

Accidente 1437

Fecha: 23 de octubre de 2006.				Hora Local: 14:03 horas.	
Lugar del suceso: Aeródromo “Melinka”.				Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.	
Marca y modelo de la aeronave: Beechcraft / BE-58				Año de fabricación: 1970	
Número de motores / marca y modelo: 2 – Continental / IO-520-CB22.				Daños a la aeronave: Sí.	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto comercial de avión. Edad: 49 años	
Mortales	-	-	-		
Graves	-	-	-		
Ninguna	01	05	-		
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: Aviación comercial.	
Total horas de vuelo: 6.215:00 horas				Fase de la Operación: Aterrizaje.	
Total horas de vuelo en el material: 1.755:00 horas					

Reseña del vuelo

El día del accidente el piloto comercial de avión efectuaba un segundo vuelo de traslado de pasajeros desde el Aeródromo “La Paloma”, hasta la localidad de Melinka.

El primer vuelo lo efectuó en otra aeronave, sin registrar observaciones. En el segundo vuelo utilizó la aeronave Beechcraft, modelo BE-58, para trasladar a cinco funcionarios de una empresa salmonera.

El vuelo tendría una duración aproximada de 1 hora y se realizaría en forma directa entre ambas localidades.

Al arribar a Melinka, pasadas las 14:00 HL, el piloto decidió efectuar una aproximación directa a pista 18, la cual no presentó observaciones.

Una vez en pista, según declaración del piloto, no fue capaz de detener la aeronave dentro de los límites de la misma, razón por la cual decidió efectuar un giro a la izquierda muy próximo al fin del umbral 36, rozando la aeronave.

Debido a lo anterior, la pierna del tren principal derecho colapsó por las fuerzas laterales a las que fue sometida, cayendo la aeronave sobre su fuselaje, arrastrándose por varios metros en esa posición.

Producto de lo anterior, el piloto y los 5 pasajeros no sufrieron lesiones y la aeronave resultó con daños.

Conclusiones

- Tanto los sistemas de la aeronave como sus partes y piezas funcionaban sin observaciones antes del accidente, razón por la cual se descarta este factor como causa o factor contribuyente al accidente.

- Existe evidencias claras que el piloto aterrizó con “viento de cola”.
- El piloto, efectuó un ingreso directo a pista 18 de Melinka.
- La aeronave tocó ruedas más allá del primer tercio de la pista, en atención al relato del testigo presencial y a los cálculos de distancia de aterrizaje.
- Una vez aterrizado, el piloto no pudo detener la aeronave dentro de los límites de la pista, saliéndose al final de la misma y entrando en una ronza inducida.
- Producto de lo anterior, el tren de aterrizaje colapsó y la aeronave tuvo daños.
- El piloto y los cinco pasajeros no sufrieron heridas.
- La causa del accidente fue una falla operacional del piloto.

Causa más probable del accidente

La causa más probable del accidente fue que el piloto aterrizó con una componente de “viento de cola” y tocando ruedas más allá del primer tercio, lo que obligó al piloto a efectuar una maniobra que dañó la aeronave al final del umbral 36.

Factores Contribuyentes

- No haber efectuado un sobrevuelo sobre la pista de Melinka, para hacer un reconocimiento de la misma y verificado la dirección del viento.
- Al momento de verificar que la aeronave no tocaría ruedas en el primer tercio, el piloto no abortó el aterrizaje.
- No existe cataviento operativo en el umbral 18, si en umbral 36.

Recomendaciones

Al Departamento “Prevención de Accidentes”.

Que en futuras charlas a operadores de la X y XI región se les refuerce el procedimiento de sobrevuelo a la pista antes de aterrizar.