

INFORME DE ACCIDENTE

DATOS GENERALES

MARCA Y MODELO DE LA AERONAVE:	CESSNA R-172-G
TIPO DE OPERACIÓN:	TRANSPORTE NO REGULAR DE PASAJEROS
FASE DEL VUELO	DESPEGUE
TIPO DE ACCIDENTE	PERDIDA DE CONTROL IMPACTO CONTRA TERRENO
PERSONAS A BORDO:	CUATRO
FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE:	07 MAYO 02 A LAS 20.00 UTC (APROXIMADA)
LUGAR DEL ACCIDENTE:	PISTA MAMAYAK, PROVINCIA DE MORONA SANTIAGO



INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO

El día miércoles 07 de mayo del 2002, la aeronave C-172, según la programación estaba cumpliendo el siguiente programa operacional:

El primer vuelo lo inició en Macas a las 17:29:24 UTC (12:29:24 h.l.) con destino a Sucúa, aeropuerto en el cual se embarcó en la aeronave dos paneles solares y cinco baterías destinados a Putuimi.

Después de descargar en Putuimi los paneles y las baterías, la aeronave se dirigió hacia San Juan, pista desde la cual transportó hasta Mamayak, a parte de una delegación de Autoridades Indígenas que conjuntamente con miembros de la Fiscalía de Macas estaban realizando visitas a varias comunidades de la zona. Desde esta pista el Cessna transportó hasta Mamayac a tres miembros de la delegación.

Los restantes miembros de la comitiva fueron transportados en las otras aeronaves de la compañía.

El Cessna C-172 ocupó la parte norte de la plataforma de la pista de Mamayak, pista en la que, posteriormente, aterrizó el avión Helio Courier, ocupando la parte sur de la plataforma. El Partenavia fue el tercero en aterrizar viéndose obligado a ocupar la cabecera 17 de la pista, debido a que ya no quedaba espacio en la plataforma.

Una vez concluida la visita de los dirigentes indígenas, la primera aeronave en despegar de Mamayak fue el Helio Courier, iniciando el despegue a 60 metros del umbral de pista debido a que ese espacio estaba ocupado por el Partenavia.

La segunda aeronave que despegó desde Masmayak fue el Cessna 172 aproximadamente a las 20:00 UTC (15:00 h.l), ocupando los 360 metros restantes de pista.

Los testigos que presenciaron el despegue manifestaron que el avión se elevó casi al final de la pista sin ningún contratiempo.

La aeronave fue localizada estrellada en la ladera de una colina de 2.500 pies de elevación, a 0.87 millas de la pista. A bordo se encontraba el piloto y tres pasajeros los cuales fallecieron a consecuencia del impacto.

LESIONES A PERSONAS

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
Mortales	01	03	-
Graves	-	-	-
Leves	-	-	-

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

La aeronave resultó destruida por las fuerzas de impacto.

OTROS DAÑOS

No se produjeron daños a terceros.

INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

El piloto al mando de la aeronave era titular de una Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea y Certificado Médico Clase 1 vigente a la fecha del suceso, documento que condiciona el uso de lentes correctivos para visión distante mientras el titular ejerce los privilegios que confiere este certificado.

El Anexo de su licencia registra las habilitaciones como Piloto Instructor Elemental e Instrumental en los equipos C-172, 206, PA-31 y P-68C.

Su instrucción aeronáutica inicial la efectuó en la Escuela Militar Cosme Renella, obteniendo la habilitación como piloto en el equipo C-172.

El 17 de octubre de 1.997, obtuvo nuevamente su habilitación en este equipo (Cessna 172), el cual no estaba volando a esa fecha.

El 01 de abril de 1.998 se habilitó como piloto instructor en equipo Cessna 172.

El 27 de agosto del 2001 la Dirección de Aviación Civil le otorgó la rehabilitación en el equipo C-172, luego de que aprobó satisfactoriamente el chequeo práctico de Vuelo (procedimiento reglamentario por haber dejado de volar este equipo)

Su experiencia de vuelo registra:

Total general:	8.144:32 Horas
Total como piloto al mando:	5.564:52 Horas
Total como copiloto:	2.020:45 Horas
Total como Instructor:	331:30 Horas
Total en equipo C-172:	379:05 Horas
En los últimos siete días voló:	00:47 Horas

En los últimos treinta días voló:	40:23 Horas
En los últimos sesenta días voló:	99:42 Horas
En los últimos noventa días voló:	136:03 Horas

Con fecha 28 de enero del 2002, el piloto fue suspendido de las actividades de vuelo por no cumplir con el entrenamiento recurrente en los equipos C-206 y P-68C. La Dirección General de Aviación Civil levantó esta el 08 de febrero del 2002.

No registra incidentes y/o accidentes en su hoja de vida profesional.

INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

La aeronave Cessna R172-G, tenía su Certificado de Aeronavegabilidad vigente a la fecha del accidente.

Las características técnicas de esta aeronave eran:

FUSELAJE

Serie:	R1720443
Horas de servicio:	8.708,4 (al 03 de mayo del 2002)

MOTOR

Marca:	Teledyne Continental
Modelo/Tipo:	IO-360C (6)
Serie:	060618-R
TSO:	122,4 horas (al 03 de mayo de 2002)
TBO:	1.400 horas
Remanente:	1.277,6 horas
Fecha de instalación:	23 de noviembre del 2.001

HÉLICE

Marca:	McCauley
Modelo:	D2A34C67/76-0
Serie:	7034070
TSO:	122,4 horas (al 03 de mayo del 2002)
TBO:	1.500 horas
Remanente:	1.377,6 horas
Fecha de instalación:	23 de noviembre del 2.001

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO.-

El programa de mantenimiento se basa en el programa establecido por el fabricante, el que dispone se realicen inspecciones de 50 y 100 e inspecciones especiales, según sean requeridas.

El análisis de los libros de vida y records del avión demuestran que las inspecciones se cumplieron dentro de las horas establecidas.

CUMPLIMIENTO DE LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD Y BOLETRINES DE SERVICIO.-

No se encontraron novedades en el cumplimiento de Boletines de servicio.

En cuanto a las Directivas de Aeronavegabilidad se comprobó que no existe registro de cumplimiento de la AD 2000-06-01 la que debía cumplirse nuevamente a las 8.690,33 horas, Esta directiva es repetitiva cada 100 horas.

Esta directiva se refiere a los trabajos que se deben realizar para prevenir la aparición de materiales que bloqueen la entrada de combustible, la que podría resultar en la pérdida de poder del motor, o en una total para del motor.

COMPONENTES ROTABLES

Según el registro del " Master de Componentes Rotables" al 01 de abril del 2002, los tiempos de servicio remanente de los componentes rotables se encontraban dentro de los límites permisibles establecidos por el fabricante.

Esta aeronave sufrió un accidente el 21 de noviembre de 1994, siendo rehabilitada mereciendo el certificado de aeronavegabilidad respectivo.

PESO Y BALANCE.-

El último peso y balance de la aeronave se efectuó el 20 de diciembre del 2.001, estableciéndose que el peso vacío del avión era 710.9 k., el peso máximo de despegue era 1.159.09 kilos.

PESO Y BALANCE PARA EL VUELO MAMAYAK-MACUMA.-

De acuerdo con las versiones suministradas por personeros de la Cia. y las evidencias encontradas en el sitio del accidente, la Junta Investigadora estableció que el avión despegó con 1.131,4 kilos, de acuerdo al siguiente peso y balance:

Peso Vacío del avión	710,9 Kg
Peso del piloto	74,0 Kg
Combustible a bordo (remanente)	67,5 Kg
Carga (6 gls gas en caneca y maquina escribir)	20,0 Kg

Equipo emergencia	4,5 Kg
Peso pasajeros	254,5 Kg
PESO DE DESPEGUE	1131.4 k g

Este peso estaba 28,69 Kilos debajo del peso máximo autorizado.

COMBUSTIBLE CARGADO EN LA AERONAVE EN MACAS.-

Según el mecánico de mantenimiento de la compañía, en la base de Macas, la aeronave fue abastecida con 10 galones (5 galones en cada ala) de combustible AVGAS 100/130, completando en total 40 galones, pues al momento de recargarle tenía 15 galones en cada ala.

Además indicó a la Junta Investigadora que el piloto solicitó una caneca con 6 galones de combustible que llevó como reserva en el compartimento de carga del avión.

