

INFORME DE ACCIDENTE OCURRIDO EL 20 DE SEPTIEMBRE DE 2006, EN RECINTO MALEMBO

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave realizaba el segundo vuelo del día, en este vuelo el piloto se encontraba dando instrucción a otro piloto, por lo que planificó un vuelo de reconocimiento por las pistas del sector, la aeronave fue abastecida con 21 galones de combustible, su primer destino sería la pista de Vinces, el vuelo transcurrió sin novedad, luego de 40 minutos de vuelo antes de llegar al destino y a unos 700 pies de altitud el piloto siente una falla de motor y posteriormente la parada súbita del mismo, el piloto intenta reencender la aeronave, cambio de selector de tanque, pero el motor no reencendió, debido a lo irregular del terreno el piloto decide realizar el aterrizaje de emergencia sobre una pequeña laguna, antes de llegar al agua el piloto abre la ventana y puerta de la aeronave, al impacto con el agua la aeronave se capotea, el piloto y el pasajero sufren leves golpes y salen por sus propios medios.

1.2.- LESIONES A PERSONAS.

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

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE.

- TIMON VERTICAL ROTO EN LA PARTE INFERIOR Y TORCIDO
- PLANO HORIZONTAL DERECHO TORCIDO EN LA PUNTA
- CABINA ROTO PARABRISAS SUPERIOR, DELANTERO Y VENTANAS
- ROTO REVESTIMIENTO DE LAS ALAS
- ROTOS LOS MONTANTES DE LAS ALAS
- CARENAJE DEL MOTOR HUNDIDO
- INSTRUMENTOS SE ENCUENTRAN CON AGUA
- EL MOTOR SE ENCONTRO CON LODO Y AGUA

OTROS DAÑOS.

No se registraron daños a terceros

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

Al mando de la aeronave se encontraba un piloto de nacionalidad ecuatoriana, de 45 años de edad, poseedor de una licencia de piloto de transporte de línea

aérea, expedida el 24 de abril de 1989, en la categoría de aeroplanos clase mono – multimotores. Se rehabilita como piloto en aeronave Piper PA-18 el 01 de agosto de 1984. Se habilita como piloto instructor en equipo PA-18 el 26 de agosto de 1991.

Horas de vuelo total general: 15.400 horas
Horas de vuelo en Piper PA-18: 5.600 horas

DETALLE DE HORAS DE VUELO DE LOS ULTIMOS 90, 60, 30 Y 8 DIAS

ULTIMOS 90 DIAS	90:20
ULTIMOS 60 DIAS	60:30
ULTIMOS 30 DIAS	35:10
ULTIMOS 08 DIAS	10:30

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

A esta aeronave se le otorga el certificado de matricula el 20 de abril de 1969 y su ultimo certificado de aeronavegabilidad fue renovado el 30 de agosto del 2006.

DATOS TÉCNICOS DE LA AERONAVE

MARCA:	PIPER
MODELO:	PA 18-150
SERIE:	186526
HORAS FUSELAJE:	2199.20 HORAS

DATOS DEL MOTOR

MARCA:	LYCOMING
MODELO:	O-320-A2A
SERIE:	L.21585.27
HORAS MOTOR:	6:30 HORAS

DATOS DE LA HÉLICE

MARCA:	SENENICH
MODELO:	74-DM6-0-56
SERIE:	A60593
HORAS HELICE:	6:30 HORAS

Su mantenimiento estaba a cargo de un mecánico con licencia DAC vigente.

INFORMACION METEOROLOGICA.

Las condiciones meteorológicas se encontraban aptas para realizar operaciones aéreas bajo las reglas de vuelo visual.

La temperatura fluctuaba entre los 29 y 30 grados centígrados y con un alto grado de humedad en el ambiente, en el lugar del accidente.

AYUDAS A LA NAVEGACION.

La aeronave solo cuenta con los instrumentos básicos de vuelo, pedidos por el manual del fabricante.

COMUNICACIONES.

