

Accidente 1490

Fecha: 26 de julio de 2008 Lugar del suceso: Ad."Curacaví", Curacaví				Hora Local: 15:45 HL Región: RM																				
Marca y modelo de la aeronave: Cessna 150G, Cessna 172F				Año de fabricación: 1967 y 1965																				
Número de motores / marca y modelo: 01/ Continental / O-200-A , 01 / Continental / O-300-D				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>02</td><td>02</td><td></td></tr></tbody></table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales				Graves				Leves				Ninguna	02	02		Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Privado de Aviación , Piloto Privado de Aviación Edad: 35 y 52 años
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																					
Mortales																								
Graves																								
Leves																								
Ninguna	02	02																						
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando Horas de vuelo en el material: 300:00 y 260:00 Total horas de vuelo: 798:05 y 284:15				Tipo de Operación: Aviación General Fase de la Operación: Vuelo de Formación																				

Reseña del vuelo

- El día 26 de julio de 2008, a las 15:00 HL aproximadamente, los pilotos al mando de los aviones N° 1 y N° 2 se reunieron en el Aeródromo "Curacaví", preparando la ejecución de un vuelo en formación entre ambas aeronaves.
- De acuerdo a lo planificado se contemplaba ejecutar tres pasadas en formación sobre la pista del Aeródromo "Curacaví", primero una pasada hacia el poniente, seguida de una pasada hacia el oriente y finalmente una hacia el norte.
- A las 15:20 HL, se inició el vuelo en formación, ejecutándose las dos primeras pasadas de acuerdo a lo planificado.
- A las 15:45 HL, durante la ejecución de la última pasada y al momento de llevar a efecto una maniobra de desprendimiento, ambas aeronaves impactaron, aterrizando posteriormente sin otras observaciones.
- A consecuencia del hecho, el piloto y el pasajero del avión N° 1 resultaron ilesos, en tanto la aeronave resultó con daños de consideración en el empenaje.

- Del mismo modo, el piloto y el pasajero del avión N° 2 también resultaron ilesos y esta aeronave resultó con daños de consideración en el ala izquierda.

CONCLUSIONES

- Ambos pilotos mantenían sus respectivas licencias y habilitaciones vigentes y las aeronaves se encontraban en condiciones de aeronavegabilidad para la ejecución de la operación en que ocurrió el suceso.
- Los sistemas de controles de las aeronaves no habrían influido en el incidente.
- Al ejecutar la maniobra “desprendimiento”, el piloto al mando del avión N° 1 habría efectuado un cambio de actitud de la aeronave en aproximadamente 30° nariz arriba, y el piloto al mando del avión N° 2 no habría adoptado acciones correctivas tendientes a mantener la separación con la otra aeronave, interponiéndose en su trayectoria, produciéndose entonces el impacto.
- Previo a la ejecución de la maniobra señalada en el punto anterior, ambas aeronaves habrían mantenido una distancia reducida, por lo cual el piloto del avión N° 2 no habría reaccionado a tiempo para mantener la separación cuando el avión N° 1 ejecutó el desprendimiento.
- El viraje ejecutado por el avión N° 1 durante el desprendimiento se habría encontrado fuera de los estándares definidos por el Club Aéreo, para la maniobra, durante el vuelo en formación.

CAUSA MÁS PROBABLE

- Error operacional del piloto al mando del avión N° 2 al ejecutar una maniobra de desprendimiento, generando la pérdida de separación entre las aeronaves, durante un vuelo en formación.

FACTORES CONTRIBUYENTES

- Mantención del rumbo y velocidad del avión N° 2 ante el cambio de actitud del avión N° 1.

- Distancia de seguridad insuficiente entre ambas aeronaves, durante la ejecución de la maniobra.
- Ejecución de un viraje fuera de los estándares operacionales definidos por el Club Aéreo, por parte del avión N° 1, durante el desprendimiento.

RECOMENDACIONES

- Que el Club Aéreo Águilas Blancas establezca un sistema que le permita la identificación de peligros y gestión de riesgos asociados a las operaciones de vuelo que realizan y particularmente, respecto a las distancias de seguridad durante el vuelo en formación, definiendo un nivel aceptable de seguridad para sus operaciones.
- Dar a conocer el suceso investigado en el programa de instrucción complementaria para los clubes aéreos.
- Prestar asesoría en cuanto a los modelos de gestión de la seguridad operacional aplicables al Club Aéreo Águilas Blancas, en el marco de la presente investigación.
- Incluir el caso investigado en charlas relacionadas con los niveles aceptables de seguridad en las operaciones aéreas.