

## Accidente 1480

<b>Fecha:</b> 28 de febrero de 2008 <b>Lugar del suceso:</b> Fundo "Ranquil", Lago Ranco				<b>Hora Local:</b> 11:00 HL <b>Región:</b> Región de los Ríos
<b>Marca y modelo de la aeronave:</b> Piper, PA-34-200T				<b>Año de fabricación:</b> 1980
<b>Número de motores / marca y modelo:</b> 02 / Continental / TSIO-360-EB 3B; LTSIO-360-KB-C-EB				<b>Daños a la aeronave:</b> Sí
<b>Lesiones</b>	<b>Tripulación</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>Otros</b>	<b>Piloto al mando (tipo licencia):</b> Piloto Privado de Avión  <b>Edad:</b> 54 años
<b>Mortales</b>	1	3		
<b>Graves</b>		2		
<b>Leves</b>				
<b>Ninguna</b>				
<b>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</b> <b>Horas de vuelo en el material:</b> 504:56 <b>Total horas de vuelo:</b> 978:57				<b>Tipo de Operación:</b> Aviación General <b>Fase de la Operación:</b> Ascenso inicial

### Reseña del vuelo

- El día 23 de febrero de 2008, el piloto privado de avión, presentó plan de vuelo en la oficina de operaciones del Aeródromo "Eulogio Sánchez Errázuriz", con el propósito de dirigirse al Aeródromo "Villarrica". El plan de vuelo consignaba un pasajero, autonomía de vuelo para seis horas y un tiempo estimado en ruta de 02 horas y 30 minutos. La aeronave despegó a las 16:48 hora local.
- A las 18:51 hora local, el piloto de la aeronave canceló el plan de vuelo, por medio de una comunicación radial, con el servicio de tránsito aéreo del Aeródromo "Maquehue", de la ciudad de Temuco, aterrizando en el Aeródromo "Villarrica". En este lugar se reabasteció de combustible, cargando 226.37 litros, quedando ambos estanques (uno en cada ala) llenos.
- Posteriormente, despegó con destino al Aeródromo "Las Bandurrias", sector Riñinahue, de la localidad de Lago Ranco. Este tramo le tomó aproximadamente 30 minutos de vuelo.

- El día 24 de febrero de 2008, realizó un vuelo entre los Aeródromos “Las Bandurrias” - “Villarrica” - “Las Bandurrias”, el tiempo empleado en esta operación fue de aproximadamente 01:00 hora. A partir de esta fecha la aeronave permaneció en el Aeródromo “Las Bandurrias”.
- El día 27 de febrero de 2008, el piloto junto a cinco pasajeros concurren al Aeródromo “Las Bandurrias”, con el propósito de abordar la aeronave para dirigirse a la ciudad de Santiago. Durante el chequeo de la aeronave, según lo relatado por un testigo de los hechos, uno de los pasajeros notó que la válvula de drenaje del estanque derecho (despiche), presentaba goteo, y había humedad en el terreno inmediatamente inferior, manifestando esta situación al piloto, quien acusó recibo de la información sin efectuar comentarios. El mismo testigo señaló que durante las pruebas de motor, el piloto se percató que el indicador de cantidad de combustible del estanque derecho marcaba estanque vacío, motivo por el cual decidió no despegar.
- Ante esta situación y luego de desembarcar a los pasajeros, el piloto junto al testigo presencial de algunos hechos relacionados con el accidente investigado, habrían verificado que las válvulas de drenaje de ambos estanques de combustible habrían sido manipulados por terceras personas.
- Posteriormente, el piloto en compañía de un familiar de uno de los pasajeros, procedió a poner en funcionamiento ambos motores, para intentar trasvasijar combustible del estanque izquierdo al derecho, utilizando el procedimiento “Crossfeed”. Durante esta operación, los motores estuvieron funcionando por un tiempo aproximado de 15 minutos. Como esta acción no le daba los resultados que pretendía, contactó telefónicamente al mecánico encargado del mantenimiento de la aeronave, a quien consultó respecto al procedimiento empleado. El mecánico le indicó que éste no era el correcto y que debía sacar manualmente combustible del estanque izquierdo y cargar el estanque derecho.
- El piloto, junto al testigo, procedieron a sacar aproximadamente 50 litros de combustible desde el estanque izquierdo, los que cargaron en el estanque derecho con un envase plástico transparente de 5 litros. Una vez cumplido este proceso, el piloto verificó en el panel de instrumentos de la aeronave, que el indicador del estanque derecho marcaba “*un aumento hasta la primera marca*” (de acuerdo a lo relatado por el mismo testigo anterior) y el estanque izquierdo indicaba una disminución en una proporción similar. Considerando lo avanzado de la hora, el piloto decidió postergar el vuelo para el día siguiente.

