

INFORME DEL ACCIDENTE OCURRIDO EL 27 DE ENERO DEL 2005, EN LA PISTA DE VILLANO

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO

En la mañana del día 27 de enero de 2005, la aeronave Piper PA23, realizó un vuelo en la ruta Shell-Villano-Shell, sin novedad

El segundo vuelo de ese día se planificó en la ruta Shell-Villano-Curaray-Shell, para transportar tres pasajeros y 50 kilogramos de carga consistente en tubos de PVC. En Villano debía dejar los tubos y trasladar a los tres pasajeros hasta Curaray.

El despegue de este vuelo se realizó a las 16h29 UTC (11h29 h.l.). A las 16h43 UTC (11h43 h.l.) el piloto canceló el Plan de Vuelo notificando que tenía la pista a la vista.

A las 17h05 UTC (12h05 h.l.) el Controlador de Turno en la Torre de Control del aeropuerto Río Amazonas, a través del Inspector de operaciones fue notificado que el avión se había salido de la pista en Villano.

La aeronave sufrió un daño en el tren principal derecho por lo que el piloto perdió el control, se salió por el costado hasta quedar sobre el margen de este lado.

LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves/Ninguna	1	3	-

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE;

La aeronave sufrió los siguientes daños:

Rotura de los actuadores del ala derecha

Golpes y daños en el borde de salida del flap derecho, a la altura de la posición del tren de aterrizaje

Dobladura de 30 grados hacia atrás en ambas palas de la hélice del motor derecho a 35 cm. de la punta.

Rotura del cilindro del tren de aterrizaje principal derecho.

OTROS DAÑOS

No se produjeron otros daños en la superficie

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL

El piloto al mando de la aeronave tenía su licencia y habilitaciones vigentes a la fecha del suceso. Completó 525,49 horas totales de vuelo

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE

La aeronave Piper PA23, estaba amparada por el Certificado de Aeronavegabilidad otorgado el 22 de septiembre de 2004, vigente hasta el 21 de septiembre de 2005.

Hasta la fecha del suceso había completado el siguiente record de operación:

FUSELAJE

Horas totales de vuelo: 11.127,10

MOTOR Nro. 1

Marca y modelo: Lycoming, IO-540-C4B5
Horas de servicio: 813,50 desde overhaul
Remanente para overhaul: 1.186,50 horas

MOTOR Nro. 2

Marca y modelo: Lycoming, IO-540-C4B5
Horas de servicio: 813,50
Remanente para overhaul: 1.186,50

HELICE Nro. 1

Marca y modelo: Hartzell, HC-E2YK-2RBSF
Horas de servicio: 204,00 desde overhaul
Remanente para overhaul: 1.796,00 horas

HELICE Nro. 2

Marca y modelo: Hartzell, HC-E2YK-2RBSF
Horas de servicio: 291,10 desde overhaul
Remanente para overhaul: 1.708,90 horas

MANTENIMIENTO

El programa de mantenimiento aplicado a la aeronave está de acuerdo al programa del fabricante.

En lo referente a las Directivas de Aeronavegabilidad y Boletines de Servicio no se encontró novedades.

Se determinó que los remanentes de los componentes se encuentran dentro de los límites permisibles recomendados por los fabricantes.

INFORMACION METEOROLOGICA

De acuerdo con el testimonio del piloto, las condiciones meteorológicas eran adecuadas para la operación (vuelo visual) que se cumplía. Habitantes de la zona confirmaron esta información e indicaron que el viento era leve (calma).

AYUDAS A LA NAVEGACION

La pista no cuenta con ayudas a la navegación. El vuelo se efectuaba bajo las reglas de vuelo visual.

COMUNICACIONES

Las comunicaciones con la Torre de Control y Control de Aproximación del Aeropuerto Río Amazonas, fueron normales.

INFORMACION DE AERÓDROMO

La pista de Villano tiene las siguientes características:

Coordenadas:	01°29'53" S, 077°28'47"
Dimensiones:	1.000 x 28 metros
Superficie:	lastre
Elevación:	1.250 pies
Designación magnética:	08/26

La pista se encuentra con muchos baches en casi toda su extensión.

REGISTRADORES DE VUELO

La aeronave no cuenta con equipos registradores de vuelo pues no es requisito reglamentario para su categoría.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

El avión aterrizó por la pista 26 el hizo el tope de ruedas aproximadamente a 300 metros de la cabecera, sobre el centro de la pista. El rodaje fue normal en los primeros 450 metros de la carrera de aterrizaje, punto en el cual el avión empezó a desviarse ligeramente hacia la derecha. El desvío se hizo más pronunciado 34 metros más adelante donde alcanzó hasta 10 grados respecto a su trayectoria original.



