



REPUBLICA DE GUATEMALA, C.A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

INFORME FINAL ACCIDENTE AIR TRACTOR AT-502B MATRICULA TG-FRU

Marca:	Air Tractor
Modelo:	AT-502B
No. Serie de Aeronave:	502B-0655
Colores:	amarillo, franja azul, líneas negras.
Certificado de Aeronavegabilidad:	vigente de 26-01-2007 al 25-01-2008.
Vigencia del Seguro Aeronave:	16-Enero-2007 al 06-Diciembre-2007.
Lugar del Accidente:	Finca Olga María, Huitzil, Tiquisate, Escuintla.
Fecha del Accidente:	24 de Octubre del 2007.
Coordenadas del Accidente:	N 14° 02' 30.11 W 091° 27' 18.7"
Orientación:	norte-sur.
Elevación Pista:	158' sobre el nivel del mar o 47 metros.
Dimensiones Pista:	1,000 mts. de largo por 30 mts. de Ancho.
Hora aproximada del Accidente:	08:15 a.m. hora local, 14:15 UTC
Propietario u Operador:	BANANERA NACIONAL, S.A., BANASA.
Piloto al Mando:	JAIME ANDRES PERDOMO PRETI.
Tipo y No. de Licencia:	comercial agrícola, N°. 3044
Vigencia Certificado Licencia:	30 de Noviembre del 2007.
Nacionalidad:	Guatemalteco.
Personas a Bordo:	Una. (01)

1. SINOPSIS.

La aeronave contaba con toda su documentación vigente como: libros de mantenimiento con todas las anotaciones de servicios al día, turbina, hélice, cumplimiento de directivas de aeronavegabilidad y boletines de servicio, la aeronave tenía un total de 2,375:40 horas de vuelo, al 22 de Enero de 2007, según forma FS-614A, por renovación del certificado de aeronavegabilidad. El capitán contaba con su documentación al vigente con un total de 311:08 horas de vuelo, al 08 de Mayo del 2007, por renovación del certificado de licencia, según consta en su expediente personal del departamento de licencias.

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave inicio sus labores a las 05:30 de la mañana hora local, el vuelo que realizaba era el séptimo, efectuó el despegue de sur a norte, no alcanzo a despegar, quedo fuera de la pista en la cabecera norte a una distancia de ochenta metros aproximadamente dentro de la plantación de banano, después de saltar un quinel de cuatro metros aproximadamente de profundidad, sufrió daños severos en toda la estructura, turbina, hélice y en el equipo de fumigación, el capitán sufrió lesiones mínimas en dos dedos de las manos. El certificado de aeronavegabilidad fue cancelado por destrucción total de la aeronave, la licencia del capitán se ha suspendido según la Ley de Aviación Civil y su Reglamento a la Ley de Aviación Civil de Guatemala, RAC-13 y demás documentos de aviación.

1.2. LESIONES A PERSONAS:

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS
Mortales	-----	-----	-----
Graves	-----	-----	-----
Leves	---1---	-----	-----
Ilesos	-----	-----	-----

1.3. DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE.

- a. Destrucción total de toda la aeronave y sus componentes, turbina y sus accesorios, hélice, alas, tren de aterrizaje, equipo de fumigación y el tanque del veneno, por golpe directo contra el terreno.

1.3.1 RADIO ELT.

No aplica.

1.4. OTROS DAÑOS.

Al accidentarse no causo daños a personas, únicamente causo daños a la plantación de banano, en un radio aproximado de 250 metros cuadrados, el daño a la plantación lo ocasiono únicamente la aeronave.

1.4 INFORMACION SOBRE EL TRIPULANTE.

El capitán cuenta con un total de 656:07 en su libro de vuelo horas de vuelo, de las cuales aproximadamente 253:43 fueron voladas en el TG.FRU, no aparece ninguna firma que respalde el entrenamiento en este tipo de aeronave.

- a. Nombre del Piloto: JAIME ANDRES PERDOMO PRETI.
b. Tipo de Licencia y Número: comercial, No. 3044.
vigente al 31-May-2012.
c. Vigencia Certificado de Licencia: al 30 de Nov. de 2007.
d. Habilitaciones: Comercial, Fumigación.
e. Total horas de vuelo: 311:08 horas, según ficha Médica,
por renovación el 08-Mayo-2007.
f. Fecha de nacimiento: 10 de Septiembre de 1980.
g. Edad: 27 años.

