

**Accidente 1422**

|  |             |           |       |   |
|--|-------------|-----------|-------|---|
| Fecha: <b>26 de febrero de 2006.</b>   |             |           |       | Hora Local: <b>14:13 horas.</b>   |
| Lugar del suceso: <b>Aeródromo “Eulogio Sánchez”,<br/>Santiago.</b>              |             |           |       | Región: <b>Metropolitana.</b>   |
| Marca y modelo de la aeronave: <b>Piper / PA38-112.</b>                          |             |           |       | Año de fabricación: <b>1981.</b>  |
| Número de motores / marca y modelo: <b>1 / Textron<br/>Lycoming / O-235-N2C.</b> |             |           |       | Daños a la aeronave: <b>Sí.</b>   |
| Lesiones   | Tripulación | Pasajeros | Otros | Piloto al mando (tipo licencia): <b>Piloto<br/>comercial de avión.</b><br><br>Edad: <b>24 años.</b> |
| Mortales   | -           | -         | -     |   |
| Leves  | -           | -         | -     |   |
| Ninguna  | <b>01</b>   | <b>01</b> | -     |   |
| <u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>                                  |             |           |       | Tipo de Operación: <b>Aviación General.</b>   |
| Total horas de vuelo: <b>293:54 horas.</b>                                       |             |           |       | Fase de la Operación: <b>Despegue.</b>  |

**Reseña del vuelo**

El día 26 de febrero de 2006, el piloto comercial de avión, planificó realizar un vuelo local sobre el sector del cerro “San Cristóbal” y ex Aeródromo “Los Cerrillos” de Santiago, junto a un familiar. Este vuelo tendría una duración de aproximadamente 20 minutos.

A las 14:03 HL, el piloto se contactó en la frecuencia 121.6 Mhz, con la torre de control del Aeródromo “Eulogio Sánchez” de Santiago, solicitándole autorización para realizar un vuelo local sobre la ciudad de Santiago. El controlador en frecuencia terrestre le indicó que rodara a la pista 19 y que las condiciones del viento eran de los 240 grados con una intensidad de 5 nudos.

A las 14:12:02 HL y en frecuencia 118.9 Mhz, el ATC de la torre de control autorizó a la aeronave accidentada a despegar, indicándole que el viento en ese momento era de los 230 grados con una intensidad de 6 nudos.

A las 14:12:13 HL, la aeronave se encontraba ingresando a la pista activa 19 del Aeródromo “Eulogio Sánchez”, con autorización para despegar, lo que se le informó a un helicóptero, que en ese momento estaba en base derecha de la pista 19 para aterrizar, en un punto de posada que está a 45 metros a la derecha del borde de la pista 19, entre las calles de rodaje “Bravo” y “Charlie”.

A las 14:12:38 HL la torre de control instruyó al helicóptero, para que posara a discreción.

A las 14:13 HL, la torre de control indicó a la aeronave accidentada que tuviera precaución con el helicóptero que se encontraba posando al Oeste de la pista 19 y le instruyó al piloto del helicóptero para que procediera más hacia la derecha de su trayectoria.

Luego de lo anterior, el helicóptero giró hacia la derecha y se orientó al Oeste para aterrizar con esta dirección, sobre el punto de posada.

A las 14:13:50 HL el piloto del helicóptero comunicó a la torre de control del Aeródromo “Eulogio Sánchez”, que la aeronave se había salido de la pista.

El piloto afectado declaró que antes de iniciar el vuelo y durante la carrera de despegue, el avión no presentó observaciones, pero inmediatamente después de haber efectuado el despegue, éste se fue hacia la derecha en dos oportunidades, lo que duró aproximadamente unos cinco segundos y que había tenido dificultades para controlar direccionalmente la aeronave, por lo que decidió aterrizar al costado derecho de la pista, entre la calle de rodaje “Alfa” y la pista activa, debido a que consideró que la aeronave tenía problemas en el sistema de control direccional.

