

INFORME DE ACCIDENTE OCURRIDO EL 26 DE ABRIL DEL 2005, EN EL AEROPUERTO MARISCAL SUCRE

RESEÑA DEL VUELO

La aeronave Aerocomander AC-690 cumplía un vuelo entre Tarapoa y Quito. A bordo del avión se encontraba el piloto, el copiloto, y un pasajero.

La aeronave aterrizó en el aeropuerto Mariscal Sucre por la pista 35, abandonó la pista activa por la intersección 5, y mientras rodaba, el tren principal izquierdo se replegó inadvertidamente, lo que ocasionó que el avión se incline hacia ese lado, provocando que las palas de la hélice impacten contra la superficie.

La tripulación y el pasajero abandonaron la aeronave por sus propios medios sin sufrir ningún tipo de lesión.

LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULANTES	PASAJEROS	OTROS
MORTALES	-	-	-
GRAVES	-	-	-
LEVES	-	-	-
NINGUNA	2	1	-

DAÑOS DE LA AERONAVE

Rotura de las puntas de las palas de la hélice izquierda.

Golpe y hundimiento de la protección contra hielo de la parte izquierda del fuselaje.

Abolladuras, raspones y fisuras del fuselaje inferior izquierdo, entre las estaciones 144,00 y 272,00.

Deformación tipo olas en el fuselaje izquierdo, a la altura de la estación 239,15.

Deformaciones de tipo ola en la compuerta izquierda del tren principal izquierdo.

OTROS DAÑOS

Debido al replegamiento del tren, la superficie de la intersección fue impactada por las palas de la hélice izquierda, provocando un surco y varios raspones en dicha área en el asfalto.

INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

El piloto al mando de la aeronave era titular de la licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea vigente.

El copiloto de la aeronave era titular de la licencia de Piloto Comercial vigente.

INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

La aeronave Aerocommander 840/690C, tenía su Certificado de Aeronavegabilidad vigente a la fecha del suceso.

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

El Programa de Mantenimiento de la aeronave está basado en el MAINTENANCE MANUAL P/N M690004-2 del fabricante TWIN COMMANDER AIRCRAFT CORPORATION.

DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD Y BOLETINES DE SERVICIO

La compañía ha cumplido con las Directivas de Aeronavegabilidad de acuerdo con las regulaciones RDAC/FAA/OACI, así como los Boletines de Servicio dentro de los tiempos previstos.

PARTES LIMITADAS POR TIEMPO

Del análisis de la documentación mediante los cuales se controlan los componentes de la aeronave y motores, se concluye que se encuentran dentro de los límites.

ANALISIS DE BITACORAS

Se realizó la revisión de las bitácoras de la aeronave desde el 07 de abril del 2.005, fecha en que se efectuó la última fase de inspección, Phase "D", hasta la fecha del accidente; no se encontró problemas de mantenimiento correctivo ni diferido especiales, que tengan ingerencia en el accidente.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

SPECI 13:58 UTC (08:58 HL)

Viento:	130 grados con 01 nudos
Visibilidad:	10 kilómetros o más
Nubosidad:	de 1 a 2 octavos de nubes a 1200 metros, de 3 a 4 octavos de nubes a 3000 metros, de 5 a 7 octavos de nubes a 9000 metros

Temperatura: 15° C
Punto de rocío: 07° C
Reglaje Altimétrico: 1031 hPa

COMUNICACIONES

Las comunicaciones entre la tripulación de la aeronave y las dependencias de Control de Tránsito Aéreo se realizaron en forma normal.

INFORMACIÓN DEL AERODROMO

La pista del aeropuerto tiene las siguientes características:

Dimensiones:	3.120 x 40 metros
Superficie:	Pavimento
Orientación:	172/352 grados
Elevación:	2.808 metros.

Las intersecciones que conectan la pista con el taxiway se encontraban en buen estado, sin baches ni objetos extraños.

INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

Durante el ingreso de la aeronave hacia la intersección 5, el tren de aterrizaje principal izquierdo se replegó súbitamente, lo que causó que las palas de la hélice izquierda impacten contra la superficie, desprendiéndose sus puntas. Una de ellas impactó la parte izquierda del fuselaje provocando su hundimiento.

