

Accidente 1475

Fecha: 12 de Febrero de 2008 Lugar del suceso: Autopista Costanera Norte, coordenadas 33° 22' S , 70° 33' W				Hora Local: 16:30 Región: RM																				
Marca y modelo de la aeronave: Cessna 172 C				Año de fabricación: 1961																				
Número de motores / marca y modelo: 01/ Lycoming / O-360-A1A				Daños a la aeronave: Si																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lesiones</th> <th>Tripulación</th> <th>Pasajeros</th> <th>Otros</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mortales</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Graves</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Leves</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ninguna</td> <td>01</td> <td>03</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales				Graves				Leves				Ninguna	01	03		Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Comercial de Avión Edad: 50 años
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																					
Mortales																								
Graves																								
Leves																								
Ninguna	01	03																						
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando Horas de vuelo en el material: 300:00 Total horas de vuelo: 6.205:12				Tipo de Operación: Aviación General Fase de la Operación: Fase de Crucero																				

Reseña del vuelo

- El día 12 de febrero de 2008, alrededor de las 14:30 horas, el piloto y los pasajeros se reunieron en el Aeródromo Eulogio Sánchez, con la finalidad de realizar un vuelo de placer que tendría una duración estimada de una hora, y en el cual se sobrevolarían los sectores de Pirque, Cajón del Maipo y Farellones.
- Para llevar a efecto el vuelo señalado en el punto anterior, se utilizó la aeronave Cessna 172, despegando del Aeródromo Eulogio Sánchez alrededor de las 14:50 horas.
- Tras aproximadamente 50 minutos de vuelo y mientras la aeronave se encontraba sobrevolando el sector de Farellones, el piloto percibió pérdida de potencia de motor y decidió efectuar un vuelo en planeo hacia el oeste, intentando alcanzar el Aeródromo Las Condes.
- Debido a que el descenso en planeo de la aeronave no le permitió llegar hasta el aeródromo seleccionado, el piloto al mando efectuó el aterrizaje forzoso en la

autopista Costanera Norte, quedando luego de su carrera de aterrizaje a una distancia de 4,2 kilómetros al este del Aeródromo Las Condes.

CONCLUSIONES

- A consecuencia del accidente el piloto y los tres pasajeros resultaron ilesos, mientras que la aeronave resultó con daños de consideración.

- El piloto y la aeronave mantenían vigente la documentación necesaria para la ejecución de la operación en que ocurrió el accidente.
- Los sistemas de la aeronave no habrían influido en el accidente.
- La aeronave habría contado con una cantidad de combustible de aproximadamente 23 litros, al momento de iniciar la operación, el cual habría sido suficiente para mantener el motor de la aeronave en funcionamiento por un lapso de aproximadamente 48 minutos de vuelo.
- Al momento de realizar el prevuelo, el piloto no habría efectuado una adecuada verificación del combustible que mantenía la aeronave, y pese a haber planificado realizar una operación de una hora de duración, la totalidad del combustible disponible se habría consumido tras aproximadamente 48 minutos de vuelo, mientras se mantenía en vuelo sobre el sector de Farellones.
- La no existencia de un registro de la cantidad de combustible con que estaba siendo despachada la aeronave habría privado al piloto de un elemento de juicio adicional a su prevuelo.
- A consecuencia de la detención del motor, el piloto habría decidido efectuar un descenso en planeo y sin potencia de motor hacia el Aeródromo Las Condes, pero aterrizando finalmente 4,2 kilómetros al este del referido aeródromo, en la autopista Costanera Norte, e impactando durante el aterrizaje con el ala derecha de la aeronave un letrero informativo y con el ala izquierda, probablemente, la parte superior de algún poste del sector.

▪ **CAUSAS**

- Detención de motor en vuelo, por consumo de la totalidad de combustible disponible en la aeronave.

- Cantidad de combustible insuficiente para el tiempo de vuelo planificado.
- Verificación inadecuada de la cantidad de combustible disponible en la aeronave.
- Ausencia de un registro que indicara la cantidad de combustible para el despacho de la aeronave.

RECOMENDACIONES

- **A la Empresa Latin Air S.A.**
- Establecer un sistema de registro de la cantidad de combustible, que permita la consulta a esta información a los pilotos, previo al despacho de sus aeronaves para ejecutar operaciones de vuelo.

Al Departamento “Seguridad Operacional”

- Verificar durante las inspecciones a las empresas aéreas que éstas cuenten con un sistema que permita indicar a los pilotos la cantidad real de combustible disponible para las operaciones.

Al Departamento “Prevención de Accidentes”

- Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a pilotos de aviones monomotores y empresas aéreas.