

## Accidente 1497

<b>Fecha:</b> 25 de Agosto de 2008 <b>Lugar del suceso:</b> Ad."General freire", Curico				<b>Hora Local:</b> 13:55 HL <b>Región:</b> VI																				
<b>Marca y modelo de la aeronave:</b> Beechcraft 95 B55				<b>Año de fabricación:</b> 1970																				
<b>Número de motores / marca y modelo:</b> 02/Continental/IO-470-L				<b>Daños a la aeronave:</b> 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>01</td> <td>02</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></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales	01	02		Graves				Leves				Ninguna				<b>Piloto al mando (tipo licencia):</b> Piloto Comercial de Avión  <b>Edad:</b> 51 años
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																					
Mortales	01	02																						
Graves																								
Leves																								
Ninguna																								
<b>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</b> <b>Horas de vuelo en el material:</b> 05:59 <b>Total horas de vuelo:</b> 6896:07				<b>Tipo de Operación:</b> Aviación General <b>Fase de la Operación:</b> Fase de Crucero																				

### Reseña del vuelo

- La aeronave despegó a las 12:30 HL desde el Aeródromo “Eulogio Sánchez” con plan de vuelo al Aeródromo “San Javier” para regresar al Aeródromo de salida a las 16:00 HL. El plan de vuelo fue autorizado Q.R.F (plan de vuelo con fecha y hora estimada de regreso), señalando el piloto como hora de regreso al Aeródromo “Eulogio Sánchez” las 16:00 HL. El vuelo era privado y la finalidad era trasladar dos pasajeros desde San Javier a Santiago.
- La aeronave arribó al Aeródromo “San Javier a las 13.20 HL, permaneciendo aproximadamente 5 minutos para embarcar a sus pasajeros.
- Siendo aproximadamente las 13:25 HL, la aeronave despegó de regresó al Aeródromo “Eulogio Sánchez”, llevando a bordo los dos pasajeros.
- Después de 18 minutos de vuelo (13:43 HL) el piloto reportó al Servicio de Información Aeronáutica (AFIS) de Curicó, que se encontraba 10 millas al sur de esa estación, con nivel de vuelo 6.5 (6.500 pies), con plan de vuelo San Javier Santiago, indicando como hora de arribo al Aeródromo “Eulogio Sánchez” las 14:35 HL.
- Posteriormente, a las 13:51 HL, el piloto notificó posición 10 millas al norte de Curicó, con nivel de vuelo 6.5 (6.500 pies), abandonando zona y frecuencia. Al

minuto o dos minutos de esta comunicación, el piloto de la aeronave informó que regresaba a Curicó por problemas en un motor. Ocurrido lo anterior, el AFIS le dio las indicaciones para su aterrizaje; aproximadamente un minuto después el piloto declaró emergencia, luego de lo cual el controlador observó a la aeronave realizar un viraje hacia la derecha, perdiéndose detrás de una arboleda, de donde empezó a salir humo.

- La aeronave había impactado en la terraza de la casa patronal del fundo “La Estancia” de la localidad de Sarmiento, a 3 kilómetros al norte del Aeródromo “General Freire” de la ciudad de Curicó.
- El piloto y sus pasajeros fallecieron en el accidente. La aeronave resultó totalmente destruida debido al impacto y posterior acción del fuego.

### **CONCLUSIONES**

- El piloto de la aeronave tenía su licencia de vuelo vigente, estando autorizado de acuerdo a la normativa para volar este tipo de aeronaves..
- La aeronave tenía sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.
- No hubo falla de los motores ni de los sistemas asociados que contribuyeran al accidente.
- El piloto al mando había volado solamente 05:59 hrs. en este tipo de aeronave y se había auto instruido en los sistemas y operación de ella, realizando 2 horas de cabina, tiempo que se considera insuficiente para estar capacitado para operarla adecuadamente.
- La aeronave tuvo detención de ambos motores en vuelo y al momento de detenerse, el piloto llevaba seleccionados los estanques auxiliares de combustible, combustible que probablemente se agotó en vuelo.
- La aeronave al momento del accidente tenía combustible para continuar en vuelo, el que probablemente se encontraba solamente en los estanques principales.
- El combustible a bordo de la aeronave estaba libre de contaminación.
- El piloto al mando probablemente aplicó en forma inadecuada los procedimientos de emergencia para poner en marcha nuevamente los motores en vuelo.
- El piloto al mando probablemente aplicó inadecuadamente los procedimientos de emergencia que le habrían permitido alcanzar en planeo la pista del Aeródromo “General Freire”.

- El piloto al mando de la aeronave probablemente al administrar inadecuadamente la situación de emergencia, no le permitió en última instancia aterrizar su aeronave forzosamente, de manera controlada, en uno de los tantos potreros que tenía inmediatamente abajo, impactando con la única casa que se encontraba alrededor del área de descenso.

### **CAUSA MÁS PROBABLE DEL ACCIDENTE**

- Detención de ambos motores de la aeronave en vuelo, probablemente por inadecuada administración del combustible a bordo por parte del piloto al mando, permitiendo que el combustible de los estanques auxiliares se agotara en vuelo.

### **FACTORES CONTRIBUYENTES**

- Conocimiento inadecuado del piloto al mando, de los procedimientos normales y de emergencia de la aeronave, lo que no le permitió poner en marcha nuevamente los motores en vuelo y/o alcanzar la pista del Aeródromo General Freire, con la aeronave en configuración de planeo.
- Aplicación inadecuada de los procedimientos de emergencia, lo que no le permitió, en última instancia, realizar un aterrizaje forzoso en el área de manera más controlada
- Transición de vuelo inadecuada del piloto en la aeronave que se accidentó, debido a que no realizó un programa de instrucción y entrenamiento para adquirir conocimientos teóricos y prácticos para operarla en óptima forma.

### **RECOMENDACIONES**

- Estudiar la posibilidad que, cuando un piloto de avión bimotor cambie de material de vuelo, el propietario, operador o piloto, acredite ante la Dirección General de Aeronáutica Civil, que recibió una adecuada transición teórica y práctica en la aeronave.
- Comentar el presente accidente en reuniones que se lleven a cabo con pilotos comerciales, privados y propietarios de aviones bimotores, resaltando la importancia de exigir y realizar una transición adecuada de vuelo, cuando se cambie de aeronave.