

Incidente 1427

Fecha: 07 de mayo de 2006				Hora Local: 13:08 horas
Lugar del suceso: Aeródromo “Eulogio Sánchez”, Santiago				Región: Metropolitana
Marca y modelo de la aeronave: Piper – J3C-65.				Año de fabricación: 1946
Número de motores / marca y modelo: 1 /Continental – C85-12.				Daños a la aeronave: Sí.
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto privado de avión Edad: 54 años
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Ninguna	01	01	-	
<u>Experiencia de Vuelo del Operador al mando</u>				Tipo de Operación: Aviación General
Total horas de vuelo: 704:36 horas				Fase de la Operación: Aterrizaje

Reseña del vuelo

El día del incidente, el piloto privado de avión, despegó desde el Aeródromo “Eulogio Sánchez” para realizar un vuelo de eficiencia en el sector de “La Dehesa”.

El citado vuelo tuvo una duración cercana a los 30 minutos y se realizó sin novedades. Al término de éste, el piloto regresó al aeródromo de salida para aterrizar.

Siendo las 13:08 HL, la aeronave aterrizó en la pista 19 del citado Aeródromo y según declaración verbal del piloto, una vez que la aeronave se detuvo por completo, procedió a poner motor para taxear y abandonar la pista activa por calle de rodaje “Bravo”.

Luego de virar y salir de pista activa, al taxear por calle de rodaje “Bravo”, manteniendo la aeronave con potencia, el piloto aplicó frenos, lo que provocó que la aeronave se fuera de punta, pivoteando sobre el tren principal e impactando el suelo con la nariz.

A consecuencia de lo anterior, la hélice golpeó el suelo con potencia, el motor se detuvo, quedando la aeronave apoyada con su nariz tocando el suelo, posición que mantuvo por espacio de varios minutos, hasta ser asistida por personal de apoyo del aeródromo, quienes lograron volver a colocarla en posición normal.

El piloto y el pasajero resultaron ilesos y la aeronave con daños

Conclusiones

- La aeronave, de acuerdo a los registros y certificados, se encontraba apta para efectuar el vuelo.
- El piloto se encontraba apto para realizar el vuelo, ello respecto a su licencia y habilitaciones.

- Según el relato del piloto y las evidencias encontradas, este incidente no sería atribuible a una falla mecánica ni a una condición meteorológica adversa.
- El piloto, luego de terminar la maniobra de aterrizaje y posterior a abandonar pista activa por calle de rodaje “Bravo”, aplicó freno con mayor fuerza de lo necesario.
- La maniobra fue realizada con potencia, mayor velocidad de la recomendada para la maniobra de rodaje y probablemente con el bastón de mando ubicado en otro punto del recorrido, distinto al “todo atrás” lo que permitió que la aeronave se fuera de punta, pivoteando en el tren principal, impactando el terreno con la nariz.
- La causa del incidente se debió a una falla operacional del piloto.

Causa más probable del accidente

La causa más probable del incidente habría sido que el piloto aplicó frenos violentamente durante la maniobra de carreteo, mientras tenía puesta la potencia y se desplazaba a una velocidad mayor a la recomendada para el rodaje, provocando con ello que la aeronave se fuera de nariz, impactando contra la superficie.

Factores Contribuyentes

- Probable posición del bastón de mando fuera de la posición “todo atrás”, al momento de aplicar frenos.
- Mantener una potencia de motor mayor de la necesaria durante el taxeo.
- Exceso de velocidad en maniobra de taxeo.

Recomendaciones

PARA EL DEPARTAMENTO “SEGURIDAD OPERACIONAL”

Someter al piloto a un examen práctico en maniobras de aterrizaje y rodaje en material convencional.

PARA EL DEPARTAMENTO “PREVENCIÓN DE ACCIDENTES”

Comentar el presente incidente en charlas dirigidas a la aviación general, poniendo énfasis en el especial cuidado que deben mantener los pilotos que operen aeronaves con tren convencional, respecto a maniobras en tierra.