INFORME DE ACCIDENTE DE LA AERONAVE CESSNA T188C, OCURRIDO EN EL SECTOR CALUGURO, EL 28 DE NOVIEMBRE DE 2008

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

El piloto realizaba su primer vuelo del día en labores de fumigación en la plantación de la hacienda "Ramboagro"; realizando su trabajo durante unos 25 minutos, mas al finalizar un pase de este a oeste sobre la plantación, se impacta contra una baliza de marcación, perdiendo el control y cayendo finalmente sobre la bananera.

LESIONES A PERSONAS.

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

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE.

La aeronave sufrió los siguientes daños:

Daños en el fuselaje, empenaje y alas:

Parte delantera destruida, tanque de producto y bancada del motor también destruidos; alas destruidas, empenaje con ligeros daños.

Daños en el motor:

Motor destruido.

Daños en la hélice:

Hélice destruida.

Daños en el tren de aterrizaje:

El tren principal destruido.

OTROS DAÑOS.

Ninguno.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

Al mando de la aeronave se encontraba un piloto de nacionalidad ecuatoriana, de 39 años de edad, poseedor de una licencia de piloto comercial ampara en un certificado medico clase1 vigente a la fecha del suceso.

Horas de vuelo en Cessna T188: 464:18 horas

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

ULTIMOS 90 DIAS	125:36 horas
ULTIMOS 60 DIAS	99:4 horas
ULTIMOS 30 DIAS	74:2 horas
ULTIMOS 07 DIAS	19:6 horas

Total general de horas voladas: 9059:42 horas.

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

CELULA:

MARCA:	CESSNA
MODELO:	T188C
HORAS A ALA FECHA:	8192:18 HORAS

MOTOR :

MARCA:	CONTINENTAL
MODELO:	TSIO-520T
HORAS MOTOR:	210:00 HORAS

HELICE :

MARCA:	McCAULEY
MODELO:	D3A34C402/90DFA-10
HORAS HELICE:	809:00 HORAS DESDE OVERHAUL

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.

AYUDAS A LA NAVEGACION.

La aeronave solo contaba con los equipos básicos de navegación y equipo GPS dispuestos para este tipo de aeronave.

COMUNICACIONES.

No pertinente por tipo de operación.

INFORMACION DE AERODROMO.

No pertinente.

REGISTRADORES DE VUELO.

La aeronave no cuenta con registradores de vuelo debido a que la reglamentación vigente no le obliga a poseer el mencionado equipo a bordo.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

La aeronave se impacta contra una baliza de señalamiento ubicada dentro de la plantación que fumigaba, debido a esto el piloto pierde el control y la aeronave cae sobre la plantación para luego colisionar con el terreno, quedando en posición horizontal, no hubo dispersión de restos.

INFORMACION MÉDICA Y PATOLOGICA.

No pertinente.

INCENDIO.

No hubo incendio.

SUPERVIVENCIA.

Los cinturones de seguridad actuaron eficazmente, el piloto salió de la aeronave por sus propios medios.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

En la entrevista con la Comisión Investigadora el piloto manifestó que no alcanzó realmente a divisar la baliza y que intentó elevar el avión pero impactó inevitablemente contra ella, con las consecuencias anotadas.

INFORMACION ORGANICA Y DE DIRECCION.

No pertinente.

INFORMACIÓN ADICIONAL.

Ninguna.

TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES.

Recopilación de información y evidencias.

ANALISIS.

De la información obtenida, se puede observar que el piloto tenía la habilitación y suficiente experiencia para realizar este tipo de operación en la aeronave accidentada.

La aeronave se encontraba aeronavegable, las condiciones meteorológicas eran las adecuadas para la realización de los trabajos.

Es importante notar que las balizas de marcación en esta plantación no son de material frangible, no son de color contrastante y sobrepasan la altura de la plantación, por lo que se convierten en un peligro para la operación de las aeronaves.

CONCLUSIONES.

De todo lo anterior, se concluye que el accidente se produce debido a que el piloto no tuvo la suficiente visualización del obstáculo presente (baliza), que no pudo evitar debido a la baja altura que tenía, impactándose irremediablemente contra la baliza, agravado esto debido a que la baliza en asunto no estaba construida con material frangible y no era de color contrastante con la vegetación, que de otra manera solo hubiera golpeado sin causar problemas al vuelo de la aeronave. Todo lo expuesto lleva a concluir que el piloto a pesar de conocer el área a fumigar no se percató del obstáculo debido a que este no cumplía con las recomendaciones técnicas establecidas.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

La no visualización por parte del piloto de la existencia del obstáculo (balizas) en la plantación a fumigar debido a no ser de color contrastante.

FACTORES CONTRIBUYENTES

Vuelo a baja altura (condición dada en los trabajos de aeroatomización).

La baliza no era de material frangible y color contrastante.

La baliza sobrepasaba la altura de la plantación.

RECOMENDACIONES.

Que las compañías de fumigación exijan a los dueños de las plantaciones a fumigar, que las balizas de marcación sean de material frangible y de color contrastante.