



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13. PBX (502) 2331-2683

**INFORME FINAL
ACCIDENTE AIR TRACTOR
MATRICULA N6082-P**

Marca:	Air Tractor, Inc.
Modelo:	AT-502B
No. Serie de Aeronave:	502B-0243
Certificado Tipo:	A17SW
Categoría:	restringida
Colores:	Amarillo con franja azul y líneas color negro
Certificado de Aeronavegabilidad:	Agricultura y Control de Plagas (FAA)
Autorización de vuelo para Aeronave Civil con matrícula extranjera:	Vigente del 20 de diciembre de 2007 Hasta el 19 de diciembre de 2008
Seguro Aeronave:	Vigente desde 19/12/2007 hasta 19/12/2008
Lugar del Accidente:	Ramal de Bobos, Finca Nuevo Amanecer, Morales, Izabal
Fecha del Accidente:	06 de febrero de 2008
Orientación de aterrizaje:	de NE al SW
Dimensiones Pista:	no aplica
Elevación Pista:	no aplica
Hora aproximada del Accidente:	07:30 hora local 13:30 UTC
Propietario u Operador:	FADECASA
Piloto al Mando:	MANLIO VINICIO TRES RAMAZZINI
Tipo y No. de Licencia:	Piloto Comercial No. 931
Vigencia Certificado Licencia:	desde el 23/08/2007 hasta el 28/02/2008
Nacionalidad:	guatemalteca
Personas a Bordo:	una (1)

1. SINOPSIS.

Accidente de la aeronave agrícola con matrícula extranjera número N-6082P, la cual despegó desde la pista conocida como "Bananera", en el Departamento de Morales, Izabal con destino a la Pista "Motagua", durante el trayecto del vuelo, a la aeronave se le detuvo el motor por lo que el piloto efectuó un aterrizaje de emergencia en el área de la Finca Nuevo Amanecer Ramal de Bobos, saliendo el piloto ileso.

1.1 RESEÑA DEL VUELO.

Al llegar al lugar del accidente se encontró la aeronave sobre área arenosa, tipo de terreno en el lugar aproximadamente a unos 30 metros de la rivera del río **Motagua**, en el lado sur de éste, dentro del lugar denominado "Ramal de Bobos" de la Finca: Nuevo Amanecer, perteneciente a Morales, Izabal, accediendo a dicha área por la población "La Libertad". La aeronave sufrió



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13. PBX (502) 2331-2683

daño al momento de aterrizar en el ala derecha, debido a que el tren de aterrizaje del mismo lado quedo destruido y debajo de la aeronave; se encontró la hélice del motor con daño total por haber impactado con el terreno aun girando, quedando ésta en posición de paso bandera (FEATHER), todo esto se debió a que el Piloto informo que el motor se detuvo durante el vuelo hacia la pista Motagua, volando aproximadamente a 800 pies de altura sobre el terreno, faltando aproximadamente 2 minutos según informo el piloto en su reporte para alcanzar su destino final, a lo cual intento efectuar el procedimiento de re-encendido nuevamente de motor, no lográndolo faltando la potencia requerida para continuar el vuelo. Continuando entonces con el procedimiento de aterrizaje de emergencia, “sin potencia de motor”.

1.2. LESIONES A PERSONAS:

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

1.3. DAÑOS SUFRIDOS A LA AERONAVE.

La aeronave sufrió destrucción en un 75% de su estructura.

- Destrucción parcial de motor.
- Destrucción total de hélice.
- Destrucción del tren derecho de aterrizaje.
- Destrucción parcial del ala derecha.
- Destrucción parcial de la superficie de vuelo del ala derecha

1.4. OTROS DAÑOS.

No ocasionados.

1.5. INFORMACION DEL TRIPULANTE.

- Nombre del Piloto: MANLIO VINICIO TRES RAMAZZINI
- Tipo de Licencia y Número: Piloto Comercial No. 931
- Vigencia: del 23/08/2007 al 28/02/2008
- Habilitaciones: Fumigación Agrícola.
- Total horas de vuelo: 22,211.9 según libro de vuelo al 06/02/2008
- Fecha de nacimiento: 14 de agosto de 1950
- Edad: 57 años



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13. PBX (502) 2331-2683

1.6. INFORMACION DE AERONAVE.

- | | |
|--|--|
| a. Marca: | AIR TRACTOR, INC. |
| b. Modelo: | AT-502B |
| c. Número de Serie: | 502B-0243 |
| d. Certificado de Matricula/Propietario: | FADECASA |
| Certificado de Aeronavegabilidad | Agricultura y Control de Plagas (FAA) |
| e. Autorización de vuelo para aeronave Civil con matrícula extranjera: | vigente del 26 de enero de 2005 hasta el 19 de diciembre de 2008 |
| f. Motores: | uno |
| g. Tiempo total de la aeronave: | 7,504.4 horas |
| h. Ciclos/Tacómetro: | 7,504.4 horas |
| i. Colores: | amarillo con franja azul y líneas color negro |
| j. Seguro de la aeronave: | vigente del 19/12/2007 hasta el 19/12/2008 |

