

### Accidente 1408

Fecha: <b>08 de enero de 2006.</b> Lugar del suceso: <b>Las Vizcachas, Santiago.</b>				Hora Local: <b>16:31 horas.</b> Región: <b>Metropolitana.</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>Eris L-Silla advance</b> <b>Reserva tipo Rogallo / L.</b>				Año de fabricación: <b>2005.</b>	
				Daños a la aeronave: <b>Sí.</b>	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Operador al mando (tipo licencia): <b>Sin credencial.</b>  Edad: <b>40 años.</b>	
Mortales	<b>01</b>	-	-		
Graves	-	-	-		
Ninguna	-	-	-		
Experiencia de vuelo del operador de parapente: <b>2 años.</b>				Tipo de Operación: <b>Aviación deportiva</b> Fase de la Operación: <b>En vuelo.</b>	

### Reseña del vuelo

El día 08 de enero de 2006, un operador de parapente despegó desde Las Vizcachas para competir en el Campeonato Open Santiago 2006. El despegue fue a las 14:14 HL.

La prueba consistía en realizar un vuelo entre Las Vizcachas y el sector del cerro Lo Planella para regresar a Las Vizcachas.

Cuando el operador volaba sobre el cerro Lo Planella, según el testigo de los hechos, el cual volaba 60 metros detrás de él, como a 1.736 metros sobre el nivel del mar y a unos 100 metros de altura sobre el cerro, la vela del parapente que volaba el parapentista, habría cabeceado fuertemente a la derecha, entrando en pérdida y spin hacia un lado y otro, aparentemente debido a que el operador trataba de recuperarlo.

Cuando estaba a unos 50 metros de altura, el operador habría activado el paracaídas de emergencia el que no alcanzó a abrirse para detener la caída.

El operador impactó con el cerro Lo Planella a una velocidad de 56 kilómetros por hora, falleciendo por causa del impacto.

### Conclusiones

- La aeronave no tenía marca distintiva otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- El operador no tenía credencial otorgada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- Las pruebas en vuelo realizadas por el fabricante con un parapente de iguales características, demostraron que la carga que soporta la hebilla de la banda C, que sostiene la banda D, no es significativa en alguna condición de vuelo y que aún sin la hebilla es posible volarlo y controlarlo.
- El operador tenía dos años practicando esta actividad.

- Según lo obtenido del GPS, el parapente descendió verticalmente en condiciones de stall y spin desde una altura de 100 metros hasta impactar con el terreno, con una velocidad de 56 kilómetros por hora.
- El operador mantenía una velocidad de 60 kilómetros por hora en vuelo con full acelerador, condición de vuelo recomendada como límite para estas aeronaves.
- El operador de la aeronave falleció a consecuencia del accidente.

### **Causa más probable del accidente**

La causa más probable del accidente, se habría debido a la entrada de la aeronave en una pérdida violenta de sustentación, al plegarse las puntas de la vela, producto de las condiciones extremas de operación.

### **Factores Contribuyentes**

Habrían contribuido al accidente los siguientes factores:

- Mantener una velocidad máxima recomendada para volar la aeronave.
- Probable condición de aire turbulento que afectó el sector donde volaba el parapente.
- Decisión tardía del operador para abrir el paracaídas de reserva.

### **Recomendaciones**

#### Para el Departamento “Prevención de Accidentes”

Emitir las recomendaciones que sean necesarias con apoyo de los sistemas disponibles en la Dirección General de Aeronáutica Civil a los cultores de este deporte aéreo, haciendo énfasis en la importancia que tiene la apertura inmediata del paracaídas de reserva frente a una emergencia, especialmente en situaciones que se vuela a baja altura.

#### Para el Departamento “Seguridad Operacional”

Considerar en la actualización de la normativa, que los operadores y vehículos ultralivianos, nacionales y extranjeros, que operen en el territorio nacional, sean debidamente evaluados y certificados por la Dirección General de Aeronáutica Civil.