

Incidente 1454

Fecha: 31 de marzo de 2007				Hora Local: 11:15 horas.
Lugar del suceso: Aeródromo “María Dolores”, Los Ángeles.				Región: Del Bío-Bío.
Marca y modelo de la aeronave: Stinson 108-1.				Año de fabricación: 1947.
Número de motores / marca y modelo: 1 – Lycoming / 0-435-C.				Daños a la aeronave: Sí.
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Privado de Avión. Edad: 63 años.
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Ninguna	01	02	-	
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: Aviación General.
Total horas de vuelo: 982:10 horas.				Fase de la Operación: Aterrizaje.

Reseña del vuelo

El día 31 de marzo del 2007 el piloto al mando de la aeronave, planificó un vuelo desde el Aeródromo “Eulogia Sánchez” de la ciudad de Santiago, hacia el Aeródromo de “Chillán”. Previo a su despegue, según su relato, realizó el “Check List” de pre-vuelo, incluyendo la verificación del sistema de frenos, el cual no presentó problemas.

Durante el vuelo, modificó su plan, dirigiéndose al Aeródromo “María Dolores” de la ciudad de Los Ángeles, con el propósito de reabastecer combustible.

Las condiciones meteorológicas de la ruta, hasta el punto de destino, se encontraban aptas para operar en condiciones visuales.

El piloto aproximó a la pista 18 del aeródromo, aterrizando en el primer tercio de ésta en tres puntos. Durante la carrera de aterrizaje, el piloto perdió el control de la aeronave y giró hacia la derecha, debido a lo cual se inclinó hacia la izquierda topando la punta de ala de este mismo lado con la superficie de la pista. El piloto intentó controlar la aeronave aplicando potencia, sin embargo el avión continuó girando hacia la derecha saliéndose finalmente de la pista.

La aeronave al ingresar a una zona de tierra, se detuvo abruptamente, impactando la hélice contra el terreno, quedando a 7 metros al costado derecho de la pista 18, apoyada sobre el motor y el tren principal, formando un ángulo de 45° entre el eje longitudinal de la aeronave y el terreno.

El piloto y único ocupante de la aeronave resultó ileso y la aeronave con daños.

Conclusiones

- La aeronave esta certificada, equipada y mantenida de conformidad con la reglamentación y procedimientos vigentes aprobados.
- No habían vestigios de fallas de mal funcionamiento del sistema de frenos antes del incidente.
- Los daños de las palas de la hélice indican que el impacto fue con potencia contra la pista.
- El piloto tenía su licencia vigente y estaba calificado para el vuelo de conformidad con la reglamentación vigente.
- Durante la carrera de despegue, el piloto perdió el control direccional de la aeronave, saliéndose de ésta.
- Que, posterior al incidente, se comprobó que el freno del lado izquierdo se encontraba operativo.
- El cilindro del freno del lado izquierdo se encontraba con una filtración interna de líquido hidráulico.
- El frenado fue asimétrico, lo que hizo que la aeronave girara hacia la derecha durante el aterrizaje y que el piloto perdiera el control direccional de la aeronave.
- Habría influido en el incidente, el hecho que la aeronave no había sido operada desde hacia tres meses.

Causas

- Pérdida de control direccional de la aeronave durante la carrera de aterrizaje por parte del piloto, lo que generó la salida de la aeronave de la pista.
- Falla del sistema de frenos del lado izquierdo por pérdida de líquido hidráulico.
- Largo periodo durante el cual la aeronave no fue operada, lo que pudo haber contribuido a que se produjera una filtración interna del líquido hidráulico.
- Falta de eficiencia de vuelo por parte del piloto, quien antes del incidente estuvo un periodo de 3 meses y 26 días sin operar la aeronave, lo que pudo haber contribuido en la pérdida de control direccional de la aeronave durante el aterrizaje.

Recomendaciones

El Departamento "Prevención de Accidentes"

En las charlas que son impartidas anualmente por personal PREVAC a todos los clubes aéreos del país, se recomienda comentar este caso, haciendo especial hincapié, que los pilotos que operan aeronaves de este tipo convencional mantengan una debida eficiencia de vuelo, de igual forma se recomienda comentar este incidente con personal de mantenimiento a objeto se ponga especial atención en las verificaciones, cuando se trata de aeronaves de mucha antigüedad y que no hayan sido operadas durante mucho tiempo.