INFORME DE ACCIDENTE

DATOS GENERALES

MARCA Y MODELO DE LA AERONAVE:	Cessna, TU206D
TIPO DE OPERACIÓN:	Aviación Comercial, Taxi Aéreo
PERSONAS A BORDO:	Una
FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE:	22 de abril de 2004, 15h05 UTC (10h05h.l.)
LUGAR DEL ACCIDENTE:	Pista Acaro, Provincia de Pastaza
FASE DEL VUELO:	Aterrizaje
TIPO DE ACCIDENTE:	Aterrizaje demasiado largo, impacto contra objetos

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO

El día 22 de abril del 2004, el avión Cessna TU206D, realizaba el primer vuelo del día en la ruta Río Amazonas-Acaro-Tarangaro-Río Amazonas, trasportando al piloto y 409 kilos de carga.

El despegue desde Río Amazonas se realizó a las 14:35 UTC y el vuelo se realizó sin novedades hasta el momento del aterrizaje en Acaro. Luego de

hacer el circuito normal el piloto aterrizó por la pista 29. El tope de ruedas lo realizó a 122 metros después de la cabecera, sobre el eje.

La aeronave rodó hasta salirse por el extremo opuesto y detenerse 12 metros después de la cabecera.

LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-
Ninguna	1	-	-

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave sufrió la torcedura hacia atrás de una de las palas de la hélice y golpes en el tren de aterrizaje de nariz.

OTROS DAÑOS

No se produjeron daños a terceros

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

El piloto al mando de la aeronave era titular de una licencia de Piloto Comercial amparada por el Certificado Médico Clase 1 vigente a la fecha del accidente.

Hasta la fecha del suceso había completado el siguiente record:

Horas totales: 1.612:48

Además había volado

En los últimos 90 días: 49:16 horas

En los últimos 60 días: 32:14 horas

En los últimos 30 días: 27:00. horas

En los últimos 8 días: 14:06 horas

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

La aeronave Cessna TU206D, tenía su Certificado de Aeronavegabilidad vigente a la fecha del suceso.

Hasta el 21 de abril del 2004 había completado el siguiente record:

FUSELAJE:

Horas totales:	12.140,13

MOTOR:

Marca y modelo:	Teledyne Continental, TSIO-520 M9
Serie:	825635-R
Tiempo de servicio:	235,54 horas desde overhaul

HELICE:

Marca y modelo	McCauley, D3A34C402/90DFA-10
Serie:	861328
Tiempo de servicio:	795,55 horas desde overhaul

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

Se basa en el programa establecido por el fabricante y establece el cumplimiento de inspecciones de 50, 100 y 200 horas, además de las inspecciones especiales.

El 3 de marzo del 2004 se cumplió la última inspección de 50 y 100 horas, cuando la aeronave tenía 12.102,49 horas.

No existe el registro del cumplimiento de la inspección anual de acuerdo con lo dispuesto en las RDAC 91.409, 43.15 literal c y Apéndice D de la RDAC 043.

DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD Y BOLETINES DE SERVICIO

No se encontró novedades respecto a su cumplimiento

COMPONENTES ROTABLES

Se determinó que la batería del ELT debió ser reemplazada en marzo del 2004.

INFORMACION METEOROLOGICA

Los habitantes de Acaro informaron que durante la mañana del día del accidente las condiciones eran buenas, que había poca nubosidad y sol, pero que más o menos unos 15 minutos antes del arribo del vuelo cayó una fuerte precipitación que venía del lado de Tarangaro. Que al momento del aterrizaje todavía caía una ligera llovizna y que no había viento.

El encargado de la radio en Acaro, indicó que por parte de la compañía recibió un pedido del reporte del tiempo cerca de las 8 de la mañana y luego otro a las 08h30, que en ambos casos informó que había buenas condiciones y sol. Que indicó que la pista estaba buena porque no había llovido en los días anteriores. Que la lluvia cayó de manera imprevista, porque durante la mañana el tiempo

era bueno, pero de pronto vino una tormenta. Que después de una media hora la lluvia cesó y nuevamente hizo sol.

