

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CJK, al mando del piloto Sr. Lautaro Medina Milla.

EXENTA N° 0122 /

SANTIAGO, 25 ENE 2010

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 0592 de fecha 08 de Abril de 2009, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del accidente de aviación que afectó al piloto Sr. Lautaro Medina Milla, al mando de la aeronave matrícula CC-CJK, ocurrido con fecha 06 de Abril de 2009, 10 millas náuticas al Oeste del aeródromo Las Marias de la ciudad de Valdivia, donde la aeronave impactó contra la ladera Oeste del Morro Bonifacio. A consecuencia de este suceso uno de los tres ocupantes de la aeronave falleció. El piloto y un pasajero resultaron heridos de gravedad. La aeronave afectada resultó destruida.
- b) La inspección realizada en el lugar del accidente por el equipo investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
- c) La copia de la Hoja de Vida del piloto Sr. Lautaro Medina Milla.
- d) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
- e) La declaración de los Srs. Lautaro Medina Milla, José Manuel García Hein y Humberto Osse Carrera.
- f) Los datos GPS proporcionados por el Centro de Estudios Científicos del Sur (CECS).
- g) El Informe Final y Técnico del Accidente de Aviación caratulado con el N°1518SP.
- h) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Accidente.

- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el artículo 3º letra r) de la Ley Nº16.752; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, la Ley Nº19.880, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo y pertinentes, y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 06 de Abril de 2009, la aeronave modelo Piper PA-34-200T, de propiedad del Sr. Ricardo Hein Bahamonde, matrícula CC-CJK, al mando del piloto comercial Sr. Lautaro Medina Milla, efectuaba un trabajo aéreo consistente en prospección glaciológica en el sector cordillerano al Sur de Chillán.
- b) Que, la aeronave despegó desde el Aeródromo "Las Marías" de la ciudad de Valdivia, con dos pasajeros abordo, uno de ellos como operador de los equipos de prospección, y que luego de terminadas las labores de prospección glaciológica, mientras retornaba hacia el Aeródromo "Las Marías", impactó contra el terreno en el zona costera conocida como Morro Bonifacio, sector de Curiñanco, 10 millas náuticas al Oeste del citado Aeródromo.
- c) Que, el piloto al mando y un pasajero resultaron con lesiones graves. El operador de los equipos de prospección falleció en el accidente.
- d) Que, la aeronave resultó destruida por el impacto.
- e) Que, el día del accidente el piloto al mando presentó plan de vuelo, vía telefónica, con operaciones del Aeropuerto "El Tepual" de Puerto Montt, con el propósito de efectuar un sobrevuelo desde el sector cordillerano próximo a Valdivia hasta el volcán Chillán, con dos pasajeros abordo y seis horas de autonomía.
- f) Que, la aeronave despegó desde el Aeródromo "Las Marías", aproximadamente a las 10:45 HL. El plan de vuelo (QRF) contemplaba el retorno de la aeronave al mismo Aeródromo, al final de crepúsculo civil vespertino del mismo día.
- g) Que, luego de un vuelo de aproximadamente tres horas y media, el piloto al mando se dirigió al Aeródromo "Los Confines" de la ciudad de Angol, con el propósito de reabastecer combustible.

