

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-KAZ, al mando del piloto privado de avión Sr. Juan Carámetro Ferretto (Q.E.P.D.).

EXENTA Nº 01603 /

SANTIAGO, 27 OCT. 2009

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución Exenta Nº 02318, del 02 de octubre de 2008, que abre la investigación del accidente de aviación caratulado con el Nº 1500WS.
 - b) La copia de la hoja de vida del piloto privado de avión Sr. Juan Carámetro Ferretto (Q.E.P.D.).
 - c) El informe técnico operacional Nº 77/08, de fecha 27 de octubre de 2008, de la Dirección Meteorológica de Chile, sobre las condiciones meteorológicas estimadas para el día 28 de septiembre de 2008, en el sector del Cerro Roble Alto, entre las 10:00 y 14:00 hora local.
 - d) El informe técnico operacional Nº 99/09, de fecha 10 de agosto de 2009, de la Dirección Meteorológica de Chile, sobre las condiciones meteorológicas estimadas para el día 28 de septiembre de 2008, en el sector de Cerro El Roble, a las 18:20 hora local.
 - e) El informe de autopsia Nº 2862-2008, del Servicio Médico Legal de Santiago, correspondiente a la Sra. Graciela del Carmen Wevar Cruz (Q.E.P.D.).
 - f) El informe de autopsia Nº 2863-08, del Servicio Médico Legal de Santiago, correspondiente al Sr. Sergio Miguel Ángel Díaz Aguirre (Q.E.P.D.).
 - g) El informe de autopsia Nº 2864/08, del Servicio Médico Legal de Santiago, correspondiente al Sr. Juan Carámetro Ferretto (Q.E.P.D.).
 - h) El informe Nº T-12056/2008, de la Unidad de Toxicología del Departamento de Laboratorios perteneciente al Servicio Médico Legal de Santiago, sobre examen químico – toxicológico perteneciente a Juan Carámetro Ferretto (Q.E.P.D.).
-

- i) Las copias de los certificados de aeronavegabilidad y matrícula del avión matrícula CC-KAZ.
- j) Las copias de los planes de vuelo del avión matrícula CC-KAZ, correspondientes al día 28 de septiembre de 2008.
- k) Los datos extraídos del equipo portátil Garmin GPSMap 76S, incorporados en el anexo "D" al informe final.
- l) El informe de chequeo de equipos de fecha 03 de diciembre de 2008, de la empresa Aircraft Instruments Repair Center.
- m) Copia del informe de condición de instrumentos siniestrados pertenecientes a la aeronave marca Cessna modelo 172R matrícula CC-KAZ, de fecha 09 de diciembre de 2008, del Centro de Mantenimiento Aeronáutico N° 179.
- n) El informe técnico del accidente de aviación N° 1500WS.
- o) El informe final del accidente de aviación N° 1500WS.
- p) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguiente del Código Aeronáutico; el art. 3° letra r) de la Ley N° 16.752; Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13.
- q) La Ley N° 19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, y demás normas aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 28 de septiembre de 2008, la aeronave matrícula CC-KAZ, de propiedad del Club Aéreo de Los Andes, al mando del piloto privado de avión Sr. Juan Carámetro Ferretto (Q.E.P.D.), cuando se encontraba en ruta bajo reglas de vuelo visual entre los aeródromos de Santo Domingo y Los Andes, impactó en vuelo controlado contra la ladera sur del cerro "Roble Alto", aproximadamente 200 pies bajo la cima.
 - b) Que, el día 28 de septiembre de 2008, el piloto y los pasajeros se reunieron en dependencias del Club Aéreo de Los Andes, con la finalidad de realizar un vuelo cuya ruta consideraría operar bajo las reglas de vuelo visual entre los Aeródromos San Rafael, Carriel Sur, El Litral y Santo Domingo, regresando posteriormente hasta el aeródromo de salida.
 - c) Que, en los primeros tramos de vuelo no se registraron observaciones, sin embargo, el último de ellos, es decir, entre los aeródromos Santo Domingo y San Rafael, según la información GPS obtenida, se realizó de la siguiente forma:
 - a. La aeronave despegó desde la pista 23, a las 18:00 hora local, con posterioridad a lo cual efectuó un viraje hacia la derecha, para continuar el desplazamiento con rumbo general Noreste.
-