- El día 28 de febrero de 2008, el piloto junto al ya referido testigo, concurrieron al aeródromo alrededor de las 08:15 hora local. En el lugar no detectaron observaciones en la aeronave y chequearon la condición de la pista. Acto seguido embarcaron, despegando hacia el Aeródromo “Los Maitenes de Villa Vieja”, en la localidad de Río Bueno.
- El tiempo de vuelo habría sido de aproximadamente 30 minutos y no los 15 minutos planificados, debido a que, durante el trayecto, el piloto habría tenido dificultades para ubicar el aeródromo de destino, vuelo durante el cual habría efectuado crossfeed con el estanque izquierdo.
- Posteriormente y luego de cargar el estanque derecho con 120 litros de combustible 100/130, la aeronave despegó con destino al Aeródromo “Las Bandurrias”, donde lo esperaban los pasajeros para dirigirse a Santiago.
- En el Aeródromo “Las Bandurrias” y alrededor de las 10:45 HL., el piloto procedió a embarcar a sus 5 pasajeros, tomando la decisión de dirigirse al Aeródromo “Pucón”, para cargar nuevamente combustible y posteriormente dirigirse a la ciudad de Santiago.
- Aproximadamente a las 11:00 HL., la aeronave inició la carrera de despegue desde la pista 30, utilizando para este efecto la totalidad de ella (largo total 650 m). La aeronave comenzó a ascender e inmediatamente inició un viraje hacia la izquierda, completando un giro de casi 180 grados a baja altura, para luego precipitarse contra el terreno. A consecuencia de este hecho, la aeronave resultó con daños de consideración.
- El piloto y un pasajero fallecieron en el lugar del accidente. Posteriormente otros 2 pasajeros que fueron rescatados, murieron en un centro asistencial, sobreviviendo los otros 2, que resultaron con heridas de gravedad.

## **CONCLUSIONES**

- El piloto al mando de la aeronave mantenía licencia de vuelo y habilitaciones vigentes para la operación de la aeronave.
- El avión se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad y mantenía vigente el respectivo certificado.

- El mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a las disposiciones reglamentarias vigentes.
- Los sistemas, motores, accesorios y hélices, según los peritajes realizados, no habrían presentado fallas que pudiesen haber ocasionado el accidente.
- A raíz de la posible falta de combustible del estanque derecho, el piloto habría centrado su atención en solucionar este problema, sin efectuar la comprobación del remanente en el estanque izquierdo.
- La detención del motor izquierdo se originó por la disminución de la cantidad de combustible remanente del estanque izquierdo bajo el mínimo utilizable, debido a la extracción y al consumo en las diferentes operaciones que tuvo la aeronave, previas al accidente.
- Además de lo anterior, el piloto no aplicó un procedimiento de emergencia que eventualmente le habría permitido recuperar el control de la aeronave, ante la detención del motor izquierdo.
- El piloto al mando se encontraba con 0,36 gm (gramos por mil) de alcohol.

### **CAUSA MÁS PROBABLE**

- Pérdida de control de la aeronave inmediatamente después del despegue, producto de la detención del motor izquierdo por agotamiento del combustible utilizable en el estanque izquierdo.

### **FACTORES CONTRIBUYENTES**

- Insuficiente cantidad de combustible en el estanque izquierdo, al momento de iniciar el vuelo, ocasionando que éste fuera consumido en la fase de puesta en marcha, prueba de motor, carrera de despegue y en el ascenso inicial, produciendo la detención del motor izquierdo.
- No aplicar un procedimiento de emergencia que eventualmente hubiera permitido al piloto recuperar el control de la aeronave, ante la detención del motor izquierdo.
- Inadecuada administración del combustible a bordo de la aeronave, por parte del piloto al mando.

## **RECOMENDACIONES**

- Dar a conocer este accidente a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC, haciendo énfasis en la importancia de la administración correcta del combustible y el cumplimiento de los procedimientos normales y de emergencia.