

INFORME DE ACCIDENTE AERONAVE CESSNA 206, OCURRIDO EN LA PISTA PROBANA, EL 2 DE FEBRERO DE 2008

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave realizaba su primer vuelo del día a las 14:25hl, con dos pasajeros a bordo, este era un vuelo local de reconocimiento sobre algunas haciendas, el vuelo duró aproximadamente 35 minutos , luego de retornar a la pista Provana para aterrizar, el piloto hace una aproximación normal, al momento del aterrizaje las condiciones climáticas indicaban 6 nudos de viento de cola y una temperatura de 35°, el piloto ingresa a la pista con demasiada velocidad y topa ruedas sobre la pista aproximadamente a 350 metros de la cabecera (mitad de pista) la aeronave debido a la velocidad con que aterrizó y el poco espacio de pista remanente para detenerse (400 mts) el piloto trata de mantener control sobre la aeronave, corta mezcla e intenta frenar la aeronave pero esta no se detiene, ya al final de la pista el tren principal de nariz impacta con un muro de 30 cmts de alto lo que provoca que se desprenda el tren y la aeronave se detenga. El piloto y los pasajeros no sufrieron daños personales y salieron de la aeronave por sus propios medios.



LESIONES A PERSONAS.

Los ocupantes no sufrieron ningún tipo de lesión

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

- FUSELAJE
 - ✓ En parte inferior izquierda del fuselaje presenta desgarramiento de la piel de aproximadamente 10 por 10 centímetros.
 - ✓ Carenajes delanteros y posteriores del tren de aterrizaje de nariz corrugados.
- HELICE
 - ✓ Cono de la hélice, presenta corrugación.

- ✓ Pala presenta, dobladura hacia adentro de aproximadamente 30 grados, la otra presenta una dobladura de aproximadamente entre 15 grados y la tercera presenta una dobladura en la punta de la pala de 180 grados en una extensión de 3 centímetros.
- TREN DE ATERRIZAJE DE NARIZ
 - ✓ Orejas de montaje del Strut Assembly Upper rotas.
 - ✓ Steering roto.
 - ✓ Shimmy dampener, roto Link Assembly Torque Upper, rota.
 - ✓ Rod Assembly Links, izquierdo y derecho rotos.
 - ✓ Whiffletree Assembly Nose Gear roto.

OTROS DAÑOS.

No se presentaron daños a terceros

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando era de nacionalidad ecuatoriana, de 23 años de edad, poseedor de la licencia de Piloto Comercial, y amparado en el certificado médico clase 1, emitido el 19-abril-2007.

El 05 de marzo del 2007 se habilitó como piloto en equipo Cessna 206, después de haber recibido el entrenamiento teórico y práctico; al momento del accidente el piloto tenía el siguiente record de horas de vuelo:

Total General: 340.5 horas

Total marca y modelo: 77.1 horas

RECORD HORAS EN ULTIMOS 90, 60, 30 Y 7 DIAS

30 DIAS ANTES DEL ACCIDENTE 14.2 HORAS

60 DIAS 0 HORAS

90 DIAS 0 HORAS

7 DIAS ANTES DEL ACCIDENTE 2.6 HORAS

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

La aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente a la fecha del accidente.

Al momento del accidente la aeronave no reportaba daños existentes, y su mantenimiento estaba de acuerdo a lo recomendado por el fabricante.

INFORMACION METEOROLOGICA.

A la hora del accidente las condiciones meteorológicas eran: cielo despejado, temperatura de 35° C, viento de cola de 6 nudos cabecera (05), el accidente aconteció bajo la luz diurna.

AYUDAS A LA NAVEGACION.

En la pista donde aconteció el accidente no se cuenta con equipos de este tipo, por ser un aeródromo no controlado, lo cual no incidió en el accidente.

COMUNICACIONES.

La aeronave estaba con la frecuencia 126.3 que es la que se usa en pistas no controladas y con comunicación HF para comunicarse con el personal de la empresa que esta en la pista.

INFORMACION DE AERODROMO

Nombre:	Probana
Ubicación:	Cantón Naranjal Prov. del Guayas
Coordenadas:	02°36'51" S 079°36'53" W
Dimensiones:	800 x 10 metros
Orientación:	23 / 05
Superficie:	asfalto

Al momento del accidente en la cabecera 05 no existía una manga de viento que indique una orientación real del viento en dicha cabecera.; solo existe manga de viento en cabecera 23.

