

INFORME DE ACCIDENTE

DATOS GENERALES.

Marca y Modelo de la aeronave:	CESSNA C-172P
Tipo de operación:	Corporativa
Tipo de accidente:	Proa en tierra
Fase de vuelo:	Aterrizaje de emergencia
Fecha y hora del accidente:	04 de Marzo del 2000; 21 :00 UTC
Lugar del accidente:	Playa de Puerto Cayo
Cantón:	Jipijapa
Provincia:	Manabí
Coordenadas:	01°20'35"S- 80°44'36"W



INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

El piloto presenta plan de vuelo local para verificación de instrumentos y es autorizado por ATC para realizarlo al N-W de la estación, pero en el aire cambia su plan de vuelo para dirigirse hacia la pista Ayangué, lugar que notifica luego como pista a la vista, desde donde luego supuestamente decola y se dirige a Manta, mas en el vuelo el piloto siente una caída de potencia, por lo que decide realizar un aterrizaje de emergencia en la playa, pero al topar ruedas la avioneta,

se le hunde su tren de nariz en la arena, colapsándose este y doblándose ligeramente una de las palas de la hélice.

LESIONES A PERSONAS.

Los ocupantes de la aeronave no sufrieron ningún tipo de lesiones.

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

FUSELAJE:

Presenta deformaciones en la parte inferior de la cabina entre las estaciones 16.66 y la 8.12 y con deformaciones en las capotas inferiores del motor .

TREN DE NARIZ

Roto a la altura del collar del mismo.

ALA IZQUIERDA:

El ala izquierda presenta un golpe en su punta y una pequeña corrugación en la unión con el fuselaje.

HELICE:

Doblada en unos 20° una de las palas. .

OTROS DAÑOS

Ninguno .

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando de la aeronave, de 27 años de edad, era poseedor de una licencia Piloto Comercial y certificado medico clase I vigente a la fecha del suceso, este documento lo habilita como piloto en la categoría de aeroplanos de clase monomotores terrestres, se encontraba habilitado en equipo C-150; C-172; C-182; C-206.

Con fecha 16-junio-93 se habilita como piloto CESSNA C-172.

Horas totales voladas: 2102:26 horas

Horas en equipo CESSNA C-172:

Alumno: 20:00 horas
Piloto: 1210:00 horas
Total: 1230:00 horas

Horas voladas antes del accidente:

Horas voladas en los últimos 7 días: 05: 40 horas
Horas voladas en los últimos 30 días: 15:20 horas
Horas voladas en los últimos 60 días: 27:20 horas
Horas voladas en los últimos 90 días: 34: 50 horas

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

FUSELAJE:

MARCA: CESSNA
MODELO: 172-P
SERTE: 172- 75428
HORAS FUSELAJE: 6217:00 HRS.

MOTOR:

MARCA: LYCOMING
MODELO: O-320-D2J
SERTE: RL-18345-39A
HORAS MOTOR: 1980:00.

HELICE :

MARCA: McCAULEY
MODELO: 1C160/DTM7557
SERTE: B-1039
HORAS HELICE: 376:00 HRS.

Esta aeronave, tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente a la fecha del suceso y según sus libros de record de mantenimiento, no presentaba discrepancia alguna.

INFORMACION METEOROLOGICA.

No pertinente.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

No hubo dispersión de restos, la aeronave quedó en posición paralela a la playa con su rueda de nariz colapsada y hundida en la arena.

SUPERVIVENCIA.

El piloto y los ocupantes salieron de la aeronave por sus propios medios sin sufrir lesiones, funcionando con efectividad los cinturones de seguridad.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

Se verificó el estado y funcionamiento del sistema de ignición del motor de la aeronave así como el sistema de combustible (estado y cantidad del combustible, filtros y bombas), sistema eléctrico, compresión de cilindros y condición del cigüeñal (giro libre), sin encontrarse nada anormal en el motor, por lo que se descarta cualquier falla del motor.

INFORMACION ADICIONAL

El piloto una vez presentado el plan de vuelo y el manifiesto de carga y pasajeros para vuelo local (sin pasajeros ni carga) para prueba de instrumentos, invitó a dos personas de sexo femenino a realizar el vuelo, indicándoles que este sería sobre la ciudad; por lo que sin haber rectificado o actualizado los documentos anteriores con relación a las personas que llevaba a bordo, realiza el vuelo local con ellas y en el aire cambia el plan de vuelo para dirigirse a la Pista de Ayangué, situación que no se cumplió debido a que según estas dos personas, el piloto aterrizó en la pista Manglaralto para luego despegar y dirigirse a Manta según les manifestó el piloto.

