

Aeroambulancia: mal tiempo, baja visibilidad y copiloto no certificado

Causas. Ayer surgieron nuevos antecedentes sobre el accidente aéreo en el que, el miércoles último, murieron seis personas.

Martín Toro

El miércoles 7 de mayo, un trágico accidente aéreo significó la muerte de seis personas. Una aeroambulancia, modelo Piper Cheyenne II, se estrelló contra una quebrada en la comuna de Curacaví, lo que produjo el fallecimiento de todos sus ocupantes.

La avioneta despegó desde el Aeropuerto Internacional de Santiago con destino a Arica, al hogar del empresario José Luis Torres Espinoza (70 años), quien había sido intervenido quirúrgicamente.

El resto de las víctimas fatales fueron Alabán Rivera Alanoca (familiar de Torres), Dinko Neri Misic (médico), Diana Niño Saavedra (enfermera), Christian Muñoz Ortega y Luis Meneses Pérez (piloto y copiloto, respectivamente).

“El borde de ataque del ala se modifica por el hielo, por consiguiente, ya no produce la sustentación para la que fue diseñada”, añadió.

Además, este era un vuelo visual, por lo que depende totalmente de lo que se percibe desde la carlinga.

Tito Lorenzo Muñoz, de la Asociación de Pilotos de Chile, señaló a T13 que “había turbulencia, había formación de cumulonimbus y hielo, que si aumenta 100 a 300 kilos, la aeronave ya no puede soportar la nave”.

Velatón en Antofagasta por el médico Dinko Neri Misic, originario de la ciudad. / AGENCIAUNO



“No creo que hayan estado dadas las condiciones para un vuelo visual nocturno. Dado que había que atravesar una capa de nubes sin ninguna referencia visual”, señaló el experto en accidentes de aviación Carlos Bravo.

El medio citado apuntó que el copiloto Luis Meneses no

contaba con la certificación necesaria para volar ese tipo de aviones, según los registros del sistema informático de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Esta es una grave anomalía si se considera la normativa vigente para operaciones de ambulancia aérea, rescate o

300

kilos de hielo se habrían acumulado sobre las alas del Piper Cheyenne II siniestrado. El máximo tolerable es 100 kilos.

“No creo que hayan estado dadas las condiciones para un vuelo visual nocturno... Había que atravesar una capa de nubes”.

CARLOS BRAVO

Experto en accidentes aéreos

vuelos nocturnos de las reglas de vuelo instrumental. El perito de accidentes de aviación, Alonso Rossi, indicó que “si no está habilitado y la licencia no está vigente o no está el día, tampoco puede salir ni volar”.