

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-PRM, al mando del piloto privado de avión Sr. Diego García de la Huerta Sutil (Q.E.P.D).

EXENTA N° 01093 /

SANTIAGO, **24** AGO. 2010

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 060, del 12 de enero de 2010, que abre la investigación para establecer la causa del accidente de aviación, caratulado con el N°1544OR, ocurrido con fecha 11 de enero de 2010 en el sector de Quebrada La Cachina, La Serena, Región de Coquimbo, en circunstancias que el piloto Sr. Diego García de la Huerta Sutil (Q.E.P.D), al mando del avión matrícula CC-PRM, despegó desde el aeródromo "La Florida" de la ciudad de La Serena con destino el aeródromo "Tabalí Bajo" de la ciudad de Ovalle, acompañado de tres pasajeros y con plan de vuelo bajo las reglas de vuelo visual (VFR). Posterior al despegue y transcurridos cuatro minutos aproximadamente, el avión se estrelló contra la ladera de un cerro, resultando el piloto y sus tres pasajeros fallecidos y la aeronave destruida.
- b) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- c) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave matrícula CC-PRM.
- d) El relato del Controlador de Tránsito Aéreo Sr. Rodrigo Díaz Abarca.
- e) El relato de la Técnico en Servicio de Vuelo Srta. Soledad Muñoz Ganora.
- f) El relato del Técnico Operador Avsec Sr. Rodolfo Aguilera Carmona.
- g) El relato del testigo Sr. Guillermo Rivera Cuevas.
- h) La Hoja de Vida del piloto Sr. Diego García de la Huerta Sutil (Q.E.P.D).
- i) La Licencia de Piloto Privado de Avión del Sr. Diego García de la Huerta Sutil (Q.E.P.D).
- j) El Informe Técnico Operacional N° 007/10, emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- k) La Transcripción de Comunicaciones realizadas entre el piloto Sr. Diego García de la Huerta Sutil (Q.E.P.D) y la Torre de Control del aeródromo "La Florida" de la ciudad de La Serena.
- l) El Plan de Vuelo presentado por el piloto Sr. Diego García de la Huerta Sutil (Q.E.P.D).
- m) El Informe Final y Técnico del accidente caratulado con el N°1544OR.

- n) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del accidente.
- o) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguiente del Código Aeronáutico; el artículo 3° letra r) de la Ley N°16.752; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13.
- p) La Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 11 de enero de 2010, el piloto privado de avión Sr. Diego García de la Huerta Sutil (Q.E.P.D), al mando de la aeronave marca Mooney, matrícula CC-PRM, despegó desde el aeródromo "La Florida" de la ciudad de La Serena con destino el aeródromo "Tabalí Bajo" de la ciudad de Ovalle, acompañado de tres pasajeros y con plan de vuelo bajo las reglas de vuelo visual (VFR). Posterior al despegue y transcurridos cuatro minutos aproximadamente, el avión se estrelló contra la ladera de un cerro, en el sector de Quebrada La Cachina, resultando el piloto y sus tres pasajeros fallecidos y la aeronave destruida.
 - b) Que, la licencia y habilitación del piloto al mando, como asimismo, la información acerca de su experiencia de vuelo, permiten señalar que éste cumplía con los requerimientos reglamentarios para operar la aeronave, en una operación bajo las reglas de vuelo visual (VFR). Sin embargo, no tenía habilitación de vuelo por instrumentos.
 - c) Que, en relación con la condición del avión, las evidencias encontradas en el lugar del accidente, los peritajes realizados al motor y componentes y el análisis de la documentación técnica pertinente indican que éste se encontraba aeronavegable al momento del accidente, sin que existan indicios ni evidencias de fallas o mal funcionamiento de sistemas que hubiese causado o contribuido al suceso investigado.
 - d) Que, en relación al vuelo, el día 9 de enero del 2010, el piloto al mando cargó 93.5 litros de combustible Avgas 100/130 en el Club Aéreo de La Serena-Coquimbo, de lo cual quedó registro en la Guía de Despacho N° 4094. De acuerdo a lo anterior y según lo señalado en el plan de vuelo en cuanto al tiempo de duración del vuelo (1 hora y 30 minutos) y a la autonomía de combustible (4 horas de vuelo aproximadamente), es posible establecer que ésta contaba con combustible suficiente para realizar la ruta La Serena – Ovalle.
 - e) Que, en relación al día del suceso y previo al despegue, el piloto solicitó despegar desde la pista 11, en dirección Este, lo cual fue autorizado por el controlador, al no tener tráficos que estuvieran aproximando a la pista 29 del aeródromo "La Florida".
 - f) Que, la aeronave despegó a las 10:22 HL, de acuerdo a la transcripción de comunicaciones y posteriormente el controlador le solicitó al piloto que notificara su posición 5 millas por el Este, dejando zona y frecuencia, lo
-

