

**INFORME DE ACCIDENTE OCURRIDO EL 26 DE MARZO DE 2006,
EN LA HACIENDA "LAS VIOLETAS"**

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

Habiendo terminado el segundo pase sobre la plantación y al iniciar el viraje para el tercero, el piloto siente una pérdida de potencia en el motor, aplica full potencia, pero reacciona este por algunos segundos para luego perder totalmente la potencia, perdiendo así altura, por lo cual procede a realizar un aterrizaje de emergencia.

LESIONES A PERSONAS.

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves/Ninguna	- 1 -	-	-

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE.

El ala derecha tiene golpes y rotura en el intradós y extradós y también en el borde de ataque.

El ala izquierda tiene rota la punta y presenta golpes en el intradós y el extradós.

Tren de aterrizaje principal desprendido en su totalidad.

El patín de cola destruido en su totalidad.

El fuselaje tiene daños estructurales y deformaciones.

El motor presenta golpes externos y rotura del carter.

La hélice tiene doblada las palas hacia adentro, lo que demuestra que el motor estaba sin potencia.

El estabilizador horizontal del lado derecho tiene golpes y abolladuras.

OTROS DAÑOS

Ninguno.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando, de nacionalidad ecuatoriana de 48 años de edad, era poseedor de una licencia de Piloto de Transporte Aéreo vigente a la fecha del suceso, se

habilitó como piloto de equipo Cessna A-188, después de haber recibido el entrenamiento teórico-práctico y haberse sometido al chequeo práctico correspondiente.

Hasta la fecha del accidente había completado el siguiente record:

Experiencia total: 11631:12 horas.

Experiencia en equipo Cessna A-188: 1.521:30 horas.

En los últimos 07 días voló: 24:18 horas.

En los últimos 30 días voló: 78:06 horas.

En los últimos 60 días voló: 154:42 horas.

En los últimos 90 días voló: 213:30 horas.

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

La aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente a la fecha del suceso, su mantenimiento se lo realizaba de acuerdo al programa y los manuales de mantenimiento del fabricante.

INFORMACION METEOROLOGICA.

No se reportaron fenómenos significativos.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

No hubo dispersión de restos, la aeronave toca el terreno con su tren principal, pero en su desplazamiento se topa con un montículo de tierra, lo que hace que este se desprenda de su anclaje y el avión invierta el sentido de su desplazamiento.



INFORMACION MÉDICA Y PATOLOGICA

El piloto contaba con certificado médico vigente y en la realización de nuevo chequeo médico post accidente, no se evidenció anomalía alguna.

INCENDIO.

No hubo.

SUPERVIVENCIA.

El piloto salio de la aeronave por sus propios medios sin sufrir lesión alguna, el cinturón de seguridad actuó eficazmente.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

Se realizó una prueba operacional simulada del motor en otra aeronave de similares características (Cessna T188C), se verificó la posición de los controles del motor en que fueron encontrados al momento del accidente, lo que al colocar el control de mezcla al fondo (rica), paso de hélice totalmente arriba y acelerador sobrepasando las 650 RPM, con switch de bomba eléctrica en ON, esto hizo que el motor se apagara debido al exceso de combustible (ahogado).

Se verificó el estado de magnetos, filtro de combustible, distribuidor de combustible (araña) y bomba mecánica, resultando todos estos en óptimo estado y funcionamiento normal.

ANALISIS

De todo lo anterior se obtiene que:

- El piloto tenía experiencia en el equipo accidentado, acumulando 1.521:30 horas.
- La aeronave había pasado recientemente la última inspección de 200horas.
- La aeronave fue cargada con 54 galones, combustible suficiente para el vuelo de traslado a la plantación a trabajar, así como para el retorno, contingencia y los trabajos a realizar.
- El motor tenía un remanente de 19:30 horas antes de cumplir las 1.200:00 horas para el próximo overhaul.
- La aeronave no tenía reportes de discrepancias en su funcionamiento.
- La aeronave ya había realizado dos pases de aeroaplicación sin ningún problema.

CONCLUSIONES

De todo lo anterior se concluye que el accidente se produce probablemente por alguna presencia de vapor de agua en las líneas de distribución del combustible, que hizo que los inyectores no lleven la mezcla aire/combustible apropiada a los cilindros y se presente la pérdida de potencia, agravado por la acción del piloto al aplicar bomba auxiliar (eléctrica) y full acelerador, lo que finalmente ahogó el motor e hizo que este se apagara completamente.

CAUSA (S) PROBABLE(S):

Posible presencia de vapor de agua en las líneas de distribución de combustible y ahogamiento del motor por la aplicación de bomba auxiliar y full acelerador.

FACTORES CONTRIBUYENTES:

Terreno no apto para realizar la emergencia.

Poco margen de altitud de seguridad.

RECOMENDACIONES

Que se verifique la presencia de agua en el combustible antes de cada vuelo.