

Accidente 1463

Fecha: 30 de Septiembre de 2007 Lugar del suceso: Ad."Carriel Sur", Concepción				Hora Local: 13:11 HL Región: VIII																				
Marca y modelo de la aeronave: Piper, Cherokee PA-28-160				Año de fabricación: 1960																				
Número de motores / marca y modelo: 01/Lycoming/O-320-B2B				Daños a la aeronave: Si																				
<table border="1"><thead><tr><th>Lesiones</th><th>Tripulación</th><th>Pasajeros</th><th>Otros</th></tr></thead><tbody><tr><td>Mortales</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Graves</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Leves</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Ninguna</td><td>01</td><td></td><td></td></tr></tbody></table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales				Graves				Leves				Ninguna	01			Piloto al mando (tipo licencia): Alumno Piloto de Avión Edad: 17 años
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																					
Mortales																								
Graves																								
Leves																								
Ninguna	01																							
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando Horas de vuelo en el material: 16:59 Total horas de vuelo: 16:59				Tipo de Operación: Instrucción Fase de la Operación: Fase de aterrizaje																				

Reseña del vuelo

- A las 13:01 horas (hora local) el piloto alumno despegó desde la pista 20 del Aeródromo Carriel Sur de Concepción, realizando un circuito de tránsito derecho a la misma pista y ejecutando el primer toque y despegue de su "vuelo solo".
- A las 13:11 hora local, mientras el alumno intentaba ejecutar el segundo toque y despegue en la pista 20 del aeródromo, realizó un toque de ruedas en tierra de forma anormal, lo que originó que la aeronave rebotara bruscamente en dos oportunidades sobre la pista, para luego detenerse.
- Con posterioridad a lo anterior, la aeronave fue retirada de la pista de aterrizaje y trasladada al hangar del Club Aéreo Universidad de Concepción, con participación del Servicio SSEI.

CONCLUSIONES

- Tanto el alumno piloto como su instructor de vuelo mantenían las licencias y habilitaciones vigentes, como asimismo, la aeronave se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad para su operación en el contexto del incidente investigado.
- El alumno contaba con las competencias suficientes para ejecutar el “vuelo solo”, de acuerdo con su evolución durante la etapa práctica de instrucción de vuelo.
- El hecho que el DAP 01 04 “Procedimiento que establece el programa teórico y práctico para la obtención de la licencia de piloto privado de avión”, no establezca en forma categórica los requerimientos del “vuelo solo”, permitió que, para el caso en estudio, no se considerara la ejecución de aterrizajes completos, sino toques y despegues, lo cual pudo haber aumentado la carga de trabajo del alumno durante la fase de aproximación y aterrizaje.
- No se habrían presentado fallas de los componentes y sistemas de la aeronave en la causa del suceso.
- El “vuelo solo” en que ocurrió el suceso investigado fue realizado en condiciones meteorológicas de vuelo visual.
- El reporte de viento del controlador de tránsito aéreo durante el segundo circuito de tránsito podría haber incidido en una desestabilización de la aproximación, debido a que el alumno habría conferido mayor importancia a este factor, descuidando otros parámetros de la aeronave.
- El alumno piloto no habría aplicado acciones correctivas tendientes a estabilizar la aproximación durante el tramo final, como tampoco, procedimientos de rehusada o aterrizaje frustrado.
- La toma de contacto de la aeronave con la pista 20 del Aeródromo Carriel Sur, durante la segunda aproximación del “vuelo solo”, habría sido con la rueda de nariz de la aeronave, y posteriormente con el tren principal, dando con ello inicio a la condición de porpoising y ocasionando los daños al avión.
- El alumno piloto habría sufrido un error de percepción durante la ejecución del segundo circuito de tránsito, al recibir el componente de viento cruzado reportado por el controlador, apreciando este factor como de alta trascendencia

para su aproximación, y orientando sus acciones a enfrentarlo, en desmedro de la velocidad del avión durante el tramo final de la aproximación, desestabilizando la aproximación.

- El alumno piloto habría sufrido un error de representación, al iniciar los rebotes sobre la pista y no haber interpretado adecuadamente la información derivada de éstos, sin reaccionar ni aplicar acciones correctivas para ese problema.

CAUSAS

- Ejecutar la toma de contacto de la aeronave con la pista, en primer lugar con el tren de nariz, ingresando en porpoising, sin controlar la aeronave durante esta situación.
- No ejecutar acciones correctivas tendientes a estabilizar la aproximación ni rehusar el aterrizaje.
- Falta de experiencia del alumno piloto debido a su limitada cantidad de horas de vuelo.
- Probable centralización de la atención del alumno piloto hacia la información de viento proporcionada por el controlador de tránsito aéreo.
- Probable pérdida de conciencia situacional del alumno piloto, al orientar sus acciones hacia el control de la condición de viento reportada por el controlador, por sobre las acciones de control tendientes a mantener una aproximación estabilizada.
- Posible error de percepción del alumno piloto respecto a la importancia y trascendencia del componente de viento cruzado reportado por el controlador de tránsito aéreo durante el segundo circuito de tránsito.
- Posible error de representación del alumno piloto respecto a la interpretación de los rebotes en la pista.
- No encontrarse definidos en forma categórica los procedimientos a ser ejecutados durante el “primer vuelo solo”, en la etapa N° 9 del programa de instrucción práctica del DAP 01-04, permitiendo que para el “vuelo solo” investigado, se practicaran toques y despegues en vez de aterrizajes completos, pudiendo ello haber incidido en un aumento de la carga de trabajo del alumno.

RECOMENDACIONES

Al Departamento “Seguridad Operacional”

- Clarificar el DAP 01-04, en el sentido de definir en forma independiente los procedimientos a ser ejecutados durante un vuelo dual y durante un vuelo solo, particularmente en la etapa N° 9 del programa de instrucción práctico para la obtención de licencia de piloto privado de avión.
- Considerar la difusión del suceso investigado en el programa de instrucción complementaria para los clubes aéreos.

Al Departamento “Prevención de Accidentes”

- Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a la instrucción de vuelo de los clubes aéreos y escuelas de vuelo.