1.6.1 INFORMACION SOBRE EL MOTOR

- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| a. Marca: | Pratt & Whitney |
| e. Modelo: | PT6A-34AG |
| f. Número Serie: | PCE-57048 |
| g. Tiempo total: | 5,713.5 horas al 06/02/2008 |
| h. Ciclos de motor | ----- |
| i. Tac. Día del Accid: | 7,504.4 Hrs. |
| j. TSHSI: | 899.6 Hrs. |

1.6.2 INFORMACION SOBRE LA HELICE

- | | |
|---------------------|----------------------------|
| a. Marca: | Hartzell |
| b. Modelo: | HC-B3TN-3D |
| c. Número de Serie: | BUA-23723 |
| d. Tiempo total: | 8,916.8 Hrs. al 06/02/2008 |
| e. TSMOH.: | 61.2 Hrs. al 06/02/2008 |

1.6.3 MANTENIMIENTO DE AERONAVE.

El mantenimiento de la aeronave era efectuado por el Taller Aeromotores y Transportes S.A., se revisaron libros de Mantenimiento de Aeronave, Motor y Hélice, encontrándose con las anotaciones de mantenimiento y el cumplimiento de boletines de Servicio y Directivas de Aeronavegabilidad, se encontraban firmadas por el técnico de aviación Carlos R. Castañeda L. con número de licencia A&P 2713571 autorizada por FAA (Administración Federal de Aviación).



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13. PBX (502) 2331-2683

1.6.4 PESO Y BALANCE.

El peso y Balance de la aeronave fue realizado por Técnico de Mantenimiento en Estados Unidos No. De Licencia AP254023105 el 03/03/03, encontrándose de acuerdo a su certificado tipo A17SW.

1.6.5 COMBUSTIBLE.

La cantidad de combustible reportada por el Piloto dentro de los tanques de la aeronave fue de 25 galones por ala (50 galones totales en tanques) el tipo de combustible era el recomendado por parte del fabricante para el motor, siendo este de tipo: JET A-1, debido a que los depósitos son de una capacidad mayor no se pudo determinar que cantidad consumida por el motor, encontrando dentro de los tanques un remanente de combustible de 35 galones en total al ser drenado.

1.7. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA.

Según el informe proporcionado por el Instituto Nacional de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología "INSIVUMEH", por parte de la Unidad de Investigación y Servicios Meteorológicos, de fecha 11 de febrero del 2008, a quienes se les solicito el reporte del día del accidente (06 de febrero del año en curso) de las 06:00 a las 09:00 horas, pudiendo observar en dicho reporte que el viento se encontraba con 0.0 nudos de velocidad y la visibilidad era ilimitada con una temperatura que oscilo entre los 20 grados y 27 grados centígrados, el piloto informo que sobre el área existía una capa de neblina (siendo aproximadamente las 07:00 hora local) sobre el área en el cual efectuó su aterrizaje de emergencia.

1.8. COMUNICACIONES.

No aplica.

1.9. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN.

No aplica.

1.10. INFORMACIÓN DEL AEROPUERTO.

No aplica.

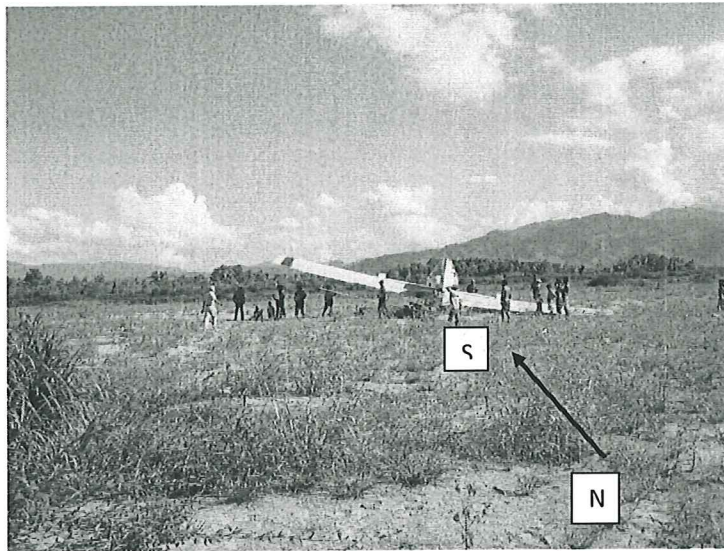
1.11. REGISTRADORES DE VUELO.

