
EXENTA N°01213/

SANTIAGO, 24 JUL. 2009

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N°01823 de fecha 30 de julio de 2008, que dispuso la investigación del accidente de aviación N°1489WM, que afectó a la aeronave matrícula CC-CFM.
 - b) La Resolución DGAC Exenta N°030 de fecha 07 de enero de 2009, que designa al Sr. Xavier Pérez Chávez como investigador encargado, en reemplazo del Sr. Walton Muñoz Durán.
 - c) La inspección realizada en el lugar del accidente, por el equipo investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - d) El Informe Final del accidente de aviación caratulado con el N°1489XP.
 - e) La hoja de vida del piloto Sr. Oscar Aguayo Chávez (Q.E.P.D.).
 - f) El Informe Técnico elaborado por el Ingeniero Aeronáutico Sr. Edmundo Asenjo Hidalgo.
 - g) El expediente de la investigación N°1489XP.
 - h) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 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, demás normas citadas y aplicables.
-

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 10 de julio de 2008 el piloto comercial de avión Sr. Oscar Aguayo Chávez (Q.E.P.D.), al mando de la aeronave Beechcraft 99A, matrícula CC-CFM, de propiedad de Inversiones Aéreas Patagonia Ltda., despegó desde el aeródromo Marcel Marchant, para luego precipitarse a tierra, aproximadamente a 1 milla al Noroeste de la pista del citado aeródromo.
- b) Que, el piloto y sus ocho pasajeros fallecieron en el accidente.
- c) Que, a consecuencia del impacto, la aeronave resultó destruida, incendiándose posteriormente sus restos.
- d) Que, se inspeccionaron los restos de los motores y sistemas, y no se pudo comprobar fehacientemente la existencia de anomalías evidentes, que pudieran haber contribuido al accidente.
- e) Que, de acuerdo a los antecedentes de la investigación, a la aeronave se le abrió la capota del motor izquierdo durante la carrera de despegue.
- f) Que, no se logró establecer si el piloto realizó el prevuelo de la aeronave. En caso de haberlo hecho, no se habría percatado que los broches de la capota no estaban asegurados, ya que la investigación determinó que éstos no presentaban deformación por sobreesfuerzo producto del impacto.
- g) Que, después del despegue, la capota del motor abierta aparentemente habría sido un elemento distractor para el piloto al mando, y que pudo haber afectado la aerodinámica de la aeronave.
- h) Que, el piloto voló la aeronave con 0,27 gramos por mil de alcohol en la sangre, lo que eventualmente podría haber influido en la operación.
- i) Que, de acuerdo a los antecedentes, al regresar para aterrizar el piloto realizó un viraje aproximadamente a 200 a 300 pies, probablemente con una velocidad cercana a la de stall, perdiendo el control de su aeronave, precipitándose a tierra.
- j) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación, caratulado con el N° 1489XP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, y hacer efectiva la responsabilidad infraccional que existiere, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
-

- 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido a la aeronave Beechcraft 99A, matrícula CC-CFM, de propiedad de Inversiones Aéreas Patagonia Ltda., pilotada por el Sr. Oscar Aguayo Chávez (Q.E.P.D.), fue un error operacional del piloto al mando, al no aplicar los procedimientos normales de aproximación, recomendados por el fabricante y perder el control de la aeronave entrando en pérdida (Stall), cuando regresaba para aterrizar con la capota del motor izquierdo abierta.
- 3) Habrían actuado como factores contribuyentes:
- No haber detectado durante la inspección de prevuelo que la capota del motor izquierdo no se encontraba asegurada.
 - Regresar con la intención de aterrizar con una velocidad de vuelo muy cercana a la velocidad de pérdida (Stall), posiblemente para evitar el desprendimiento de la capota por efecto de la fuerza del viento.
 - Probable aumento de la velocidad de pérdida del ala izquierda, al alterarse la aerodinámica por efecto de la capota de motor abierta.
 - No disponer de altura necesaria para recuperar una condición de pérdida de sustentación.
 - Posible disminución de las capacidades fisiológicas del piloto al mando de la aeronave, por la presencia de alcohol en su organismo.
 - Posible distracción del piloto a causa de: las condiciones meteorológicas, y la capota del motor abierta.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:
- 4.1 La realización de talleres y seminarios con pilotos de Aviación General que transporten pasajeros, haciendo énfasis en las disposiciones referidas a la prohibición de ingerir alcohol antes de realizar actividades de vuelo, como en la importancia de las inspecciones de prevuelo de las aeronaves.
- 4.2 Insistir con los operadores de este tipo de aeronaves, en el hecho que frente a la posibilidad de la apertura de capotas, tapas o puertas en vuelo, se debe mantener siempre un control positivo de la aeronave, no permitiendo que estas situaciones se transformen en un factor de distracción.
- 4.3 Se informe a la Fiscalía de Aviación de Puerto Montt de la presencia de alcohol en la sangre encontrada en el Piloto Comercial de Avión Sr. Oscar Aguayo Chávez (Q.E.P.D.), después de ocurrido el accidente.
-

- 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
- 5.1 Que el Subdepartamento Licencias deje constancia de este accidente y de la presente Resolución, en la hoja de vida del piloto comercial de avión Sr. Oscar Aguayo Chávez (Q.E.P.D.).
- 5.2 Que el Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia de este accidente y de la presente Resolución, en la carpeta de la aeronave matrícula CC-CFM.
- 6) Las organizaciones de la DGAC antes citadas, 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 para el cumplimiento, deberán informar de la fecha estimativa de término y, finalmente informar una vez cumplidas las disposiciones.
- 7) De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 42 letra c) del Código Aeronáutico, remítase copia de la presente resolución al Conservador del Registro Nacional de Aeronaves,
- 8) 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 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) Para lo anterior el informe final se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso a sus costas.

Anótese y notifíquese.



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