1.6 INFORMACION DE LA AERONAVE.

- a. Marca: AIR TRACTOR.
b. Modelo: AT-502B
c. Numero de Serie del Constructor: 502B-0655
d. Certificado de Matricula/Propietario: ARRENDATRIO, BANASA, INC.,
con fecha de vencimiento al 22 de
Octubre de 2036.
e. Certificado de Aeronavegabilidad: Vigente del 26-01-2007
al 25-01-2008.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C.A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13 - TELS.: 2331-3263, 2331-9587, 2331-0311, 2331-6483

1.6.1 INFORMACION SOBRE EL MOTOR

Pérdida total de la turbina y sus componentes por impacto directo contra el terreno, con potencia.

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| a. Marca: | PRATT & WHITNEY. |
| e. Modelo: | PT-34AG |
| f. Numero Serie: | PCE-PH0246 |
| g. Tiempo total: | 2,375:40 horas de vuelo. |
| h. Tac. Día del Accid: | no se tomo lectura. |
| i. T.D.R.: | 00:00 |

1.6.2 INFORMACION SOBRE LA HELICE

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| a. Marca: | HARTZELL. |
| b. Modelo: | HC-B3TN-3D |
| c. Numero de Serie: | BUA-25489 |
| d. Tiempo total: | 2,375:40 horas de vuelo. |
| e. T. D. R.: | 00:00 |

1.6.3 MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE.

El mantenimiento de la aeronave era efectuado en el BEEHCRAFT DE GUATEMALA, se revisaron los libros de Mantenimiento de Aeronave, Motor y Hélice, encontrándose con las anotaciones de: mantenimiento, cumplimiento de boletines de Servicio y Directivas de Aeronavegabilidad al día y vigentes.

1.6.4 PESO Y BALANCE.

El peso y balance se encontraba vigente a la fecha del accidente, fue realizado en los Estados Unidos de Norte América, el 17 de Octubre de 2003.

1.6.5 COMBUSTIBLE.

La aeronave despegó de la pista con combustible en cantidad suficiente para realizar sus labores agrícolas. El combustible en los tanques era AV-JET, que es el recomendado por el fabricante.

1.5. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

Las condiciones meteorológicas no se pudieron establecer por no contar con una estación en esa región, pero según información del encargado de la finca comento, que estas eran buenas ya que el trabajo agrícola lo realizan en base a temperatura, viento y humedad ambiental.

1.6. COMUNICACIONES.

No aplica por tipo de aeronave.

1.7. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.

No aplica

1.8. INFORMACIÓN DEL AEROPUERTO.

El aeropuerto se encuentra a 158 pies sobre el nivel del mar, la superficie es de grama, con una longitud de 950 metros por 30 metros de ancho aproximadamente.

Se localiza en las coordenadas: N 30° 02' 30.1" W 091° 27' 18.7

1.9. REGISTRADORES DE VUELO.

No aplica, por tipo de aeronave.

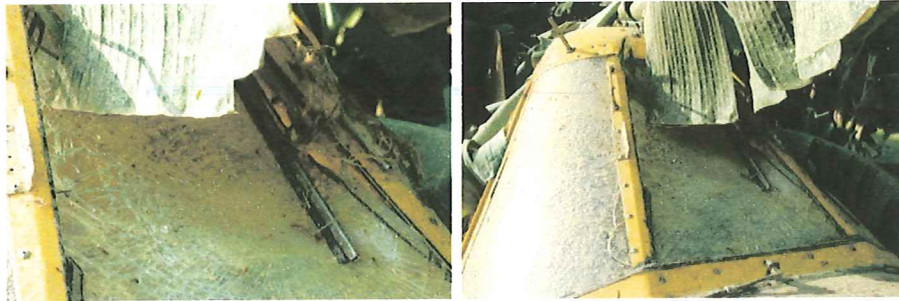
1.10. INFORME FOTOGRAFICO DE LA AERONAVE.



LA AERONAVE SUFRIO DAÑOS SEVEROS.



DAÑOS SEVEROS EN LA ESTRUCTURA DE LA COLA,
PERDIENDO EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL IZQUIERDO
Y EL ELEVADOR IZQUIERDO.



