

Accidente 1336

Fecha: 28 de febrero de 2004				Hora Local: 14:00 horas	
Lugar del suceso: 6,5 Mn. al Surweste de la localidad de Lolol				Región: Sexta	
Marca y modelo de la aeronave: KOL B, MK2				Año de fabricación: 1990	
Número de motores / marca y modelo: 1 / Rotax N° 3814790				Daños a la aeronave: Mayores	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Operador Ultraliviano Motorizado Edad: 62 años	
Mortales	-	-	-		
Graves	-	-	-		
Leves/Ninguna	1	-	-		
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: Aviación Deportiva	
Total horas de vuelo: 2.000:00 horas				Fase de la Operación: Crucero	
Total horas de vuelo en el material: -.-					

Reseña del Vuelo

El día Sábado 28 de febrero de 2004, el Operador de Ultraliviano, planificó efectuar un vuelo de navegación (Santiago – Pichilemu – Curicó – Santiago), en la aeronave ultraliviano a motor de su propiedad.

En el tramo Pichilemu – Curicó, cuando la aeronave se encontraba sobrevolando un cordón de cerros a 3 MN al Sur de la localidad de Lolol, VI Región, a una altitud de 3.000 pies, sorpresivamente quedó sin control de alerones, entrando en un spin.

El Operador del Ultraliviano activó un sistema de paracaídas balístico (emergencia) con que contaba su aeronave, con lo cual logró detener el spin y en gran medida reducir la velocidad de caída. No obstante lo anterior, el ultraliviano impactó con un árbol, donde se detuvo y quedó con daños de consideración.

El Operador del Ultraliviano resultó ileso y la aeronave con daños mayores.

Conclusiones

- El Operador de Ultraliviano, tenía su credencial vigente al momento del accidente.
- El Operador del Ultraliviano cuenta con un registro de mantenimiento de su aeronave, solamente relacionado al motor, no así a la estructura.
- El Operador, mientras se encontraba en vuelo, quedó sin control de los alerones de su aeronave.
- El Operador del Ultraliviano, activó el sistema de seguridad BRS (paracaídas balístico), funcionando en forma correcta.
- El sistema de sujeción a la estructura del perno del balancín N° 79, era en base a soldadura.
- El perno en cuestión debe soportar esfuerzos constantes, ya que en él, pivotea una biela que acciona dos tubos para dar movimiento a los alerones.
- El perno en el cual debe pivotar el balancín o biela N° 79 que acciona los alerones, se encontraba cortado, por lo cual dicho perno no cumplía con su función.

Causa del Accidente

La causa del accidente fue la pérdida de control de alerones de la aeronave ultraliviano en vuelo, producida por la ruptura del perno en el cual pivotea el balancín o biela N°79.

Factores Contribuyentes

Contribuyó al accidente lo siguiente:

- El diseño de la aeronave que contempla la sujeción del perno en el que pivotea el balancín o biela N° 79 en base a soldadura, esto sumado al trabajo que realiza dicho perno y los esfuerzos a que estuvo sometido en el tiempo habría producido la fatiga del material.
- Es probable que la soldadura utilizada en la sujeción del perno en cuestión, haya comprometido su estructura, la cual con el tiempo se fatigó y cortó.

Recomendaciones

- Que se efectúe Charlas a los Operadores de Ultralivianos a motor, con el propósito de comentar este caso para que se adopten las precauciones que correspondan, tendientes a evitar su repetición y a la vez comentar los beneficios del uso de un sistema de seguridad a base del paracaídas balístico.
- Informar al fabricante y propietarios que cuenten con aeronaves de similares características, sobre las causas de este accidente.