La aeronave, posterior al despegue, voló fuera y a la derecha de la pista, una distancia de aproximadamente 500 metros y luego hizo contacto contra el terreno para aterrizar, desplazándose 50 metros sobre la superficie, hasta detenerse totalmente.

Durante la fase de aterrizaje, la aeronave al pasar sobre un desnivel (fuera de la franja de pista), rompió la pierna de nariz del tren de aterrizaje. La aeronave finalmente se detuvo sufriendo la ruptura del amortiguador del tren delantero. Salpicando líquido hidráulico al motor, lo que generó humo y un principio de incendio.

El principio de incendio fue sofocado con extintores de propiedad de personas que se encontraban en los hangares próximos al lugar del accidente, los que acudieron en ayuda del piloto afectado.

Finalmente el piloto procedió a cortar la mezcla, magnetos, master y abandonó la aeronave junto al pasajero.

### **Conclusiones**

- El avión se encontraba con sus certificados de matrícula y aeronavegabilidad al día, lo que permitía su operación.
- El piloto se encontraba con su licencia vigente, habilitado en el material, lo que le permitía operar la aeronave.
- La autorización que dio el controlador de tránsito aéreo al avión para despegar, en momentos que el helicóptero aproximaba para aterrizar a un costado de la pista 19, se basó en el hecho que había un grado razonable de separación entre ambas aeronaves y que adelante del avión no había tráfico que entorpeciera el normal desarrollo de la operación de despegue.
- De acuerdo a los antecedentes, el helicóptero en algún momento de su aproximación sobrepasó al avión por el costado derecho.

- Según la cinta de transcripción magnetofónica, el control de tránsito aéreo del aeródromo entregó información de la posición de ambos tráficos (al piloto del helicóptero y del avión) a través de la frecuencia torre 118.7 MHZ común para ambos, información que no fue advertida por el piloto del avión.
- El piloto del avión al tener la autorización del Controlador de Tránsito Aéreo y la pista libre, decidió despegar, sin percatarse de la información que se le entregó sobre el helicóptero que aproximaba por la derecha para aterrizar.
- Al producirse el alabeo de la aeronave posterior al despegue, el piloto apreció inadecuadamente que tenía una falla en el sistema de control de la aeronave.
- No fue posible determinar con exactitud, cual fue el origen de la turbulencia que afectó la aeronave posterior al despegue.
- El piloto no intentó aterrizar en la pista en uso, o bien haber continuado el vuelo, a pesar que tenía aproximadamente 600 metros de pista remanente.
- El accidente no es atribuible a falla del sistema de control direccional del avión.

### **Causa más probable del accidente**

La causa más probable del accidente fue que posterior al despegue, el piloto decidió efectuar un aterrizaje de emergencia a un costado de la pista 19 del Aeródromo "Eulogio Sánchez" de Santiago, al apreciar inadecuadamente que la aeronave estaba experimentando una falla en los controles de vuelo.

### **Factores Contribuyentes**

Posible combinación de factores como el viento que había al momento de ocurrir el accidente, y la acción del helicóptero que pudieron haber contribuido en el desplazamiento del aire turbulento hacia la pista.

Que, el piloto del avión no asoció los movimientos que presentó el avión durante el despegue confundiéndo los con una falla del avión.

Decisión inadecuada del piloto de aterrizar de emergencia a un costado de la pista, en momentos en que la aeronave ya se encontraba volando en forma estable.

## **Recomendaciones**

Al Departamento "Aeródromos y Servicios Aeronáuticos".

Que, evalúe la factibilidad de establecer en los procedimientos locales del Aeródromo "Eulogio Sánchez", uno para la operación de helicópteros entre las calles de rodaje "Bravo" y "Delta".

Para el Departamento "Prevención de Accidentes"

Que, se dé a conocer este accidente en las charlas que se imparten a los pilotos de aviación general, respecto a la atención que deben mantener previo al inicio del despegue y/o aterrizaje, de las instrucciones que da el Servicio de Tránsito Aéreo.