PERDIDA TOTAL DEL PARABRISAS.



PERDIDA TOTAL DEL TANQUE DE INSECTICIDA.



PERDIDA TOTAL DE LAS DOS ALAS POR DAÑO SEVERO EN LA ESTRUCTURA.



PERDIDA TOTAL DE LA HELICE, POR IMPACTO DIRECTO
CONTRA EL TERRENO CON POTENCIA.



DAÑO SEVERO A LA TURBINA Y SUS COMPONENTES, POR
IMPACTO DIRECTO CONTRA EL TERRENO CON POTENCIA.



PERDIDA TOTAL DE LOS DOS TRENES PRINCIPALES, POR HABER GOLPEADO EN FORMA DIRECTA CONTRA LA ORILLA DE UNA CUNETETA QUE SE ENCUENTRA 50 METROS FUERA DE LA CABECERA DE LA PISTA.

1.11. INFORME PATOLÓGICO.

El tripulante no sufrió daños físicos severos, únicamente resulto con lesión leve en un dedo de una mano.

1.14. INCENDIO.

No aplica, no ocurrió ningún incendio.

1.15. SUPERVIVENCIA.

Fue auxiliado por personal de la finca, a su solicitud se le traslado a un centro asistencial de Tiquisate, para realizarle un chequeo médico, luego le fue practicado otro en un centro asistencial privado de esta ciudad capital.

2. ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

Se realizaron en lugar del accidente:

- a- Área del impacto.
- b- En los restos de la aeronave.
- c- Revisión de los libros de mantenimiento de aeronave, motor, hélice.
- d- Expediente de la aeronave.
- e- Expediente personal del tripulante.

3. ANÁLISIS

- 3.1 La aeronave se encontraba realizando trabajo agrícola en la pista de la finca Olga María, el vuelo que realizaba era el séptimo, las condiciones atmosféricas eran buenas ya que este trabajo lo realizan en base a las condiciones climatológicas, viento en calma, temperatura adecuada no alta y la humedad ambiental normal; al encontrarse en la carrera de despegue la aeronave no alcanzo a despegar saliéndose en línea recta hacia la plantación de banano, paso brincándose una zanja de tres metros de profundidad, quedando 25 metros adentro de la plantación con todo el insecticida regado en un radio de 100 metros cuadrados.



EL INSECTICIDA SE ESPARCIO DENTRO DE LA PLANTACION, APROXIMADAMENTE 100 METROS CUADRADOS.

4. CONCLUSION:

Se puede concluir como causa posible de este Accidente, lo siguiente:

- 4.1 No uso la emergencia del tanque de veneno. Se encontraba despegando con 500 galones de insecticida, carga completa.
- 4.2 Si el capitán al darse cuenta que no despegaba, conociendo la pista y la aeronave, hubiera usado la emergencia del tanque de veneno para liberarse del peso del insecticida, existe la posibilidad de haber podido despegar, de esta situación tuvo que haberse dado cuenta al estar alcanzando la mitad de la pista.
- 4.3 El motor fue revisado, encontrándose todos los sistemas de combustible, de aceite, filtros, detectores de metales, limpios de impurezas, como también la sección de accesorios. Según informe mecánico que se le realizo a la aeronave, motor y hélice.
- 4.4 La aeronave no despegó nunca de la pista como puede apreciarse el siguiente informe fotográfico:



Entro rodando sobre el final de la pista hacia la plantación de banano, nunca despego.





La aeronave llego rodando hasta el zanjón, luego al perder el tren de aterrizaje, se arrastro entre la plantación de banano.

5. RECOMENDACIONES.

- 5.1 El capitán para retornar a sus labores normales de vuelo, debe ser verificado en los procedimientos de vuelo para emergencias en despegues como en aterrizajes.
- 5.2 Se debe verificar y regular el procedimiento que se está usando para la habilitación de tipos de aeronaves, ante todo tomar en cuenta las horas de experiencia con que cuentan los interesados, en este caso el capitán cuenta con pocas horas de vuelo.

Guatemala, 27 de Noviembre de 2,007.


OTTO RENÉ MONZÓN DEL CID
Encargado Departamento de Seguridad de Vuelo e Investigación de Accidentes

