

## Accidente 1489

<b>Fecha:</b> 10 de julio de 2008 <b>Lugar del suceso:</b> Aeródromo "Marcel Marchant", Puerto Montt				<b>Hora Local:</b> 10:25HL <b>Región:</b> Región de los lagos																				
<b>Marca y modelo de la aeronave:</b> Beechcraft, 99A				<b>Año de fabricación:</b> 1977																				
<b>Número de motores / marca y modelo:</b> 02 / Pratt & Whitney / PT6A-27				<b>Daños a la aeronave:</b> Destruida																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lesiones</th> <th>Tripulación</th> <th>Pasajeros</th> <th>Otros</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Mortales</b></td> <td>1</td> <td>8</td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Graves</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Leves</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Ninguna</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	<b>Mortales</b>	1	8		<b>Graves</b>				<b>Leves</b>				<b>Ninguna</b>				<b>Piloto al mando (tipo licencia):</b> Piloto Comercial de Avión  <b>Edad:</b> 64 años
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																					
<b>Mortales</b>	1	8																						
<b>Graves</b>																								
<b>Leves</b>																								
<b>Ninguna</b>																								
<b>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</b> <b>Horas de vuelo en el material:</b> 563:30 <b>Total horas de vuelo:</b> 17145:00				<b>Tipo de Operación:</b> Aviación General <b>Fase de la Operación:</b> Circuito de tránsito																				

### Reseña del vuelo

- La aeronave despegó aproximadamente a las 10:23 HL desde la pista 01 del Aeródromo "Marcel Marchant", ascendiendo hasta aproximadamente 200 a 300 pies (AGL) de altura, realizando un primer viraje a la izquierda y luego un segundo viraje hacia el mismo lado, para ingresar a tramo con el viento izquierdo, con la finalidad de dirigirse a aterrizar en la misma pista que había despegado, en razón del problema que se le había presentado en vuelo.
- Según relatos de testigos, al iniciar este último viraje, la aeronave giró bruscamente hacia la derecha con una actitud de nariz abajo y cayó hasta impactar con el terreno.
- La aeronave impactó sobre un terreno despejado aproximadamente a una milla al Noroeste del aeródromo, posteriormente se incendió quedando totalmente destruida.
- La dirección del impacto de la aeronave fue de Norte a Sur, quedando sus restos esparcidos en un área de 35 metros de largo por 15 metros de ancho aproximadamente.
- No hubo sobrevivientes en el accidente.

## **CONCLUSIONES**

- El piloto contaba con su licencia y habilitaciones vigentes para operar la aeronave el día del accidente.
- Debido a que no se encontró evidencia de anomalías en el funcionamiento de los sistemas de la aeronave y la documentación reglamentaria se encontraba vigente, el avión se habría encontrado aeronavegable.
- El piloto voló la aeronave con 0,27 gramos por mil de alcohol en la sangre, lo cual eventualmente pudo haber generado una disminución de las capacidades fisiológicas, siendo un factor contribuyente a la causa del accidente.
- El piloto mantuvo 200 a 300 pies sobre el terreno tras el despegue, altura menor que la necesaria para recuperar una pérdida de sustentación (Stall).
- La capota abierta en el motor izquierdo se transformó en un elemento altamente distractor y que alteró la aerodinámica de la aeronave, lo que contribuyó a que el piloto perdiera el control de ésta.
- La aeronave tuvo una pérdida de sustentación durante el viraje (Stall), precipitándose a tierra, sin que el piloto lograra recuperar el control debido a la poca altura de vuelo que mantenía.

## **CAUSA MÁS PROBABLE**

- Error operacional del piloto al mando, al no aplicar los procedimientos normales de aproximación, recomendados por el fabricante y perder el control de la aeronave entrando en pérdida (Stall), cuando regresaba para aterrizar con la capota del motor izquierdo abierta.

## **FACTORES CONTRIBUYENTES**

- No haber detectado durante la inspección de prevuelo que la capota del motor izquierdo no se encontraba asegurada.

- Regresar con la intención de aterrizar con una velocidad de vuelo muy cercana a la velocidad de pérdida (Stall), posiblemente para evitar el desprendimiento de la capota por efecto de la fuerza del viento.
- Probable aumento de la velocidad de pérdida del ala izquierda al alterarse la aerodinámica por efecto de la capota de motor abierta.
- No disponer de altura necesaria para recuperar una condición de pérdida de sustentación.
- Posible disminución de las capacidades fisiológicas del piloto al mando de la aeronave, por la presencia de alcohol en su organismo.
- Posible distracción del piloto a causa de:
  - Las condiciones meteorológicas, y
  - La capota del motor abierta.

### **RECOMENDACIONES**

- Reforzar en los talleres y seminarios que se realizan a pilotos de la Aviación Comercial y General, el estricto cumplimiento de la normativa en relación a no ingerir alcohol antes de realizar actividades de vuelo.
- Destacar la importancia de cumplir con las listas de verificación antes, durante y después del vuelo.
- Reforzar con los operadores y explotadores, la conveniencia de que frente a la posibilidad de la apertura de capotas, tapas o puertas en vuelo, se debe mantener siempre un control positivo de la aeronave, no permitiendo que estas situaciones se transformen en un factor de distracción de la tripulación de vuelo.
- Reforzar en los operadores y explotadores de aeronaves, la conveniencia de que frente a situaciones de emergencia, se respeten los procedimientos establecidos por el fabricante tanto en el manual de vuelo como en boletines de seguridad.