

INFORME DE ACCIDENTE DE LA AERONAVE CESSNA C-172 OCURRIDO EL 5 DE NOVIEMBRE DE 2007, EN LA PISTA NATURISA

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

Realizando prácticas de emergencias (simuladas), haciendo retacadas sobre la pista, repentinamente se pierde el control de la aeronave, no respondiendo el motor con toda su potencia, y desviándose hacia la izquierda de su trayectoria, topando el ala izquierda con las ramas del manglar, haciendo esto que se enrede y gire en sentido antihorario, para luego impactar con el terreno.

LESIONES A PERSONAS.

LESIONES	TRIPULACION	PASAJEROS	OTROS
Mortales	-	-	-
Graves	-	-	-
Leves/Ninguna	2	-	-

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE.

La aeronave sufrió los siguientes daños:

Daños en la célula:

Rotura del ala derecha, golpes y deformaciones en el alerón, el flap, el montante derecho, rotura de la mica posterior derecha, golpes en el fuselaje y el plano de cola.

Daños en el motor:

Parada brusca por impacto con los árboles del manglar y posterior impacto con el terreno.

Daños en la hélice:

La hélice sufrió la deformación del cono y sus palas, siendo su destrucción total.

Daños en el tren de aterrizaje:

El tren de nariz presentó golpes y desprendimiento del fuselaje, el principal presentó golpes y deformaciones por el impacto contra los árboles.

OTROS DAÑOS.

No se registraron daños a terceros

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando de la aeronave, de nacionalidad ecuatoriana, de 24 años de edad, era poseedor de una licencia de Piloto Comercial (instrumentos) / Instructor de Vuelo, expedida 23 de enero del 2006, en la categoría de aeroplanos clase mono – multi motores terrestres, bajo certificado médico clase1, vigente hasta 08 de diciembre del 2007.

Horas de vuelo en Cessna 172: 105:11 horas

Detalle de horas de vuelo de los últimos 90, 60, 30 y 7 días anteriores al accidente:

ULTIMOS 90 DIAS	39:11 horas
ULTIMOS 60 DIAS	32:47 horas
ULTIMOS 30 DIAS	18:58 horas
ULTIMOS 07 DIAS	13:44 horas

Total general de horas voladas: 401:11 horas

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

CELULA:

MARCA:	CESSNA
MODELO:	172
SERIE:	1723027
HORAS A ALA FECHA:	3835 HORAS

MOTOR :

MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	IO-360 KB
SERIE:	356113
HORAS MOTOR:	360 HORAS

HELICE :

MARCA:	McCAULEY
MODELO:	2A34C203-90
SERIE:	686147
HORAS HELICE:	1612 HORAS

Su mantenimiento estaba a cargo de un mecánico con licencia DAC vigente.

En los libros de control de mantenimiento no se encontró discrepancias en cuanto a su cumplimiento y en las bitácoras no existen reportes de fallas de funcionamiento anteriores al accidente.

INFORMACION METEOROLOGICA.

Las condiciones meteorológicas se encontraban aptas para realizar operaciones aéreas bajo las reglas de vuelo visual.

COMUNICACIONES.

Las comunicaciones entre la aeronave y Guayaquil control fueron normales hasta antes del accidente.

INFORMACION DE AERODROMO.

La aeronave realizaba sus prácticas en la pista Naturisa, la cual tiene las siguientes características:

UBICACIÓN:	Hda. Josefina, Cantón Guayaquil, Provincia del Guayas
COORDENADAS:	02° 17'45''S 079° 52'33''W
DIMENSIONES:	1100 x 18 mts.
TIPO DE SUPERFICIE:	Lastre
ORIENTACIÓN:	17 / 35
AYUDAS VISUALES:	discos y manga de viento
HORARIO:	HJ

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

La aeronave se impacta primeramente contra unos árboles de manglar ubicados a la izquierda de su trayectoria con rumbo 170°, enredándose con las ramas y girando sobre su propio eje en sentido antihorario, para luego caer sobre el terreno.



INFORMACION MÉDICA Y PATOLÓGICA.

Los ocupantes (Instructor y Alumno) salieron ilesos, sin ninguna lesión; ambos tenían sus certificados médicos vigentes.

INCENDIO.

No hubo incendio.

SUPERVIVENCIA.

Los cinturones de seguridad actuaron eficazmente, los ocupantes salieron de la aeronave por sus propios medios.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

Una vez llegado al lugar del accidente se hizo un reconocimiento del sector, se observó árboles (manglar), se vio las huellas dejadas por la aeronave antes y luego del impacto final, se observó la posición en que quedó finalmente la aeronave.

TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES.

Se conversó con gente cercana al lugar del accidente para escuchar diferentes versiones sobre la actividad de la aeronave antes del accidente, coincidiendo la mayoría de testigos en que la aeronave se encontraba realizando aproximaciones y tomas y despegues, pero en un determinado momento se empezó a desviar de su trayectoria, yéndose hacia su izquierda para toparse con los manglares, enredándose para luego caer al terreno.

ANALISIS.

De las huellas encontradas en el lugar del accidente se deduce que la aeronave fue desplazada hacia la izquierda de su trayectoria durante la maniobra de aproximación, ya que se observó la existencia de cortes en la copa de los árboles del manglar, con los cuales colisiona y se enreda para luego caer al terreno haciendo un giro hacia la izquierda, impactando la superficie con su ala derecha y la nariz.

El desplazamiento hacia la izquierda se produce probablemente por la repentina presencia de una ráfaga de viento cruzado que hizo que el piloto pierda el control y la aeronave colisione con el manglar ubicado hacia la izquierda de su trayectoria.

CONCLUSIONES.

El piloto tenía una experiencia total de 401:11 horas de vuelo.

El piloto tenía licencia de instructor de vuelo.

El piloto tenía una experiencia de 105:11 horas en el equipo accidentado.

La pista estaba habilitada para operaciones de vuelo visual.

Las huellas dejadas por la aeronave denotan que su desplazamiento hacia la izquierda de su trayectoria se debió probablemente a una ráfaga de viento cruzado que hizo que el piloto perdiera el control, colisionando y enredándose con el manglar para luego caer impactándose con el terreno.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

Probable presencia de repentina ráfaga de viento, que hizo que el piloto perdiera el control y se desviara de su trayectoria colisionando y enredándose con el manglar para luego caer e impactarse con la superficie.

FACTORES CONTRIBUYENTES

Vuelo de la aeronave con motor a potencia mínima al simular emergencias.

Cercanía del manglar con respecto a la pista.

RECOMENDACIONES

Que los pilotos instructores escojan pistas con mayor amplitud y libres totalmente de obstáculos para realizar instrucción de emergencias simuladas.

Que se planifique adecuadamente la operación de instrucción para que esta se realice en forma segura.