

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-ADY, tripulada por el piloto alumno Sr. Roberto Dabed M. y el instructor de vuelo Sr. Rodrigo Molina D.

---

EXENTA N° 0830 /

SANTIAGO, 26 NOV. 2012

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

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 02929 del 29 de diciembre de 2011, que abre la investigación caratulada con el N° 1604AB.
- b) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- c) Los antecedentes del piloto alumno Sr. Roberto Dabed Martinic y los del Instructor de vuelo Sr. Rodrigo Molina Díaz.
- d) El historial de mantenimiento de la aeronave matrícula CC-ADY.
- e) Los daños en la aeronave y en el sitio del suceso a causa del accidente.
- f) Las inspecciones realizadas a la aeronave matrícula CC-ADY.
- g) El estudio meteorológico del lugar y hora del accidente.
- h) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave matrícula CC-ADY, al momento del accidente.
- i) Los relatos de la tripulación.
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la Investigación del Accidente de Aviación N° 1604AB.
- k) El expediente de la investigación N° 1604AB.
- l) 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 26 de diciembre de 2011, la tripulación de vuelo de la aeronave matrícula CC-ADY, compuesta por el piloto alumno Sr. Roberto Dabed Martinic y el instructor de vuelo Sr. Rodrigo Molina Díaz, planificaron efectuar un vuelo visual de ida y regreso, desde el aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB) hasta el aeródromo San Rafael (SCAN), en la ciudad de Los Andes, con el propósito de realizar un turno de instrucción, de acuerdo al programa teórico y práctico presentado a la Dirección General de Aeronáutica Civil, para obtención de habilitación de clase multimotor terrestre.
- b) Que, las actividades de instrucción se iniciaron en forma normal el día 26, incluyendo el prevuelo, de acuerdo a la cartilla del avión, verificando que el nivel de combustible permitía una autonomía de aproximadamente 4 horas.
- c) Que, el despegue desde SCTB se realizó a las 18:32 HL. en forma normal, ingresando a la zona de Los Andes alrededor de las 18:50 HL. En la ruta, en algunas oportunidades el instructor llevó el acelerador derecho a ralenti, para que el piloto alumno reconociera e identificara la falla de un motor en vuelo.
- d) Que, en las inmediaciones del aeródromo San Rafael de Los Andes, se realizaron prácticas de vuelo con un motor en la fase de despegue sobre 50 pies, llevando el acelerador derecho a ralenti y que las performances del avión permitían continuar montando e ingresar al tránsito para nuevas prácticas en la pista, manteniendo control positivo de la aeronave en cuanto a maniobrabilidad y ascenso positivo.
- e) Que, durante el vuelo de regreso a SCTB, y una vez nivelado a 4.500 pies de altitud, el piloto alumno solicitó al instructor realizar una práctica de corte de motor con configuración de tren y flaps arriba, para lo cual, el instructor llevó el acelerador derecho a ralenti y pidió al piloto alumno que lo embanderara y cortara la mezcla, quedando el motor embanderado.

- f) Que, breves momentos después, el piloto alumno realizó dos intentos de puesta en marcha, sin lograr restablecer la potencia normal. Ante esta situación, le informó a su instructor que el motor izquierdo funcionaba normal y a full potencia, pero que el motor derecho no estaba entregando la potencia normal.
- g) Que, el instructor tomó el control del avión y verificó que el motor derecho registraba alrededor de 1.600 rpm. Movieron los controles de paso y acelerador, pero el motor no se recuperó.
- h) Que, el procedimiento utilizado para la puesta en marcha del motor se aplicó parcialmente de acuerdo a lo que establece la cartilla de emergencias del manual de vuelo del avión, pudiendo este hecho haber ocasionado que el reencendido no fuese efectivo, como se establece en el punto V del informe técnico y que concuerda con lo declarado por el instructor de vuelo cuando señaló, "...se pudo haber ahogado el motor...", lo que permitiría deducir que éste no habría fallado en vuelo.
- i) Que, al momento de realizar el corte de motor, la aeronave se encontraba en condiciones de vuelo recto y nivelado, con 130 kts. de velocidad y en configuración de avión limpio, pero al no lograr recuperar la potencia normal, la atención de la tripulación se orientó a observar los instrumentos al interior de la cabina, situación en que la velocidad disminuyó hasta 80 a 85 kts. aproximadamente y descenso de 400 ppm.
- j) Que, el avión voló sobre la VMCA (79 kts), pero bajo 98 kts., velocidad que recomienda el manual para vuelo con un motor inoperativo, para mantener la altitud con mayor facilidad. Adicionalmente, el manual de vuelo establece 100 nudos como mejor ángulo de montada y 108 nudos, como mejor razón de montada con un motor.
- k) Que, el descenso de velocidad, llevó a que la aeronave volara bajo el radial del arco azul (blue radial), ingresando en la región de comando reverso, condición en que comenzó a descender a una razón de 400 pies por minutos.

- l) Que, la tripulación embanderó el motor derecho y utilizó información del GPS para orientarse a la pista, llegando a ésta en forma perpendicular y a baja altura (aproximadamente 200 pies), sin lograr aterrizar, sobrepasando el campo y aterrizando en un viñedo cercano, estando restringidos para efectuar cualquier otra maniobra por la falta de velocidad y altura respecto al terreno.
- m) Que, la aeronave impactó contra el terreno y se incendió destruyendo la mayor parte de la estructura.
- n) Que, la tripulación evacuó la aeronave por sus propios medios. El piloto alumno sufrió lesiones de carácter menos grave y el instructor de vuelo, lesiones leves a causa del accidente.
- o) Que, la tripulación tenía sus licencias de vuelo y habilitaciones al día, lo que les permitía realizar este tipo de vuelo.
- p) Que, a la aeronave Cessna 414A, matrícula CC-ADY, se le realizaba su programa de mantenimiento de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente, no encontrándose en sus registros anomalías que pudiesen haber influido en el hecho.
- q) Que, las condiciones meteorológicas en el sector de Los Andes eran aptas para operar en condiciones visuales.
- r) Que, no existen diligencias pendientes.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1604AB, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivers los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.

- 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido el día 26 de diciembre de 2012, que afectó a la aeronave C-414, matrícula CC-ADY, fue que la tripulación focalizó la atención en la identificación de la baja potencia del motor derecho, desatendiendo el control general de la aeronave hasta alcanzar una condición crítica de velocidad y altura en el vuelo.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a) No aplicar los procedimientos para corte de motor en vuelo, puesta en marcha en el aire y vuelo con un motor inoperativo, de acuerdo con lo establecido por el fabricante.
  - b) No planificar anticipadamente la aproximación hacia la pista en condiciones de vuelo con un motor.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Roberto Dabed M., del Sr. Rodrigo Molina D. y en la carpeta del avión Cessna 414A, matrícula CC-ADY.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá dar a conocer este suceso, a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC.
- 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.



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