

## INFORME DE ACCIDENTE

### DATOS GENERALES.

|                                |                         |
|--------------------------------|-------------------------|
| Marca y Modelo de la aeronave: | PIPER PA- 25 -235       |
| Tipo de operación:             | Fumigación              |
| Tipo de accidente:             | Colisión con objeto.    |
| Fase de vuelo:                 | Despegue                |
| Fecha y hora del accidente:    | 08 enero 2000 22:20 UTC |
| Lugar del accidente:           | Pista: Km. 35 (FUMISA)  |
| Cantón:                        | Quevedo                 |
| Provincia:                     | Los Ríos                |
| Coordenadas:                   | 00°43'32"S - 79°28'12"W |



### INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

#### RESEÑA DEL VUELO.

La aeronave iniciaba la carrera de despegue de sur a norte con potencia a 1700 RPM.,mas recorridos unos 100 metros intempestivamente se cruza una moto conducida por un policía que salió del espaldón derecho donde existe una vía que cruza la pista, al impactar la moto contra el tren de aterrizaje derecho, inmediatamente corto potencia, aplicó frenos, haciendo esto que el avión realice un giro de 110° y pivote la nariz del avión hacia delante, topando la hélice con la superficie y arrastrando la moto saliendo despedido su ocupante y quedando este vehículo debajo del ala derecha de la aeronave, que finalmente quedó ubicada en el espaldón derecho de la pista en el sentido del despegue.

## LESIONES A PERSONAS.

El piloto de la aeronave no sufrió lesión alguna. El conductor de la motocicleta sufrió lesiones graves.

## DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE

### FUSELAJE:

Rotura de la tela y deformación de la estructura tubular en la parte inferior del fuselaje.

### TREN DE ATERRIZAJE

Rota la pierna del tren de aterrizaje principal derecho.

### ALA:

El ala derecha tiene rota la tela en la parte inferior y deformación en la unión del ala con el fuselaje.

Alerón derecho presenta deformación en su plano.

### HELICE:

La hélice tiene rotas las puntas de la pala 5 cm.

### MOTOR:

El motor sufrió parada brusca.

## OTROS DAÑOS

Destrucción de motocicleta.

## INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando de la aeronave, de 46 años de edad, era poseedor de una licencia de Piloto Comercial, expedida el 08 de noviembre de 1985, amparada en el certificado médico clase I vigente a la fecha del suceso. Este documento lo habilita como piloto en la categoría de aeroplanos de clase mono -multimotores terrestres, se encontraba habilitado en equipo C-150; C-172; PA-25; A-188.

Con fecha 05 de agosto de 1987 se habilita como piloto fumigador en equipo PIPER PA-25-235.

|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| Horas totales voladas:           | 4827:31 |
| Horas en equipo PIPER PA-25-235: | 4459:98 |

|                                       |       |
|---------------------------------------|-------|
| Horas voladas antes del accidente.    |       |
| Horas voladas en los últimos 60 días: | 74:76 |

#### INFORMACION SOBRE LA AERONAVE.

##### FUSELAJE:

|                 |           |
|-----------------|-----------|
| MARCA:          | PIPER     |
| MODELO:         | PA-25-235 |
| SERIE:          | 252570    |
| HORAS FUSELAJE: | 8.748,2   |

##### MOTOR:

|              |            |
|--------------|------------|
| MARCA:       | LYCOMING   |
| MODELO:      | O-540-B2C5 |
| SERIE:       | L-14740-40 |
| HORAS MOTOR: | 715,4      |

##### HELICE :

|               |               |
|---------------|---------------|
| MARCA:        | McCAULEY      |
| MODELO:       | 1A 200F A8452 |
| SERIE:        | 103260        |
| HORAS HELICE: | 964,3         |

Esta aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente a la fecha del accidente; y según sus libros de record de mantenimiento, no presentaba discrepancia alguna.

#### INFORMACION DE AERODROMO.

La pista Km 35 (FUMISA) posee una superficie de aterrizaje de asfalto en buen estado, tiene 850 metros de longitud por 12 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.

No hubo dispersión de restos, la aeronave quedó finalmente en posición de 135° respecto al eje de la pista en sentido sur a norte, encunetándose en el espaldón derecho. Con relación a la trayectoria que llevaba (despegue en sentido sur a norte, es decir desde la cabecera 36).

