

**INFORME DE ACCIDENTE DE LA AERONAVE AYRES TRUSH S2R-T34
OCURRIDO EL 30 DE OCTUBRE DE 2008 EN EL SECTOR RIO NUEVO**

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

El piloto realizaba su cuarto vuelo del día en labores de fumigación con equipo SATLOG (GPS de fumigación), dirigiéndose a la plantación de la hacienda “Martillo”; al iniciar su trabajo en esta hacienda y realizar su primer pase sobre la plantación, se impacta contra un cable de alta tensión, sintiendo un fuerte remezón, por lo cual decide inmediatamente regresar a la pista “La Estrella”; al aterrizar pierde el control y la aeronave se desplaza hacia la derecha, cayendo en la cuneta de drenaje de la misma.

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 la célula:

Ala izquierda con corrugación en el extradós y rotura del borde de ataque, parte central inferior del fuselaje con hundimiento, equipo de fumigación destruido.

Daños en el motor:

Motor destruido.

Daños en la hélice:

Hélice destruida.

Daños en el tren de aterrizaje:

El tren principal destruido.

OTROS DAÑOS.

Colapsamiento de torre de alta tensión.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando de la aeronave de nacionalidad ecuatoriana, de 47 años de edad, era poseedor una licencia de piloto de transporte de línea aérea, expedida 19 de julio de 1990 / fumigador, en la categoría de aeroplanos clase monomotores terrestres, bajo certificado medico clase1 vigente.

Horas de vuelo en Trush S2R: 183:24 horas

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

ULTIMOS 90 DIAS	176.36 horas
ULTIMOS 60 DIAS	87.06 horas
ULTIMOS 30 DIAS	37.06 horas
ULTIMOS 07 DIAS	10.36 horas

Total general de horas voladas: 12262:06 horas.

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

CELULA:

MARCA:	AYRES
MODELO:	TRUSH S2R – T34
HORAS A ALA FECHA:	1818.0 HORAS

MOTOR :

MARCA:	PRATT & WHITNEY
MODELO:	PT6A-34AG
HORAS MOTOR:	3826.1 HORAS

HELICE :

MARCA:	HARTZELL
MODELO:	HC-B3TN-3D
HORAS HELICE:	3000.0 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 SATLOG dispuestos para este tipo de aeronave.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

La aeronave se impacta primeramente contra unos cables de alta tensión ubicados dentro de la plantación que fumigaba, pero logra seguir volando, por lo que se dirige a la pista para realizar el aterrizaje de emergencia, hace un primer intento topando ruedas y volviendo al aire, mas en el segundo intento, logra asentarse a mitad de la pista pero al poner reversa pierde el control, saliéndose hacia el costado derecho con las consecuencias anotadas, no hubo dispersión de restos.

INFORMACION MÉDICA Y PATOLOGICA.

El piloto no sufrió lesiones, su certificado médico se encontraba vigente.

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 se percató realmente de la existencia del cable de alta tensión y que por “evitar colisionar con un pájaro” hace una maniobra evasiva descendiendo, pero se impacta inevitablemente contra el cable, con las consecuencias anotadas.

INFORMACIÓN ADICIONAL.

En entrevista realizada al piloto, al preguntársele si había realizado el reconocimiento previo de la zona a trabajar, este respondió que no, y que era la primera vez que realizaba un trabajo a esa hacienda y que no fue informado en ningún momento de la existencia de tendido de cables de alta tensión cruzando la plantación.

ANALISIS.

De la información obtenida, se puede observar que el piloto no tuvo la suficiente información de las características de la plantación en cuanto a obstáculos presentes, vista que no realizó un reconocimiento previo de la zona, tanto por tierra como por aire, tampoco fue informado de la existencia del tendido de cables de alta tensión que cruzaban la plantación por parte del jefe de operaciones, del jefe de campo de la compañía, como del propietario de la hacienda; razón por la cual entró directamente a realizar el trabajo, encontrándose con la sorpresa de la existencia del obstáculo que no pudo evitar debido a su desconocimiento y a la baja altura que tenía, impactándose irremediablemente contra el cable.

Al retornar a la pista para aterrizar, realiza un primer intento, decidiendo retacar para volver a intentarlo. En el segundo intento logra asentar la aeronave casi a la mitad de la pista debido a lo cargado que estaba (no botó la carga para aligerar el peso), pero al poner reversa, derrapa hacia el lado derecho, perdiendo el control y saliéndose de la pista para seguidamente encunetarse en el canal de drenaje.

CONCLUSIONES.

De todo lo anterior, se concluye que el accidente se produce debido a una mala planificación del trabajo a realizar, es decir no hubo un “preflight breaffing” para un sector en el que no se había realizado el vuelo de familiarización y verificación de obstáculos y que tampoco se lo realizó por vía terrestre.

En la fase de aterrizaje el piloto asienta la aeronave casi a la mitad de la pista y pierde el control de la misma debido a que aterriza con la aeronave cargada, es decir no botó la carga aún sabiendo que se encontraba en emergencia por la colisión con el cable, cosa que debió haber hecho para así aligerar el avión y poder tener un control más efectivo del mismo.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

Desconocimiento por parte del piloto de la existencia de obstáculos (cables de alta tensión) en la plantación a fumigar debido a una mala planificación de la operación (no preflight breaffing).

La no botada de la carga estando en emergencia (colisión con cable), para así poder tener un mejor control del avión en la fase de aterrizaje.

FACTORES CONTRIBUYENTES

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

La no planificación del vuelo por parte del Jefe de operaciones, del piloto, y del jefe de campo de la compañía; la no verificación de las condiciones del área a trabajar.

RECOMENDACIONES

Que se realice siempre el preflight breaffing cuando se vaya a trabajar en una nueva plantación y para el piloto sea un nuevo trabajo.

Que los pilotos boten la carga en forma inmediata, cuando tengan situaciones de emergencia, para así poder tener un mejor control de la aeronave.