La aeronave cuenta con la frecuencia 126.3 utilizada para las fases de despegue y aterrizaje en pistas no controladas; igualmente contaba con comunicación HF para enlace con la empresa.

INFORMACION DE AERODROMO.

La aeronave operaba desde la pista de Jaramillo, la cual tiene las siguientes características:

UBICACIÓN: Valencia, Provincia de Los Ríos

COORDENADAS: 00°59'00''S 079°26'30''W

DIMENSIONES: 670 x 16 mts

TIPO DE SUPERFICIE: asfalto

ORIENTACIÓN: 02/20

REGISTRADORES DE VUELO.

La aeronave no cuenta con registradores de vuelo debido a que el reglamento de vuelo para este tipo de aeronave no le obliga a poseer el mencionado equipo como instrumento a bordo.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.



El impacto de la aeronave con el agua fue de frente consecuentemente esta se capoteo y se detuvo en esa posición, debido a la poca profundidad del agua la aeronave no se hundió, por lo brusco del golpe el timón vertical se rompió en su parte inferior al igual que los parabrisas de la cabina; no hubo derrame de combustible ni dispersión de restos, y debido a que el impacto fue ya con el motor apagado no hubo dobladuras en las palas de las hélices.

INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA.

El piloto salió con leves golpes luego del accidente, y en la realización del nuevo chequeo médico post accidente no se evidenció anomalía alguna.

INCENDIO.

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

SUPERVIVENCIA.

El piloto y el pasajero solo tuvieron leves golpes, y salieron de la aeronave por sus propios medios, lo que significa que los arneses de seguridad actuaron de manera eficiente.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

En el lugar del accidente se hizo una inspección visual y no se observó derrame de combustible ni aceite.

No se pudo realizar la prueba de contaminación del combustible debido a que la aeronave estuvo sumergida en el agua por 24 horas.

No se pudo revisar filtros ni cañerías de combustible debido a que la aeronave por encontrarse dentro del agua por 24 horas estos componentes ya estaban contaminados de agua y lodo.

Se extrajo aproximadamente 7 galones de combustible de la aeronave antes de ser sacada de la laguna.

La aeronave fue sacada del agua 24 horas después de permanecer sumergida en el agua, y se la transportó hasta la pista de Jaramillo para realizarle chequeos a ciertas partes del motor donde se evidenció lo siguiente:

- El arnés de encendido estaba en buenas condiciones y producía energía suficiente.
- Se limpió las bujías y chequeo condición encontrándolas en buen estado.
- Se chequeo magnetos encontrando estos en buenas condiciones.

El motor fue enviado al exterior a un taller autorizado por el fabricante y certificado por DGAC para que se le realice una inspección más exhaustiva del

mismo y encontrar algún posible fallo; y de la inspección realizada se recibió el siguiente informe:

1. El motor marca Lycoming Modelo O-320-A2A, con serie L-21585-27A, ingreso a nuestras instalaciones para una inspección por parada súbita (inmersión en el agua), por lo cual se procedió de acuerdo con el manual de reparación del fabricante.
2. El motor en mención fue inspeccionado de acuerdo con el reporte antes mencionado encontrando sus componentes en condiciones de normal funcionamiento y deterioro normal (corrosión) producida por el agua ingerida en el motor. No se encontraron partes rotas o con indicaciones de golpes fuertes en el momento del acuatizaje.
3. Por lo tanto podemos concluir que el motor en referencia y sus accesorios se encontraban en funcionamiento normal de operación en el momento del incidente.

Extracto informe del Piloto:

“Informo que el día de ayer 20 de septiembre del 2006 realice un vuelo de reconocimiento en la aeronave Piper PA-18 de matricula HC-ACV despegando de la pista Jaramillo, base principal de la CIA LAQSA de donde despegue aproximadamente, a unos 5 minutos de vuelo antes de llegar a la pista de Vinces se presento la falla total en el motor, lo que me obligo a buscar de manera inmediata donde realizar la emergencia, cambie el tanque de combustible trate de reencender el motor, pero fue inútil, viéndome obligado a aterrizar de emergencia en una poza de agua lo mas cercano posible a la orilla, ya que el terreno en esa zona es muy sinuoso. Antes del impacto procedí a abrir la ventana y puerta de al aeronave impactándonos en velocidad de stall en el agua y sufriendo un encapotamiento, mi pasajero por estar en la parte trasera salio sin ningún problema, luego el me ayudo a salir, de la aeronave, nadamos hasta la orilla, donde constatamos que a Dios gracias salimos ilesos.

