

INFORME DE ACCIDENTE

DATOS GENERALES.

Marca y Modelo de la aeronave:	CESSNA A-150-L.
Tipo de operación:	INSTRUCCION.
Fecha y hora del accidente:	16 JULIO 99, 13:30 UTC.
Lugar del accidente:	SECTOR CAMARONERA FINCACUA PROV. DEL GUAYAS.

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave despegó de Guayaquil para realizar un vuelo de instrucción al S.W. de la estación sobre la pista de Chongon, durante todo el vuelo el alumno piloto se encontró al mando de la aeronave, en esta instrucción se efectuaron procedimientos: maniobras a baja altura: "s" y "8" sobre caminos, aterrizajes de 180° y 360°, maniobras de máximo rendimiento: virajes de máximo rendimiento, chandeleos y ochos perezosos, luego de una hora de estos procedimientos al retornar a Guayaquil a aproximadamente 400 a 500 pies en ascenso, el motor pierde potencia totalmente, ese momento el instructor toma los mandos y procede a realizar la emergencia, tratando de aterrizar en un muro de piscina camaronera, al topar tierra la aeronave ingresa y se ladea hacia la izquierda, la misma que resbala en vista que el terreno no está preparado y se fractura el tren derecho, posteriormente la aeronave capotea y



cae en un reservorio de agua de la camaronera.

LESIONES A PERSONAS.

Los pilotos no sufrieron lesiones.

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE.

La aeronave sufrió los siguientes daños:

FUSELAJE.

Hundimiento y desprendimiento de la piel desde la estación 49.69 hasta la estación 133.31.

Fuselaje torcido.

Corrugación del fuselaje desde la estación 8.37 hasta la estación 49.69

MOTOR.

Sumergido en su totalidad dentro de agua salobre por lo que existe corrosión interna y externa, esto se pudo constatar al realizar un desmontaje de los cilindros, motivo por el cual se pudo establecer esta condición.

HELICE.

Dobladura de la punta de una de las palas hacia adentro unos 15 grados proximadamente.

TREN DE ATERRIZAJE.

Rota y desprendida del fuselaje la pierna derecha del tren, al igual que las cañerías del freno.

ALAS.

Rota la punta del ala izquierda, corrugación en la piel del intrados y extrados.

Ala derecha tiene corrugación en la piel del intrados y extrados.

OTROS DAÑOS.

No se presentaron.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando de la aeronave, de 26 años de edad, era poseedor de una licencia de Piloto comercial y certificado médico vigente a la fecha del suceso, el anexo a su licencia lo habilita como piloto en la categoría de aeroplanos de clase Mono-multimotores terrestres, habilitado como piloto en aeronaves tipo Pito. Instructor. C-150/172.

Habilitado como piloto en C-150 el 22 de agosto de 1994 y como instructor el 28 de mayo de 1999.

En el equipo C~ 150 contabilizaba un total de 205, 10 horas registradas de la siguiente manera:

ALUMNO	12:45
INSTRUCTOR TOTAL	17:00
PILOTO	175:25

ALUMNO PILOTO

El alumno piloto de 25 años de edad era poseedor de una licencia de esa categoría y certificado médico vigentes a la fecha del accidente, el anexo a su licencia los faculta a recibir instrucción en aeronave C-150.

HORAS VOLADAS DURANTE LOS ULTIMOS 07. 30. 60 y 90 DIAS:

07 días: del 09-jul-99 al 16-Jul-99: 21:25 H

30 días: del 16-jun-99 al 16-Jul-99: 45:20 H

60 días: del 17-may-99 al 16-Jul-99: 115:45 H

90 días: del 19-abr-99 al 16-Jul-99: 153:15H

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

FUSELAJE

MARCA:	CESSNA.
MODELO:	A--150-L
SERIE:	A-1500290
HORAS FUSELAJE:	6 283,83 Hrs

MOTOR

MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	O-200-A48
SERIE:	281308-R
HORAS MOTOR:	441,34

HELICE :

MARCA:	McCAULEY
MODELO:	1.A102TC918
SERIE:	GI3593
HORAS HELICE:	441,34

La aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad provisional vigente hasta el 31 de junio de 1999.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y IMPACTO.

El piloto clarea totalmente el área y decide realizar el aterrizaje en un muro de camaronera, aterriza, recorre 20 metros y resbala hacia un reservorio de agua,

al encunetarse, el tren de aterrizaje principal del lado derecho se fractura lo que provoca que la aeronave capotee y caiga dentro del reservorio.