- h) Que, a las 16:34 HL el piloto al mando, Sr. Lautaro Medina, informó al Aeropuerto "El Tepual" que la aeronave que pilotaba se había estrellado aproximadamente a 10 millas al Oeste del Aeródromo Las Marías.
- i) Que, según lo declarado por el piloto, y ratificado por el mecánico del Club Aéreo de Valdivia, al momento del despegue, las condiciones meteorológicas permitían realizar el vuelo bajo las reglas de vuelo visual.
- j) Que, durante el regreso y posterior al despegue desde el aeródromo Los Confines, las condiciones meteorológicas en la ruta, según señaló el piloto "*no estaban apropiadas para un vuelo visual*", y eran de una visibilidad menor y de techo más bajo, particularmente en el sector en que se produjo el impacto.
- k) Que, sobre este hecho el piloto se refirió como, "*me topé intempestivamente con un chubasco fuerte de gotas muy finas que me redujeron la visibilidad hacia delante*", lo que además fue ratificado por el pasajero sobreviviente.
- l) Que, al continuar su vuelo a baja altura (492 pies en promedio según GPS), cercano a la costa, con el propósito de mantenerse en condiciones de vuelo visual, ingresó en una condición meteorológica de mayor restricción de visibilidad, sin percibirse de la proximidad del Morro Bonifacio, impactando contra la ladera Oeste.
- m) Que, el impacto de la aeronave con la ladera se produjo mientras mantenía una velocidad de vuelo crucero y actitud de vuelo recto y nivelado, lo que es coincidente con la inspección realizada en el lugar de los hechos por el investigador, en lo referente a la trayectoria y dispersión de restos, como asimismo, con la declaración del piloto al mando.
- n) Que, el hecho de que la aeronave impactara con el ala izquierda contra la ladera del morro, y que se desplazara aproximadamente 15 a 20 metros, quedando finalmente invertida, sumado a la dispersión de los restos, el nivel de destrucción de la aeronave y a lo señalado por el piloto, reforzaría el hecho de que el impacto contra el terreno habría sido en forma inadvertida.
- o) Que, de acuerdo a los datos GPS de los últimos 10 minutos de vuelo, la aeronave mantuvo una altitud promedio de 492 pies y una velocidad de 111 nudos, mientras sobrevolaba la costa. Esta situación indica que en esta etapa de vuelo, la aeronave no presentaba problemas, volaba en forma normal, lo que sumado a los antecedentes técnicos de la aeronave y a la inspección efectuada a los restos, permite establecer que el accidente no es atribuible a fallas en los sistemas del avión.

- p) Que, el piloto al mando tenía su licencia vigente y estaba habilitado para volar la aeronave.
- q) Que, la aeronave tenía el certificado de aeronavegabilidad vigente.
- r) Que, los sistemas de la aeronave no influyeron en el accidente.
- s) Que, en el último tramo de la operación en que ocurrió el accidente, el piloto al mando efectuó una ruta de vuelo próxima a la línea de costa, a una altitud promedio de 492 pies, tratando de mantener referencias visuales, debido a las restricciones meteorológicas existentes.
- t) Que, el accidente se produjo mientras la aeronave mantenía una velocidad de vuelo crucero y actitud de vuelo recto y nivelado, al ingresar y mantenerse volando en una condición meteorológica de visibilidad restringida, impactando inadvertidamente contra el Morro Bonifacio.
- u) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declararse cerrada la presente investigación del accidente de aviación, caratulada con el N°1518SP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declararse que la causa más probable del accidente ocurrido a la aeronave marca Piper, modelo PA- 34-200T, matrícula CC-CJK, de propiedad del Sr. Ricardo Hein Bahamonde, al mando del Sr. Lautaro Medina Milla fue el impacto inadvertido contra el Morro Bonifacio, al continuar el vuelo visual en condiciones de visibilidad reducida (CFIT)¹.
- 3) Que, actuó como factor contribuyente:
 - 3.1) Ingresar y mantenerse en condiciones meteorológicas de visibilidad reducida, durante un vuelo bajo las reglas de vuelo visual.
 - 3.2) No dirigirse a un Aeródromo y continuar el vuelo en condiciones de visibilidad restringida.

¹ Controlled Flight Into Terrain (Flight Safety Foundation).

4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:

- 4.1) Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a pilotos, enfatizando la importancia de cumplir con los mínimos meteorológicos establecidos para efectuar un vuelo bajo las reglas de vuelo visual (VFR).

5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:

- 5.1) Que el Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en la Hoja de Vida del piloto Sr. Lautaro Medina Milla.
5.2) Que el Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta de la aeronave matrícula CC-CJK.

6) Las organizaciones internas de la DGAC deberán informar al Departamento Prevención de Accidentes, el cumplimiento a las disposiciones de la presente resolución en un plazo de 30 días. De requerirse más plazo para el cumplimiento, deberán indicar la fecha estimativa de término y, finalmente comunicar el cumplimiento de las disposiciones.

7) Conforme a lo establecido en los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, los interesados disponen de un plazo de 05 días hábiles, a contar de la notificación de la presente resolución, para interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil.

8) El informe final se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso a sus costas.

Anótese y notifíquese.