La aeronave luego de iniciar su carrera de despegue y a escasos 100 metros de la cabecera 36, intempestivamente es colisionada en su tren principal derecho por una moto, la cual queda incrustada en la mencionada estructura.

## INCENDIO.

No se produjo incendio

## SUPERVIVENCIA.

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

El ocupante de la motocicleta salió despedido de su vehículo en una distancia de 3 metros, cayendo a la superficie sobre su brazo izquierdo, sufriendo fractura, así como excoriaciones en el área de la cabeza.

## ENSAYOS E INVESTIGACIONES.

Ninguno.

## INFORMACION ADICIONAL

Conductor de la motocicleta YAMAHA 175 es Policía de 30 años de edad.

## TECNICAS DE INVESTIGACION UTILES O EFICACES.

Recopilación de datos y evidencias para análisis de hechos e hipótesis.

## ANALISIS.

De lo anteriormente expuesto, se puede observar lo siguiente:

- 1.- El piloto se encontraba habilitado para operar este tipo de aeronave.

2.- El piloto tiene una experiencia de 4459:98 horas en la aeronave.

3.- La aeronave no tenía ninguna discrepancia en cuanto a su estado aeronavegable.

4.- La pista se encontraba en buen estado y operable.

5.- El piloto se encontraba concentrado en la operación del despegue de su aeronave, razón por la que no se percato del acercamiento por su lado derecho de la motocicleta en movimiento.

6.- Existe una vía de ingreso que cruza la pista muy cerca de la cabecera 36, que era desde donde la aeronave estaba realizando su carrera de despegue.



7.- Esta vía de ingreso es usada por el personal de la Escuela de Formación Policial, ubicada junto a la pista en asunto, siendo utilizada en forma frecuente tanto por vehículos así como por personas que salen y entran desde y hacia la mencionada escuela.

8.- El motociclista no se percató de la presencia de la aeronave en el sector de la cabecera 35, rodando su vehículo en forma acelerada, lo cual no le dio tiempo para realizar una frenada eficaz y así evitar la colisión, como tampoco realizar una maniobra evasiva.

9.- No existe un paso o vía perimetral alrededor de la pista a fin de evitar el cruce de vehículos o personas a través de la misma en el área de la cabecera 35.

## CONCLUSIONES

De todo lo anterior, se concluye que el motociclista invadió la pista en uso en forma imprudente, ya que por simple deducción y lógica al realizarse el cruce de una vía se debe detener el movimiento y observar si hay tráfico al momento de iniciar dicho cruce; sin embargo esto no justifica la invasión de la pista por parte del motociclista, debido a que una pista según normas y regulaciones tanto nacionales como internacionales, prohíben el ingreso de vehículos o personas en las pistas de los aeródromos o aeropuertos.

## CAUSA(S) PROBABLE(S):

La comisión investigadora determina que este suceso se produjo por imprudencia del motociclista al intentar cruzar la pista en uso.

## FACTORES CONTRIBUYENTES

- 1.- Desconocimiento de las normas y reglamentos estipulados para el uso de pistas
- 2.- Ubicación de un cruce o paso cerca de la cabecera 35, para vehículos y personas que ingresen o salgan hacia y desde la Escuela de Policía.
- 3.- Presencia de vegetación alta que impide una amplia visibilidad por parte de la persona que realiza el cruce.
- 4.- Distracción del motociclista al no percatarse de la presencia del avión por su forma y tamaño y por el ruido generado por este.
5. -La inexistencia de una vía perimetral para el cruce de vehículos y personas.

## RECOMENDACIONES

1. -Que se instruya a todo el personal de la Escuela de Policía sobre las normas de seguridad que deben adoptarse en el uso de pistas, a fin de evitar el cruce indebido de vehículos y personas.
- 2.- Que se analice por parte de la Autoridad Aeronáutica la situación del piloto de la aeronave, en cuanto al número de accidentes sufridos desde el otorgamiento de su licencia como piloto fumigador.

3.- Que se cierre o clausure el cruce existente en el área de la cabecera 35 y se construya una vía perimetral alrededor de la pista o un paso antes de las cabeceras para el cruce de vehículos o personas.

4.- Que la pista FUMISA sea cerrada temporalmente hasta que se cumpla con la recomendación previamente indicada.