

Accidente 1351

Lugar del suceso: Rapel				Hora Local: 16:19 horas Región: Sexta
Marca y modelo de la aeronave: Cessna 172N				Año de fabricación: 1980
Número de motores / marca y modelo: 1 – Lycoming – O-320-H2AD				Daños a la aeronave: Mayores
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Privado de Avión Edad: 26 años
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Leves/Ninguna	1	1	-	
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u> Total horas de vuelo: 140:07 horas Total horas de vuelo en el material: 21:00 horas				Tipo de Operación: Aviación General Fase de la Operación: Durante fase de aproximación

Reseña del vuelo

El día 07 de agosto de 2004, despegó desde el Aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba, un piloto privado de avión, al mando de la aeronave, con el propósito de dirigirse al Aeródromo Costa del Sol de Rapel y posteriormente al Aeródromo de San Fernando, vuelo en que participaban otras dos aeronaves.

Antes de aterrizar, las tres aeronaves efectuaron un sobrevuelo sobre la pista para verificar la dirección del viento, que según el cataviento, era de los 300°. Las tres aeronaves se coordinaron en frecuencia 118.2 Mhz para aterrizar en la pista 31 de Costa del Sol.

La primera aeronave que aterrizó fue el Mooney, su piloto señaló que efectuó un tramo con el viento a 1.000 pies sobre el terreno y su tránsito fue más corto que las otras aeronaves y no vio el parapente.

Como número dos para aterrizar, lo hizo la aeronave Cessna 172, haciendo un tramo con el viento a 1.400 pies de altitud, prolongándolo hasta que la primera aeronave que le antecedía aterrizara, según el piloto tuvo a la vista al parapente el cual se encontraba a su derecha y a una altitud mayor.

De acuerdo a la versión del piloto cuando la aeronave se encontraba en tramo base, descendiendo y virando hacia la izquierda para interceptar el tramo final a la pista 31, el piloto advirtió que su aeronave presentaba

dificultad para seguir virando. Al mirar hacia el lado derecho, observó una cuerda que cruzaba sobre el ala derecha, ante lo cual el piloto solicitó al pasajero que verificara esa situación.

Éste le informó que la cuerda se encontraba enganchada entre el ala y el tren de aterrizaje principal derecho, el piloto intentó desprenderse de la cuerda haciendo giros hacia la derecha, sin lograrlo. Ante esta situación el piloto decidió efectuar un aterrizaje de emergencia sobre un potrero que se encontraba ubicado bajo su posición aproximadamente a 1.3 millas al sur de la pista Costa del Sol (información de distancia obtenida del GPS que llevaba el piloto de la aeronave).

El aterrizaje de emergencia fue de norte a sur y durante esta maniobra, la aeronave impactó con algunos arbustos de espino, resultando ésta con daños de consideración.

La aeronave se desplazó 150 metros sobre el terreno, quedando finalmente detenida junto a un arbusto, orientada a los 270 grados. El piloto y pasajero resultaron ilesos.

La cuerda en la que se enredó la aeronave, correspondía a la de un parapente que era remolcado desde tierra por un vehículo. La altura que llevaba el parapente sobre el terreno al momento en que la aeronave se enredó sobre la cuerda, era de 448 metros de altura. El contacto de la aeronave con la cuerda se produjo, según los registros del GPS del operador del parapente, a 2.800 metros al sur oeste del umbral 31 de la pista Costa del Sol de Rapel.

De acuerdo al relato del operador del parapente, al momento en que se enredó la aeronave con la cuerda, éste se desplazaba de sur a norte a 5 km. por hora y se encontraba a una altura de 448 metros sobre el terreno.

Éste indicó que primero vio aparecer una aeronave bajo su posición a unos 700 metros delante de él, luego apareció una segunda aeronave, también más abajo de su posición y al advertir que se acercaba a la cuerda que unía el parapente con el vehículo, se desconectó de ella, al mismo tiempo lo hizo el operador del vehículo en tierra, a través de un sistema que tiene el remolque.

El operador del parapente y el operador del vehículo se encontraban a la vista y comunicados por un equipo de radio.

El operador del parapente y las personas que se encontraban en tierra, vieron cuando la aeronave se llevó la cuerda que iba enredada en el avión y señalaron que antes que ésta aterrizara sobre el potrero, comenzó a dar giros hacia la derecha, luego se niveló y aterrizó.

El operador del parapente tenía contacto radial con el vehículo que lo remolcaba, pero no tenía contacto con las aeronaves en frecuencia 118.2 Mhz.

Conclusiones

El piloto se encontraba con su licencia vigente.

La aeronave se encontraba con los certificados de aeronavegabilidad y de matrícula vigentes.

El operador del parapente se encontraba con su credencial otorgada por la D.G.A.C. vigente.

La aeronave se enredó con una cuerda que unía a un parapente con un vehículo en tierra que lo remolcaba.

El parapente se encontraba a 2.800 metros al surweste de la pista Costa del Sol de Rapel y fuera de la zona de protección.

La cuerda que unía el parapente con el vehículo en tierra, habría constituido un obstáculo para la aviación, ya que ésta alcanzaba una altura de 448 mts. sobre el terreno.

Los daños de la aeronave ocurrieron durante el aterrizaje y no fueron ocasionados por la cuerda.

El accidente no es atribuible a fallas mecánicas.

La actividad de remolque de parapentes no se encuentra considerada dentro de la normativa aeronáutica.

El propietario del parapente, no posee el “certificado y control de antecedentes”.

Causa del accidente

La causa del accidente se debió a que la aeronave se enredó con un cable, lo cual llevó al piloto a realizar un aterrizaje de emergencia fuera de la pista.

Factores contribuyentes

Contribuyó al accidente lo siguiente:

- Realizar actividades de remolque del parapente en las inmediaciones de la pista Costa del Sol de Rapel.
- Largo y altura de la cuerda que unía el parapente con el vehículo en tierra, el cual alcanzaba los 448 metros sobre el terreno y que interfería la trayectoria de vuelo.
- La dificultad de observar el cable debido a su color y grosor.
- Desconocimiento del piloto en este tipo de actividad y sus procedimientos.

Recomendaciones

PARA LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- Que analice esta situación que afectó a la aeronave en el sentido de dictar un procedimiento que regule las operaciones de remolque de parapentes.

- Que se instruya a los cultores de esta actividad, para que se coordine con la D.G.A.C., con el propósito de emitir un Notam cada vez que se realicen operaciones de remolque de parapentes.

PARA EL DEPTO. INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INFRACCIONES AERONÁUTICAS

Que el Departamento Prevención, a través del sistema de difusión, den a conocer a los pilotos esta nueva actividad, con el propósito de que adopten las medidas pertinentes para evitar situaciones de riesgos que pongan en peligro la seguridad de vuelo.

