

INFORME DE ACCIDENTE

DA TOS GENERALES.

Marca y Modelo de la aeronave: LAKE LA-4

Tipo de operación: Aviación Comercial, Transporte no regular

Tipo de accidente: Aterrizaje forzoso

Fase de vuelo: En ruta

Fecha y hora del accidente: 17 de junio del 2000, 20H45 UTC

Lugar del accidente: Fortuna Alta, Cantón Chillanes, Provincia Bolívar

Coordenadas: 02°04'17"S -79°11'11 "W



INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

El piloto de la aeronave presentó un Plan de Vuelo SEGU-SAMBORONDON-N.E.-SEGU, después de sobrevolar Samborondón se dirigió hacia la zona de Bucay

donde procedió a sobrevolar el sector entre Matilde Esther y Fortuna Alta por unos ocho minutos, a una altitud de 1.500 pies a un lado de las estribaciones de la cordillera para luego adentrarse en la misma, manteniendo un margen de 500 pies sobre el terreno, mas al entrar en un encañonado impacta el ala derecha con un árbol, ladeándose el avión pero sin lograr recuperarlo totalmente por lo cual realiza un aterrizaje forzoso, impactándose contra una de las laderas del encañonado.

LESIONES A PERSONAS.

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
Mortales	-	-	-
Graves	-	1	-
Leves/Ninguna	1	-	2

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

FUSELAJE: Destrucción

TREN DE ATERRIZAJE: Ligero

ALAS: El ala derecha destruida . El ala izquierda tiene golpes ligeros

MOTOR: El motor tiene daños importantes

HELICE: Destruida.

EMPENAJE: Daños leves.

OTROS DAÑOS.

Ninguno.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando era titular de una licencia de Piloto Comercial vigente a la fecha de accidente. Igualmente se encontraba en vigencia su certificado médico. Estaba habilitado en equipo PA-38; C-172; LAKE LA-4.

Con fecha 14 de febrero del 2000 se habilita como piloto LAKE LA-4.

Horas totales voladas: 315:20

Horas en equipo LAKE LA-4:

Alumno: 11:20

Horas Piloto: 70:15

Total 81:35

Horas voladas antes del accidente:

Horas voladas en los últimos 7 días: 04:50

Horas voladas en los últimos 30 días: 14: 10

Horas voladas en los últimos 60 días: 43:40

Horas voladas en los últimos 90 días: 56:05

INFORMACION SOBRE LA AERONA VE.

FUSELAJE:

MARCA: LAKE
MODELO: LA-4-300
SERIE: 1108
HORAS FUSELAJE: 579:02

MOTOR:

MARCA: LYCOMING
MODELO: IO-360-A1B6
SERIE: L-23995-51-A
HORAS MOTOR: 339:50

HELICE :

MARCA: HARTZELL
MODELO: HC-C2YK-1BLF

SERIE: DK-1728
HORAS HELICE: 339:50

La aeronave tenía su Certificado de Aeronavegabilidad vigente a la fecha del suceso y según sus libros de récord de mantenimiento, no presentaba discrepancia alguna.

INFORMACION METEOROLOGICA.

Según indicaciones de personas que habitan por la zona donde ocurrió el accidente, ese día al momento del suceso, se tenía presencia de neblina esto es nubes bajas a 1.500 pies.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONA VE Y EL IMPACTO.



No hubo dispersión de restos, la aeronave quedo en posición de 90° respecto al rumbo que llevaba, impactando primeramente su ala derecha contra un árbol, para luego caer sobre una ladera de montaña.

De los restos, se observó que debido a la fuerza del impacto final contra la superficie, la góndola (pod) del motor con su soporte (pylon) se desprendió de su base en el fuselaje, haciendo esto que caiga hacia la derecha y que la hélice aun en movimiento (potencia), impacte contra el fuselaje y ala derecha, ocasionando cortes de gran magnitud los cuales traspasaron el recubrimiento del ala, llegando inclusive a cortar la viga del ala para luego rebotar debido a la fuerza del impacto contra la viga y quedar en posición virada hacia el lado izquierdo del fuselaje.

La hélice se encontró doblada en las puntas de sus dos palas y con cortes significantes en ellas. Se observó también que los tanques auxiliares externos de combustible se habían desprendido de las alas.

