

INFORME DE ACCIDENTE

INFORMACION SOBRE LOS HECHOS

RESEÑA DEL VUELO.

El vuelo "TONTA 81" (MC-130 USAF) pide autorización a 121.9 (superficie) para moverse de la plataforma militar al taxiway principal lo cual es autorizado, posteriormente la aeronave PA-18 se comunica con 121.9 pidiendo autorización para realizar su vuelo con destino a Pasaje, en estas circunstancias y cuando el MC-130 ya se había ubicado en el taxiway principal y cerca de la cabecera 21, cambia este a 118.3 indicando que iban a hacer corrida de motores en esa posición para luego continuar con el despegue y es aquí cuando la aeronave PA-18 que se encontraba a 140 metros detrás del MC-130 sufre un capoteo debido a la fuerza de la turbulencia originada por los motores del primero, quedando la avioneta en posición invertida y desplazada 4 metros del borde derecho del taxiway principal en sentido sur- norte en el área verde de separación entre pista y taxiway principal.

El piloto de la avioneta salió de esta con traumatismos varios.

Lugar del suceso: Taxi way del Aeropuerto Simón Bolívar de la ciudad de Guayaquil.

Hora: 08: 17 H.L.



LESIONES A PERSONAS.

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

DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE:

Fuselaje: Importantes daños
Ala derecha: Importantes daños Ala izquierda: Destruída Empenaje: Ninguno
Tren de Aterrizaje: Ninguno Motor: Destruído
Hélice: Importantes daños
Hubo también daños en la cabina.

OTROS DAÑOS.

Ninguno.

INFORMACION SOBRE EL PERSONAL.

El piloto al mando era poseedor de una licencia de Piloto Comercial con certificado médico vigentes a la fecha del accidente, este documento lo habilita como piloto en la categoría de aeroplanos de clase mono-motores terrestres, en aeronaves tipo PA-J3/18/22/23/28/25/36; C-185/188/SNOW-600; habilitado como piloto instructor y fumigador.

El total general de horas de vuelo es 12.595 horas. El total de horas de vuelo en el equipo PA-18: 953:52.

INFORMACION SOBRE LA AERONAVE..

FUSELAJE

MARCA: PIPER
MODELO: PA-18-150
SERIE: 18-7766
HORAS FUSELAJE: 7.944:59

MOTOR

MARCA: LYCOMING
MODELO: O.320-A2B
SERIE: RL-48872-27
HORAS MOTOR: 1.574:81

HELICE

MARCA: SENSENICH
MODELO: M- 74DM
SERIE: K-1740
HORAS HELICE: 634:56

Esta aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad en vigencia.

Su mantenimiento estaba de acuerdo con los manuales de servicio del fabricante y apegado a las leyes y reglamentos de la Autoridad Aeronáutica.

INFORMACION METEOROLOGICA.

No hubieron fenómenos meteorológicos que incidieran en el accidente.

INFORMACION DE AERODROMO.

Aeropuerto "Simón Bolívar" de la ciudad de Guayaquil, en operación normal durante el accidente.

INFORMACION SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO.

La aeronave quedó en posición invertida sobre el área no preparada existente entre el taxiway y la pista en el sector entre el ingreso del taxiway a la cabecera 21 y la quinta intersección, a cuatro metros del borde derecho del taxiway en sentido sur -norte y a 200 metros de la cabecera 21; no hubo dispersión de restos.

INCENDIO.

No hubo.

SUPERVIVENCIA.

El piloto salió de la aeronave por sus propios medios, sufriendo serias contusiones y heridas el personal de rescate y del servicio médico del aeropuerto asistieron al piloto para su traslado al servicio médico del aeropuerto; en el avión se encontró el cinturón de seguridad fijado a la estructura del asiento

ANALISIS.

De la información recogida y evidencias presentadas, se desprende lo siguiente:

El piloto al mando de la aeronave PIPER PA-18, se encontraba habilitado para operar este tipo de equipo, además de tener un total general de 12.598 horas de vuelo como piloto y una experiencia de 953:52 horas en la aeronave accidentada..

El personal de tránsito aéreo de turno en la torre de control el día del suceso, tiene una experiencia de 4 y 19 años tanto los controladores como el supervisor, respectivamente; así como también ellos han aprobado los cursos ATC y de inglés básico y técnico exigidos por la autoridad aeronáutica para poder ejercer sus funciones específicas.

El piloto USAF es militar calificado por la Fuerza Aérea Norteamericana y habilitado para comandar el avión tipo MC-130.

La distancia existente entre la aeronave PA-18 y EL MC-130 era de 140 metros al momento del accidente, la cual es la distancia mínima para carreteo normal entre una aeronave ligera detrás de una pesada, ambas con potencia para rodaje normal a una velocidad de más o menos 5 kilómetros por hora; consecuentemente, si consideramos esta distancia observamos que no hubo un acercamiento que hubiera puesto en peligro a la aeronave ligera para la operación de carreteo normal.