Conforme consta en el formulario de Control de Combustible, Aceite e Hidráulico que el servicio de mantenimiento de la compañía Aeroregional utiliza, en el tanque de almacenamiento de combustible en la base de Macas, a la fecha del accidente, existían 100 galones de AVGAS 100/130 del que también fue reabastecido el Helio Courier, el cual voló el día del accidente sin que se haya presentado ninguna novedad en su operación.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

No existe una fuente oficial que reporte las condiciones meteorológicas de la pista de Mamayak. Según la información suministrada por los moradores de la zona y los pilotos que operaron en esa pista el día del accidente, las condiciones meteorológicas eran buenas (VFR), con nubes altas y claros azules, el viento al momento del accidente provenía del sur pero su intensidad no era significativa (menor de los 5 nudos).

AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No pertinente. La pista de Mamayak, por ser operable solo en condiciones visuales no requiere de ayudas para la navegación instrumental.

COMUNICACIONES

En la última fase del vuelo hacia Mamayak, el piloto de la aeronave mantuvo comunicación con los pilotos de las otras aeronaves de la Cia. sin que reportara novedades.

Durante la fase del despegue, por el corto tiempo de vuelo, la aeronave no estableció contacto con otra aeronave o con una dependencia de control.

INFORMACION DE AERÓDROMO

La pista de Mamayak está abierta a las operaciones visuales. Tiene las siguientes características:

Longitud	420	metros
Ancho	15	metros
Coordenadas:	02°02'12" Sur	077°42'18" Oeste
Elevación:	1.900	pies
Orientación:	170°-350°	
Superficie.	Hierba	
Obstáculos:	Colina en la prolongación de la pista 17 que obliga a las aeronaves a virar a la izquierda para alcanzar la altura que les permita sobrevolar el obstáculo.	

INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave se impactó en la ladera de la colina ubicada a 200 metros en la prolongación del eje de la pista 17, la que tiene una elevación de 2.500 pies y está cubierta de árboles de, aproximadamente 30 metros de altura, con un ángulo de descenso de 60° y un ligero banqueo a la derecha de 5°. El punto de impacto es una quebrada que esta a 0.87 millas al nor-oeste del final de la pista 17. La aeronave quedó orientada hacia los 255 grados.

Debido a las fuerzas del impacto el cigüeñal se fracturó en la base que aloja la brida de la hélice produciéndose el desprendimiento de este elemento (hélice), una de cuyas palas quedó enterrada 30 centímetros (en el sentido del vuelo), junto al motor, el que permaneció sujeto al fuselaje.

El panel y los instrumentos de la cabina quedaron completamente destrozados.

El acelerador y el control del paso de la hélice se encontraban adentro, el control de la mezcla estaba 5,5 centímetros afuera.

El impacto se produjo con la parte delantera inferior de la nariz del avión, razón por la cual el carter del motor se rompió, desprendiéndose casi toda su base lo que permitió que todo el aceite se derrame y sea arrastrado por las aguas que corren por la quebrada.

El fuselaje presenta corrugación en su parte media en el sentido del vuelo. No se encontraron marcas de impactos o huellas en la pintura de la base del fuselaje, Estabilizadores horizontales y vertical.

Se estableció que había continuidad entre los mandos y las superficies de control.

Las cabrillas, se rompieron en la base de sujeción y denotan una curvatura hacia la izquierda.

Las dos alas presentan huellas y hundimientos de impactos contra ramas de los árboles del sector por el cual inició el descenso y dos árboles ubicados en el sitio mismo del impacto final. Además se observó corrugamiento del borde de ataque en forma de acordeón de abajo hacia arriba y de adelante atrás. El ala derecha tiene más y mayores daños que el ala izquierda, siendo más afectada la parte inferior de su punta.

Los flaps estaban en la posición retractados. (el switch en cabina de mando estaba roto).

Se evidencio que no existió desprendimiento de partes del avión en vuelo, pues todas se encontraron en el lugar del accidente con claras muestras de haber sido afectadas por las fuerzas originadas en el momento del estrellamiento.

INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

De acuerdo con el Protocolo de Autopsia realizado al piloto, la causa de su muerte fueron los traumas sufridos en la cara, tórax, abdomen y columna cervical, trauma cráneo encefálico hemo parafon.

No se realizaron exámenes para determinar la posible presencia de sustancias que hubieran disminuido su capacidad física y/o mental para la correcta realización de las actividades de vuelo, sin embargo los testimonios de los miembros de la Fiscalía de Macas, quienes estaban conversando con el piloto hasta el momento mismo del vuelo, certifican que su condición física y mental era normal.

