

EXENTA N° 01245

SANTIAGO, 04 NOV. 2011

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 182 de fecha 31 de enero de 2011, que dispuso la investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave marca Cessna, modelo 206G, matrícula CC-LLJ, al mando del piloto privado de avión Sr. Jorge Oscar Solís Jara.
- b) La inspección realizada a la aeronave en el lugar del accidente, por parte del Equipo Investigador del Departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC.
- c) Las declaraciones del piloto, Sr. Jorge Oscar Solís Jara y del Sr. Mario Villalobos Jara, piloto privado de avión, que iba como pasajero en la aeronave.
- d) El Informe Final y Técnico del accidente caratulado con el número 1575AE.
- e) Hoja de vida del piloto Sr. Jorge Oscar Solís Jara.
- f) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la investigación del accidente.
- g) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; artículo 3°, letra r) de la Ley N°16.752; Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo, y demás normas citadas, aplicables y pertinentes.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 28 de enero de 2011 despegaron desde el Aeródromo Eulogio Sánchez de la ciudad de Santiago, cinco aeronaves del Club Aéreo del Personal de Carabineros con destino al Aeródromo Las Marías de la ciudad de Valdivia, con el propósito de realizar vuelos en ese lugar, con los socios del Club Aéreo de esa localidad.
- b) Que, el día 29 de enero se planificaron los vuelos a realizar en el aeródromo Las Marías.
- c) Que, al piloto afectado se le asignó la aeronave marca Cessna, modelo U206G, matrícula CC-LLJ, para realizar vuelos con los socios del club.
- d) Que, antes de iniciar el primer vuelo, el piloto señaló que se dio cumplimiento a la lista de chequeo. Se realizó el briefing de prevuelo, verificando que los estanques contenían combustible para dos horas de vuelo.
- e) Que, los dos primeros vuelos se realizaron sin observaciones.
- f) Que, en el tercer vuelo el piloto despegó con cinco pasajeros, efectuando el circuito establecido sobre la ciudad de Valdivia. Luego, se dirigió al aeródromo Las Marías, ingresando a tramo con el viento para aterrizar en la pista 17.
- g) Que, durante la aproximación para aterrizar y cuando se encontraba próximo a la pista, se activó la alarma de stall. Frente a esta situación, el piloto reaccionó bajando la nariz de la aeronave. Posteriormente, al momento de quebrar planeo, nuevamente se activó la alarma de stall, lo que provocó que la aeronave diera un fuerte bote sobre la pista. Ante esta eventualidad, el piloto aplicó potencia al motor con la intención de pasar de largo y la aeronave se elevó desviándose hacia la izquierda de su trayectoria.
- h) Que, lo señalado anteriormente indicaría que la aproximación no habría sido estabilizada, porque el piloto no mantuvo la aeronave en una actitud y velocidad apropiada, lo que habría provocado una pérdida de sustentación de la aeronave durante el quiebre de planeo para aterrizar.
- i) Que, posterior al bote sobre la pista y con el propósito de recuperar la condición del vuelo, el piloto decidió pasar de largo, aplicó potencia al motor y la aeronave se elevó, desviándose al mismo tiempo hacia la izquierda. Esta situación se asocia al efecto del torque, que afectó a la aeronave y en el momento que se aplicó potencia al motor y que no fue corregido por el piloto, lo que provocó que el avión se fuera hacia la izquierda y se saliera de la pista

- j) Que, la aeronave se mantuvo volando por algunos segundos a baja altura y con baja velocidad, sobre la franja de la pista y paralelo a ésta. Luego se desplazó sobre el terreno, hasta impactar contra el cerco perimetral del aeródromo, resultando con daños de consideración.
- k) Que, el piloto al mando señaló que al momento del aterrizaje había viento cruzado del Oeste, lo que habría provocado que la aeronave girara hacia la izquierda de su trayectoria. Sin embargo, esta situación se contradice con lo observado por el piloto que se encontraba como pasajero en el asiento delantero derecho, cuando señaló que las condiciones meteorológicas que habían ese día en el lugar, permitían el vuelo visual y que el viento era calma. De igual forma, la Dirección Meteorológica a través de su Informe Técnico Operacional, señaló que la intensidad del viento era de 1 a 5 nudos, proveniente desde el Sur Oeste, para el período en que ocurrió el accidente. Consecuentemente, la componente de viento de costado existente no habría afectado la aproximación y el aterrizaje.
- l) Que, los antecedentes proporcionados por el Club Aéreo del Personal de Carabineros, respecto a las políticas y disposiciones de capacitación y entrenamientos de sus pilotos, indican que esta entidad *"tiene una clara política tendiente al mantenimiento de eficiencia operativa de los pilotos"* y se añade que los pilotos *"no deben permanecer más de 30 días sin volar"*.
- m) Que, si bien el piloto mantuvo eficiencia de vuelo durante los últimos 30 días en material Cessna 182, en la aeronave Cessna 206, en la cual se accidentó, no registraba vuelos en los últimos tres meses, lo que habría contribuido al accidente, toda vez que esta aeronave es distinta respecto a sus performances y operación.
- n) Que, se descarta que el accidente se haya debido a una falla mecánica, ya que las inspecciones realizadas a los controles de vuelo, al sistema de dirección, al sistema de frenos y al motor, posterior al accidente, indican que la aeronave se encontraba sin observaciones, por lo que los aspectos técnico mecánicos no habrían causado ni contribuido al accidente.
- o) Que, la posibilidad que el peso y estiba hayan contribuido al accidente queda descartada, ya que de acuerdo a los antecedentes, la aeronave operaba dentro de los límites de peso y centro de gravedad.

RESUELVO:

- 1) Declárese cerrada la presente investigación del accidente de aviación N° 1575AE, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archiversse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.

- 2) Declárese que la causa más probable del accidente que afectó al piloto privado de avión, Sr. Jorge Oscar Solís Jara, licencia de piloto privado de avión N° 12.678, mientras se encontraba al mando de la aeronave marca Cessna, modelo 206G, matrícula CC-LLJ, de propiedad, del Club Aéreo del Personal de Carabineros de Chile, fue la pérdida de control de la aeronave, por parte del piloto durante el aterrizaje.
- 3) Actuaron como Factores Contribuyentes:
 - a. Falta de eficiencia en la operación de la aeronave por parte del piloto, al no mantener continuidad de vuelo en el material Cessna 206.
 - b. Aproximación para aterrizar no estabilizada.
 - c. No contrarrestar el efecto torque que desvió la aeronave hacia la izquierda, al momento de aplicar potencia, tras el bote sobre la pista.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá que:

Enviar una copia de este Informe al Club Aéreo del Personal de Carabineros, a objeto se comente con todos los pilotos de esa entidad con fines de prevención.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:
 - a. Se deje constancia de este accidente y de la presente resolución, en la hoja de vida del piloto privado de avión Sr. Jorge Oscar Solís Jara, licencia N° 12.678.
 - b. Se deje constancia de este accidente y de la presente resolución, en la carpeta de la aeronave marca Cessna, modelo 206G, matrícula CC-LLJ.
 - c. Incorporar este caso en el programa PICCA.
- 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, previamente deberán comunicar la fecha estimada de término y finalmente informar una vez cumplidas 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 podrán 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.



[Handwritten Signature]
JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL