

INFORME DEL ACCIDENTE

DATOS GENERALES

Marca y modelo:	PIPER PA-31T
Lugar del suceso:	Aeropuerto Mariscal Sucre
Fecha y hora del suceso:	16 de marzo del 2003, a las 01:27 UTC (20:27 HL)
Tipo de operación:	Aviación General, Privada
Tipo de suceso:	Colisión con obstáculos.

INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO

La aeronave PA-31, aterrizó en el aeropuerto Mariscal Sucre a las 01:13 UTC procedente de Panamá.

Luego de aterrizado, el piloto, a las 01:15:44 UTC, hace contacto con el Control de Superficie.

A las 01:15:50 UTC, el Control de Superficie indicó al piloto que abandone la pista por la derecha en la intersección y continúe hacia el sur.

A las 01:17:54 UTC el piloto solicitó al Control de Superficie que le recomiende un lugar de parqueo, puesto que no había espacio en el lugar que eligió, que veía un vehículo en ese lugar. El Control de Superficie preguntó: "¿Confirme no hay un señalero ahí?", respondiendo el piloto que pensaba que estaba en el vehículo. El control respondió: "OK, siga las instrucciones del señalero", respondiendo el piloto: "OK, seguimos, gracias".

A las 01:20:51 UTC el piloto reportó que estaba en el taxi way y que había bastante espacio ahí, el control le pidió que repita nuevamente el mensaje. El piloto contestó que estaba el taxi way y que necesitaba otro señalero para ese lugar. El Control le pidió que permanezca en stand by, que mantenga la posición y espere al Inspector de rampa que estaba yendo hacia el avión.

A las 01:22:19 UTC el piloto informó que iba a retroceder un poquito más para poder salir de ese lugar ya que el taxi way era demasiado estrecho.

A las 01:22:37 UTC el Control pidió al piloto que le confirme si le era posible regresar al taxi way. A las 01:23:23 UTC el piloto manifestó que estaba en el taxi way en ese momento y que veía el vehículo, indicando además que no tenía problemas ahí y que el señalero había llegado a ese sitio. Ante esta aseveración el Control respondió "OKEY NOW WITH MARSHAL CONTINUE

GOOD NIGHT" recibiendo de parte del piloto como contestación "GOOD NIGHT SEÑOR BUENAS NOCHES".

Según el testimonio del Inspector de Operaciones que acudió al llamado del Control de Superficie para asistir al piloto, cuando llegó al sitio vio al avión parado con la nariz hacia la entrada de la plataforma de una compañía y se comunicó con el Control de Superficie para pedirle que le notifique al piloto que debía regresar al taxi way para conducirlo a un sitio de parqueo, pero que como vio que el piloto intentaba retroceder a la aeronave sin lograr su propósito por tres ocasiones y cada vez se acercaba más al cable de seguridad ubicado en la entrada de la plataforma, decidió bajarse del vehículo y pararse delante del avión para guiarle mediante señas, las mismas que no fueron seguidas por el piloto.

A las 01:24:44 UTC el piloto se pone en contacto nuevamente con el control indicando "I AM NOT SURE WHERE THEY WANT ME TO PARK WE'RE JUST NEED A PLACE TO PARK AND THERE IS A HANGAR IN FRONT. WE DON'T SEE ANYBODY. I CAN TAXI BACK IF YOU WANT IT BACK TO THE TERMINAL? WHERE WOULD YOU LIKE?".

El control le contestó: " YES SR. NOW VACATE THE RAMP AND CONTAC TAXI TO THE VIA TAXI WAY ADITIONAL FOLLOW TO THE TOW ON TAXI WAY", el piloto confirmó el mensaje con el control diciendo "OKEY YOU WANT ME TO TAXI BACK TOWARD THE TOWER ON THE TAXI WAY".

A las 01:26:34 UTC el Control llama al piloto para pedirle que ejerza precaución mientras evacuaba el lugar, que se dirija hacia el norte por el taxi way siguiendo al vehículo para asignarle una nueva área de parqueo.

A las 01:27:17 UTC el Control vuelve a recomendar al piloto que tenga precaución al abandonar el lugar, el piloto colaciona el mensaje.