INCENDIO.

No se produjo incendio

SUPERVIVENCIA.

El piloto y los ocupantes salieron por sus propios medios, actuando eficazmente los cinturones de seguridad; uno de los ocupantes sufrió lesiones internas en su columna.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

En razón de que el piloto aseguró haber tenido una pérdida de potencia en el motor, se verificó el estado y funcionamiento de este en cuanto a su sistema de ignición, compresión, sistema de combustible y estado del combustible.

Al revisar la compresión de los cilindros, se observó que de todos los cuatro, el cilindro #1 arrojaba una baja relación de compresión en frío (40/80 psi), por lo que se procedió a desmontarlo, encontrándose que la válvula de admisión estaba atascada y las varillas accionadoras de los balancines tenían una pequeña dobladura; probablemente a causa del impacto de la hélice contra el fuselaje y el ala estando aún con potencia el motor, lo que dio lugar también a que el eje del motor (cigüeñal) sufra una excentricidad de 0.007 de pulgada.

Se observó también que las dos palas de la hélice se encontraban con dobladuras en sus puntas con un ángulo de 120° y una de ellas con una rotura en una extensión de 3 centímetros, causados por una acción de golpeo y corte contra el recubrimiento del lado derecho del fuselaje, ala derecha y la viga de esta, debido al desprendimiento de la góndola y soporte del motor ocasionados por el impacto de la aeronave contra el terreno; determinándose que el motor se encontraba funcionando al momento del accidente.

ANALISIS.

De lo anteriormente expuesto, se puede observar lo siguiente:

El piloto se encontraba habilitado para operar este tipo de aeronave, habiendo obtenido su habilitación en abril de 1999 y acumulado una experiencia de 70: 15 horas en ella y 315: 20 horas totales como piloto al momento del accidente, cantidad de horas que no lo acreditan como suficientes en experiencia para el tipo de operación que realizaba.

Por lo evidenciado, al encontrarse sobrevolando a baja altura una zona montañosa, y con presencia de nubes bajas (neblina), el piloto por su poca experiencia y debido a que desconocía la zona, no se percató o no se dio cuenta a tiempo de que se estaba encajonando y que no tenía oportunidad de regresar para poder salir del lugar, mas en su intento por realizar un viraje para tratar de regresar, impacta el ala derecha contra un árbol debido a la visibilidad reducida por la neblina existente; al colisionar el ala derecha el piloto pierde el control de la aeronave sin poder recuperarla y al tener por delante parte de la montaña optó por realizar un aterrizaje forzoso con las consecuencias anotadas.

La aeronave no tenía ninguna discrepancia en cuanto a su estado aeronavegable según las bitácoras y registros de mantenimiento, es más en la verificación del motor, este no demostró tener anomalía alguna excepto los daños en el cilindro #1 producidos por la parada brusca debido al contacto de la hélice con la estructura del avión al realizar el aterrizaje forzoso, observándose además que tenía solo 339:50 horas de funcionamiento desde su último overhaul realizado el año 1997.

CONCLUSIONES

De todo lo anterior, se concluye que el motor no tuvo incidencia directa en la ocurrencia del accidente, y que el piloto sin darse cuenta se adentró en la zona montañosa hasta encajonarse sin tener oportunidad para regresar o salir y en su intento por hacerlo, debido a la visibilidad reducida, colisiona el ala derecha contra un árbol perdiendo el control de la aeronave y al mismo tiempo enfrentándose contra parte de la montaña, no quedándole otra opción mas que realizar un aterrizaje forzoso.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

Error de juicio por parte del piloto, debido a su poca experiencia al no prever las posibles dificultades que podrían presentarse al sobrevolar a baja altura una zona montañosa con presencia de nubes bajas (neblina), lo cual hizo que se encajonara sin posibilidades de salir, optando por realizar un aterrizaje forzoso.

FACTORES CONTRIBUYENTES:

Visibilidad reducida por presencia de nubes bajas (neblina).

Montañas circundantes en el sector, que imposibilitaron realizar un viraje para salir del lugar.

RECOMENDACIONES

Que los pilotos planifiquen en forma prolija los vuelos sobre zonas montañosas.

Que los pilotos se informen en forma veraz de las características geográficas y meteorológicas de los lugares a sobrevolar.