



INFORME PRELIMINAR DE 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2091-25

ANTECEDENTES:

La metodología de la Investigación considera las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) establecidos en el Anexo 13, "Investigación de Accidentes de Aviación", al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y lo establecido en el "Reglamento sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación" (DAR-13), aprobado por Decreto Supremo N° 302 de fecha 20 de octubre del 2020. Esta es información preliminar y podría estar sujeta a cambios.

LA TÉCNICA UTILIZADA Y LOS PROCEDIMIENTOS INVESTIGATIVOS, ESTÁN ORIENTADOS A LA DETERMINACIÓN DE LAS CAUSAS QUE ORIGINARON EL SUCESO, Y NO OBEDECEN A OTROS FINES QUE NO SEAN LA PREVENCIÓN. EL USO DE LOS RESULTADOS AQUÍ ALCANZADOS, DE SER UTILIZADOS PARA OTROS FINES QUE NO SEAN LA PREVENCIÓN, PODRÍA TERGIVERSAR LOS RESULTADOS ESPERADOS.

Fecha suceso : 25 ENE.2025.

Hora suceso : 14:40 HL / 17:40 UTC

Lugar : Aeródromo Municipal de Vitacura (SCLC), Comuna de Vitacura, Región Metropolitana.

Aeronave 01 : Ultraliviano Motorizado (ULM), Alisport SRL, modelo Silent 2 Electro Light.

Propietario : Privado

Licencia Piloto : Piloto de Planeador.

Ocupantes : 01 (uno).

Aeronave 02 : Avión Piper, modelo PA18-150 (avión remolque).

Propietario : Club Aéreo.

Licencia Piloto : Piloto Privado de Avión.

Ocupantes : 01 (uno).

Reseña del suceso:

El día 25 de enero de 2025, el piloto al mando de una aeronave ULM, con la intención de realizar un vuelo local, despegó desde el Aeródromo Municipal de Vitacura (SCLC), Comuna de Vitacura, Región Metropolitana, para posteriormente regresar al aeródromo de despegue. Para tal efecto, el piloto solicitó ser remolcado para realizar el despegue, comunicándose vía radial con el piloto al mando del avión PA-18, perteneciente a un Club de Planeadores, el cual se encontraba realizando la actividad de remolque ese día.

Al momento de iniciar ambas aeronaves la fase de despegue desde la pista 26 de SCLC, el piloto de la aeronave ULM se elevó en forma rápida sobrepasando la línea de vuelo del avión que lo remolcaba, provocando que este último levantara la cola y se inclinara en forma abrupta hacia delante, tocando con la hélice la superficie de la pista. Ante esto, el piloto de la aeronave ULM procedió a desengancharse del cable del remolque notificando por radio al piloto del avión de esta acción, para continuar el vuelo planeando a baja altura. Posteriormente, a 215 metros aproximadamente de la continuación del término de la pista 26, el piloto del ULM perdió el control de la aeronave precipitándose contra el terreno al interior del aeródromo. En cuanto al piloto del avión remolque PA-18, éste controló la aeronave en la pista, para posteriormente abandonar por el costado derecho, hacia un sector despejado.

A consecuencia de lo anterior, el piloto del ULM falleció en el lugar del suceso y la aeronave resultó con daños producto de la alta energía del impacto contra el terreno. Respecto al piloto del avión remolque PA-18 resultó ileso y la aeronave con daños en ambas palas de la hélice, producto del contacto con la superficie de la pista.

Información del sitio del suceso

De acuerdo con la Publicación de Información Aeronáutica (AIP CHILE) Volumen I, las características del aeródromo donde ocurrió el suceso, eran las siguientes:

Nombre	Aeródromo Municipal de Vitacura
Designador OACI	SCLC
Ubicación	Comuna de Vitacura, Región Metropolitana
Coordenadas	Latitud: 33°22'51" S / Longitud: 70°34'56" W
Elevación	686 m (2.250 ft)

Pistas	08/ 26
Dimensiones	550 x 10 m
Tipo de superficie	Asfalto
Horas de operación	VRNO MON-FRI 1100-FCCV SAT/SUN/HOL 1130-FCCV IVNO MON-FRI 1200-FCCV SAT/SUN/HOL 1230-FCCV
Uso	Público



Imagen N°1: Lugar del suceso y posición final de las aeronaves.

