

01. Pilatus PC-6 /B2H2, OB-1600.

Matrícula: OB-1600		Año de fabricación: 1977		Categoría/peso: 2250 Kg o mas	
Marca y modelo de la aeronave:		Pilatus PC-6/B2H2			
Núm. De motores/ marca y modelo:		01/ Pratt & Whitney PT6A-27			
Fecha: 22-01-02		Hora UTC: 18:00		Provincia: Ucayali	
Lugar del suceso: Cumaria, cañaveral.					
Lesiones	Muertos	Graves	Leves/Iles.	Piloto al mando (licencia): Piloto Comercial	
Tripulación			01	Edad: 22 Total horas de vuelo: 1440:00	
Pasajeros			09	Tipo de operación: RAP 135	
Otros				Fase de operación: En vuelo	
Daños a la aeronave: mayores				Tipo de suceso: Accidente	

DESCRIPCIÓN DEL SUCESO

El día 22 de Enero del 2002, la aeronave Pilatus PC-6 / B2H2, N/S: 789 con matrícula OB-1600, perteneciente a la compañía AERO ANDINO S.A. despegó del aeródromo de Pucallpa, para realizar un vuelo comercial hacia la localidad de Atalaya con retorno al mismo aeródromo.

El vuelo estuvo al mando de MELANIE WIEDLER con licencia de Piloto Comercial N° 1941, apto medico vigente hasta SETIEMBRE del 2002.

Las condiciones de vuelo eran VMC, a las 17:10 UTC la aeronave OB-1600 fue autorizada a despegar por la torre de control de Pucallpa; a las 18:00 UTC a 82 millas de Pucallpa en el radial 160 aprox. perdió potencia en el motor y no podía mantener altura.

Manteniendo aproximadamente 80 nudos y estando a 9000 pies el piloto se proyectaba a bajar en su alterno más cercano (Cumaria, Nueva Italia) pero al mantener un descenso de 800 a 1000 fpm y al encontrarse a 14 millas del aeródromo alterno, no iba a llegar, por lo que empezó a buscar alguna isla, playa o campo seco donde aterrizar.

Cuando estaba cerca de los 5000 pies diviso una isla pero que al descender mas notó que se encontraba en muy malas condiciones para realizar un aterrizaje forzoso seguro, al seguir descendiendo y alcanzar los 1000 pies aproximadamente observo que hacia el lado derecho había un campo de caña brava de aprox 50 x 50 m donde logró aterrizar la aeronave con un "full stall landing" en aproximadamente 20 metros. La tripulación y los nueve pasajeros no sufrieron daño alguno.

CONCLUSIONES

CAUSAS PRINCIPALES PROBABLES

A1. De acuerdo al resultado del informe N° 02-006, Accident Report de la Pratt & Whitney, la causa principal probable de este accidente fue la pérdida de potencia útil del motor Pratt & Whitney PT6A-27, N/S: PC-E-41590, instalado en la aeronave Pilatus PC-6 / B2H2, N/S: 789, OB-1600; cuando esta se encontraba en vuelo de crucero. Esta pérdida de potencia útil se debió probablemente a la fractura de fluencia lenta y desprendimiento de uno o mas alabes de la turbina del compresor (Turbina CT), los cuales al ingresar a la trayectoria del gas, impactaron con los componentes adyacentes, ocasionando el deterioro de los mismos y dando origen a la caída de potencia del motor.

La pérdida de potencia útil del motor, causó que la aeronave empezase a perder altura y velocidad rápidamente lo cual obligó al piloto a llevar a cabo un aterrizaje forzoso antes de poder llegar a su aeródromo alterno.

A2. La fractura de la línea neumática P3, probablemente se produjo por la pre existencia de estrés en la línea, debido a la vibración y sobrecarga inducidas por el desbalance del rotor del generador, como resultado de la pérdida de los alabes.

La fractura de la línea neumática P3 ocasionó el malfuncionamiento de la Fuel Control Unit, unidad que regula el control de combustible al motor, la cual sin operar correctamente evitó que el piloto tuviera control alguno sobre la potencia del motor, enviándolo a mínimo.

RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A LA COMPAÑÍA AERO ANDINO

- 1.** Se recomienda incluir en la guía de rutas de la compañía las alternativas de aeródromos y/o zonas a ser utilizados en casos de aterrizaje forzoso o de emergencia.
- 2.** Se recomienda reforzar el entrenamiento del personal de pilotos, sobre los procedimientos a seguir en caso de falla de motor en vuelo.
- 3.** Se recomienda llevar a cabo una revisión del Programa de Mantenimiento del motor del operador de modo que sus inspecciones intermedias al overhaul sean lo mas exigentes posibles (pudiendo disminuir el tiempo de intervalo de inspecciones requeridas por el fabricante, hasta llegar al intervalo óptimo para el operador de acuerdo a su medio de operación y calidad de mantenimiento), esto incluye también mejorar la política de reposición de componentes dañados o afectados que se encuentren en las inspecciones antes del overhaul.

A LA DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

1. Se recomienda hacer una revisión al Manual de Guía de Rutas e incluir las alternativas de aeródromos y/o zonas alternas a ser utilizados en casos de aterrizaje forzoso o de emergencia.
2. Se recomienda hacer una revisión al programa de entrenamiento de pilotos de la compañía Aero Andino y, reforzar el capítulo sobre procedimientos a seguir en caso de falla de motor en vuelo.
3. Se recomienda hacer una revisión al Programa de Mantenimiento de la compañía Aero Andino e incluir y detallar lo mencionado en la recomendación N°3 hecha al operador.
4. Se recomienda instruir al personal de Inspectores de la DGAC del área de aeronavegabilidad en el motor P&W PT6, debido a la cantidad importante de estos motores dentro de nuestro parque aéreo.

