

INFORME DE ACCIDENTE

DATOS GENERALES.

Marca y Modelo de la aeronave: Grumman 164-A
Tipo de operación: Fumigación
Tipo de accidente: Pérdida de control en tierra
Fase de vuelo: Parqueo
Fecha y hora del accidente: 01-Julio-1998; 21:10 UTC
Lugar del accidente: Provincia Pista La Julia, Cantón: Babahoyo,
Los Rios
Coordenadas: 01°42'11"S -79°33'06"W

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

El piloto parquea el avión con potencia en ralentí para abastecerse de combustible y frenando con los pedales procede a quitarse el casco y desconectar los audífonos, más en el movimiento que hace, estos se caen en el fondo de la cabina, por lo que se agacha a recogerlos y en este momento siente que el avión comienza a moverse, trata de frenar pero es demasiado tarde, impactando contra un muro y malla de cerramiento, cayendo en una zanja de drenaje y sufriendo los daños anotados.

LESIONES A PERSONAS.

El piloto no sufrió lesiones

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

FUSELAJE:

Posibles daños importantes en la estructura.

TREN DE A TERRIZAJE

No presenta daños

MOTOR:

El motor sufrió parada brusca y requiere cambio.

HELICE:

Destruida.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando era poseedor de una licencia de Piloto de transporte de línea aérea y certificado médico, este documento lo habilita como piloto en la

categoría de aeroplanos de clase mono -multimotores terrestres, se encontraba habilitado en equipo PA-18; C-150; C-172; C-188; PA-25; DHC-6;G-164.

Con fecha 14-abril-97 se habilita como piloto Grumman 164

Horas totales voladas: 6716:37 horas

Horas en equipo Grumman -164:

Alumno: 05:00 horas

Piloto: 1609:00 horas

Total: 1614:00 horas

Horas voladas antes del accidente: Horas voladas en los últimos 7 días: 03: 06

horas Horas voladas en los últimos 30 días: 44:00 horas Horas voladas en los

últimos 60 días: 99:24 horas Horas voladas en los últimos 90 días: 148:30 horas

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE. FUSELAJE:

MARCA: GRUMMAN
MODELO: G-164-A SERIE: 1109
HORAS FUSELAJE: 9.300:7

MOTOR:

MARCA: PRATT & WHITNEY
MODELO: PT6A-20
SERIE: 22291
HORAS MOTOR: 9.956:00

HELICE :

MARCA: HARTZELL
MODELO: HC-B3TN-30
SERIE: BUA-20459
HORAS HELICE: 9.956:00

INFORMACION DE AERODROMO.

La pista La Julia posee una superficie de aterrizaje de asfalto en buen estado, tiene 1.000 metros de longitud por 15 metros de ancho, con espaldones de 3m.

a cada lado y plataforma de 20 x 30 metros.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

La aeronave quedó en posición transversal al eje de la pista, no habiendo

dispersión de restos, impactando la hélice contra un cerramiento de mallas y muro de concreto ubicado a la izquierda de la posición que tenía.

INCENDIO.

No se produjo incendio.

SUPERVIVENCIA.

El piloto salió por sus propios medios y el cinturón de seguridad funcionó con efectividad.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

Se verificó el estado y funcionamiento del sistema de frenos de la aeronave en cuanto al líquido hidráulico, la condición de los cilindros actuadores y de las pastillas de freno se refiere, no encontrándose ninguna discrepancia.

ANALISIS.

Según la versión del piloto, se había parqueado para reabastecerse de combustible manteniendo el motor encendido a marcha lenta, pero durante la espera se le caen los audífonos en el fondo del fuselaje en la cabina, por lo que se agacha para recogerlos, pero inadvertidamente la aeronave comenzó a moverse, perdiendo el control, sin poder recuperarlo, colisionando contra un cerramiento de mallas y muro de concreto, y cayendo en una zanja de drenaje, con las consecuencias anotadas.

Por lo observado y las evidencias encontradas, se desprende que el piloto no tuvo la precaución de apagar el motor para el reabastecimiento de combustible y por contrario se mantuvo frenando el avión con los pedales con el motor funcionando, lo que hizo que en un momento dado deje de mantener la presión sobre el pedal derecho de frenado, comenzando a moverse la aeronave sin control.

CONCLUSIONES

Se concluye que el piloto no tuvo la precaución y obligatoriedad de apagar el motor para realizar la operación de reabastecimiento de combustible como es lo recomendado y mandatorio para esta operación.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

La comisión investigadora concluye que este suceso se produjo por negligencia del piloto debido a que no tuvo la precaución y obligatoriedad de apagar el motor para la realización del reabastecimiento de combustible, como es mandatorio para esta operación.

FACTORES CONTRIBUYENTES

Acostumbramiento a realizar el reabastecimiento de combustible o de aceite agrícola con el motor en funcionamiento

RECOMENDACIONES

Que los Pilotos fumigadores se ciñan a lo que estipulan los procedimientos de seguridad operacional en cuanto al reabastecimiento se refiere.

Que los pilotos desechen la costumbre de mantener funcionando el motor del avión cuando se reabastescan de combustible o aceite agrícola.