No aplica, por tipo de aeronave.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13. PBX (502) 2331-2683

1.12. INFORME FOTOGRAFICO DE LA AERONAVE.



AERONAVE QUEDO CON UNA ORIENTACION DE NORTE A SUR



EL TREN DE ATERRIZAJE LADO DERECHO
AL MOMENTO DE RECIBIR TODA LA CARGA DE PESO
Y ENCONTRAR LA IRREGULARIDAD DEL TERRENO, SE VENCIO,



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13. PBX (502) 2331-2683

DESPRENDIENDOSE DEL FUSELAJE DE LA AERONAVE



LA LLANTA DEL TREN DE ATERRIZAJE VENCIDO
PROVOCO DAÑOS EN EL SISTEMA DE TUBERIAS
DE ASPERSION DE AGENTES QUIMICOS.



EL TREN DE ATERRIZAJE DEL LADO IZQUIERDO SOPORTO LO IRREGULAR DEL TERRENO.



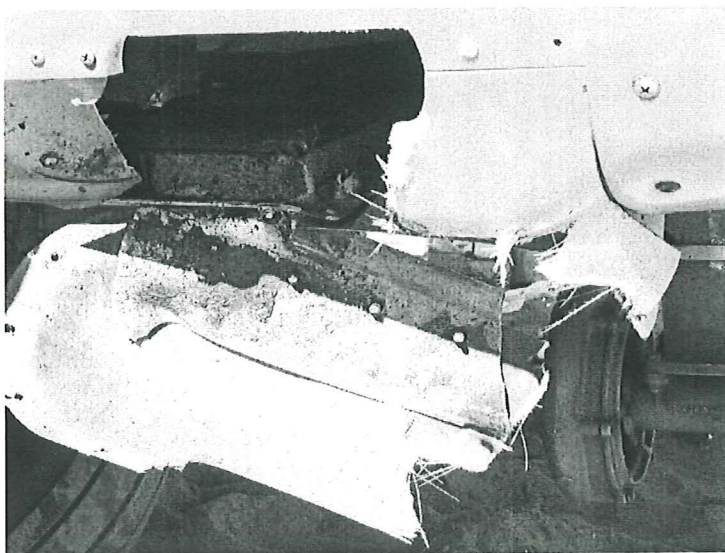
REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13. PBX (502) 2331-2683



LA HELICE SUFRIO DAÑO TOTAL,
DEBIDO AL CONTACTO SOBRE EL TERRENO.



LA BASE DONDE SE ENCONTRABA EL SOPORTE DEL TREN DE ATERRIZAJE DEL LADO DERECHO
FUE DESPRENDIDA EN SU TOTALIDAD.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13. PBX (502) 2331-2683



ANCLAJE DE SOPORTE DEL TREN DE ATERRIZAJE DERECHO.

1.13. INFORME PATOLÓGICO.

No aplica.

1.14. INCENDIO.

No aplica, no ocurrió ningún incendio.

1.15. SUPERVIVENCIA.

No aplica.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

1 ANÁLISIS:

Se observo el lugar del accidente, documentos relacionados con la aeronave y la entrevista verbal y escrita efectuada al piloto, no se pudo contar con testigos presenciales.



REPUBLICA DE GUATEMALA, C. A.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL
AEROPUERTO INTERNACIONAL LA AURORA, ZONA 13. PBX (502) 2331-2683

2 CONCLUSION:

Se puede concluir como causas posibles de este Accidente, lo siguiente:

- 2.1 Debido a la presencia de alto grado de humedad durante el día y las temperaturas durante la noche que se registran en el área de Izabal, fenómeno meteorológico que se puede deducir por el punto de rocío y temperatura en el ambiente, ocasionan la condensación de pequeñas cantidades de agua dentro de los tanques y aunque estos se les efectuó el proceso de drenado de combustible, para verificar presencia de agua, pudo haber llegado a la cámara de combustión del motor una pequeña cantidad, provocando así que esta se apagara y resultara difícil nuevamente encenderlo debido a la corta distancia del terreno, para efectuar los procedimientos necesarios al motor.
- 2.2 Las maniobras efectuadas durante el despegue y en ruta hacia su destino (banqueos, ascensos, descensos), necesarios para tomar el curso hacia su destino final, provocaron en algún momento la ausencia de combustible en el sistema que alimenta al motor quedando este sin el vital combustible para continuar su funcionamiento.

3 RECOMENDACIONES

- 3.1 Se recomienda agregar más combustible en los tanques de la aeronave debido a la alta capacidad de los mismos, esto con el fin de minimizar las aéreas que puedan provocar condensación de agua en los tanques y el drenado constante y oportuno en sus primeros vuelos que realice la aeronave, con el fin de obligar a cualquier rastro de agua para dirigirse hacia los depósitos o trampas de agua que se encuentran en los puntos de drenado en la aeronave y al mismo tiempo si en caso pudiera suceder la ausencia de combustible en el sistema que alimenta al motor.

Guatemala 04 de marzo de 2008

c. c. Archivo.
Estándares de Vuelo