Posteriormente, la aeronave impactó el cable de seguridad a la entrada de la plataforma de una compañía privada.



LESIONES A PERSONAS

No se produjeron lesiones a personas.

DAÑOS DE LA AERONAVE

La aeronave sufrió daños en el motor y la hélice del lado derecho, hundimiento en las capotas superior e inferior del lado derecho, golpes en la compuerta derecha del tren de nariz, cortes y hundimientos en el lado derecho del fuselaje de nariz, y desprendimiento de los tubos pitot.

Se verificó que el steering no sufrió ningún daño, pues la aeronave se traslado hasta la plataforma de FAE por sus propios medios utilizando el motor No.1.

OTROS DAÑOS

Producto del impacto de la hélice del motor No.2 contra el cable de seguridad de la plataforma de una compañía privada, este se despedazó.

INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL

El piloto al mando de la aeronave era titular de una licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, otorgada por la autoridad aeronáutica de Canadá, amparada con un Certificado Médico categoría 1 vigente a la fecha del suceso.

De acuerdo con su récord de vuelo para la aeronave PA-31-T, el piloto registra que, hasta la fecha del accidente, ha volado 7.308,5 horas.

El último entrenamiento recibido por el piloto fue del 4 al 6 y el 14 de septiembre del 2002, aprobado satisfactoriamente.

INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE

La aeronave PIPER PA-31T tenía su Certificado de Aeronavegabilidad vigente para aeronaves de categoría normal, emitido por Transport Canadá.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

METAR 01h00 UTC:

Viento:	de los 090 grados, con 2 nudos
Visibilidad:	8 kilómetros al norte
	Más de 10 kilómetros al sur
Nubosidad:	de 1 a 2 octavos de nubes a 180 metros,
	de 5 a 7 octavos de nubes a 600 metros,
	8 octavos de nubes a 3000 metros
Temperatura:	11°C
Punto de rocío:	11°C
Reglaje Altimétrico:	1028 hPa.
Fenómenos Presentes:	Bancos de niebla en la vecindad

METAR 01h30 UTC:

Viento:	Calma
Visibilidad:	8 kilómetros al norte Más de 10 kilómetros al sur
Nubosidad:	de 1 a 2 octavos de nubes a 180 metros, de 5 a 7 octavos de nubes a 600 metros, 8 octavos de nubes a 3000 metros
Temperatura:	11°C
Punto de rocío:	11°C
Reglaje Altimétrico:	1028 hPa.
Fenómenos Presentes:	Bancos de niebla en la vecindad

COMUNICACIONES

No existió ningún tipo de interferencia entre las comunicaciones del piloto y las dependencias de Tránsito Aéreo.

INFORMACIÓN DEL AERODROMO

La pista del aeropuerto Mariscal Sucre tiene las siguientes características:

Dimensiones:	3.120 x 40 metros
Superficie:	Pavimento
Orientación:	172/352 grados
Elevación:	2.808 metros.

Todos los servicios se brindaban con normalidad.

La señalización de la calle de rodaje es claramente identificable y diferenciable con la de la vía perimetral, puesto que la línea de eje de la calle de rodaje es de color amarillo reflectivo.

La plataforma de la compañía privada tiene en sus costados de acceso dos compuertas de color amarillo que poseen letreros de color rojo con letras blancas que dicen "STOP" que son fácilmente identificables. Las compuertas están unidas por un cable que impide el acceso a la plataforma. El cable mide 14 metros.

INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO

La aeronave impactó con el motor No.2 un cable que limitaba la plataforma de una compañía privada, provocando el desprendimiento de la misma, enredándose en el hub de la hélice, lo que causó que se detenga bruscamente.

Partes del cable golpearon la cubierta superior del motor, la toma de aire del motor, la compuerta derecha del tren de nariz, y la cubierta derecha de la nariz del avión. Otros pedazos quedaron dispersos en la plataforma de la compañía.

INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

El Instituto de Higiene y Medicina Tropical “Leopoldo Izquieta Pérez” mediante oficio No. 110-2003-DINHZN del 19 de marzo del 2003, informó que los resultados de los análisis toxicológicos realizados a las muestras de sangre y orina del piloto de la aeronave fueron los siguientes:

ALCOHOL:	Alcohol Etílico	NEGATIVO
DROGAS:	Anfetaminas	NEGATIVO
	Barbitúricos	NEGATIVO
	Benzodiazepinas	NEGATIVO
	Cannabinoides	NEGATIVO
	Cocaína	NEGATIVO
	Derv. del opio	NEGATIVO

INCENDIO

No se produjo incendio.

INFORMACIÓN ADICIONAL

TIEMPO DE VUELO Y DE SERVICIO

Según lo manifestado por el señor Gerente de Operaciones de la compañía propietaria de la aeronave, el operador debía trasladar el avión desde Canadá hasta Lima, Perú, para lo cual salió el día viernes de Canadá hasta las Islas Caiman, pernoctando en ese lugar. De acuerdo a lo manifestado por el piloto el día sábado salió de Key West aproximadamente a las 10:40 HL (15:40 UTC) con destino a Panamá aterrizando a las 20:05 UTC, volando por 04 horas 25 minutos, en Panamá estuvo 2 horas 19 minutos realizando trámites correspondientes al vuelo. Salió de Panamá con destino a Quito a las 22:23 UTC con un tiempo de vuelo de 2 horas 50 minutos. Toda esta travesía la realizó solo.

En síntesis voló 7 horas con 15 minutos, pero tuvo al menos 10 horas con 34 minutos de servicio.

ENSAYOS E INVESTIGACIONES

ENTREVISTA AL PILOTO DE LA AERONAVE

El piloto manifestó que luego de aterrizar en el aeropuerto le dijeron que se contacte con superficie y que se dirija a plataforma. Que al estacionarse informó a superficie que creía que no estaba bien estacionado y que buscaría otro lugar. Que la Torre le dijo que siguiera al vehículo FOLLOW ME, hizo dos paradas, salió hacia el taxi way y luego ingresó hacia una plataforma donde pensó que podía estacionarse. Que vio a un señalero que le daba instrucciones y en ese momento topó la hélice del motor No.2 contra un cable, Que no vio el cable únicamente dos puertas que decían stop. Que le vio al señalero caminar hacia atrás, por lo que siguió hacia adelante y se golpeó la aeronave, que afortunadamente no hubo heridos. Que la camioneta a la que siguió estaba por la plataforma donde previamente se había estacionado. Que no entendió la

señal que le hacia el señalero. Que antes de ir al lugar del suceso estuvo en otra plataforma pero debido a que habían muchos aviones pidió que le dijeran donde parquearse y luego la torre de control le dijo que le siguiera al Follow Me. Que voló de Key West a Panamá por cuatro horas con veinte y seis minutos, estuvo dos horas en Panamá por gaseo de combustible, pago de derechos y obtención de información para el vuelo a Quito. Que el vuelo de Panamá a Quito le tomó tres horas. Que descansó bien para iniciar el viaje y salió de Key West a las 10:40 de la mañana. Que su destino final era Lima, Perú y pensaba salir el 16 de marzo en horas de la mañana. Recalcó que el Control de Superficie le dijo que siga al vehículo. Que no se sentía cansado del viaje.

