

EXENTA N° 0472 /

SANTIAGO, 05 AGO 2013

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 02866 del 12 de octubre de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1639CG.
- b) Las inspecciones del Equipo Investigador.
- c) Los antecedentes del piloto Sr. Manuel Cornejo Parrao.
- d) El historial de mantenimiento de la aeronave CC-PAH.
- e) El estudio meteorológico del lugar y hora del accidente.
- f) El relato del piloto al mando de la aeronave.
- g) El Informe Final e Informe Técnico 1639CG.
- h) El expediente de la investigación.
- i) 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, la Ley N° 19.880 que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado y demás normas citadas y aplicables.

**CONSIDERANDO:**

- a) Que, el día 09 de octubre del año 2012, el piloto Sr. Manuel Alberto Cornejo Parrao realizó un vuelo al mando de la aeronave, marca Cessna, modelo 172, matrícula CC-PAH, desde el aeródromo de Curacaví (SCCV) hasta el aeródromo de Melipilla (SCMP), aproximando a la pista 26 del último de los aeródromos nombrados. Al momento de tomar contacto con la pista, la aeronave rebotó en repetidas oportunidades, perdiendo el control del avión hasta terminar capotado sobre la pista. El piloto no sufrió lesiones y la aeronave resultó con daños en su estructura.
- b) Que, el piloto al mando tenía su licencia vigente y estaba habilitado para desarrollar el vuelo en que ocurrió el accidente.

- c) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad válido al momento del accidente y su condición técnica se encontraba sin observaciones y no contribuyó al accidente.
- d) Que, el peso y balance de la aeronave se encontraba dentro de los límites dispuestos por el fabricante, lo que no contribuyó al accidente.
- e) Que, durante la aproximación el piloto al mando se encandiló con el sol y perdió de vista la pista, sin rehusar el aterrizaje.
- f) Que, al no tener referencias visuales el piloto al mando realizó un quiebre de planeo alto, provocando que la aeronave tomara contacto con la pista con el tren de aterrizaje de nariz, ingresando en rebotes sucesivos (porpoising).
- g) Que, como consecuencia del porpoising, se fracturó el tren de nariz de la aeronave, lo que provocó que ésta capotara.
- h) Que, el piloto al mando y único ocupante, no sufrió lesiones y abandonó por sus medios la aeronave.
- i) Que, la aeronave resultó con daños, a consecuencia del accidente.
- j) Que, no existen diligencias pendientes.

### **RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1639CG, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archiversse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa del accidente ocurrido el día 09 de octubre del año 2012, que afectó al piloto Sr. Manuel Alberto Cornejo Parrao, al mando de la aeronave CC-PAH, fue la ejecución del quiebre de planeo alto durante el aterrizaje a la pista 26 del aeródromo de Melipilla, como consecuencia del encandilamiento del piloto al mando que lo hizo perder de vista la pista, provocando que la aeronave hiciera el primer contacto con el tren de aterrizaje de nariz e ingresara en porpoising.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - El piloto al mando a consecuencia del encandilamiento, perdió de vista la pista quedando sin referencias visuales.
  - Posición del sol, al momento del realizar la aproximación.
  - El piloto al mando no usaba lentes con filtro solar (lentes de sol).
  - El piloto al mando no frustró el aterrizaje al momento de perder de vista la pista.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Manuel Cornejo Parrao y en la carpeta del avión matrícula CC-PAH.

- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el presente suceso a través de la página web y otros medios Institucionales, como asimismo, incluirlo en exposiciones y talleres orientados a los operadores de este tipo de aeronaves y clubes aéreos.
- 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, deberán indicar la fecha estimativa de término y finalmente, informar una vez cumplidas las disposiciones.
- 7) Conforme a lo establecido en el artículo 59 de la Ley N°19.880 que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado, 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 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.



**JAIME ALARCÓN PÉREZ**  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL