

**Accidente 1350**

Fecha: <b>01 de agosto de 2004.</b>				Hora Local: <b>15:00 horas.</b>	
Lugar del suceso: <b>San Carlos de Apoquindo.</b>				Región: <b>Metropolitana.</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>Raytheon / A-36</b>				Año de fabricación: <b>2001.</b>	
Número de motores / marca y modelo: <b>1 – Continental / IO-550-B</b>				Daños a la aeronave: <b>Sí.</b>	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): <b>Piloto privado de avión.</b>  Edad: <b>74 años.</b>	
Mortales	-	-	-		
Graves	-	-	-		
Ninguna	<b>01</b>	<b>02</b>	-		
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando				Tipo de Operación: <b>Aviación General</b>	
Total horas de vuelo: <b>910:00 horas</b> Total horas de vuelo en el material: <b>512:00 horas</b>				Fase de la Operación: <b>Durante fase de aproximación.</b>	

**Reseña del vuelo**

El día domingo 01 de agosto de 2004, un piloto privado de avión, al mando de una aeronave Raytheon modelo A36, efectuaba un vuelo entre las ciudades de Copiapó y Santiago.

El vuelo se inició en el Aeródromo “Chamonate” de Copiapó a las 13:00 hora local. Posteriormente, a las 15:19 hora local, el piloto efectuó un contacto radial con la torre de control del Aeródromo “Eulogio Sánchez” (Tobalaba), informando que procedía de Copiapó y se encontraba en el sector de La Dehesa, para dirigirse hacia el cerro Calán.

La torre de control le informó las condiciones meteorológicas del aeródromo, las cuales eran bajo mínimos meteorológicos para vuelo visual y le solicitó que notificara Calán.

A las 15:21 H.L., la torre de control le autorizó un ingreso VFR especial, no teniendo respuesta a dicho mensaje por parte del piloto.

Ante las condiciones meteorológicas adversas, el piloto que iba como acompañante, solicitó que le entregara los comandos del avión, ya que él tiene habilitación de vuelo por instrumento y tenía plena seguridad en realizar un aterrizaje seguro. El piloto accedió a ello.

A las 15:22 H.L. un testigo (piloto), informó que habría escuchado a una aeronave en el sector de cerro Calán y posteriormente un extraño sonido al este del estadio San Carlos de Apoquindo.

Aproximadamente a las 15:33 H.L. la oficina de operaciones de vuelo del Aeródromo de Tobalaba, recibió un llamado telefónico de un ocupante de la aeronave, informando que se había siniestrado, pero se encontraban sin lesiones.

## **Conclusiones**

- El piloto al mando de la aeronave, al momento del accidente, se encontraba con su licencia de vuelo al día.
- La aeronave tenía sus certificados de matrícula y aeronavegabilidad al día y sin observaciones.
- La meteorología del día 01 de agosto de 2004, a la hora del accidente, no eran aptas para efectuar un ingreso al Aeródromo “Eulogio Sánchez” manteniendo condiciones de vuelo visual.
- El ingreso hacia el Aeródromo “Eulogio Sánchez” se inició sobre la capa de nubes, quedando en condiciones meteorológicas para vuelo instrumental (IMC), en circunstancias que debía ser bajo las reglas de vuelo visual (VFR).
- El piloto comercial que iba como pasajero llevaba los controles de la aeronave al momento del accidente.
- El piloto comercial ejecutó un descenso no publicado apoyado en referencias GPS y ADF, el cual realizó en condiciones IMC.
- El piloto comercial que volaba la aeronave al momento del accidente, sufrió desorientación espacial.
- El piloto al mando fue complaciente con quién llevaba los controles de la aeronave, al permitir que efectuara una aproximación visual en condiciones IMC.

## **Causa más probable del accidente**

Efectuar un ingreso no publicado en condiciones meteorológicas para vuelo instrumental (IMC), bajo las reglas de vuelo visual (VFR), lo que causó que el piloto que llevaba los controles, inadvertidamente ingresara en un viraje que le provocó desorientación espacial.

## **Factores Contribuyentes**

Contribuyó al accidente lo siguiente:

- Aplicar técnicas de vuelos visuales en condiciones IMC.
- Falta de decisión del piloto al mando de no seguir a su alternativa.
- Exceso de confianza del piloto que llevaba los controles en sus conocimientos IFR.

- Complacencia del piloto al mando al permitir que su acompañante efectuara una aproximación en condiciones IMC.

### **Recomendaciones**

#### **PARA LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

Comentar este caso con pilotos privados, clubes aéreos y empresas aéreas, advirtiendo del peligro que encierra realizar aproximaciones instrumentales no publicadas, desestimando los aeródromos de alternativas visuales o aquellos que cuenten con procedimientos instrumentales establecidos.