

**INFORME DE ACCIDENTE OCURRIDO EL 12 DE MAYO DEL 2005,
EN EL SITIO CALUGURO, CANTON SANTA ROSA**

RESEÑA DEL VUELO.

Realizando labores de fumigación en el sector de Caluguro, durante el segundo vuelo se encuentra inadvertidamente en su trayectoria con una antena de 12 metros de altura, la cual se encontraba sin señal de advertencia, trata de evadirla, pero es muy tarde, impactándola en ascenso con la hélice y luego con el ala inferior derecha, logrando controlar la aeronave y botando la carga procede a regresar a la pista sin ningún problema.

LESIONES A PERSONAS.

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

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE.

MOTOR: No se presentan daños aparentes en el motor.

HELICE: Una pala tiene corrugación menor a 5 pulgadas de la punta, otra tiene doblamiento de unos 10 grados en la punta y melladura a unas 20 pulgadas de la punta, y la tercera pala tiene golpe y melladura a 20 pulgadas de la punta.

ALA DERECHA INFERIOR: Hendidura en la riostra vertical delantera; roto el aislador de templadores de los planos superior e inferior; orificios, hendiduras y doblamiento en el recubrimiento del ala en el sector "camino de gato"; doblamiento y rotura del punto de unión y rotura del soporte del sistema aspersor; orificio en la sección central del ala, aparente dobladura de la ceja delantera de la viga delantera.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando de la aeronave de nacionalidad Ecuatoriana, de 56 años de edad era poseedor de una licencia de Piloto Comercial vigente; habilitado como piloto fumigador en aeronaves tipo Grumman G-164 en febrero del 2001.

Horas voladas antes de la fecha del accidente:

Últimos 07 días voló: 18:21 hrs.

Últimos 30 días voló: 52:20 hrs.

Últimos 60 días voló: 113:80 hrs.

Últimos 90 días voló: 166.12 hrs.

El piloto mantiene un total de horas de vuelo de 8.787:10 horas contabilizadas hasta el 07 de Mayo del 2005.

Horas de vuelo en el equipo accidentado: 2.848:12 hrs.

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

La aeronave accidentada tenía su Certificado de Aeronavegabilidad vigente a la fecha del suceso.

CÉLULA

MARCA:	GRUMMAN
MODELO:	G-164-B
SERIE:	261-B
TIEMPO DE FUSELAJE:	11945:50 HORAS
ULTIMA INSPECCION 1000 HORAS:	11549:20 HORAS.

MOTOR

MARCA:	PRATT & WHITNEY
MODELO:	PT6A-15AG
SERIE:	PCE-14258
HORAS DESDE FABRICA:	4567:90 HORAS
HORAS ENTRE OVERHAUL:	8000 HORAS (M.O.R.E.)
CICLOS:	3563 CICLOS
FECHA DE INSTALACIÓN:	25 FEBRERO 2004.

HELICE

MARCA:	HARTZELL
MODELO:	HC-B3TN-3D
SERIE:	BUA-20031
TIEMPO DESDE FABRICA:	-----
HORAS DESDE OVERHAUL:	853:20
HORAS ENTRE OVERHAUL:	3000:00
FECHA ULTIMO OVERHAUL:	12 DICIEMBRE 2003
FECHA DE INSTALACIÓN:	25 FEBRERO 2004.

INFORMACION METEOROLOGICA.

Las condiciones meteorológicas se encontraban aptas para realizar actividades de aero-fumigación agrícola.

REGISTRADORES DE VUELO.

No pertinente para la categoría de esta aeronave.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

No hubo restos y la aeronave impactó el obstáculo (antena) con la hélice y el ala inferior derecha.



INCENDIO.

No se produjo.

SUPERVIVENCIA.

El piloto no sufrió ninguna lesión física.

ANALISIS.

El piloto se encontraba habilitado para volar en el equipo accidentado, la aeronave se encontraba con su certificado de aeronavegabilidad vigente; en el segundo vuelo al realizar un pase, se impacta con una antena de 12 metros de altura sin señal de advertencia o balizamiento, ocasionando daños en la aeronave los cuales no fueron de magnitud, logrando el piloto controlarla y poder sin inconvenientes regresar a la pista.

CONCLUSIONES.

El accidente se debió a la no visualización del obstáculo (antena) por parte del piloto debido a la no señalización o balizamiento de la antena y a la baja altura de

vuelo normal para este tipo de trabajos aéreos.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

La no visualización de la antena por parte del piloto, al no estar señalizada o balizada la misma.

FACTORES CONTRIBUYENTES.

No balizamiento de la antena.

Vuelo a baja altura.

Concentración del piloto en controlar la aeronave y realizar el pase en forma correcta.

RECOMENDACIONES

Que se realice por parte de la compañía propietaria un a inspección pre - trabajos en el área a trabajar para detectar posibles obstáculos y tomar las precauciones del caso.

Que los pilotos reporten la presencia de posibles obstáculos y comuniquen a operaciones de la compañía la ubicación exacta de los mismos y se tomen medidas preventivas.