Según los informes de las autopsias efectuadas a los pasajeros de la aeronave, la causa de la muerte fue un Fallo Secuencial Multiorgánico.

INCENDIO

No se encontraron evidencias de incendio en la aeronave.

SUPERVIVENCIA

Las fuerzas que actuaron durante el impacto fueron de abajo hacia arriba y de atrás hacia delante provocando el desprendimiento de los asientos de las rieles de sujeción, anulando las posibilidades de supervivencia de los ocupantes.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES

ENTREVISTAS AL PERSONAL DE LA FISCALÍA DE MACAS

El personal de la Fiscalía de macas que formaba parte de la comitiva que esta visitando las comunidades indígenas, informó a la Junta Investigadora que durante el tiempo que permanecieron en Mamayak , estuvieron conversando con los pilotos y que no notaron nada anormal en su comportamiento, que durante todo el tiempo tuvieron contacto visual con los aviones, que no hubo una determinada distribución de pasajeros sino que cada uno escogió el avión en que quería viajar y que aparentemente todo estaba normal. Indicaron que salieron en el primer avión y por lo tanto no se percataron del despegue del Cessna C-172.

ENTREVISTA A UN MIEMBRO DE LA COMITIVA.-

Informó a la Junta investigadora que siendo aproximadamente entre las tres y tres y media de la tarde se embarcó en la aeronave Helio Courier para salir de Mamayak, pero que debido a que la aeronave no pudo decolar por exceso de peso, le pidieron que se quede para que salga en la aeronave Partenavia, por lo que estuvo con el piloto de ese avión parado en la plataforma mientras decolaba el Cessna el que usó la mitad de la pista y al que le vio elevarse casi al final de la misma, pero que no vio para donde viró pues en ese momento comenzó a caminar hacia el avión Partenavia que estaba parado en el comienzo de la pista. Dijo que tampoco le vio cruzar el eje de la pista como afirma el piloto porque en ese momento estaba dentro del avión preparándose para el despegue.

ENTREVISTA A LOS HABITANTES DE MAMAYAK

Los moradores de Mamayak informaron a la Junta Investigadora que como continuaron en la reunión, no vieron el despegue de la aeronave y por lo tanto no podían indicar si luego de dejar la pista viró hacia la izquierda o hacia la derecha, que tampoco escucharon nada que les pueda advertir del accidente del avión.

Comunicaron que sabían que una señora cuya casa está, aproximadamente, a dos kilómetros en la prolongación del eje de la pista 17, hoyó pasar el avión sobre su casa y le vio desaparecer entre los árboles. La referida señora fue entrevistada por la Junta Investigadora, empleando un interprete debido a que la señora en referencia no habla castellano. En la entrevista informó que si hoyo pasar el avión sobre su casa, y que le vio realizar un viraje a la derecha como que regresaba a la pista pero que enseguida viró a la izquierda dirigiéndose hacia el monte donde desapareció, acotó que para ella el motor estaba apagado.

Uno de los pobladores de esta pista, testificó que el avión salió 60 metros antes del umbral de la pista 17 porque en esa zona estaba parqueado el avión Partenavia, que le vio elevarse al final de la pista pero no vio a que lado viró.

ENTREVISTA AL PERSONAL DE LA FEDERACION SHUAR EN SUCUA.-

Un empleado de la Federacion Shuar que atendió al Cessna dijo que el piloto, a su llegada al hangar preguntó por la carga que debía transportar a Putuimi, que como no conocían nada sobre el asunto no le pudo informar, quien llamó por teléfono

luego de lo cual llegó una camioneta con unos paneles solares y baterías las que no pudieron ser llevadas en el avión razón por la que solo despegó con 2 paneles y 5 baterías, Indicó que a su parecer el despegue fue normal, y que no vio ni hoyó nada anormal en el avión.

