

INFORME DE ACCIDENTE

INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO

El día 22 de junio de 1999, la aeronave Helio Courier HT295, realizaba un vuelo desde la pista de Tsuntsuimi hacia Macas transportando, además del piloto, un pasajero y cuarenta libras de carga.

Inició la carrera de despegue desde la pista 08. Al no alcanzar la velocidad normal de despegue en los primeros 120 metros de pista, decidió abortar el decolaje, cortando la potencia, dejando el motor en ralentí, y dejando que el avión ruede sobre la pista, sin aplicar frenos.

Al alcanzar los 320 m. de la pista, se rompió el tren de aterrizaje de nariz, y la aeronave quedó sobre el eje de la pista, inclinada sobre su nariz.

Los ocupantes resultaron ilesos.



LESIONES A PERSONAS

No se produjeron lesiones a personas

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave sufrió la rotura del tren de nariz y rajaduras de la capota inferior.

OTROS DAÑOS

No se produjeron otros daños

INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

El piloto al mando de la aeronave era titular de una licencia ATR y certificado médico vigentes a la fecha del suceso.

Hasta el 22 de junio de 1999 completó una experiencia total de 13.846:42 horas de vuelo.

INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

La aeronave Helio Courier, HT295, tenía su Certificado de Aeronavegabilidad vigente a la fecha del accidente.

Hasta la fecha del suceso había completado el siguiente récord:

Fuselaje: 3.380:15 horas

Motor:

Marca y modelo: Lycoming, GO-480-G1A6

Serie: RL-457-37

Horas de servicio: 640:87, desde overhaul

Fue instalado en el avión el 1 de julio de 1998, con cero horas desde el último overhaul, cumplido el 6 de mayo de 1998, y 1.544:11 horas de servicio total acumulado.

Hélice:

Marca y modelo: Hartzell, HC-B3Z-20-1

Serie: AF673

Horas de servicio: 640:87, desde overhaul

Fue instalada en el avión el 1 de julio de 1998, con cero horas desde el último overhaul, y 3.142:02 horas de servicio desde nueva.

El mantenimiento se cumplió de acuerdo a lo especificado por el fabricante.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Al momento de la operación no existían fenómenos meteorológicos que afecten la operación.

COMUNICACIONES

Luego del suceso el piloto se comunicó por radio con otra aeronave de la compañía la que a su vez efectuó la notificación a la Autoridad Aeronáutica .

INFORMACIÓN SOBRE EL AERÓDROMO

La pista Tsuntsuimi tiene las siguientes características:

Coordenadas:	02°01'03" S, 077°50'19" W
Elevación:	2.800 pies
Orientación:	09/27
Dimensiones:	435x17 metros
Superficie:	hierba

Al momento de este suceso se encontraba húmeda. La hierba tenía una altura de 15 cm. y la consistencia de la superficie de rodadura es blanda.

INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave se detuvo a 320 metros del umbral 09 y quedó asentada sobre su nariz. El tren de aterrizaje de nariz, que se desprendió, quedó junto a la aeronave.

INCENDIO

No se produjo incendio

SUPERVIVENCIA

Los ocupantes del avión resultaron ilesos y lo evacuaron por sus propios medios.

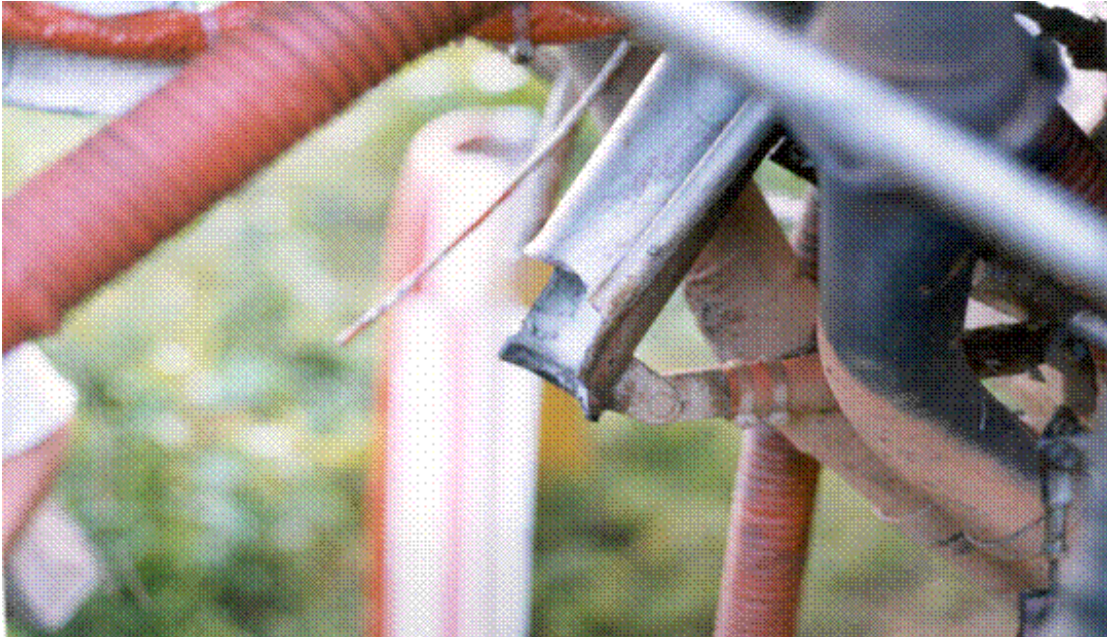
ANÁLISIS

En la inspección de campo se comprobó que la superficie rodadura de la pista estaba cubierta por hierba de 15 cm. de altura y sumamente blanda, por lo que a pesar del poco peso que tenía la aeronave, durante la carrera de despegue sus ruedas se hundieron 10 cm. haciendo que no logre alcanzar las velocidades requeridas para esta operación.



El piloto al percatarse de esta situación decidió abortar el despegue cuando la aeronave había recorrido aproximadamente la mitad de la pista. Considerando el estado de esta prefirió no frenar la aeronave y optó por dejarla correr hasta que se detenga por sí sola. Cuando prácticamente estaba parada se produjo la rotura del tren de aterrizaje, quedando clavada de nariz sobre una de las palas de la hélice.

El examen de la fractura permitió establecer que presentaba una marcada zona de fatiga en casi todo el contorno del soporte del tren de nariz, provocado por los años de servicio y las condiciones de las pistas donde normalmente opera esta aeronave.



Las condiciones de la pista provocaron que este elemento termine de romperse.

CAUSA PROBABLE

La Junta Investigadora determina que el accidente se produjo por la fatiga que tenía el tren de nariz.

FACTOR CONTRIBUYENTE

Las condiciones de la pista.

RECOMENDACIONES

Que se efectúe un chequeo periódico del tren de aterrizaje de las aeronaves que operan en este tipo de pistas.

Que la operación hacia y desde esta pista se cumpla únicamente cuando esté seca.