

INFORME DE ACCIDENTE.

DATOS GENERALES.

Marca y Modelo de la aeronave:	CESSNA T -303
Tipo de operación:	Taxi aéreo
Fecha y hora del accidente:	12 de mayo de 1999, 13:55 UTC.
Lugar del accidente:	Pista KM-35 Prov. Los Ríos
Coordenadas:	00°43'32" S -079°28'12" W

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS



RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave despegó del aeropuerto de Guayaquil con destino la pista KM-35, previo al aterrizaje, el piloto efectuó el reconocimiento de la pista, la aproximación se realizó a una velocidad de 80 nudos, al cortar el acelerador la aeronave se desplomó, por lo que el piloto tiró la cabrilla hacia atrás, la aeronave topó ruedas en el centro de la pista y se desvió hacia la derecha, el piloto intentó recobrar la trayectoria correcta pero no aplicó el freno izquierdo, por lo que la aeronave se salió de la superficie de aterrizaje, rodando 250 metros sobre el espaldón de pista y en su trayecto el ala derecha golpeó con los postes de cemento del cerramiento, el tren de aterrizaje delantero se desprendió provocando un giro de 180° respecto a su trayectoria hasta

detenerse por completo 300 metros a partir del sitio de tope de ruedas y a 5 metros fuera del borde de pista

LESIONES A PERSONAS.

El piloto y los pasajeros no sufrieron lesión alguna.

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE.

MOTOR No 1

Sufrió parada brusca y golpe en la hélice por lo que se presume tenga fallas internas.

HELICE No 1

Dos palas de la hélice presentan dobladuras hacia atrás de aproximadamente 90°.

ALA IZQUIERDA

Borde de ataque, alerón y flap destruidos, capota del motor 1 presenta golpes, la unión del ala con el fuselaje esta corrida 3 milímetros y los remaches de los carenados de dicha unión está reventados; viga desplazada hacia atrás.

ALA DERECHA

Presenta golpe de impacto con poste de cemento a nivel de la punta de ala en el borde de ataque, luz de aterrizaje destruida, alerón doblado.

FUSELAJE

Presenta golpes a nivel de la puerta trasera, cigarro golpeado, hundimiento a nivel del empenaje.

Cono de nariz destruido.

Antena de radar destruida.

TREN DE ATERRIZAJE PRINCIPAL

TREN IZQUIERDO

Mecanismo de retracción y seguro del tren roto y fuera de reglaje, amortiguador del tren arrancado y reventado, compuerta del tren desprendida.

TREN DE ATERRIZAJE DELANTERO

Presenta desprendimiento, mecanismo de retracción del tren desprendido.

OTROS DAÑOS.

No se produjo

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando de la aeronave era poseedor de una licencia de piloto comercial, vigente a la fecha del suceso, en la categoría aeroplanos clase mono-multimotores terrestres y habilitado como piloto en aeronaves tipo PIPER PA- 32 y CESSNA C-303.

El piloto se habilitó como piloto del equipo C-303 en octubre de 1.998.

HORAS VOLADAS DURANTE LOS ULTIMOS 07.30.60 y 90 DIAS:

07 DIAS: DOCE HORAS CON VEINTE MINUTOS (12:20)

30 DIAS: CINCUENTA Y OCHO HORAS CON OCHO MINUTOS (58:08)

60 DIAS: NOVENTA Y TRES HORAS CON VEINTE MINUTOS (93:20)

90 DIAS: CIENTO CUARENTA Y SEIS HORAS CON OCHO M. (146:08)

INFORMACION SOBRE LA AERONA VE.

FUSELAJE

MARCA:	CESSNA
MODELO:	T -303
SERIE:	T303-00140
HORAS DE FUSELAJE:	4.903:90

MOTOR No 1

MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	TSIO-520-A-E (3)
SERIE:	246139-R
HORAS MOTOR:	1255:80 TSO.
FECHA INSTALACION:	ENERO 1997

HELICE No1

MARCA:	McCAULEY
MODELO:	3AF.32C-506C
SERIE:	951229
HORAS HELICE:	292:00 TSO
FECHA INSTALACION:	ENERO 1997

MOTOR No 2

MARCA: CONTINENTAL
MODELO: LTSIO-520-A-E(2)
SERIE: 246615-R
HORAS MOTOR: 1646:00 TSO
FECHA INSTALACION: ABRIL 1993

HELICE No 2

MARCA: McCAULEY
MODELO: 3AF.32C-507B
SERIE: 821525
HORAS HELICE: 1646:00 TSO
FECHA INSTALACION: ABRIL 1993

INFORMACION METEOROLOGICA

La pista se encontraba apta para operar en condiciones de vuelo visual.