ENTREVISTAS A LOS PILOTOS DE LA COMPAÑÍA OPERADORA

En la entrevista mantenida con la Junta Investigadora, el piloto del Partenavia, indicó que el día del accidente estaban realizando varios vuelos en pistas del Oriente con una delegación de Dirigentes Indígenas y de la Fiscalía de Macas, para lo cual el Cessna apoyaría este trabajo. Indicó que Cessna se unió al resto de aeronaves en la pista de San Juan, traslado a tres pasajeros hacia Mamayak, siendo el primer avión en aterrizar en esa pista. Informó que luego de esperar aproximadamente una hora, la primera aeronave en despegar fue el Helio Courier, con destino a Macas. El segundo en despegar fue el Cessna 172, con destino a Makuma con tres pasajeros a bordo, debiendo regresar en forma inmediata a recoger a los pasajeros que no podían ser sacados en las otras aeronaves. Que cuando estaba en la plataforma observó que la aeronave C-172, después del despegue de la pista 17, realizó un giro hacia el río (izquierda) y luego, cuando estuvo en su avión volvió a verlo cruzando la prolongación del eje de pista, con un banqueo bastante pronunciado, a tal punto que prácticamente se podían ver las dos alas, sin embargo no le prestó atención a la maniobra pensando que tomaría el rumbo a Macuma. Posteriormente despegó al mando del Partenavia con un pasajero hacia Makuma. Indicó que al llegar a esa pista esperó encontrar al Cessna pero no fue así, por lo que llamó por la radio de la comunidad a Macas para averiguar sobre el paradero de la aeronave sin obtener información de ella, decidiendo regresar a Mamayac a buscar al Cessna. Indicó que al despegar se contactó con el control de aproximación de Amazonas preguntando por la aeronave sin obtener información. Testificó que cuando se encontraba volando sobre la pista de Mamayac intentó realizar la maniobra del despegue del Cessna detectando una señal del equipo de emergencia (ELT), lo cual fue notificado al control de Amazonas, aterrizó en Mamayak y organizó 3 patrullas de búsqueda con los moradores de la zona, siendo informado por una de las patrullas que se había encontrado la aeronave estrellada y sin sobrevivientes.

El piloto Helio Courier informó que aterrizó segundo en Mamayak ubicándose en la plataforma junto al Cessna. Que despegó en primer lugar desde esa pista por lo que no vio el decolaje del Cessna, que las condiciones meteorológicas eran buenas y que despegó desde la pista 17 por las condiciones del viento el que soplaba del sur, más o menos con unos cinco nudos de intensidad. Indicó que durante el tiempo en Mamayak, tuvieron contacto visual con las aeronaves y que dejó a un pasajero porque la pista no le permitía sacar los 5 pasajeros con los que aterrizó.

ENTREVISTA AL MECÁNICO DE LA COMPAÑÍA CON BASE EN MACAS.

Manifestó a la Junta Investigadora que realizó la inspección prevuelo a las 09:00 HL, la cual fue satisfactoria, que inspeccionó el motor, frenos, controles, que la aeronave tenía un total 40 de galones de combustible, es decir su máxima capacidad, que envió un bidón de color rojo con 6 galones de combustible a pedido del piloto, que la operación de despegue del avión fue normal, el ruido del motor fue normal, que el piloto se veía tranquilo, no tenía signos de alteración.

ENTREVISTAS A LOS HABITANTES DE LA PISTA KUAKASH.-

La pista de Kuakash está ubicada a 5 kilómetros al sur-este de pista de Mamayak, pobladores de la comunidad informaron a la Junta Investigadora que una señora, el día del accidente les advirtió que el avión Cessna tenía problemas, razón por la cual los tres corrieron a un sitio a lado de la radio desde donde pudieron ver al avión sobre la colina volando en forma normal, y que luego viró a la derecha como que se regresaba a la pista de Mamayak, para después virar hacia la izquierda como que se dirigía a Kuakash, y finalmente virar nuevamente hacia Mamayak, perdiéndose a la izquierda de la pista. Dijeron que en la última parte del vuelo oyeron algo como un soplo que procedía del motor del avión.

Estas versiones fueron desechadas por la Junta Investigadora considerando que si el avión hubiese estado volando sobre la colina, hubiese ya superado el obstáculo y por lo tanto estaba en condición de poder dirigirse a Kuakash o retornar a Mamayak en caso de que se hubiese presentado algún problema en el avión que demandaba un aterrizaje urgente. Además no coincide el lugar donde supuestamente vieron desaparecer el avión. Por otra parte los resultados de los análisis técnicos desvirtúan un mal funcionamiento del motor

ANALISIS DEL MOTOR Y LA HÉLICE QUE ESTABAN INSTALADOS EN EL AVIÓN CESSNA

El motor y la hélice fueron rescatados del lugar del accidente y transportados hasta los talleres de la Continental Motors Company en Mobile Alabama, Estados Unidos de Norte América donde fueron analizados SIN QUE SE HAYA ENCONTRADO EVIDENCIAS QUE SUGIERAN ALGÚN PROBLEMA ANTES DEL ACCIDENTE.-

ANALISIS.-

FACTOR AMBIENTAL.-

Según los testimonios de los pilotos que operaron ese día en Mamayak, los que coinciden con las aseveraciones de los pobladores, las condiciones meteorológicas al momento del despegue eran optimas para que las actividades de vuelo se desarrollen desde la pista 17, pues el viento estaba enfrentado al sentido del despegue.