Durante el vuelo del tramo Manglaralto -Manta a la altura de Puerto Cayo, el piloto les indica que tiene problemas con el motor y que por esta razón iba a realizar un aterrizaje de emergencia en la playa, realizándolo pero con las consecuencias anotadas.

ANALISIS.

De lo anteriormente expuesto, se puede observar lo siguiente:

El piloto al mando se encontraba habilitado para operar este tipo de aeronave, habiendo obtenido su habilitación el 16 de junio de 1993, y acumulado una experiencia de 1230:00 horas en la aeronave como piloto al mando. La aeronave no tenía ninguna discrepancia en cuanto a su estado aeronavegable, es más, en la verificación del motor y sistema de combustible no se observó ninguna anomalía o mal funcionamiento por lo que se descarta una posible falla del motor.

Se evidencia que el piloto engaña dos veces a la Autoridad, primeramente al omitir información en el plan de vuelo y el manifiesto de pasajeros y carga, y segundo al dar falsa información tanto al Control de Aproximación (APP) de Guayaquil como a Salinas Control (TWR), manifestándole a este último que se dirigía a la Pista Ayangue y que notificaría pista a la vista, luego de lo cual se comunica indicando que tenía pista a la vista y que volvería a llamar despegando, lo cual era falso debido a que aterriza y despegaba desde la pista Manglaralto; y es más no notifica su nuevo destino que era Manta.

El piloto comete una serie de errores e infracciones respecto al cumplimiento de normas y reglamentos en lo relacionado a no indicar en el plan de vuelo y el manifiesto de carga y pasajeros las personas que llevaba a bordo y al aterrizar en una pista que no había notificado como pista a operar, tergiversando y omitiendo información importante tanto para el Control de Tránsito Aéreo (ATC) como para el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR). El piloto realiza el vuelo para prueba y verificación de instrumentos con personas a bordo, situación no permitida para este tipo de vuelos.

El piloto realiza el aterrizaje de emergencia en la playa, pero lo hace en la arena seca en vez de posar la aeronave en la arena mojada la cual es más consistente y segura para el rodaje.

Cabe anotar que el piloto en ningún momento se comunica con Salinas Control o Manta Control para notificar que tenía una emergencia y que iba a realizar un aterrizaje de emergencia en el sector que había escogido dando su rumbo y distancia en relación a cualquiera de los dos puntos antes indicados.

CONCLUSIONES

De todo lo anterior, se concluye que el piloto actuó en una forma irresponsable y negligente al omitir y tergiversar información, cometiendo engaño y desacato a la Autoridad al dar información falsa y realizar acciones a su propio criterio y voluntad con doble intención.

La pérdida de potencia a la cual hace referencia el piloto y que la toma como motivo para realizar el aterrizaje de emergencia no tiene respaldo por que la aeronave no había presentado problemas en vuelos anteriores y los resultados de las verificaciones y pruebas realizadas al motor y su sistema de combustible indican que este se encontraba en buen estado de funcionamiento.

El piloto comete indisciplina de vuelo al no notificar a Salinas control o Manta Control la situación ("perdida de potencia") que se le presentaba y su decisión de realizar el "aterrizaje de emergencia", indicando su posición (rumbo y distancia) al momento de hacerlo.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

La comisión investigadora determina que este suceso se produjo por imprudencia y negligencia del piloto al operar la aeronave en forma temeraria al realizar un "aterrizaje de emergencia" no declarado en terreno no preparado en el cual no tenía la suficiente experiencia; notándose claramente una doble intención en toda su actuación, tipificándose esto como indisciplina de vuelo.

FACTORES CONTRIBUYENTES

Terreno no preparado (playa) para realizar el "aterrizaje de emergencia".

Falta de experiencia para realizar aterrizaje de emergencia en superficie arenosa (playa).

RECOMENDACIONES

Que al piloto se lo someta a un examen de conocimientos de normas, reglamentos y procedimientos de operaciones y tránsito aéreo.

Que se someta al piloto a un examen psicológico a fin de determinar su grado de madurez emocional.