Existía presencia de viento, el mismo que no fue advertido por el piloto tanto de su dirección como de su intensidad por encontrarse las tres mangas de viento en malas condiciones (rotas).

INFORMACION DE AERODROMO.

La pista KM-35 se encuentra ubicada en la Provincia de Los Ríos, coordenadas 00°43'32"S -79°28'12"W. posee una longitud de 850 x 15 metros de ancho con una superficie de asfalto.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

Al topar las ruedas en la pista la aeronave se desvió a la derecha, luego de recorrer 150 metros sobre la superficie de aterrizaje la aeronave se salió de la pista, rodando sobre el espaldón 250 metros, en su trayecto el ala derecha impactó con los postes de cemento del cerramiento de pista, el tren de aterrizaje se desprendió provocando que la aeronave gire 180° respecto a su trayectoria, deteniéndose por completo a 300 metros desde el sitio de tope de ruedas y a 5 metros del borde de pista.

INCENDIO.

No se produjo.

SUPERVIVENCIA.

El piloto salió por sus propios medios, funcionando en forma eficiente el cinturón de seguridad.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

Se efectuó una inspección del lugar donde topó ruedas la aeronave encontrándose únicamente huellas de frenado del tren de aterrizaje principal derecho y no se encontró huellas de frenado del tren izquierdo.

Un piloto que se encontraba en la cabecera de la pista listo para decolar observó que la aeronave luego de topar ruedas en la pista se desvió hacia la derecha de la pista.

No existió algún reporte en las bitácoras de discrepancias sobre el funcionamiento de los frenos.

No se encontró huellas de derrame del líquido de frenos en la aeronave ni en la pista.

Se realizó un chequeo del funcionamiento del sistema de frenos del tren de aterrizaje principal izquierdo sin encontrarse anomalías en su funcionamiento.

El piloto conocía las condiciones y características de la pista, por haber aterrizado varias veces antes del accidente.

Luego de entrevistas realizadas con el piloto, declaro lo siguiente: " corté acelerador y el avión se me desplomó: me asuste, puse toda la cabrilla atrás, topé ruedas en el centro de la pista y el avión se desplazó hacia la derecha, tardé en reaccionar, metí motor derecho para retomar a la pista, pero no apliqué freno izquierdo, procedí a cortar de una sola el acelerador, hélice y mezcla, aplique full frenos y me di cuenta que el freno izquierdo estaba bajo, espere que el avión pare con las consecuencias anotadas"

ANALISIS.

De la información recopilada se puede analizar lo siguiente:

Las condiciones meteorológicas se encontraban aptas para realizar operaciones aéreas.

El piloto al sentir que la aeronave se desplomó luego de reducir la potencia de los motores, sintió temor, lo que pudo haber ocasionando un retardo en la reacción psicomotriz del piloto para aplicar correctamente los frenos, esto produjo que no presione el freno izquierdo.

CONCLUSIONES.

Las condiciones meteorológicas no influyeron en el desarrollo del accidente.

El piloto conocía las condiciones y características de la pista.

El piloto no procedió a realizar el aterrizaje según la lista de chequeo.

El piloto tenía suficiente experiencia en el equipo CESSNA-303.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

La comisión investigadora determina que la causa del accidente se debió porque el piloto no aplicó el freno del tren de aterrizaje izquierdo, ocasionando que la aeronave se salga por el costado derecho.

RECOMENDACIONES

Que el Jefe de Operaciones de la Compañía operadora de la aeronave someta a sus pilotos proeficiencia de vuelo y procedimientos de emergencia.

Que los pilotos realicen sus operaciones de acuerdo a las listas de chequeo.