SUPERVIVENCIA.

El piloto y el alumno salieron de la aeronave por sus propios medios, los cinturones de seguridad fueron efectivos.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

Al realizar la investigación del motor se pudo comprobar lo siguiente:

No existió trabamiento en el cigüeñal del motor y eje de la hélice.

Bujías limpias y en buen estado.

Filtro de combustible limpio.

Se extrajo el carburador en el mismo, se verificó el movimiento de paso de aire no existiendo novedad.

Lubricación era buena.

Magnetos sin novedad.

En las bitácoras y libros de vuelo de la aeronave no existen reportes en el último mes.

En el plan de vuelo preparado por el alumno piloto, se indica en la parte de autonomía que la misma cuenta con cuatro horas de combustible, sin embargo en el certificado de aeronavegabilidad este le da dos horas.

En las alas se comprobó la presencia de combustible, sin embargo de esto no se pudo realizar un análisis del combustible, en vista de que a estas había ingresado gran cantidad de agua producto del ingreso de la aeronave a la piscina.

INFORMACIÓN ADICIONAL

Al verificar la bitácora de vuelo del día del accidente, no tenía la firma de mantenimiento.

ANALISIS.

De la información recopilada se puede analizar lo siguiente:

En vista de que la aeronave ingresó al agua luego del aterrizaje quedando el motor sumergido, no permitió que se realice pruebas que puedan determinar correctamente las causas del apagado del motor, por el ingreso de agua a las partes.

En la lista de chequeo del piloto de la aeronave C-150; en el punto de INSPECCION DE CABINA ANTES DE INGRESAR AL A VION, indica:

-Bitácora de vuelo y certificado de aeronavegabilidad.

-Revisar que el avión este apto para volar.

A pesar de esto el alumno y el instructor no tomaron en cuenta este punto y salieron al vuelo sin que existiera la firma de responsabilidad de mantenimiento por lo tanto ese día el mecánico no hizo el prevuelo a la aeronave.

Ya que al ser recuperada la aeronave de la piscina se comprobó la presencia de combustible se descarta la falta del mismo en la aeronave, en cuanto a una posible contaminación del mismo esta no se pudo realizar por la presencia de agua en las alas producto de la caída de la aeronave en la piscina de la camaronera.

La información de autonomía que el alumno piloto colocó en el plan de vuelo es errónea ya que la aeronave C-150 tiene tanques standard con un total de combustible de 26 galones y tomando en cuenta que es un motor de cuatro cilindros, este tiene un consumo de 8 galones por hora, es decir que aproximadamente tendrá una autonomía de 3 horas, en la sección aeronavegabilidad por seguridad, este parámetro es reducido a 2 horas.

CONCLUSIONES

El motor no presenta anomalías en sus partes y componentes, por lo que se establece que se encontraba en condiciones mecánicas para un funcionamiento normal.

El piloto instructor y el alumno no tomaron en cuenta que la bitácora del día del vuelo no existía la firma del mecánico, quien certifica que el avión está apto para volar, es decir no se realizó un prevuelo por parte del mecánico.

La emergencia la realizó el piloto instructor.

La aeronave contaba con combustible al momento del accidente.

No se pudo analizar la pureza del combustible en vista que este se contaminó al contacto con el agua de la piscina.

Los datos de autonomía presentados en el plan de vuelo son erróneos.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

Al no poder realizar ningún tipo de pruebas que puedan evaluar el estado operativo del motor y en vista de que la aeronave ingresó al agua, y que el combustible no pudo ser analizado por lo expuesto anteriormente, la comisión investigadora estima que la probable causa del accidente se debió a un posible existencia de agua o suciedad en el combustible que pudo haber provocado el mal funcionamiento del motor y su consecuente apagado.

RECOMENDACIONES

Que la Autoridad Aeronáutica recuerde a los pilotos lo que establece el Capítulo II del Código Aeronáutico en su artículo 82 numeral 2 el cual hace referencia textual de que son obligaciones del comandante de la aeronave el "Cerciorarse de que la aeronave y sus diversos equipos hayan sido cuidadosamente revisados y estén en perfectas condiciones de funcionamiento".

Los pilotos instructores de vuelo deben aleccionar a sus alumnos la obligación de los chequeos previos al vuelo en lo que concierne a documentación, drenajes control de pureza de combustibles y listas de chequeo.