

## INFORME DE ACCIDENTE

### INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

#### RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave terminaba de realizar un vuelo local de entrenamiento, disponiéndose a aterrizar en la pista, mas al topar ruedas principales y luego de asentar la rueda de nariz, siente el piloto una fuerte vibración para posteriormente hundirse la nariz del avión, contactando esta con la pista para acto seguido hacer un giro brusco de 90 grados hacia la izquierda para luego detenerse inmediatamente, quedando finalmente en esta posición.

Lugar del suceso: Pista 21 del Aeropuerto Simón Bolívar de la ciudad de Guayaquil.

Hora: 13:55 H.L.

Fecha: 25 de junio de 1999



LESIONES A PERSONAS: El piloto no sufrió lesiones

#### DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE:

Fuselaje: castillo del motor destruido

Tren de Aterrizaje: Importantes (rueda de nariz)

Motor: Importantes

Hélice: Destruida

## OTROS DAÑOS.

Ninguno.

## INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando era poseedor de una licencia de Alumno Piloto y certificado médico en vigencia, este documento lo habilita como alumno piloto en la categoría de aeroplanos de clase mono-motores terrestres.

## INFORMACION SOBRE LA AERONA VE..

### FUSELAJE

MARCA: CESSNA  
MODELO: A-150-1  
SERIE: 1500520  
HORAS FUSELAJE: 5450:95

### MOTOR

MARCA: CONTINETAL  
MODELO: O-200-A48  
SERIE: 281302-R  
HORAS MOTOR: 1.010:20 (overhaul)

### HELICE

MARCA: SENSENICH  
MODELO: 1 A-I 02-OCM 6948  
SERIE: K-19798  
HORAS HELICE: 45:00 (overhaul)

La aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente. Revisados los libros del avión se evidenció que a la estructura del castillo del motor se le realizó una inspección equivalente a las 1.000 horas, cuando cumplió las 5.000 horas en el año 1994; observándose también que se omitió una inspección de 50 horas que debió haberse realizado a las 5.351 horas.

## INFORMACION METEOROLOGICA.

No hubieron fenómenos meteorológicos que incidieran en el accidente.

## INFORMACION DE AERODROMO.

Aeropuerto "Simón Bolívar" de la ciudad de Guayaquil, en operación normal durante el accidente.

## INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE y EL IMPACTO.

La aeronave quedó en posición nariz abajo, en contacto con la superficie, no hubo dispersión de restos.

## INCENDIO.

No hubo.

## SUPERVIVENCIA.

El piloto salió de la aeronave por sus propios medios, sin sufrir lesiones, el cinturón de seguridad actuó eficazmente.

## ANALISIS.

El alumno piloto al mando de la aeronave se encontraba en fase de entrenamiento, realizando un vuelo local, para cumplir con el programa establecido para tal fin.

El grado del manejo de una aeronave de entrenamiento como la que nos ocupa, esta sujeta a aterrizajes bruscos en ciertas ocasiones por los alumnos durante las fases del entrenamiento.

La aeronave se encontraba con su certificado de aeronavegabilidad vigente y sin ningún reporte de discrepancias en sus bitácoras.

A la aeronave le fue realizada una inspección al castillo del motor, equivalente a las 1.000 horas, cuando cumplió las 5.000 horas en el año de 1994; evidenciándose que se omitió también una inspección de 50 horas que debió haberse realizado a las 5.351 horas. Por consiguiente, se observa que al castillo del motor de la aeronave no le fueron realizadas las inspecciones correspondientes según las horas de servicio cumplidas estipuladas en los boletines y directivas emitidos para tal fin, y que debido a esta situación su estructura estuvo sin ser revisada durante 4.099:95 horas de operación.

El análisis no destructivo de la estructura del castillo del motor, posterior al accidente reveló la existencia de corrosión interna y externa en los tubos del castillo, lo que desgastó y debilitó el material llevándolo al colapso debido a que los elementos tubulares presentaron una reducción de espesor de hasta el 35%.

Consecuentemente se establece que no se detectó tempranamente el inicio de la corrosión, llegando ésta a la condición de severa con el consecuente debilitamiento del material.

## CONCLUSIONES

De lo analizado anteriormente, se concluye lo siguiente:

El piloto de la aeronave pudo haber realizado un aterrizaje brusco en cierto grado debido a su condición de alumno en entrenamiento, esta situación sumada a la de debilitamiento del material por severa corrosión en la estructura del castillo del motor donde también está adosado el tren de nariz, conllevó al colapsamiento de los elementos estructurales (tubos) en el área del soporte del mencionado tren.

#### CAUSA(S) PROBABLE(S):

Fractura de la estructura del castillo del motor en los elementos tubulares de 19.0 mm. de diámetro que soportan el tren de nariz debido al debilitamiento originado por la severa corrosión existente en estos elementos.

#### FACTORES CONTRIBUYENTES

Omisión de las inspecciones estipuladas según los boletines de servicio y directivas de aeronavegabilidad pertinentes.

Aterrizaje brusco de la aeronave.

#### RECOMENDACIONES

Que se realicen las inspecciones pertinentes y mandatorias en cuanto al estado aeronavegable y condiciones de la aeronave y sus componentes.

Que se mantenga un manejo adecuado del equipo de vuelo o entrenamiento.

Que se efectúe una evaluación técnica del sistema de mantenimiento de la compañía a fin de que se corrijan las deficiencias en esta área.