

**INFORME DE ACCIDENTE OCURRIDO EL 18 DE SEPTIEMBRE DE 2006,
EN EL RÍO DAULE - GUAYAQUIL**

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

Una vez autorizada por TWR, la aeronave despegue a las 23:23 UTC (18:23 horas locales) para realizar sobrevuelos dentro de las cinco millas y topes y despegues en la pista, manteniendo todo el tiempo contacto visual y radial con TWR; a las 03:12 UTC (22:12 horas locales) estando en aproximación final, pide autorización para aterrizaje por la pista 21 con full stop, TWR da la respectiva autorización, pero la tripulación no da el respectivo recibido a tal indicación, TWR realiza diez llamadas mas pero no recibe respuesta, escuchándose solamente la señal del ELT (transmisor de señal localizadora de emergencia), constatándose posteriormente que la aeronave había caído en el río Daule.

LESIONES A PERSONAS.

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

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE.

Hundimiento de la aeronave.

OTROS DAÑOS

Ninguno.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando de la aeronave, de nacionalidad ecuatoriana de 34 años de edad, era poseedor de una licencia de Piloto Comercial, válida hasta el 10 de abril del 2007. El 04 de mayo del 2000 se habilitó como piloto en equipo Cessna -150.

Hasta la fecha del accidente había completado el siguiente record:

Experiencia total: 1763:29 horas.

Al momento del accidente se encontraba como alumno de instrucción de vuelo nocturno para cumplir con las regulaciones RDAC que en su parte 61.162.5 literal (b) dispone que se debe volar 20 horas nocturnas al mando para acceder a la licencia tipo PTLA.

La piloto instructor, de nacionalidad Ecuatoriana de 43 años de edad, era poseedora

de una licencia de piloto comercial / instructor, válida hasta el 24 de noviembre del 2006. El 12 de febrero de 1986 se habilitó en equipo Cessna -150.

Hasta la fecha del accidente había completado el siguiente record:

Experiencia total: 4399: 00 horas

Experiencia en equipo Cessna 150: 1900:00 horas.

Horas voladas durante los últimos:

07 días: 12.20 horas

30 días: 87.70 horas

60 días: 156.60 horas

90 días: 220.60 horas.

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

La aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente, su mantenimiento se lo realizaba de acuerdo al programa y los manuales de mantenimiento del fabricante.

CÉLULA:

Marca y modelo: Cessna 150 - H
Serie: 1506783
Horas: 11709.5 horas totales

MOTOR:

Marca y modelo: Continental O-200-A (48)
Serie: 281302-R
Tiempo Total: 5392.74 horas
Horas desde overhaul: 564.6 horas

HÉLICE:

Marca y modelo: Mc. Cauley 1A-102-OCM-6948
Serie: K-20524
Horas desde overhaul: 720.6 horas

INFORMACION METEOROLOGICA.

No se reportaron fenómenos significativos al momento del accidente.

AYUDAS A LA NAVEGACION.

Las radioayudas se encontraban en normal funcionamiento al momento del

accidente.

COMUNICACIONES.

Se mantuvieron las comunicaciones entre la aeronave y TWR durante todo el tiempo y no hubo ningún tipo de interferencia.

INFORMACION DE AERODROMO

El aeródromo se encontraba operativo al cien por ciento.

REGISTRADORES DE VUELO

No pertinente para el tipo de aeronave.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

No hubo dispersión de restos, la aeronave toca la superficie del agua para luego hundirse completamente.

INFORMACION MÉDICA Y PATOLOGICA

El piloto al mando y el piloto instructor contaban con certificado médico vigente y en la realización de nuevo chequeo médico post accidente no se evidenció anomalía alguna en ambos.

INCENDIO.

No hubo.

SUPERVIVENCIA.

El piloto al mando y el piloto instructor salieron de la aeronave por sus propios medios, logrando nadar hasta alcanzar la orilla.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

No se pudieron realizar verificaciones en la aeronave debido a que esta se hundió completamente, siendo imposible su rescate.

INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION

No pertinente.