cual fue recepcionado sin observaciones. Lo anterior, fue el último comunicado entre el piloto y el Controlador de La Serena Torre. Esas comunicaciones se efectuaron sin observaciones, lo que indicaría que el piloto ejecutaba la operación de vuelo en forma normal.

- g) Que, sin perjuicio de lo anterior, los relatos proporcionados por los testigos que presenciaron el despegue de la aeronave concuerdan con las condiciones meteorológicas descritas en el Informe Técnico Operacional de la Dirección Meteorológica de Chile, en cuanto a la presencia de nubosidad baja tipo estratocúmulos en el lugar del accidente. Dado lo anterior, constituye una presunción calificada el que luego de despegar de la pista 11 la aeronave ingresó en nubes, perdiendo el piloto las referencias visuales, continuando el vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC).
- h) Que, por otra parte, los daños encontrados en el avión, la deformación de nariz a cola con evidencia de compresión, la concentración de restos y las inspecciones efectuadas, es factible presumir calificadamente que realizando un vuelo bajo las reglas de vuelo visual, ingresó en IMC, y habiendo perdido las referencias visuales, el piloto al mando no se percató de la presencia del cerro en su trayectoria, impactando inadvertidamente contra éste.
- i) Que, producto de lo anterior, el piloto al mando y sus tres pasajeros fallecieron y la aeronave resultó destruida.
- j) Que, la causa más probable del accidente fue continuar el vuelo VFR en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), lo cual llevó al piloto a impactar inadvertidamente contra la ladera de un cerro.
- k) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - Ingresar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos sin encontrarse habilitado.
 - No mantener el vuelo VFR planificado.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en esta investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1544OR, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivar los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido el día 11 de enero de 2010, que afectó a la aeronave marca Mooney, matrícula CC-PRM, al mando del piloto privado de avión Sr. Diego García de la Huerta Sutil (Q.E.P.D), fue continuar el vuelo VFR en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), lo cual llevó al piloto a impactar inadvertidamente contra la ladera de un cerro.

- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Ingresar en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos sin encontrarse habilitado.
 - b) No mantener el vuelo VFR planificado.
- 4) Remítase copia de la presente Resolución al registro Nacional de Aeronaves, para los efectos dispuestos en el artículo 42, letra c) del Código Aeronáutico.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que:
 - a) El Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Diego García de la Huerta Sutil (Q.E.P.D).
 - b) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta del avión matrícula CC-PRM.
- 6) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web e incluirlo en charlas y talleres orientados a pilotos, con especial énfasis en la planificación del vuelo y promover que se evite el ingreso en condiciones meteorológicas instrumentales durante vuelos visuales sin contar con habilitación de vuelo por instrumentos.
- 7) 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, deberán indicar la fecha estimativa de término y, finalmente informar una vez cumplidas las disposiciones.
- 8) Conforme a lo establecido en el artículo 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.
- 9) El informe final de la investigación se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir, a su costa, las copias que deseen en formato electrónico o impreso.

Anótese y notifíquese.



JOSÉ HUEPE PÉREZ
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
DIRECTOR GENERAL