

Accidente 1472

Fecha: 15 de Enero de 2008 Lugar del suceso: Fundo Atalaya, Santo Domingo				Hora Local: 14:50 HL Región: V																				
Marca y modelo de la aeronave: Cessna 172 F				Año de fabricación: 1965																				
Número de motores / marca y modelo: 01/Continental/O-300-C				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>03</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales				Graves				Leves				Ninguna	01	03		Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Privado de Avión Edad: 40 años
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																					
Mortales																								
Graves																								
Leves																								
Ninguna	01	03																						
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando Horas de vuelo en el material: 40:00 Total horas de vuelo: 129:00				Tipo de Operación: Aviación General Fase de la Operación: Crucero																				

Reseña del vuelo

- La aeronave había despegado desde el Aeródromo “Santo Domingo” a las 14:10 HL para realizar un vuelo local, con tres pasajeros a bordo.
- Cuando la aeronave había volado unos 40 minutos, el motor de esta tuvo fluctuaciones de revoluciones que disminuyeron desde 2.300 a 1.000.
- Según lo señalado por el piloto, frente a lo anterior ejecutó el procedimiento de falla parcial de potencia, colocando, aire caliente al carburador, comprobó mezcla, selectora de combustible y “*Primer*” trincado, aterrizando en el señalado potrero, resultando la aeronave con daños en la punta de ala derecha y en los montantes de las alas al haber impactado en su carrera de aterrizaje un cerco.

CONCLUSIONES

- El piloto de la aeronave tenía su licencia de vuelo vigente, lo que le permitía operar la aeronave.
- La aeronave tenía sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula sin observaciones, por lo que se encontraba sin restricciones para este tipo de vuelo.
- La disminución de las RPM durante el vuelo, señalada por el piloto, no sería atribuible a falla del motor ni de los sistemas de la aeronave.
- El hecho que el combustible de la aeronave estuviera sin observaciones permite señalar que esto no habría afectado la caída de RPM del motor.
- No hubo lesionados producto del incidente.
- La aeronave tuvo daños menores como consecuencia del incidente.
- Es probable que la disminución de RPM señalada por el piloto, y el consiguiente aterrizaje de emergencia, se haya debido a que, durante el vuelo, la llave del acelerador hubiese sido movida inadvertidamente por alguno de los ocupantes o, que ésta no hubiera estado con la fricción adecuada para impedir el desplazamiento, deslizándose hacia atrás por la vibración.

CAUSA MÁS PROBABLE DEL INCIDENTE

- Movimiento inadvertido del acelerador, desde la posición para mantener potencia de crucero, por acción de alguna de las personas a bordo de la aeronave (asientos delanteros) o por la vibración del motor al estar éste con poca fricción lo que causó que el piloto decidiera aterrizar de emergencia, al pensar que tenía falla de potencia.

Factor contribuyente

- No verificar la posición de la palanca del acelerador al momento de percibir la baja de RPM, ni aplicar medidas correctivas tendientes a restituir la potencia del motor.

RECOMENDACIONES

- Comentar el presente incidente, en charlas o seminarios para clubes aéreos que se realicen durante el año, haciendo énfasis en la verificación del acelerador en caso de pérdida de RPM.