FACTOR MATERIAL.-

El análisis del motor y la hélice demuestran que estaban operando normalmente sin que se haya presentado falla alguna que diera lugar al accidente. Así mismo, los daños que presenta la hélice como consecuencia de las fuerzas a que fue sometida durante el accidente deja en claro que estaban trabajando en forma normal.

Las dos palas tienen marcas (pérdida de pintura y ligeros golpes) en el sentido del vuelo, que denotan que estaban girando hasta el momento del impacto final. La rotura del cigüeñal en 45 grados (sobre esfuerzo), el doblez en una de las palas en forma de "S" producido cuando golpeó la superficie de la quebrada (roca), a más de reafirmar lo antes indicado, permiten a la Junta Investigadora deducir que la hélice giraba a gran velocidad (no se pudo establecer la real velocidad de la hélice al momento del impacto)

La continuidad establecida en el sitio del accidente entre los mandos y las superficies de control permiten establecer que su funcionamiento fue correcto y por lo tanto no tuvieron incidencia en la ocurrencia del suceso investigado.

FACTOR HUMANO.-

La ausencia de golpes y marcas en el fuselaje, especialmente en su parte inferior, así como en los bordes de ataque de los estabilizadores y del timón de dirección denotan que el desplome de la aeronave se dio con un ángulo de descenso pronunciado. Corrobora esta aseveración la ausencia de árboles rotos por el avión durante su caída (excepto por dos ramas de un árbol de la parte superior de la colina).

Estas evidencias a más del corrugamiento de la parte central del fuselaje, los dobleces en forma de acordeón en los bordes de ataque de las alas y el hecho de que la punta del ala derecha haya soportado los mayores daños, permiten a la Junta Investigadora establecer que la aeronave entró en pérdida. Según el testimonio del piloto del Paternavia, quien estaba en el otro avión en la cabecera 17 de la pista de Mamayak, cuando el Cessna cruzó la pista tenía un pronunciado ángulo de banqueo de más de 45 grados. La Junta Investigadora de Accidentes no encontró evidencias que permitan especificar las razones que motivaron esta actitud de vuelo, la que pudo incidir en la disminución de los valores de sustentación, haciendo que el avión, al estar recién ganando altura después del despegue, golpee la copa de uno de los árboles, dando lugar a que el piloto pierda el control del avión, haciendo inútil sus esfuerzos posteriores por recuperarlo, si bien logró nivelar las alas, debido a la poca separación con los árboles no logró sacarlo de la condición de pérdida.

La deformación de las cabrillas sustenta esta teoría.

CAUSA PROBABLE.-

La Junta Investigadora de Accidentes estima que la probable causa del accidente fue la pérdida del control de la aeronave por parte del piloto debido a un STALL inadvertido, provocado por una condición inusual de vuelo cerca del terreno.

FACTORES CONTRIBUYENTES.-

Contribuyeron en la ocurrencia de este accidente:

La presencia de la colina al final de la pista, factor que obliga que las aeronaves que despegan desde la pista 17 viren a la izquierda hacia el río, realicen un viraje de 360 grados para alcanzar la altura necesaria para sobrevolarla.

El peso de la aeronave, que si bien no sobrepasaba los límites impuestos por el fabricante, restringió la tasa de ascenso durante el despegue

La corta distancia de pista utilizada para el despegue, disminuyendo la distancia entre el punto de Lift off y la colina y la posibilidad de alcanzar mayor altura.

La presión ejercida sobre el piloto por la premura que tenía para retornar a sacar a los restantes pasajeros de la comitiva.

RECOMENDACIONES.-

La Junta Investigadora de Accidentes recomienda:

La apropiada planificación de las operaciones por parte de la Cia. de tal forma que no coincidan en una misma pista más aeronaves que las que pueden caber en la plataforma o sitio de parqueo asignado.

La ocupación de toda la longitud de pista disponible