Debo también comentarle que esta aeronave se encontraba en las primeras horas de vuelo luego de haber procedido a repararla completamente, con su motor y componentes, como hélice, instrumentos nuevos, fuselaje, con antelado nuevo.

Estaré listo y disponible a cualquier llamado de la Junta Investigadora de Accidentes.

Es todo cuanto puedo informar en honor a la verdad”.

INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION.

La empresa operadora es una empresa comercial de Fumigación Certificada por la DGAC desde el 15 de enero del 2003 y cuenta con permiso de operación vigente hasta el 07 de febrero del 2008, su Base de Operación Principal se encuentra ubicada en la Pista Jaramillo en la Provincia de Los Ríos.

INFORMACIÓN ADICIONAL.

La aeronave luego del accidente permaneció 24 horas sumergida en el agua hasta que pudo ser rescatado, luego de esto fue trasladada hasta la pista de Jaramillo donde es su Base Principal de Operaciones y Mantenimiento.

La aeronave se encontraba en sus primeras horas de vuelo luego de ser reparada completamente; con hélice, motor y componentes e instrumentos de vuelo nuevos.

ANALISIS

El piloto tenía más de 5000 horas de experiencia en este tipo de aeronave.

El piloto no hizo cálculo de consumo de combustible antes de realizar el vuelo.

La aeronave salía de una reparación completa de su motor y componentes, así como de cañerías, filtros y hélice.

Se descarta falta de combustible ya que luego de sacada la aeronave de la laguna aun se encontró cerca de 8 galones de combustible en sus tanques.

No se pudo determinar si hubo contaminación del combustible, o falla en las líneas de distribución debido a que como estuvo la aeronave sumergida por 24 horas en la laguna estos componentes se contaminaron de agua y lodo.

De los chequeos realizados se evidencio que el motor y sus componentes funcionaban con normalidad al momento del accidente.

Del chequeo realizado al sistema eléctrico de la aeronave se verifico que estos funcionaban con normalidad.

CONCLUSIONES.

El piloto tenía amplia experiencia en este tipo de aeronave PA-25

El piloto no verificó la cantidad de combustible abastecida a la aeronave.

La aeronave salía de una reparación completa de sus partes y componentes tanto mecánicas como de estructura.

En base a los chequeos realizados en el taller autorizado por el fabricante, se evidenció que no existió falla del motor.

De los chequeos realizados al sistema eléctrico se comprobó que estos no fallaron.

La aeronave tenía pocas horas de vuelo desde su reinicio a las actividades de vuelo, por lo que pudo haber existido alguna falla de material tanto en las líneas de drenaje del combustible como en los filtros o respiradores.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

Posible contaminación del combustible, lo que produjo pérdida de potencia y parada súbita del motor., la cual no pudo ser comprobada debido a que la aeronave permaneció 24 horas bajo el agua y todos sus componentes se contaminaron con agua e impurezas.

FACTORES CONTRIBUYENTES

No existió un lugar adecuado para realizar el aterrizaje de emergencia y hacer aterrizar el avión en forma segura.

RECOMENDACIONES

El personal de mantenimiento debe cumplir con los chequeos periódicos establecidos para cada tipo de aeronave concerniente al sistema abastecimiento y distribución de combustible.

Que el personal de abastecedores realice diariamente el drene de los filtros y tanques de combustible desde donde se abastecerá a las aeronaves.

Que las empresas realicen el abastecimiento de combustible cumpliendo con los requisitos mínimos de seguridad, a fin de evitar contaminación del mismo.