ENTREVISTA CON EL INSPECTOR DE OPERACIONES DE QUIPORT

El Inspector de Operaciones en Plataforma, manifestó a la Junta Investigadora que se encontraba coordinando pits de parqueo cuando la Torre de Control le informó que una aeronave aparentemente estaba mal parqueada en la plataforma del Ejército, por lo que dirigió a ese lugar e informó a la torre que no se encontraba ninguna aeronave, entonces la torre le indica que esta más abajo. Que mientras se dirigía por la vía perimetral hacía la parte del sur del aeropuerto, vio que un avión salía hacia la calle de rodaje en la parte sur. Que pensó que era una aeronave de esa compañía, pero inmediatamente de que la aeronave rodó por la calle rodaje ingresó hacia la plataforma de otra compañía. Le notificó a la torre que se encontraba en ese lugar y le informaron que el piloto informó que ya se había estacionado, respondiendo que negativo porque la aeronave se encontraba en la intersección de la entrada al hangar de un plataforma privada y que parte de la cola del avión se encontraba en la calle de rodaje, que se regrese al taxi way para guiarle al lugar de parqueo. Que observó a la aeronave hizo tres intentos de regresar de retro hacia el taxi way pero no pudo. Que en vista de eso y intentó ingresar hacia la plataforma privada. Que al percatarse del cable existente en el límite de la plataforma bajó de su vehículo y se colocó frente a la aeronave, al costado derecho del piloto para hacerle señales de que se detenga pero como la aeronave no se detenía se ubicó a lado izquierdo del piloto, frente a la aeronave, aproximadamente a dos metros de la nariz del avión de igual manera para hacerle señales para que se detenga. Como no se detenía y seguía avanzando tuvo que caminar hacia atrás hasta cuando se encontró con el cable, que lo saltó y corrió hacia una zona segura puesto que el avión topó con el cable de seguridad. Que comenzó a salir chispas del lugar donde impacto el motor con el cable. Que le hizo las señales de detenerse colocando las muñecas de las manos entrecruzadas. Que la Torre de Control no informó que esa aeronave necesitara un pit de parqueo ni tampoco hizo alguna coordinación al respecto. Que conoció de esta aeronave cuando se encontraba en coordinando pits de parqueo. Que llevaba puesto una chompa de color azul oscuro.

ENTREVISTA AL CONTROLADOR DE SUPERFICIE

El Controlador indicó que después de haber aterrizado la aeronave se puso en contacto con el Control de Superficie. Que la aeronave abandonó la pista por la intersección frente a la torre de control y le dijo que se dirigiera hacia el sur e

ingresó a la plataforma de Aeroservice. Que cuando se estaba estacionando vio un vehículo con luces traseras intermitentes, en ese momento el piloto informó que parecía que estaba mal posicionado, se le preguntó si tiene el señalero a la vista indicando que tiene el carro a la vista. Que le dijo que siga las instrucciones del señalero entonces la aeronave vira y le sigue al carro. Que al parecer de él era un Follow me que le estaba guiando hacia el sur. Que la aeronave siguió hacia el sur e ingresó aproximadamente a la plataforma de radio ayudas y no le vio más. Después de unos minutos llamó a informar que estaba mal ubicado y solicitaba el señalero, entonces se le notificó a Operaciones de Quiport para que vaya a la aeronave. Que el Inspector de Operaciones llamó para decir que el avión no estaba en plataforma de radioayudas. Que le dijo que a lo mejor la aeronave estaba más hacia el sur porque le vieron por ahí pero ya no lo podía ver. Que el inspector de operaciones le dijo que la aeronave estaba bien al sur y que le digan al piloto que salga hacia el taxi way y que le siga a él. Que le dijo por la frecuencia que siga las instrucciones del carro de operaciones y salga hacia la calle de rodaje. Que el piloto llamó indicando que ya estaba estacionado y agradeciendo por la ayuda. Que le preguntaron a Operaciones si ya estaba bien parqueado respondiendo que no porque está entre la perimetral y la calle de rodaje y que la cola del avión esta hacia el taxi way. Que le dijo al piloto que salga hacia el taxi way y se dirija hacia el norte, hacia la torre de control y siga las instrucciones del señalero. Que no coordinaron el lugar de parqueo del avión con Operaciones. Que el procedimiento es coordinar con Operaciones para el lugar de parqueo. Que el inglés que hablaba el piloto era muy fluido. Que entendió que el piloto solicitaba ir a la plataforma de Aeroservice para estacionarse porque entendió la palabra aeroservice, por lo que le autorizó rodar a esa plataforma. Que no era muy entendible el inglés del piloto pero si palabras claves como que necesitaba un señalero, mal ubicado si fueron entendibles. Que se le dijo que regrese al taxi way con precaución y se dirija hacia la torre, esto le repitió dos veces. Que el piloto colacionó la instrucción de "con precaución hacia la torre de control por el taxi way". Que pensó que el vehículo que apareció por Aeroservice era el Follow me porque tenía las luces direccionales prendidas.