Para despegues y aterrizajes por la cabecera 23 se debe tomar precauciones debido a la presencia de una antena.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

El accidente ocurrió sobre la pista de rodaje, el piloto ingresó a la pista con demasiada velocidad y topó ruedas sobre la pista aproximadamente a 350 metros de la cabecera 05 (mitad de pista) la aeronave debido a la velocidad con que aterrizó y el poco espacio de pista remanente para detenerse (400 mts) el piloto trata de mantener control sobre la aeronave, corta mezcla e intenta frenar la aeronave pero esta no se detiene, ya al final de la pista (cabecera 23) el tren principal de nariz impacta con un muro de 30 cmts de alto lo que provoca que se desprenda el tren principal de nariz y la aeronave se detenga golpeando las hélices contra el terreno

No hubo dispersión de restos.

INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

El piloto no sufrió daños personales por lo tanto no fue sometido a exámenes médicos especiales

INCENDIO.

Como consecuencia del accidente no se produjo incendio en la aeronave.

SUPERVIVENCIA.

Luego del accidente el piloto salió por sus propios medios, actuando de manera eficaz el arnés de seguridad, la cabina de mando no sufrió daños.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

En el lugar del accidente se consultó al personal que estaba presente al momento del suceso quienes informaron que el aterrizaje fue muy largo y a gran velocidad.

Sobre la pista se observó las huellas del aterrizaje y se evidenció que fue un aterrizaje muy largo (300 metros de la cabecera 05) de igual manera se constató las huellas de frenado que intentó el piloto para detener la aeronave. Al momento del aterrizaje existía un viento de cola de 6 nudos aproximadamente.

INFORMACION ADICIONAL

La aeronave fue sometida a la inspección de 100:00 horas, el 03 diciembre del 2007, a las 1.891h60 horas de operación de la aeronave, previa a la renovación del Certificado de Aeronavegabilidad.

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO, REGISTROS

- Se utiliza el Programa de Mantenimiento del Fabricante.
- Este programa incluye inspecciones de: 50, 100 horas de aeronave y de 200.
- Listas de Chequeo de Reportes de Inspección se encuentran actualizadas.
- Si se cumple con el Programa de Mantenimiento.

ANALISIS

- El piloto al mando estaba habilitado para el tipo de aeronave.
- Al momento del accidente existió un viento de cola aproximadamente de 6 nudos
- En la cabecera 05 no existía manga de viento por lo tanto la referencia del piloto con respecto a la intensidad del viento, la tomó solo de la manga que se encuentra en la cabecera 23, lo cual al ser una pista de 800 metros de largo esta indicación puede variar para la otra cabecera.
- El aterrizaje fue muy largo y a gran velocidad.
- La aeronave tenía aproximadamente 400 metros de recorrido luego de topar pista hasta llegar a la cabecera 23
- Sobre la pista existen huellas de los intentos de frenado que hizo el piloto pero estos fueron inútiles debido a la velocidad con que aterrizó la aeronave y al poco espacio que tenía para detener su recorrido
- Debido a los intentos que realizó el piloto por frenar la aeronave, esta tendió a desviarse hacia el lado derecho de la pista, a lo cual el piloto viendo que sobre este lado de la pista se encuentran los hangares y los tanques de combustible de la compañía aplicó potencia y pedal

izquierdo para tratar de evitar estos obstáculos y mantener controlada la aeronave, pero ya al final de la pista existía un muro de 30 cmt de alto, con el cual el tren principal de nariz impacto.

- El piloto no optó por retacar debido a la presencia de una antena de una empresa telefónica en la cabecera 23.

CONCLUSIONES

- El piloto hizo un aterrizaje muy largo y a gran velocidad; sin tomar en cuenta las condiciones climáticas existentes viento de cola de 6 nudos y temperatura de 35° C
- No existía indicación real del viento en cabecera 05
- El remanente de pista fue muy corto (400 metros) para tratar de detener la aeronave.
- El piloto en su recorrido intenta varios frenados provocando que la aeronave tienda a irse hacia el lado derecho de pista por lo que aplica un poco de potencia y pedal izquierdo para controlar la trayectoria de la aeronave.
- La velocidad de la aeronave y lo fuerte del impacto provocó la rotura del tren principal de nariz
- El piloto decide no retacar por la presencia de una antena en la cabecera 23

CAUSA(S) PROBABLE(S):

Aterrizaje muy largo ejecutado por el piloto

FACTORES CONTRIBUYENTES:

Las condiciones climáticas al momento del aterrizaje.

Falta de manga de viento en cabecera 05 de la pista Provana; lo que hubiera dado una mejor referencia al piloto sobre la intensidad del viento en dicha cabecera.

RECOMENDACIONES

- Que las empresas de aviación tengan una mejor coordinación técnica para la operatividad de sus aeronaves en pistas no controladas por la Autoridad Aeronáutica
- Que los pilotos conozcan a fondo el performance correcto de las aeronaves con las que realizan sus vuelos.
- Que el piloto sea sometido a un chequeo teórico-practico sobre la operación de la aeronave Cessna 206 y similares en pistas cortas.
- Ubicar una manga de viento en cabecera 05 de la pista Provana.