

Accidente 1389

Fecha: 23 de junio de 2005 Lugar del suceso: Piedra Bonita, 22 kms. al Sur de Iquique				Hora Local: 16:40 horas Región: Primera
Marca y modelo de la aeronave: Quad city - Challenger II STD				
Número de motores / marca y modelo: 1- Rotax - 503				Daños a la aeronave: Mayores
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Operador al mando (tipo licencia): Credencial ULM Edad: 44 años
Mortales	01	-	-	
Graves	-	-	-	
Leves/Ninguna	-	-	-	
Experiencia de Vuelo del operador al mando				Tipo de Operación: Aviación Deportiva
Total horas de vuelo: 100:00 horas				Fase de la Operación: En vuelo

Reseña del vuelo

El jueves 23 de junio de 2005, un operador de ultraliviano con credencial de operador de vehículos ultralivianos, junto al mecánico en combustión interna, llegaron a un emplazamiento llamado Piedra Bonita a 22 Km. al sur de la ciudad de Iquique, a fin de realizar las últimas pruebas al ultraliviano de su propiedad y efectuar un vuelo de prueba.

Luego de realizar algunos simulacros de despegue (despegues abortados), efectuar algunas regulaciones de los comandos y probar la potencia de su aeronave. el operador del ultraliviano se contactó vía teléfono celular con la torre de control del aeropuerto "Diego Aracena", solicitando la correspondiente autorización de su vuelo.

Aproximadamente a las 16:40 HL. despegó desde el umbral 20 de la pista que el mismo construyera en el sector de Piedra Bonita. Dos personas que viven en ese lugar y se encontraba apoyando al operador, se quedaron observando este vuelo desde un costado de la pista.

Según estos testigos presenciales, la aeronave despegó hacia el sur elevándose a unos 70 metros del cabezal. A unos 300 mts de distancia del emplazamiento y con 60 mts de altura, inició un viraje suave hacia su izquierda y luego viró hacia el norte manteniendo aproximadamente 100 a 120 mt. de altura, con el motor funcionando en forma estable, parejo y sin ruidos extraños.

Cuando se encontraba a una distancia aproximada de 800 mts del cabezal 20, inició un viraje suave por su izquierda como para ingresar a base, en ese momento la actitud horizontal que llevaba la aeronave y sin que se sintiese ningún cambio en la aceleración del motor, la aeronave bajó su nariz al punto de invertirse en el aire, precipitándose a tierra.

A raíz de este accidente el operador falleció en el lugar y la aeronave resulto con daños mayores.

CONCLUSIONES

- El operador del ultraliviano tenía la credencial otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil para practicar este deporte.
- La aeronave, se encontraba de acuerdo a la normativa vigente (DAR 31, Capítulo 5), registrada en la Dirección General de Aeronáutica Civil sin observaciones.
- En virtud de lo señalado por los testigos, se descarta que una posible falla mecánica del motor hubiera afectado a este accidente como factor contribuyente
- El informe técnico de peritaje a los tubos de los montantes, se descartó falla de estos por fatiga de material, asociando la rotura de estos tubos a un sobreesfuerzo por impacto.
- El operador sufrió un infarto al miocardio que lo hizo perder el control de su aeronave en vuelo.
- A consecuencia de este accidente el operador falleció y la aeronave resultó con daños mayores.

CAUSA DEL ACCIDENTE

La causa más probable del accidente se debió a que el operador de la aeronave, pudo estar afectado a un infarto al miocardio que lo hizo perder el control de la aeronave en vuelo, descendiendo hasta estrellarse con el terreno.

RECOMENDACIONES

AL DEPARTAMENTO “ PREVENCIÓN DE ACCIDENTES”

Que en futuras charlas se comente el presente accidente, haciendo énfasis en la importancia del examen de aptitud psicofísica de los operadores de ultralivianos en el vuelo, como una manera de detectar oportunamente problemas de salud que pueden llevar a la pérdida de control de las aeronaves en vuelo.