- b. Luego de lo anterior, alcanzó una altitud de crucero de aproximadamente 3.500 pies, la que mantuvo por una distancia de aproximadamente 25 millas náuticas.
 - c. Posteriormente, la aeronave ascendió para mantener 4.100 pies y desde allí, se mantuvo en constante ascenso hasta aproximadamente 5.600 pies de altitud y 200 pies bajo la cima del cerro Roble Alto, punto en que impactó, tras haber recorrido una distancia total de 44 millas náuticas.
 - d) Que, en los registros de mantenimiento de la aeronave, no se encontraron observaciones.
 - e) Que, considerando el peso de la aeronave, sus ocupantes y el combustible en los estanques y según las tablas de peso y balance, el avión se encontraba operando dentro de los límites aceptados por el fabricante.
 - f) Que, el examen químico – toxicológico correspondiente al piloto, señala que “en la muestra de sangre no se detectó drogas de abuso y fármacos (cocaína, anfetamina, benzodiazepinas, marihuana, barbitúricos, opiáceos, metanfetamina, metadona).
 - g) Que, los tres ocupantes utilizaban cinturones de seguridad durante el accidente, y no se detectó falla de estos elementos, en el contexto del suceso. Las causas de fallecimiento, incorporadas en los respectivos informes de autopsia, se refieren a traumatismos a consecuencia del impacto.
 - h) Que, el piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para la aeronave y tipo de operación en que ocurrió el accidente.
 - i) Que, la aeronave se encontraba con sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.
 - j) Que, el motor y los sistemas de la aeronave habrían operado en forma normal en el contexto del accidente investigado.
 - k) Que, durante el último tramo del vuelo, la aeronave ingresó en condiciones de nubosidad, próxima a los cerros. En esas circunstancias, el piloto perdió las referencias visuales, continuando el vuelo VFR en condiciones IMC, impactando inadvertidamente contra la ladera sur del cerro Roble Alto.
 - l) Que, a consecuencia del impacto, el piloto al mando y los dos pasajeros resultaron fallecidos, en tanto la aeronave resultó destruida.
 - m) Que, el informe final del accidente de aviación determinó como causa más probable la pérdida de referencias visuales al ingresar en nubes y continuar el vuelo VFR en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, impactando inadvertidamente contra la ladera sur del cerro Roble Alto.
 - n) Que, el informe referido en la letra anterior identificó como factor contribuyente la decisión inadecuada, al no mantener el vuelo VFR planificado al ingresar en nubes, quedando en condiciones IMC.
 - o) Los antecedentes que constan en autos.
-

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1500WS, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento "Prevención de Accidentes".
 - 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido el día 28 de septiembre de 2008, a la aeronave marca Cessna, modelo 172R, matrícula CC-KAZ, de propiedad del Club Aéreo de Los Andes, al mando del piloto privado de avión Sr. Juan Carámetro Ferretto (Q.E.P.D.) fue la pérdida de referencias visuales al ingresar en nubes y continuar el vuelo VFR en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos, impactando inadvertidamente contra la ladera sur del cerro Roble Alto.
 - 3) Que, actuó como factor contribuyente la decisión inadecuada, al no mantener el vuelo VFR planificado al ingresar en nubes, quedando en condiciones IMC.
 - 4) El Departamento "Prevención de Accidentes" deberá:
 - a) Difundir el caso investigado a través de los programas de prevención de la Dirección General de Aeronáutica Civil, con especial énfasis en la planificación de vuelo y en evitar el ingreso en condiciones meteorológicas instrumentales, durante vuelos visuales.
 - 5) El Departamento "Seguridad Operacional" deberá disponer que:
 - a) El Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Juan Carámetro Ferretto (Q.E.P.D.).
 - b) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta del avión matrícula CC-KAZ.
 - c) El Subdepartamento Aeronavegabilidad analice los antecedentes y se pronuncie respecto de la eventual pérdida, destrucción, inutilidad o desarme de la aeronave, para los efectos dispuestos en el artículo 42 letra c) del Código Aeronáutico.
 - 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 informar 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 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.
-

- 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.



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