

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Martes, 17 de junio de 2003; 05:20 horas¹
Lugar	Finca «Santa Catalina» en Cabezas Rubias (Huelva)

AERONAVE

Matrícula	EC-CMP
Tipo y modelo	REIMS CESSNA FR-172-J

Motores

Tipo y modelo	CONTINENTAL IO-360-H
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	40 años
Licencia	N/A
Total horas de vuelo	N/A
Horas de vuelo en el tipo	N/A

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			1
Pasajeros			
Otras personas	1		

DAÑOS

Aeronave	Importantes
Otros daños	Vehículo automóvil con daños importantes

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Desconocida
Fase del vuelo	Despegue – Recorrido de aterrizaje

¹ La referencia horaria utilizada en este informe es la hora local salvo que se especifique expresamente lo contrario.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del suceso

El martes 17 de junio de 2003, la aeronave EC-CMP, con una persona a bordo, inició la carrera de despegue desde la finca privada «Santa Catalina» a las 5:20 horas de la mañana.

Las condiciones de luz a esa hora eran de noche con luna, por lo que el recorrido de despegue estaba siendo iluminado por los faros de un vehículo que se desplazaba paralelamente a la aeronave. En un momento dado, el automóvil se cruzó en la trayectoria de la aeronave y ésta se empotró contra el vehículo.

La colisión produjo daños importantes tanto en la aeronave como en el vehículo.

1.2. Información sobre la aeronave y el piloto

Aeronave

- Las hojas de características de la aeronave restringen las condiciones de empleo de la misma a sólo el vuelo visual.
- La aeronave tenía caducados desde hacía más de un año el certificado de aeronavegabilidad y la licencia de estación.
- La aeronave estaba en trámites de compraventa desde el 06-05-03.
- La aeronave fue trasladada el 04-05-03 desde Asturias hasta el aeródromo de Casarrubios del Monte con una autorización de vuelo emitida por la DGAC válida entre el 28 de abril y el 8 de mayo de 2003.
- Entre el 23 y el 25 de mayo la aeronave salió del aeródromo de Casarrubios del Monte sin haber sido emitida por la DGAC ninguna otra autorización de vuelo.

Piloto

- Nacionalidad: colombiana.
- Edad: 40 años.
- No consta licencia, validación ni ninguna otra referencia del piloto en la DGAC.

1.3. Supervivencia

La notificación del accidente se realizó por medio de una llamada recibida por la Guardia Civil y que, probablemente, fue hecha por el piloto. Después de esta llamada acudieron al lugar del accidente la Guardia Civil, la Policía Judicial, los bomberos y los servicios médicos.

Como consecuencia del accidente, el conductor del vehículo quedó atrapado dentro del mismo y tuvo que ser sacado por los bomberos. Durante el traslado hacia el hospital falleció.

El piloto de la aeronave fue encontrado en el suelo próximo a la aeronave en un estado menos grave que el conductor del coche. Fue trasladado a un hospital donde permaneció aproximadamente seis horas y fue dado de alta posteriormente.

1.4. Declaraciones

Piloto

No pudo ser localizado.

Propietario (comprador) de la aeronave

- Manifestó que la documentación de la aeronave la tenía el antiguo propietario.
- A las 6:00 horas recibió una llamada del piloto informándole del accidente.
- La aeronave se encontraba en la finca desde hacía unas tres semanas.
- El destino del vuelo era Madrid (Cuatro Vientos o Casarrubios del Monte) para ser reparada.

Vendedor de la aeronave

- La intención aparente del comprador era cambiarle la hélice y el motor en Córdoba. La hélice había agotado su potencial y el motor estaba a punto de hacerlo.

Aeropuerto de Córdoba

- El aeropuerto confirmó que la aeronave EC-CMP no había operado en esa instalación con posterioridad al 1 de abril de 2003.

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

El accidente de la aeronave EC-CMP se produjo por el choque de la misma con un vehículo que se interpuso en su carrera de despegue.

Las condiciones y circunstancias en las que se produjo el accidente, de acuerdo con la información recopilada, muestran un conjunto de irregularidades en la operación de la misma:

- La aeronave volaba con el certificado de aeronavegabilidad caducado y no se había emitido ninguna autorización de vuelo.
- El lugar utilizado para la operación y estacionamiento de la aeronave no está incluido en la relación de aeródromos privados autorizados y publicados en el AIP ni en la de campos eventuales publicados por el Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire.
- El sistema de iluminación empleado no cumple con ningún estándar publicado.
- La situación del vehículo que le estaba proporcionando iluminación para el despegue le colocaba en una posición muy cercana a la trayectoria de la aeronave con el consiguiente riesgo para la operación que eso supone.
- La persona a bordo de la aeronave no estaba autorizada para ejercer las atribuciones de piloto en aeronaves de matrícula española.