ENTREVISTA CON EL PERSONAL DE SEGURIDAD DE CORPAC

Los personeros que se encontraban en el vehículo "BUHO" de seguridad de la Corpac indicaron que cuando salieron de VIP no estaba la aeronave en Aeroservice. Que cuando la aeronave llegó a la plataforma de Aeroservice estaban por Ecuafuel. Que no pasaron frente al avión. Que el conductor del vehículo vio por el retrovisor una luz que estaba atrás, regresaron a ver y se dieron cuenta que era la avioneta. Que se detuvieron por Ecuafuel para darle paso pero se quedo quieto. Que estaban haciendo el recorrido del perímetro por la vía perimetral. Que llamaron al inspector de monitoreo para indicar que hay una avioneta por la vía perimetral. Luego se detuvieron a la altura de SAEREO y vieron que atrás de avioneta venía otra camioneta por la vía perimetral en sentido sur. Vieron que la avioneta salió hacia el taxi way y la camioneta estaba paralela a la avioneta. Que el avión se detuvo como que quería entrar en la parte de la intersección hacia la plataforma de una compañía privada y la camioneta se detuvo un poco más atrás. Que se bajo

una persona de la camioneta con chompa azul. Que la avioneta parecía que entraba que no entraba. Que no vieron el tipo de señales que le hizo esa persona a la aeronave. Que vieron al señor ubicarse frente a la avioneta y luego retroceder y a la aeronave avanzar, que en ese momento comenzó a salir chispas y oyeron que apagaron los motores. Que llamaron al supervisor de Corpac para pedir bomberos. El Inspector de Seguridad de Corpac indicó que conversó con el piloto y le dijo que el suceso era un error de él, que se perdió ahí y siguió avanzando. Que posiblemente la aeronave salió hacia el taxi way por el Servicio Aeropolicial o por Icaro. Que parecía que la aeronave quería retroceder pero no pudo.

SEGUNDA ENTREVISTA AL INSPECTOR DE OPERACIONES DE QUIPORT

Ratificó que cuando la Torre de Control le llamó a para parquear el avión se encontraba con coordinando los pits de parqueo, en el hangar de TAME. Que fue a buscar a la aeronave en la plataforma del Ejército pero no la encontró. Que cuando iba por la vía perimetral no vio ningún avión. Que le vio a la avioneta, aparentemente salir de Icaro hacia el taxi way y luego entrar hacia la plataforma de una compañía privada. Que cuando vio la aeronave notificó a la Torre que una aeronave salía de Icaro y entraba por Ecuavía. Que pensó que era Ecuavía pero luego verificó que Corbantrade. Que la aeronave estaba mal parqueada y le dijo a la Torre que la aeronave regrese al taxi way para poderle guiar. Que la aeronave dio retro tres veces. Que no vio a la camioneta de Corpac. Que no vio a la aeronave en la perimetral y que no estuvo tras el avión ni tampoco paralelo a él. Que llegó al avión cuando estuvo ya frente a la plataforma privada.

ANALISIS

El vuelo se inició desde Key West, despegando aproximadamente a las 10:40HL hacia Panamá, volando por un lapso de 4 horas con 25 minutos, donde el piloto efectuó procedimientos correspondientes a su escala técnica por espacio de 2 horas 19 minutos. Luego realizó el tramo Panamá-Quito, volando por 2 horas 50 minutos. El tiempo de vuelo más el tiempo de trabajo realizado en Panamá, es decir 9 horas con 34 minutos y el hecho volar solo sin contar con un copiloto que le ayude en sus tareas de vuelo, provocó cansancio en el piloto, disminuyendo su capacidad de razonamiento y reacción.