AYUDAS A LA NAVEGACION

No pertinente

COMUNICACIONES

Las comunicaciones entre la aeronave y las dependencias de control de tránsito aéreo del aeropuerto Río Amazonas fueron normales.

INFORMACION DE AERÓDROMO

La pista de Acaro tiene las siguientes características:

Dimensiones:	430x18 metros
Elevación:	1.000 pies
Superficie:	hierba
Orientación:	11/29

Al momento del suceso la superficie se encontraba mojada. La hierba en la superficie de rodadura alcanzaba los 30 centímetros y en los bordes hasta 1 metro.

REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no cuenta con estos equipos pues no son requisito reglamentario para su categoría.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave hizo el tope de ruedas a 122 metros de la cabecera 29 sobre el centro de la pista. Mientras estaba en la carrera de aterrizaje el avión se deslizó sobre la superficie hasta que se salió por el final de la pista quedando a 12 metros de la cabecera orientado a los 320 grados.

No hubo desprendimiento de partes.

INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

No pertinente

INCENDIO

No se produjo incendio

SUPERVIVENCIA

El piloto resultó ileso y abandonó la aeronave por sus propios medios. Minutos después se comunicó por radio y notificó a la compañía, a su base en Shell, sobre la ocurrencia del accidente. Fue evacuado hacia dicha ciudad al día siguiente.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES

ENTREVISTA E INFORME DEL PILOTO

El piloto informó que este era su primer vuelo del día y que lo realizó sin novedades. Que al arribar a Acaro había una ligera lluvia. Informó que luego del tope de ruedas aplicó los frenos pero esa acción fue inefectiva y que el avión se deslizó hasta salirse de la pista. Que 100 metros antes del final de la pista procedió a apagar el motor. Que esta era la sexta vez que ingresaba a la pista.

Que la aproximación se hizo con full flaps y estima que al tope de ruedas tenía 55 nudos de velocidad.

MANUAL DE VUELO

La carta Landing Distance, Short Field, figura 5.10, página 5.16, revisión 02 de octubre del 2002, indica que para el aterrizaje con 40°, en una pista seca de hierba y 20 grados centígrados, necesitaba una distancia de rodaje en tierra de 1.085 pies (330 metros). No se anotan las correcciones que deben hacerse para el caso de pista mojada.

La aeronave hizo el tope de ruedas a 122 metros de la cabecera, es decir que para detener la aeronave le quedaban disponibles 308 metros de pista. La condición de humedad de la pista hacía necesaria una distancia mayor a 330 metros para detenerla.

ANALISIS

El piloto requirió y fue informado de las condiciones meteorológicas en la pista de Acaro antes de iniciar el vuelo. Los informes de los moradores indican que eran favorables para esta operación.

Mientras el avión se encontraba en vuelo se produjo una fuerte precipitación que al arribo del avión se había convertido en una llovizna.

La presencia de humedad sobre la hierba alta en la superficie impidió que la acción de frenado sea efectiva, haciendo que el avión se deslice hasta que se salió por el extremo final de la pista.

CAUSA PROBABLE

La Junta investigadora de Accidentes determina que la causa probable de este accidente fue la presencia de hierba alta en la superficie de rodadura, condición que se agravó por la presencia de humedad debido a una lluvia reciente.

RECOMENDACIONES

Que se ejerza una supervisión más estricta de las condiciones de operación de las pistas stol de la región oriental y se verifique que las comunidades cumplan adecuadamente el mantenimiento.

Que antes e iniciar los vuelos, los pilotos se aseguren de recibir el reporte de las condiciones de la pista, especialmente en los casos de operaciones no frecuentes.

Que se reitere a la compañía la necesidad de hacer una mejor supervisión del cumplimiento del programa de mantenimiento.