

Accidente 1421

Fecha: 26 de febrero de 2006				Hora Local: 15:10 horas	
Lugar del suceso: Aeródromo “Lequecahue”, Tirúa..				Región: Octava	
Marca y modelo de la aeronave: Piper – PA-28R-180				Año de fabricación: 1967	
Número de motores / marca y modelo: 1 / Lycoming –OI-360-B1E				Daños a la aeronave: Sí.	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto comercial de avión. Edad: 32 años	
Mortales	-	-	-		
Graves	-	-	-		
Ninguna	01	01	-		
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: Aviación General	
Total horas de vuelo: 414:00 horas Total horas de vuelo en el material: 73:24 horas				Fase de la Operación: Aterrizaje.	

Reseña del vuelo

Un piloto comercial de avión, junto a un pasajero, realizaba un vuelo de eficiencia entre la localidad de “Isla Mocha” y el Aeródromo “Lequecahue”, ubicado en la localidad de “Tirúa”.

De acuerdo a lo señalado por el piloto de la aeronave, aproximó cerca de las 15:10 HL desde el Oeste, entró directamente a tramo con el viento izquierdo a la pista 36, verificando que el cataviento indicaba viento calma.

Siguiendo con su relato, el piloto habría realizado una aproximación con dos puntos de flaps y una velocidad indicada de 80 Kts, colocando ruedas en el primer tercio de la pista, dándose cuenta posteriormente a ello, que había una racha de viento sur, por lo cual al ver que la aeronave no frenaba y se le terminaba la pista, decidió dirigirla hacia un costado de la misma.

Al salirse de la pista, la aeronave golpeó su tren de aterrizaje con las sinuosidades del terreno, por lo que éste se quebró.

El piloto y el pasajero de la aeronave resultaron ilesos y la aeronave tuvo daños

Conclusiones

- El piloto de la aeronave estaba habilitado y la aeronave en condiciones aeronavegables para realizar este vuelo.
- Según lo declarado por el piloto la aeronave no presentó ningún problema mecánico.

- Considerando el informe técnico, el accidente no sería atribuible a una falla mecánica del motor de la aeronave, accesorios o sistemas de ésta.
- La meteorología fue un factor contribuyente, respecto al viento de cola existente que afectó a la aeronave mientras efectuaba la carrera de aterrizaje, al haber elegido el piloto aterrizar en la pista 36 para aterrizar y no en la 18.
- Por las evidencias encontradas (huellas), los daños de la aeronave (tren de aterrizaje arrancado de su ubicación), que dichos daños se ocasionaron al final de la carrera de aterrizaje, cuando la velocidad debería ser prácticamente mínima, el piloto habría aproximado a una velocidad superior a la recomendada en el manual de vuelo de la aeronave y a lo declarado por él.
- La aeronave habría tocado ruedas pasado el primer tercio de la superficie de la pista, como consecuencia de la mayor velocidad utilizada para aterrizar.
- Producto de lo anterior, la aeronave no pudo ser detenida dentro de los límites de la pista, debiendo el piloto dirigir el avión fuera de la misma, como resultado de lo anterior el piloto y el pasajero no tuvieron lesiones y la aeronave resultó con daños.
- La causa del accidente sería una falla operacional por parte del piloto

Causa probable del accidente

La causa más probable del accidente habría sido efectuar un aterrizaje a una mayor velocidad de lo recomendado, tocando ruedas pasado el primer tercio de la pista.

Factores Contribuyentes

Contribuyó al accidente lo siguiente:

- Haber aproximado con componente de viento de cola
- Falta de decisión adecuada en el sentido de haber abortado el aterrizaje antes de desviar el avión fuera de la pista.
- No haber efectuado un sobre vuelo de reconocimiento de la pista y sus condiciones de viento

Recomendaciones

PARA EL DEPARTAMENTO “PREVENCIÓN DE ACCIDENTES”

Que, en futuras charlas sobre aviación deportiva que ese Departamento realice a clubes aéreos y particulares, se exponga este accidente y se haga especial énfasis en efectuar vuelos de reconocimiento previos a utilizar una pista nueva, verificando el viento existente y las características de la misma.