Tomando en consideración de que, conforme lo estipulado en el Reglamento del Aire, la Torre de Control es una dependencia establecida para facilitar los servicios de control de tránsito de aeródromo y que, tránsito de aeródromo es todo el tránsito que tiene lugar en el área de maniobras de un aeródromo y todas las aeronaves que vuelen en las inmediaciones del mismo y, que área de maniobras es la parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, excluyendo las plataformas, el control ejercido por la Torre de Control, termina en el momento en que la aeronave abandona la calle de rodaje e ingresa a la plataforma, por lo tanto, la dependencia de Operaciones del aeropuerto Mariscal Sucre, tan pronto tuvo conocimiento de la hora estimada de arribo de la aeronave, debió realizar las coordinaciones

correspondientes con el Control de Superficie respecto a la asignación del sitio de parqueo.

Cuando el Control de Superficie le indicó que se dirija al sur, sin especificar el lugar exacto, el piloto debió haber insistido en que se le especifique el sitio exacto al que debía dirigirse, más por el contrario asumiendo que podía parquearse en la plataforma de Aeroservice se dirigió hacia ese lugar, y recién cuando se percató de que no había suficiente espacio llamó al Control de Superficie para indicar que no encontraba donde parquearse y que había un vehículo en dicha plataforma.

Al recibir este mensaje, el Control de Superficie actuó correctamente al preguntarle si había un señalero en ese lugar, recibiendo como respuesta por parte del piloto que creía que el señalero estaba dentro del vehículo. Ante esta aseveración, el Control de Superficie, que no tiene visibilidad hasta ese sitio, instruyó al piloto diciendo “follow the marshall instructions”.

El piloto, creyendo que el vehículo que veía era un vehículo “follow me” que le guiaría hasta el sitio de parqueo fue detrás, pero en realidad este vehículo, que está asignado al servicio de seguridad del aeropuerto Mariscal Sucre estaba usando la vía perimetral (paralela al taxi way) cumpliendo un recorrido rutinario de patrullaje por lo que no tiene ningún distintivo que lo caracterice como un vehículo “follow me” ni el personal a bordo estaba en conocimiento del problema en que se encontraba la aeronave. El piloto, equivocadamente decidió seguir al vehículo por su cuenta y riesgo pues no recibió ninguna indicación de que así debía proceder, ingresando en una vía que no está autorizada ni habilitada para el movimiento de aeronaves.

Al percatarse que el vehículo no era un “follow me” y aún asumiendo que estaba en el taxi way, el piloto solicitó ayuda al Control de Superficie, dependencia que al percatarse que tenía problemas actuó correctamente al indicar al piloto que mantenga su posición mientras enviaba a un inspector de rampa para que lo ayude.

De acuerdo con lo aseverado a la Junta Investigadora por el Inspector de Operaciones al recibir la notificación del Control de Superficie, procedió a buscar la aeronave, suponiendo inicialmente que se encontraba en la plataforma del Ejército, al no encontrarla y luego de volver a preguntar al control se dirigió más al sur, y observó un avión que salía hacia la calle de rodaje desde la plataforma de Icaro e ingresaba a la plataforma de una compañía privada. Este particular notificó al control, indicando que el avión estaba en la entrada de la plataforma privada y la cola en la calle de rodaje y solicitó que se le indique que debía regresar a la calle de rodaje para guiarle. Cuando llegó al sitio en que estaba el avión observó que hizo tres intentos de regresar “de retro” hacia el taxi way, pero no pudo, tratando entonces de ingresar a la plataforma privada. Al percatarse del cable existente y temiendo que la aeronave le impacte ese obstáculo, bajó del vehículo y se colocó frente al avión, al lado derecho para hacerle al piloto las señales de que se detenga, como no logró este cometido se pasó al lado izquierdo del piloto y a 2 metros de la nariz del avión haciendo las señales para que se detenga, pero como el

avión seguía avanzando caminó hacia atrás hasta topar el cable, lo que le obligó a saltar y correr hacia un lugar seguro porque el avión no se detenía y el impacto con el cable era inminente.

Cuando el Inspector de Operaciones recibió la notificación sobre el problema con el avión, y encontrarlo en un lugar no autorizado y mal ubicado, pidió que se le indique al piloto que salga a la calle de rodaje y le siga, pero una vez que vio la real situación, en lugar de permanecer en el vehículo como lo hizo, debió realizar la evaluación pertinente y más bien pedir que se comunique al piloto que permanezca en el sitio para utilizar un remolque para movilizar la aeronave.

