

Accidente: **Nº 1343**

Fecha: 25 de junio de 2004				Hora Local: 11:12 horas	
Lugar del suceso: Aeródromo Eulogio Sánchez - Tobalaba				Región: Metropolitana	
Marca y modelo de la aeronave: Piper 34-200T				Año de fabricación: 1980	
Número de motores / marca y modelo: 2 – Teledyne Continental TSIO-360-B				Daños a la aeronave: Mayores	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Privado de Avión Edad: 52 años	
Mortales	--	--	--		
Graves	--	--	--		
Ninguna	1	--	1		
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: Aviación General	
Total horas de vuelo: 3.000:00 horas				Fase de la Operación: Carrera de aterrizaje	
Total horas de vuelo en el material: 50:00 horas					

Reseña del vuelo

El día 25 de junio de 2004, a las 10:16 H.L., un piloto privado de avión, despegó desde el aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba, junto a un instructor de vuelo en una aeronave Piper PA-34.

El propósito del vuelo fue para habilitar al piloto en esa aeronave, debido a que se encontraba fuera de vuelo en este tipo de material desde el 19 de junio de 2003.

Posterior al despegue, se dirigieron a la zona de vuelo D 11 (zona de Pirque), donde permanecieron durante 45 minutos, regresando al Aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba para practicar aterrizajes y despegues.

El primer aterrizaje, se realizó en la pista 19 y se hizo en forma normal, abandonando la pista por la calle de rodaje Delta (D), dirigiéndose al umbral para efectuar otro despegue.

Posterior al despegue, el Instructor de Vuelo le solicitó al piloto que realizara un aterrizaje corto, para lo cual, la aeronave ingresó a tramo con el viento para la pista 19 del aeródromo de Tobalaba, con el tren abajo y asegurado, verificándose las tres luces verdes, 90 nudos de velocidad y un punto de flaps (10°).

La aeronave ingresó a tramo base con 90 nudos, el piloto aplicó un segundo punto de flaps (25°) para luego en final, poner un tercer punto de flaps (45°) con una velocidad de 80 nudos.

En final corto, el piloto redujo la velocidad a 75 nudos, la que mantuvo hasta el quiebre de planeo. Sobre la pista, redujo la potencia al mínimo, al mismo tiempo que fue quebrando el planeo.

Según el instructor de vuelo, el quiebre de planeo fue más alto que lo normal, resultando en un aterrizaje brusco, retractándose la pierna de nariz al impactar contra la superficie de la pista.

La aeronave se arrastró 200 metros sobre la pista, resultando con daños de consideración, especialmente las hélices de ambos motores, las que golpearon contra la superficie de la pista de aterrizaje.

Conclusiones

 La aeronave se encontraba con los Certificados de Aeronavegabilidad y de Matrícula vigentes.

- ✍ El piloto alumno y el instructor de vuelo se encontraban con sus licencias de vuelo vigentes.
- ✍ El accidente ocurrió en un vuelo de instrucción, mientras el piloto realizaba un aterrizaje corto a la pista 19 del Aeródromo de Tobalaba.
- ✍ La velocidad final de aproximación empleada por el piloto para un aterrizaje corto, fue menor en 3 nudos de lo señalado en el manual de vuelo del avión.
- ✍ El quiebre de planeo realizado por el piloto, se hizo a una altura mayor de lo normal.
- ✍ El análisis de los daños del tren de nariz, son atribuibles a impacto del tren de nariz contra la superficie de la pista.
- ✍ La aeronave fue operada con anterioridad al accidente y no existen antecedentes que indiquen problemas en el sistema del tren de aterrizaje o que éste haya sido sometido a aterrizajes bruscos.

Causa del accidente

El accidente se debió a que durante la aproximación, el piloto quebró el planeo a una altura mayor de la normal, con una velocidad menor y con potencia reducida, lo que hizo que la aeronave aumentara en forma importante su razón de descenso, impactando el tren de nariz violentamente contra la superficie de la pista, lo que provocó el desaseguramiento de ésta, replegándose.

Factores contribuyentes

- ✍ Velocidad de aproximación empleada por el piloto para un aterrizaje corto, menor a la recomendada por el manual del avión.
- ✍ Falta de decisión del instructor de vuelo, para aplicar medidas correctivas en el momento del quiebre de planeo.

Recomendaciones

Se recomienda que se dicte una charla específica en prevención de accidentes a todos los instructores de vuelo y pilotos del Club Aéreo de Santiago, en la cual se analice esta investigación, con el propósito de evitar futuros accidentes.

