

EXENTA N° 0457 /

SANTIAGO, 21 JUN 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión Piper, modelo PA31T, matrícula CC-PLL, el día 19 de enero de 2012, en el Aeródromo Marcel Marchant (SCPF), Puerto Montt, Región de Los Lagos.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 0123, del 20 de enero de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1609SP.
- c) La Resolución DGAC Exenta N° 0155, del 25 de enero de 2012, que modifica la Resolución N° 0123 y designa nuevos investigadores.
- d) La licencia de piloto de transporte de línea aérea y hoja de vida del Sr. Rodrigo Molina Díaz.
- e) La bitácora personal de vuelo del piloto Sr. Rodrigo Molina Díaz.
- f) El peso y balance del avión matrícula CC-PLL.
- g) El Informe Oficial N° 033/2012, de la Dirección Meteorológica de Chile.
- h) Los relatos del piloto al mando, pasajero y testigo del suceso de aviación.
- i) La bitácora del avión, en la cual el piloto al mando, dejó constancia del suceso de aviación.
- j) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del suceso.
- k) Las inspecciones y verificaciones realizadas al sistema del tren de aterrizaje del avión matrícula CC-PLL.
- l) Lo señalado en el Pilot's Operating Manual del avión Piper, modelo PA31T, sección de Procedimientos Normales.
- m) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1609OR.
- n) El expediente de la investigación.

- 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, 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 19 de enero del 2012, el piloto Sr. Rodrigo Molina Díaz, al mando del avión matrícula CC-PLL, despegó desde el Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB) de la ciudad de Santiago con destino el Aeródromo Marcel Marchant (SCPF) de la ciudad de Puerto Montt, acompañado de siete pasajeros. Posteriormente y cuando el piloto efectuaba el aterrizaje a la pista 19 del Aeródromo de destino, lo hizo con el tren de aterrizaje sin extender, impactando las palas de las hélices y el fuselaje contra la superficie de la pista, instante en el cual el piloto elevó la aeronave y extendió el tren de aterrizaje, produciéndose una pérdida de control, que llevó finalmente al avión a salirse de la pista al costado izquierdo.
- b) Que, al verificar la licencia y habilitaciones del piloto al mando, como también la documentación de la aeronave, no se encontraron observaciones que imposibilitaran la ejecución del vuelo en que ocurrió el suceso investigado.
- c) Que, en relación con la condición del avión, las inspecciones y verificaciones realizadas al sistema del tren de aterrizaje, indican que éste se encontraba aeronavegable al momento del accidente, lo que sumado al relato del piloto al mando, quién señaló que al momento de reducir potencia, se activó la alarma de tren arriba, son hechos que permitirían establecer que no existen indicios ni evidencias de mal funcionamiento que hubiese causado o contribuido al suceso investigado.
- d) Que, el piloto en su relato señaló que durante la aproximación a la pista 19 del Aeródromo Marcel Marchant (SCPF), y debido a que aún se encontraba lejos de ésta, omitió el ítem de bajar el tren de aterrizaje, lo cual realizaría más adelante, situación que finalmente no fue recordada por el piloto y de lo cual quedó constancia en la bitácora del avión con la nota "Durante el aterrizaje el piloto al mando olvida bajar el tren de aterrizaje".
- e) Que, consecutivamente y según el relato del piloto, cuando se encontraba en la fase de aproximación, concentró su atención en la navegación del avión a través del sistema GPS, con la finalidad de mantener una trayectoria de vuelo constante y evitar cambios de potencia, hecho que habría contribuido a que el piloto olvidara el ítem de bajar el tren de aterrizaje.
- f) Que, la aeronave tiene indicación de tres luces verdes cuando el tren de aterrizaje se encuentra abajo y asegurado, como también posee un espejo para verificar la posición del tren de nariz, situaciones que se encuentran señaladas en la lista de procedimientos normales antes del aterrizaje, las cuales no fueron verificadas por el piloto al mando.

- g) Que, de acuerdo al relato del piloto, se percató al momento que las palas de las hélices impactaron la superficie de la pista y al activarse simultáneamente la alarma del tren arriba, que había realizado el aterrizaje con el tren sin extender. Ello es coincidente con las marcas encontradas en la pista, que evidencian los impactos de las palas de ambos motores y del fuselaje del avión, ambas debido al arrastre sobre la superficie de la pista.
- h) Que, sobre la base de lo anterior, se puede señalar que el piloto realizó una aproximación no estabilizada, al no haber configurado correctamente el avión para el aterrizaje, ni haber completado los ítems relativos al tren de aterrizaje de la lista de procedimientos normales, efectuando el aterrizaje con el tren replegado.
- i) Que, el piloto desplegó el tren de aterrizaje luego de impactar contra la pista, perdiendo el control del avión, terminando fuera de la pista y al costado izquierdo de ésta.
- j) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1609OR, se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de éstos y la causa del accidente.
- k) Que, en el expediente de la investigación, los antecedentes y documentos que forman parte de ella, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1609OR, 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 del accidente ocurrido el día 19 de enero de 2012, que afectó al piloto Sr. Rodrigo Molina Díaz, al mando del avión matrícula CC-PLL, fue error operacional por parte del piloto al mando, al omitir bajar el tren de aterrizaje durante la aproximación para el aterrizaje a la pista 19 del Aeródromo Marcel Marchant (SCPF).
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Probable distracción por parte del piloto, al mantener la atención principalmente en el equipo GPS, para mantener la trayectoria de vuelo y evitar ajustes innecesarios de potencia en la aeronave.
 - b) Uso incompleto de la lista de procedimientos normales antes del aterrizaje.
 - c) Inobservancia de las luces de posición del tren de aterrizaje y del espejo del avión.

- d) Realizar una aproximación no estabilizada al no haber completado la lista de verificación antes del aterrizaje ni tener configurada la aeronave a 500 pies sobre el terreno.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
- a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Rodrigo Molina Díaz.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión matrícula CC-PLL.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en procesos de difusión orientado a los pilotos, haciendo hincapié en el uso de los procedimientos normales del avión, lista de chequeo y reforzando la ejecución de aproximaciones estabilizadas.
- 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 LARCÓN PÉREZ
DIRECTOR GENERAL de Aviación
DIRECCIÓN GENERAL