

Accidente 1419

| | | | | |
|---|-------------|-----------|-------|--|
| Fecha: 15 de febrero de 2006 Lugar del suceso: Sector “Los Hoyos”, Comuna de Pinto, (35 kms al este de la ciudad de Chillán), | | | | Hora Local: 16:00 horas Región: Octava |
| Marca y modelo de la aeronave: Cessna – R182 | | | | Año de fabricación: 1979 |
| Número de motores / marca y modelo: 1 / Lycoming– O-540-J3C5D | | | | Daños a la aeronave: Mayores |
| Lesiones | Tripulación | Pasajeros | Otros | Piloto al mando (tipo licencia): Piloto privado de avión. Edad: 50 años |
| Mortales | - | - | - | |
| Graves | 01 | - | - | |
| Leves | - | 02 | - | |
| Ninguna | - | 02 | - | |
| <u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u> Total horas de vuelo: 321:00 horas Total horas de vuelo en el material: 83:00 horas | | | | Tipo de Operación: Aviación General Fase de la Operación: En vuelo. |

Reseña del vuelo

La aeronave despegó con plan de vuelo visual a las 15:00 HL del día 15 de febrero de 2006 desde el aeródromo “Maquehue” de Temuco hacia el aeródromo “Eulogio Sánchez” de Santiago, realizando un vuelo de carácter privado, llevando a bordo cuatro pasajeros, todos ellos familiares del piloto.

Cuando la aeronave se encontraba a la cuadra de la ciudad de Chillán, un hijo del piloto que estaba sentado en el asiento derecho delantero, le indicó que sentía olor a quemado y que se veía humo al interior del tablero de instrumentos.

Al comprobar que lo señalado por su hijo era cierto, el piloto desconectó el master y el interruptor de aviónica, iniciando de inmediato un descenso desde los 8.000 pies de altitud que mantenía en ese momento.

Cuando se encontraba descendiendo y como el humo continuaba en la cabina, el piloto cortó la mezcla y magnetos, deteniéndose el motor de la aeronave y posteriormente seleccionó un lugar para aterrizar de emergencia, bajó el tren de aterrizaje en forma manual, aterrizando posteriormente en la ladera de una pequeña colina.

Durante el aterrizaje, la aeronave golpeó el terreno primero con la rueda principal izquierda, la cual se desprendió del fuselaje, luego impactó con el ala izquierda y la rueda delantera en la superficie, deteniéndose 15 metros después del primer impacto.

No hubo incendio posterior al aterrizaje de la aeronave como consecuencia del impacto.

Como consecuencia del accidente la aeronave resultó con daños de carácter mayor.

Conclusiones

- El piloto tenía su licencia de vuelo de piloto privado al día y sin observaciones.
- El piloto tenía un registro de 321 horas de vuelo al día del accidente y 83 en este tipo de aeronaves.
- Hasta el momento en que ocurrió la emergencia, el piloto manifestó haber operado la aeronave de acuerdo a lo establecido en el manual de vuelo y no utilizó equipos adicionales que pudieran haber recargado el sistema eléctrico.
- La aeronave tenía sus certificados de aeronavegabilidad y de matrícula vigentes.
- Los registros de mantenimiento de la aeronave se encontraban al día.
- Los documentos reglamentarios se encontraban a bordo de la aeronave
- Durante el vuelo de crucero, el piloto detectó humo en la cabina y aplicó el procedimiento de emergencia para incendio eléctrico en vuelo.
- Durante el descenso y al continuar la emanación de humo, el piloto determinó aplicar el procedimiento de incendio de motor en vuelo y descartó la utilización del extintor por motivos de seguridad
- El piloto procedió a seleccionar un lugar para efectuar un aterrizaje forzoso tal como lo señala el manual de vuelo.
- El piloto realizó el aterrizaje forzoso con el motor detenido y sin poder hacer uso del flaps por tener cortada la energía eléctrica.

- Los peritajes establecieron que los componentes eléctricos del resto de la aeronave no tenían daños y que los cables afectados corresponden a líneas de consumo de energía.
- Los peritajes además determinaron que los instrumentos y equipos que se alimentan de energía, no sufrieron daños y que todos los *circuit breaker* y fusibles estaban en posición correcta y operando en forma normal.
- El investigador técnico estableció que probablemente el incendio eléctrico se haya originado por la formación de un arco eléctrico en el sector, provocado por la pérdida de aislación y o envejecimiento de los cables.
- Como consecuencia de los trabajos de mantenimiento realizados anteriormente, se podrían haber manipulado los cables eléctricos originando algún tipo de desgaste o daño en los mismos

Los antecedentes recopilados en el informe técnico, que dicen relación con los trabajos realizados a la aeronave en el CMA, por cambio de mangueras al sistema estático pitot y de vacío, no permitieron establecer si estos influyeron en la causa del incendio.

- Como consecuencia del aterrizaje forzoso la aeronave sufrió daños que se especifican en el informe técnico.

Causa probable del accidente

La causa más probable del accidente se habría debido a que el piloto realizó un aterrizaje forzoso en un terreno no apto para esta maniobra, como consecuencia del incendio que afectó a la aeronave en vuelo.

Factores Contribuyentes

Contribuyó al accidente lo siguiente:

- Probable daño del recubrimiento de los cables a que fueron sometidos durante los diferentes trabajos de mantenimiento en el área.

- Probable pérdida de aislamiento y o envejecimiento del manojo de cables que produjo un arco eléctrico que habría dado inicio al incendio
- El humo visible que inundó la cabina, aceleró las decisiones del piloto para realizar el aterrizaje forzoso en un mínimo de tiempo

Recomendaciones

AL DEPARTAMENTO "SEGURIDAD OPERACIONAL"

- Evaluar la conveniencia de reemplazar los extintores de polvo químico por algún otro componente que permita su utilización en vuelo, sin que los pilotos pierdan la capacidad de visibilidad ni afecte a la capacidad de respiración.
- Dada las características del accidente se recomienda efectuar un examen operacional oral y práctico de vuelo al piloto afectado, enfatizando los procedimientos de emergencia

AL DEPARTAMENTO "PREVENCIÓN DE ACCIDENTES"

- Que, en futuras charlas de prevención a las entidades de mantenimiento de aviación (CMA) se dé a conocer este accidente, resaltando las precauciones que deben tener en cuenta cuando se realizan trabajos de mantenimiento en áreas de difícil acceso