

Incidente 1449

Fecha: 02 de febrero de 2007.				Hora Local: 19:30 horas.	
Lugar del suceso: Aeródromo “María Dolores”, Los Ángeles.				Región: Octava.	
Marca y modelo de la aeronave: Piper / PA-38-112.				Año de fabricación: 1979.	
Número de motores / marca y modelo: 1 / Lycoming / O-235-L2A.				Daños a la aeronave: Sí	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Alumno piloto. Edad: 47 años	
Mortales	-	-	-		
Graves	-	-	-		
Ninguna	01	-	-		
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: Aviación general.	
Total horas de vuelo: 18:05 horas.				Fase de la Operación: Aterrizaje.	
Total horas de vuelo en el material: 18:05 horas.					

Reseña del vuelo

El instructor de vuelo, quien luego de completar las etapas previas de instrucción, había autorizado al alumno piloto a efectuar su primer vuelo “solo” el día del incidente.

Después de efectuar un vuelo dual, en la mañana del 02 de febrero el instructor consideró que el alumno estaba apto para realizar su primer vuelo “solo”, lo que ocurrió sin observaciones.

Según el Instructor, en atención a lo bien que lo había realizado el Alumno Piloto, lo autorizó a efectuar un nuevo vuelo “solo”.

Pasadas las 19:30 H.L., el alumno despegó sin novedades para efectuar un aterrizaje completo a la pista 18 del Aeródromo “María Dolores”, de la ciudad de Los Ángeles.

En final a la pista 18 no se presentó observaciones y luego de volar paralelo a la pista, la aeronave se fue de punta, golpeando fuertemente la superficie con la nariz, luego efectúa una serie de botes y se salió de la misma para detenerse momentos después al costado Este de la pista.

En el incidente, el Alumno Piloto no sufrió lesiones y la aeronave resultó con daños

Conclusiones

- El Alumno Piloto se encontraba apto para realizar este tipo de vuelo, según la opinión del Instructor. Del mismo modo, la aeronave estaba operativa.

- La progresión en la fase práctica del Alumno Piloto se desarrolló sin observaciones hasta el momento del incidente, incluida la práctica de “rehusada”.
- Las condiciones meteorológicas y la aeronavegabilidad del avión no fueron causa o factor contribuyente al incidente.
- El quiebre de planeo efectuado por el Alumno Piloto, en su segundo aterrizaje del turno de vuelo “solo” fue realizado a una mayor altura que lo requerido, y al efectuar la acción correctiva de la actitud de la aeronave, originó que ésta impactara fuertemente contra la pista.
- Producto del golpe, el Alumno Piloto perdió el control de la aeronave en tierra y la aeronave resultó con daños y el alumno no sufrió heridas.
- El Alumno Piloto no efectuó una frustrada de aterrizaje, es decir, no efectuó una pasada de largo al encontrar que no estaba cómodo para aterrizar.

Causa más probable del incidente

La causa más probable del incidente fue que el alumno piloto cometió un error operacional, al efectuar un quiebre de planeo más alto de lo requerido, lo que originó que la aeronave golpeará con fuerza el terreno

Factores Contribuyentes

- No haber abortado el aterrizaje al ver que la aeronave estaba todavía muy alta para hacer el quiebre.
- La poca experiencia de vuelo del alumno piloto (18 horas de vuelo).
- Aplicación de acción correctiva inadecuada, durante el quiebre de planeo

Recomendaciones

DEPARTAMENTO “SEGURIDAD OPERACIONAL”

Que en el programa de instrucción complementaria a Clubes Aéreos y Escuelas de Vuelo se analice este incidente en particular, con énfasis en reforzar el concepto de aproximación estabilizada y procedimientos de rehusada, considerando las particularidades de la instrucción a los alumnos pilotos.

Adicional a lo anterior, ese departamento debería implementar y mantener un registro de los instructores, respecto a los alumnos que han presentado a examen, con el objeto de poder configurar la actividad de instrucción que ha desarrollado frente a la ocurrencia de accidentes e incidentes en los que puedan estar involucrado.