Luego del replegamiento del tren, el fuselaje inferior impactó contra la superficie de la intersección causando abolladuras y raspones en el fuselaje inferior izquierdo.



SUPERVIVENCIA

La tripulación y el pasajero que se encontraban a bordo de la aeronave, la abandonaron por sus propios medios.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES

En la superficie de rodaje de la intersección donde se produjo el impacto de las palas de la hélice izquierda, se encontró un surco de 50 cms. de largo por 10 cms. de ancho y 2 cms. de profundidad, seguido de 24 huellas de contactos de la hélice debido al rozamiento contra la superficie.

Se encontró dos de las tres puntas de las palas de la hélice, una a 45 metros de la aeronave sobre la franja izquierda de la pista, y otra a 30 metros del avión, sobre la franja derecha del taxi way.

Al efectuarse el desalojo de la aeronave, utilizando un vehículo montacargas para levantar el avión, la Junta Investigadora constató que el tren de aterrizaje principal izquierdo se extendió y aseguró, aparentemente, en forma normal, para posteriormente ser remolcada hasta la plataforma de la compañía.

PRUEBAS EFECTUADAS

Se verificó el sistema hidráulico del tren de aterrizaje a fin de determinar una posible falla, obteniéndose que su operación era normal. Igualmente, se constató que la presión de nitrógeno de la botella de almacenaje para emergencia del tren de aterrizaje estaba dentro del rango establecido.

Las partes mecánicas del tren principal izquierdo no presentan evidencia de fallas.

La aeronave fue sometida a varias pruebas de funcionamiento del tren de aterrizaje, realizando retracciones y extensiones, obteniéndose siempre resultados positivos de aseguramiento sin presentarse ninguna novedad.

La Junta Investigadora de Accidentes solicitó al fabricante de la aeronave, asistencia para la investigación de este suceso, recibiendo, Investigador de la Twin Commander, la recomendación de realizar la revisión de 3 ítems que podían dar origen a la retracción del tren. Estos ítems fueron:

- Improperly rigged main landing gear actuators.
- Gear handle to selector valve rigging and/or wear.
- Landing gear down and locked switch actuating pin installed backwards.

El grupo de Aeronavegabilidad de la Junta Investigadora efectuó los chequeos recomendados por el fabricante por tres ocasiones sin evidenciar algún indicio funcionamiento inadecuado del tren de aterrizaje principal izquierdo.

ANALISIS

La tripulación al mando estaba debidamente calificada en el equipo y tenía suficiente experiencia en la operación de este tipo de aeronave.

La verificación del sistema hidráulico, componentes y partes mecánicas del tren de aterrizaje principal izquierdo, pruebas de retracciones y extensiones, y comprobación de posibles fallas a través de la revisión de los ítems, que podían ser causantes del replegamiento del tren, recomendados por el fabricante de la aeronave, no permitieron establecer falla alguna por la cual se presentó este suceso.

CONCLUSIONES

La tripulación tenía vigentes sus licencias y habilitaciones

La aeronave mantenía vigente su Certificado de Aeronavegabilidad.

El mantenimiento de la aeronave se cumplía de acuerdo con los programas determinados por el fabricante y aprobados por la Dirección de Aviación Civil.

No se presentaron fallas anteriores al vuelo ni durante su desarrollo que puedan haber incidido en el funcionamiento de la aeronave.

Se cumplieron las pruebas que recomendó el fabricante para determinar el origen de la falla.

Las pruebas efectuadas no permitieron establecer la causa para la retracción.

CAUSA PROBABLE

La Junta Investigadora de Accidentes estima que este accidente se produjo por el replegamiento del tren de aterrizaje principal izquierdo por razones que no pudieron ser determinadas.

RECOMENDACIONES

Que la Gerencia de Mantenimiento de la compañía establezca un programa de seguimiento y registro de novedades en el funcionamiento de los trenes de aterrizaje, a fin de determinar posibles problemas que podrían provocar fallas en la retracción o extensión de estos elementos.