

**Incidente 1402**

|   |             |           |       |   |  |
|---|-------------|-----------|-------|---|--|
| Fecha: <b>26 de noviembre de 2005</b>                                 |             |           |       | Hora Local: <b>16:30 horas</b>  |  |
| Lugar del suceso: <b>Aeródromo “Viña Tarapacá”, Isla de Maipo.</b>    |             |           |       | Región: <b>Metropolitana</b>  |  |
| Marca y modelo de la aeronave: <b>Piper PA-28RT-201</b>               |             |           |       | Año de fabricación: <b>1982</b>   |  |
| Número de motores / marca y modelo: <b>1 – Lycoming – IO-360-C1C6</b> |             |           |       | Daños a la aeronave: <b>Sin daños</b>   |  |
| Lesiones  | Tripulación | Pasajeros | Otros | Piloto al mando (tipo licencia): <b>Piloto Privado de Avión</b><br><br>Edad: <b>46 años</b> |  |
| Mortales  | -           | -         | -     |   |  |
| Graves  | -           | -         | -     |   |  |
| Ninguna   | <b>01</b>   | <b>03</b> | -     |   |  |
| <u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>                       |             |           |       | Tipo de Operación: <b>Aviación General</b>  |  |
| Total horas de vuelo: <b>160:00 horas</b>                             |             |           |       | Fase de la Operación: <b>Despegue</b>   |  |
| Total horas de vuelo en el material: <b>07:00 horas</b>               |             |           |       |   |  |

**Reseña del vuelo**

El propósito del vuelo era realizar un raid entre los aeródromos “Eulogio Sánchez”, “San Fernando”, “Viña Tarapacá” y “Viña Mar”, para finalmente regresar al aeródromo de salida.

El piloto después de aterrizar en el aeródromo “San Fernando” continuó con su plan de vuelo, aterrizando en el aeródromo “Viña Tarapacá”.

Al despegar desde la pista 09 de este último aeródromo, la aeronave impactó con el ala derecha contra unos árboles que se encuentran entre 80 a 130 metros del umbral 27 en el eje de la pista, antes del río Maipo.

Posterior a lo señalado el piloto continuó su vuelo, aterrizando en el aeródromo “Viña Mar”, verificando una vez en tierra, que la aeronave tenía 3 abolladuras en el borde de ataque del ala derecha y una picadura en una pala de la hélice.

La aeronave continuó su vuelo arribando posteriormente al aeródromo “Eulogio Sánchez”.

A consecuencia de este incidente, el piloto e instructor resultaron ilesos y la aeronave con daños menores.

## **Conclusión**

- Al momento del incidente el piloto se encontraba con su licencia de vuelo vigente.
- La aeronave se encontraba con los certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.
- El piloto de la aeronave y sus pasajeros resultaron ilesos en el incidente.
- Como consecuencia del incidente la aeronave tuvo daños menores.
- La aeronave requería de 635 metros para abandonar la superficie de la pista y 742 metros para pasar un obstáculo de 50 pies de altura, siendo el largo real de pista de 560 metros y los obstáculos de una altura de aproximadamente 9 metros. Este hecho habría motivado que la aeronave no tuviera la distancia suficiente para montar y pasar sin problemas los árboles ubicados entre 80 a 130 metros después del umbral 27.
- En la inadecuada planificación de despegue realizada por el piloto, influyó que el largo de pista publicado en el AIP-Chile es de 665 metros.
- La altura de los árboles, de acuerdo a la rasante que se aplica, estaba sobrepasada en cuatro metros, por lo que la pista disponible era de 565 metros.
- El AIP-Chile, restringe los despegues en el sentido de que éstos deberán ser hechos por la pista 09.

### **Causa mas probable del accidente**

La causa del incidente se debería a que la aeronave impactó los árboles ubicados después del umbral 27, al no tener la distancia suficiente para ascender y sobrepasarlos.

### **Factores contribuyentes**

- Altura actual de los árboles en relación a la altura que tenían al ser autorizada la pista, lo que reduce actualmente en 95 metros el largo de la pista publicada en el AIP-CHILE.
- Falta de supervisión de las condiciones de la pista, por parte del administrador de ésta, al no mantenerla en las condiciones operacionales en que fue autorizada.

### **RECOMENDACIONES**

#### **PARA EL DEPARTAMENTO “AERÓDROMOS Y SERVICIOS AERONÁUTICOS”**

Estudiar la restricción señalada en el AIP-CHILE para el aeródromo “Viña Tarapacá”, viendo la posibilidad de dejar la decisión de elegir la pista para despegar y/o aterrizar al piloto que opere en ésta.

Disponer una inspección al aeródromo “Viña Tarapacá” para modificar su autorización técnica en lo referido a obstáculos y largo de pista.

Enviar una carta circular a todos los administradores de aeródromos privados del país, a objeto de verificar las condiciones actuales de los aeródromos, en relación con las condiciones que presentaban al momento de ser autorizados.

#### **PARA EL DEPARTAMENTO “PREVENCIÓN DE ACCIDENTES”**

Comentar el presente incidente en reuniones de pilotos, teniendo presente los cuidados que se deben tener al considerar los obstáculos al final de pista en un despegue.