Inspección de las aeronaves en el lugar del suceso

El equipo investigador concurrió al lugar del suceso observando lo siguiente:

La aeronave ULM, se encontraba a 215 metros al Suroeste del término de la pista 26, dentro del aeródromo, con dirección 176°, sobre un terreno de superficie de tierra compacta, sin vegetación ni obstáculos.



Imagen N°2: Posición final aeronave ULM

La cabina de la aeronave se encontraba sin su carlinga, comprimida y con daños. La parte trasera de la aeronave (cono de cola) se encontraba fracturada y doblada hacia la derecha. El tren de aterrizaje se encontraba desplegado (abajo), la hélice ubicada, en el cono de nariz, se encontraba con sus palas sin daños.



Imágenes N°3 y 4: Aeronave ULM en el sitio del suceso

El avión PA-18-150 (remolcador), perteneciente a un Club de Planeadores, se encontraba a 30 metros aproximadamente al costado derecho y fuera de la pista 26, con dirección Suroeste.



Imagen N°5: Posición final aeronave PA-18 (remolcador).

La aeronave se encontraba con ambas puntas de las palas de la hélice dobladas hacia atrás.

No se observaron otros daños en el interior como en el exterior de la aeronave.



Imágenes N°6 y 7: Aeronave PA18.

El sistema de anclaje posterior se encontraba sin observaciones.



Imagen N°8: Sistema de anclaje posterior.

Inspección de la pista 26 de SCLC

Al inspeccionar la superficie de la pista 26, se observaron marcas en el asfalto, atribuibles al contacto de las palas de la hélice del avión remolque PA18, con la superficie de la pista.



Imagen N°9: Sector de marcas de hélice en la pista 26.

Estas se encontraban el segundo tercio de pista, a 253 metros aproximados del umbral 26.



Imagen N°10: Marcas de hélice en la superficie de la pista 26.

En ese sector se observaron 04 marcas dejadas por las palas de la hélice del avión remolcador, perpendiculares al eje central de la pista, producto del levantamiento de la cola del avión remolcador al momento que la aeronave (ULM) se elevaba en forma rápida estando aun enganchada, sobrepasando la línea de vuelo del avión remolcador.

Elementos de Seguridad

El piloto del ULM mantenía el cinturón de seguridad puesto en el sitio del suceso.

El cinturón de seguridad de la aeronave remolque, funcionaron en forma correcta, lo que permitió que el piloto abandonara la aeronave por sus propios medios, sin lesiones.

Información Meteorológica

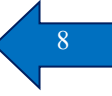
El día 25 de enero de 2025 a las 14:40 hora local, en el Aeródromo Municipal de Vitacura (SCLC), de la comuna de Vitacura, Región Metropolitana, la configuración sinóptica de superficie fue de margen anticiclónico débil.

De acuerdo con lo observado en las imágenes de satélite, a la hora de interés, el cielo se presentó sin nubosidad sobre la zona.

A partir de la información de reanálisis NCAR/UCAR de las 15:00 hora local del 25 de enero de 2025, se aprecia que la dirección del viento es de componente suroeste cuya intensidad varía de los 4 nudos a los 6 nudos (7.4 km/h y 11.1 km/h), en los niveles de 950 hPa (600 metros aprox.) y 925 hPa (776 metros aprox.). Destacar que los datos de reanálisis son de referencia.

En el METAR del Aeródromo Eulogio Sánchez, se aprecia que a las 14:00 H.L. y a las 15:00 H.L. la temperatura del aire varió de los 32 °C hasta los 33 °C, en superficie.

Por otra parte, por la topografía del lugar se pueden provocar vientos de ascenso y descenso locales, lo que ayudaría en la intensificación de vientos sobre la zona de interés.



Estado de la investigación:

La investigación se encuentra en análisis de los antecedentes, para determinar la causa del suceso y con ello generar recomendaciones de seguridad operacional.