INFORMACION ADICIONAL

Según las versiones de los dos pilotos, la aeronave al momento del accidente

después de haber volado 3.6 horas (3 horas y 36 minutos, tiempo tomado del horómetro) tenía un remanente de combustible de un cuarto de tanque en el lado derecho (aproximadamente 3 galones), de acuerdo a lo que marcaba el indicador de cantidad de combustible de ese tanque, sin embargo por el tiempo de vuelo que mantuvieron sin reabastecerse de combustible se presume que pudieron haber estado llegando al límite de su autonomía.

Cabe destacar que de acuerdo a los registros de combustible que mantiene el Aeroclub se puede establecer que para este vuelo la aeronave estaba llenos a full todos sus tanques (26 galones); ver anexos.

TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES

Recopilación de datos y evidencias para análisis de hechos e hipótesis.

ANALISIS

De todo lo anterior se obtiene que:

- El piloto Instructor tenía una experiencia total de 4399 horas y 1900 horas en el equipo accidentado.
- El piloto en entrenamiento tenía una experiencia total de 1763: 23horas.
- La aeronave había pasado recientemente la última inspección de 50 horas, realizada 12 de septiembre del 2006, a la fecha del accidente había volado 9.1 horas, tiempo durante el cual la aeronave no tuvo reportes en cuanto a su funcionamiento.
- La aeronave fue cargada con 8.5 galones de combustible, cantidad con la que se llegó a la capacidad máxima (26 galones), combustible suficiente para un tiempo de vuelo de 4 horas (consumiendo los 22.5 galones usables). Según la tabla de rendimiento para vuelo de crucero con mezcla pobre, si se vuela a 2500 pies con potencia al 75% se obtiene un régimen de 2578 RPM y un consumo de combustible de 5.64 galones por hora que con la cantidad de combustible usable (22.5 gals.) da una autonomía de 4 horas.
- Desde su hora de despegue (18:23 horas locales) hasta el momento en que se reporta en final corto para aterrizar (22:12 horas locales) la aeronave estuvo en el aire un tiempo de 3 horas 50 minutos, que sumados a los 5 minutos estimados desde el encendido del motor, carreteo, prueba del motor y autorización para despegar, y a los 5 minutos estimados de consumo por aceleradas para realización de prácticas de tomas y despegues, se tiene un tiempo total de 4 horas de consumo de combustible que a un régimen de consumo de 5.64 galones por hora y una cantidad de 22.5 galones usables la aeronave se queda virtualmente sin combustible.
- El motor tenía un remanente de 635.4 horas antes de cumplir las 1200 horas para el próximo overhaul.
- El mecánico y el piloto instructor realizaron la comprobación de la cantidad de combustible y aceite necesarios para el vuelo, quedando conformes en lo verificado.
- La aeronave ya había realizado un vuelo con anterioridad y sin ningún

problema.

CONCLUSIONES

No se pudo establecer la verdadera causa por la que se apagó el motor, ni se pudo ratificar ni desvirtuar la información proporcionada por los pilotos, ya que no se tiene evidencia física, la aeronave no pudo ser rescatada del sitio del accidente, lo que hace imposible determinar las causas que más se acerquen a la verdad de los hechos.

Consecuentemente, de todo lo anterior se concluye que el accidente se produce probablemente por parada súbita del motor por falta de combustible durante la fase de aproximación final.

CAUSA (S) PROBABLE(S):

Parada súbita del motor por falta de combustible al llegar la aeronave al límite de su autonomía por el tiempo en vuelo y la cantidad llevada en los tanques.

FACTORES CONTRIBUYENTES:

Negligencia u olvido por parte de la tripulación al no cerciorarse o darse cuenta que se estaba llegando al límite de la autonomía de la aeronave.

El no tomar la decisión de reabastecerse de combustible para continuar en forma segura con el vuelo de instrucción.

Posible falla en los indicadores de combustible.

RECOMENDACIONES

Que se planifique y se mantenga monitoreo por parte de las tripulaciones el tiempo de vuelo de acuerdo a su plan de ruta y el consumo de combustible durante el vuelo.