

Este miércoles fue formalizado un funcionario de la DGAC por el accidente

# Hija de piloto fallecido: "Mi papá tenía 2.500 horas de vuelo"

**Claudia Carrasco recuerda la historia de José, quien falleció en un accidente aéreo en noviembre del año 2018. Dice que su padre advirtió las posibles fallas de la aeronave días antes del accidente.**

CAMILA FIGUEROA

**C**laudia Carrasco Muñoz, de 34 años, estaba en medio de un vuelo entre Buenos Aires y Santiago cuando la aeronave que pilotaba José Carrasco Weber, su padre, cayó en una quebrada ubicada doce kilómetros al este del cerro Arrayán, en la comuna de Pirque.

"Fue el 21 de noviembre del año 2018. Me enteré cuando aterricé en Chile y encendí el celular", recuerda Claudia, desde Estados Unidos, país donde ejerce como piloto comercial, investigadora aeronáutica y secretaria general de la Federación Internacional de Víctimas de Aeronáutica, que forma parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de Naciones Unidas.

Según la persecutora Magdalena Díaz, de la Fiscalía Local de Puente Alto, Carrasco despegó desde el aeródromo Eulogio Sánchez de La Reina a las 9.52 horas porque la empresa en la que trabajaba le pidió dirigirse a la Región de O'Higgins a tomar fotografías aéreas de relaves y derrumbes en un sector cercano a la mina El Teniente.

Cuenta Claudia que aquel vuelo solo duró 20 minutos porque a las 10.12 horas, producto de varias fallas técnicas, el Cessna se accidentó en una quebrada donde falleció su padre y el operador técnico Erwin Mackay Eschmann.

"Para hacerse una idea, a un piloto le exigen 200 horas de vuelo para entrar a una aerolínea comercial. La última vez que vi la bitácora de vuelo a mi papá tenía 2.500 horas y eso para alguien que vuela aviones pequeños es un montón. Él comenzó su carrera en la aviación en la década de los setenta", relata Claudia, quien este miércoles asistió de manera telemática a la audiencia



de formalización de un funcionario de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), acusado por el Ministerio Público de cuasidelito de homicidio en contra de su padre.

Según la fiscal Díaz, el funcionario fue la persona que inspeccionó la aeronave y emitió un certificado en el que autorizó el vuelo, pese a que no cumplía con los requisitos técnicos para hacerlo: tenía una pieza mal puesta y la cámara para fotografías aéreas instalada no era la que aparecía en los registros.

**Su padre tenía mucha experiencia, Claudia.**

"Sabía mucho. Empezó trabajando en la DGAC hasta que cumplió 30 años de servicio. Alcanzó a ser jefe nacional de los servicios de tránsito aéreo, que es el cargo máximo al que puede optar un controlador aéreo. Cuando se retiró decidió dedicarse a tiempo completo a ser piloto comercial para empresas".

**¿Conversaba con usted sobre aeronaves y fallas?**

"Habitualmente me contaba porque nos dedicamos a lo mismo. Yo comencé a trabajar como piloto comercial el año 2010. En dos oca-

Claudia Carrasco es piloto comercial y vive en Estados Unidos.



José trabajó 30 años en la DGAC antes de dedicarse a la aviación privada.

siones me contó que tuvo problemas de humo en la cabina, humo eléctrico. Recuerdo que me llamó y me dijo: Claudia, no lo vas a creer, despegué y de repente salió humo del equipo, me tuve que devolver, pero no pasó nada, arreglé el avión. En realidad, me llamaba para avisarme que había logrado sortear la emergencia y volver al aeródromo sin problema.

**¿Qué pasó con la falla que originó el accidente que le causó la muerte?**

"Mi hermano es informático. Con mi papá teníamos una relación tan cercana que nos conocíamos las claves por si había una emergencia. Luego del accidente me di cuenta de que la investigación no avanzaba mucho así que decidimos ver su correo electrónico. Ahí vimos que justo siete días antes del accidente mi papá le había enviado un correo a una persona de la empresa en el que comunicó varios problemas del avión. Uno de ellos era el del trim eléctrico".

**¿Trim eléctrico?**

"Es una aleta ubicada en la cola del avión y ayuda al piloto a controlar la nariz de la aeronave para ir hacia arriba o abajo. En este caso el trim estaba puesto al revés por lo que hacía lo contrario a las indicaciones que el piloto podía darle. El manual de mantenimiento del Cessna decía que si el trim fallaba debía cambiarse completo y no reparado. Eso no se hizo y la persona de la DGAC debió haberlo constatado".

» "Siete días antes del accidente mi papá le envió un correo a una persona de la empresa en el que comunicó varios problemas del avión"

Claudia Carrasco