El piloto de la aeronave PA-18 se encontraba en la frecuencia 121.9 en el momento en que ocurrió el accidente, evidenciándose esto al rescatar el equipo de radio del avión y revisarlo en el laboratorio del CEMEFA, en consecuencia el piloto de la aeronave no pudo en ningún momento enterarse de las intenciones del vuelo "TONTTO 81" debido a que todo el tiempo desde que inició el carreteo se mantuvo en esta sin cambiar a 118.3 que era la frecuencia en que el MC-130E y torre de control mantenían las comunicaciones en esta circunstancia.

De la transcripción de la grabación de la cinta magnetofónica de las comunicaciones existentes entre el control de superficie, torre de control, el vuelo "TONTTO 81" (MC-130E USAF #640566) y la avioneta PA-18 se observa lo siguiente:

No hubo aplicación y uso correcto de los procedimientos y fraseología aeronáutica OACI, establecidas para las comunicaciones entre aeronaves y el control de tránsito aéreo. Existe un acostumbramiento por parte del personal ATC al usar la palabra "OKAY" que es una palabra de uso común y corriente (vulgarismo), para indicar que un mensaje ha sido "recibido y entendido" o "recibido y comprendido", en vez de usar la palabra "ROGER" que es la fraseología adecuada y establecida para tal efecto en las comunicaciones ATC; según lo demuestra la frecuencia de su uso en las comunicaciones mantenidas durante todo el desarrollo del evento.

Debido a que el término "ENGINES RUN UP" no es de uso común para los controladores como así lo afirman en sus declaraciones, se evidencia que el controlador que estaba operando en la frecuencia 118.3 (torre) no entendió la solicitud que le hizo el vuelo "TONTTO 81" al decirle "WE LIKE TO DO ENGINES RUN UP PRESENT POSITION BEFORE WE TO DEPART", contestando "OKAY , REPORT READY FOR TAKE OFF".

El piloto del vuelo "TONTTO 81" se da por autorizado al escuchar "OKAY,



REPORT READY FOR TAKE OFF" debido a que comúnmente la palabra "OKAY" se usa para indicar aceptación y concordancia para una determinada situación.

El supervisor de torre no estaba asumiendo sus funciones en forma normal, ya que se encontraba dando instrucción a otro personal ATC en entrenamiento en la torre de control, situación que no permitió que se diera cuenta de lo que estaba sucediendo e intervenir para así evitar la ocurrencia del suceso.

No hubo coordinación entre torre (118.3) y superficie (121.9) en cuanto a informar a ambas aeronaves (el MC-130 E en contacto con 118.3 y el PA-18 con 121.9), en lo referente al tránsito local, especialmente en advertir al piloto del MC-130-E de la ubicación de la aeronave Piper o informar a esta de las intenciones del MC-130E, para que se desvíe de la trayectoria que llevaba.

El operador ATC que se encontraba en 118.3 (torre) al contestar "OKAY, REPORT READY FOR TAKE OFF" no estuvo consciente de los peligros existentes en relación a las corrientes de aire que las hélices del MC-130E podrían ocasionar a la aeronave ubicada detrás de este, al realizar el "ENGINES RUN UP".

CONCLUSIONES

De lo analizado anteriormente, se concluye que:

Hubieron deficiencias en cuanto a la actuación del control de tránsito aéreo en lo siguiente:

No se usó la fraseología y procedimientos OACI establecidos para las comunicaciones entre ATC y el MC-130 bajo su control.

Existe acostumbramiento por parte de los controladores a usar la palabra "OKAY" por la palabra "ROGER" para indicar que se recibió y entendió un mensaje.

Debido a que el término "ENGINES RUN UP" no es de uso común para los controladores según ellos lo manifiestan, el controlador que operaba la frecuencia 118.3 (torre) no entendió la solicitud que le hizo el vuelo "TONTO 81" al decirle "WE LIKE TO DO ENGINES RUN UP PRESENT POSITION BEFORE WE TO DEPART".

No hubo supervisión de las acciones de los controladores durante todo el evento debido a la distracción en otra actividad de la persona encargada para tal efecto.

CAUSA(S) PROBABLE(S):

Autorización otorgada tácitamente por la torre de control al contestar esta " OKAY, REPORT READY FOR TAKE OFF", ya que la palabra "OKAY" implícitamente da una aceptación o concordancia a determinado asunto o situación.

Anticipación a lo que se espera oír y acostumbramiento al uso de procedimientos y palabras no adecuadas.

FACTORES CONTRIBUYENTES

Omisión de la fraseología y procedimientos establecidos, en las comunicaciones sostenidas entre el servicio ATC y el vuelo "TONTTO 81".

Falta de aplicación y conocimiento para hablar el idioma inglés despacio y claramente, especialmente cuando no es idioma nativo tanto como del que habla así como del que escucha.

Distracción por parte del supervisor A TC al no estar pendiente de la actuación de los operadores de control de superficie y torre de control, debido a dedicarse a la actividad de dar instrucción a personal ATC, en la misma área de trabajo.

RECOMENDACIONES

Que se utilice la fraseología y procedimientos establecidos para las comunicaciones entre el servicio ATC y las aeronaves en operación..

Que se confirmen en forma habitual los mensajes y se realice el pedido de repetirlos en caso de duda para así prevenir los errores que puedan existir.

Que se mantenga por parte de los supervisores ATC en forma permanente la vigilancia de la aplicación de la fraseología y procedimientos establecidos para las comunicaciones entre ATC y las aeronaves en operación.