En este punto se aprecian con claridad las huellas producidas por el freno del tren principal izquierdo, y el margen derecho ramas rotas por el desplazamiento del ala derecha, la que bajó debido al colapsamiento del tren de aterrizaje principal de este lado.

El avión continuó desplazándose hacia adelante y la derecha por 97 metros más, hasta quedar fuera de la pista sobre el margen derecho a 7 metros del borde, orientada hacia los 310 grados.



El cilindro de la pata del tren principal derecho se rompió provocando que la pata se desplace hacia atrás y la llanta golpee contra el flap del ala de este lado, continuando el rodaje en esta condición hasta que la aeronave se detuvo.

INFORMACION MEDICA Y PATOLOGICA

No pertinente

INCENDIO

No se encontraron evidencias de que se haya presentado incendio en ninguna parte de la aeronave

SUPERVIVENCIA

Los ocupantes de la aeronave resultaron ilesos y abandonaron la aeronave por sus propios medios.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES

En la entrevista efectuada, y en su informe, el piloto indicó que el aterrizaje en Villano fue normal, y la aeronave rodó normalmente 600 metros, que en este instante sintió que el ala bajó bruscamente por lo que cortó el motor y trató de mantener el avión en el centro de la pista aplicando el freno izquierdo, pero no pudo evitar que se desviara hacia la derecha hasta que se salió por el costado.

Las huellas de los trenes de aterrizaje encontradas en la pista indican que el avión realizaba la carrera de despegue por el centro de la pista. A 750 metros de la cabecera 26 el avión empezó a desviarse hacia la derecha y casi simultáneamente se nota que el ala derecha bajó y mientras se desplazaba dobló y cortó vegetación en el margen de la pista.

En el punto donde empezó el desvío, se encontró un bache de 12 centímetros de profundidad y 1,10 metros de largo, por cuyo borde pasó la llanta del tren derecho.

Al levantar la aeronave se encontró que el cilindro del tren de aterrizaje principal derecho se había fracturado separándose la porción delantera que va conectada a la tijera del mecanismo de retracción, donde quedó sujeta con el pasador.





ANALISIS

El aterrizaje y rodaje inicial por la pista fue normal.

Cuando la llanta del tren de aterrizaje principal derecho pasó por un bache de 12 cm de profundidad, el cilindro de este elemento se fracturó, separándose la tijera lo que provocó que el tren se desplace hacia atrás y baje bruscamente el ala derecha. El tren se mantuvo en esa posición, creando resistencia en el lado derecho por lo que el avión se desvió hacia ese lado. Los intentos del piloto por mantener la aeronave aplicando el freno izquierdo no fueron suficientes para mantener el avión dentro de la pista.

La pista presenta baches en toda su extensión, lo que hace que las aeronaves estén sometidas a esfuerzos mayores a los normales durante los despegues y aterrizajes.

CONCLUSIONES

El piloto tenía la licencia y habilitaciones necesarias para realizar este vuelo.

Las condiciones meteorológicas eran las adecuadas para la operación que se estaba realizando

Este era el segundo vuelo que se cumplía hacia la pista de Villano.

No se conocieron de problemas previos que pudieran haber incidido en la ocurrencia de este suceso.

El aterrizaje fue normal y durante la carrera de esta fase, el avión se mantuvo en el centro de la pista.

Después de recorrer 450 metros, el avión bajó bruscamente el ala derecha y empezó a desviarse hacia ese lado.

El piloto trató de mantener al avión dentro de la pista pero sus esfuerzos no dieron resultado.

El avión se salió por el costado 131 metros más adelante y se detuvo sobre el espaldón derecho.

La aeronave sufrió la rotura del cilindro del tren de aterrizaje principal derecho.

La pata del tren de aterrizaje principal derecho se desplazó hacia atrás.

La resistencia generada por la posición del tren derecho provocó el desvío de la aeronave hacia este lado.

El momento de la fractura coincide con el paso de la llanta derecha por el borde de un bache de 12 cm. de profundidad.

La pista presenta baches en toda su longitud.

La operación en este tipo de pistas somete a los trenes a mayores esfuerzos.

CAUSA PROBABLE

La Junta Investigadora de Accidentes concluye que la causa probable de este accidente fue la fractura del cilindro del tren de aterrizaje principal derecho, lo que provocó su desplazamiento hacia atrás y una pérdida de control en tierra.

FACTORES CONTRIBUYENTES

El mal estado de la pista, por la presencia de baches en casi toda su longitud.

RECOMENDACIONES

Que las Autoridades de la Comunidad de Villano efectúen las gestiones pertinentes a fin de que se cumpla con el mantenimiento urgente de la pista.

LA JUNTA INVESTIGADORA DE ACCIDENTES