Al ver al Inspector de Operaciones, el piloto agradeció al Control de Superficie y se despidió, mas minutos después volvió a llamar al control diciendo que lo único que quería es un sitio para parquearse y que no estaba seguro de “donde él quería que se parqueara”, denotando que efectivamente no entendía las señales mediante las cuales el Inspector trataba de decirle que detenga la aeronave, conforme el testimonio dado a la Junta Investigadora en la entrevista efectuada minutos después del percance, en la que además dijo que si vio los letreros con la leyenda STOP en las puertas de entrada de la plataforma privada.

La actitud del piloto frente a las circunstancias en que se encontraba, anuló la intención de detener la aeronave, pues al no poder por tres ocasiones retornar a la calle de rodaje y después tratar de solucionar la situación por sus propios medios, sin evaluar el lugar exacto en que se encontraba ni los espacios disponibles provocó que la hélice derecha impacte con el cable. La actitud correcta al encontrarse en un sitio del que no podía evaluar desde la cabina las características y al no entender las señales del Inspector de Operaciones, debió apagar los motores y solicitar un remolque para la aeronave.

El Inspector de Operaciones estaba vestido con una chompa oscura y como no tenía implementos las señales las hizo solo con las manos. Las condiciones de obscuridad en el lugar del suceso hacían imprescindibles el uso de toletes iluminados.

CAUSA PROBABLE

La Junta Investigadora estima que la causa probable de este accidente fue la confusión por parte del piloto al asumir que uno de los vehículos que estaba realizando un habitual recorrido de seguridad era el vehículo que le guiaría hasta el sitio de estacionamiento, desplazándose por la vía perimetral hasta un lugar no designado para el parqueo de aeronaves, de cual intentó salir sin las precauciones del caso.

FACTORES CONTRIBUYENTES

El haber realizado este vuelo sin contar con un copiloto que le ayude en las actividades de vuelo.

El tiempo de servicio del piloto desde que despegó de Key West a las 15:40 UTC hasta que aterrizó en Quito a las 01:13 UTC, más una hora previa a la iniciación del vuelo para la preparación del mismo, es decir diez horas con treinta y tres minutos, contribuyó a que se produzca cansancio en el piloto

La falta de coordinación de la dependencia de Operaciones del aeropuerto Mariscal Sucre con el Control de Superficie sobre el lugar de parqueo.

El desconocimiento del piloto del área de movimiento del aeropuerto Mariscal Sucre.

La falta de comprensión por parte del piloto de las señales que el Inspector de Operaciones le dio cuando se encontraba frente al hangar de la compañía privada.

La vestimenta inadecuada del Inspector de Operaciones.

La falta de los implementos luminosos para hacer las señales por parte del Inspector de Operaciones.

RECOMENDACIONES

Que cuando se realicen vuelos de distancias largas, la tripulación debe estar conformada por dos pilotos habilitados en dichas aeronaves.

Que conforme lo establece la Organización de Aviación Civil Internacional en su Anexo 6, los pilotos de esa compañía se familiaricen con los procedimientos vigentes en los diferentes aeropuertos en los que operen.

Que cuando un piloto no comprenda las instrucciones de las Dependencias de Control, pida la correspondiente aclaración y no presuponga las instrucciones emanadas de esas Dependencias.

Que la Jefatura del Departamento de Tránsito Aéreo insista ante los controladores en la necesidad de observar estrictamente los procedimientos establecidos en el Manual respecto a la necesidad de coordinar con Operaciones los sitios de parqueo asignados a las aeronaves.

Que la compañía Quiport provea a los inspectores de plataforma del equipo adecuado para realizar actividades de estacionamiento de aeronaves no itinerantes, de manera especial cuando se las realice por la noche.

Que la compañía Quiport incorpore al servicio del aeropuerto un vehículo que cumpla las funciones de guía en plataforma (FOLLOW ME), a fin que, como en este caso, cuando sea menester las aeronaves que tengan problemas con dirigirse al sitio de parqueo asignado, cuenten con la apropiada guía.