

EXENTA N° 0413 /

SANTIAGO, 22 JUL 2013

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 021, de fecha 04 de abril de 2013, que abre la investigación del suceso de aviación.
- b) El informe final de la investigación del incidente de aviación que fue caratulada con el N° 1668XP.
- c) El informe meteorológico del día y hora del incidente, emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- d) Las declaraciones del piloto al mando de la aeronave Sr. Roberto Calvo Montt.
- e) La inspección realizada, por los investigadores, al lugar donde ocurrió el incidente.
- f) Las inspecciones y peritajes realizados a la aeronave por el equipo de investigadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- g) El expediente de la investigación.
- h) El Informe Técnico de la investigación, que indica que no habrían existido factores de orden mecánico o técnico, que hubiesen contribuido a la causa del suceso.
- i) 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, y

CONSIDERANDO:

- a) Que, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 30 de marzo de 2013, en circunstancias que el piloto privado de avión, Sr. Roberto Calvo Montt, al mando de la aeronave ultraliviana motorizada, ULM 210, realizaba un vuelo local después de haber despegado del aeródromo de Castro (SCST), a los 25 minutos de vuelo, tuvo oscilaciones en el manómetro de presión de combustible aterrizando de emergencia en la playa de Abtao.

- b) Que, una vez aterrizado, el operador, de acuerdo a su declaración, verificó las líneas y tapa de combustible no encontrando observaciones, decidiendo despegar desde el lugar, maniobra durante la cual la hélice golpeó con la superficie de arena de la playa.
- c) Que, el piloto mantenía su licencia de vuelo (piloto privado de avión) al día, sin observaciones, lo que le permitía volar la aeronave.
- d) Que, de acuerdo a las disposiciones de la autoridad aeronáutica, a la aeronave no se le exige certificado de aeronavegabilidad y su mantenimiento es responsabilidad del operador.
- e) Que, la aeronave tenía su registro de ULM, por lo que en este sentido cumplía con las disposiciones de la autoridad aeronáutica.
- f) Que, el mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica sin observaciones.
- g) Que, en relación con la condición de la aeronave, las evidencias encontradas y las inspecciones realizadas a esta en el lugar de los hechos, indican que no tenía evidencias de mal funcionamiento de sus sistemas, que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado.
- h) Que, lo anteriormente señalado está avalado además, por la propia declaración del operador, quien indicó que intentó despegar después de verificar que la aeronave no tenía fallas.
- i) Que, el aterrizaje de emergencia en la playa, de acuerdo a lo declarado por el operador de la aeronave, se habría realizado al observar oscilaciones en el manómetro de presión de combustible.
- j) Que, una vez aterrizado después de verificar que todo estaba normal, al intentar despegar nuevamente, durante la carrera de despegue, sobre la superficie de arena sinuosa y blanda, la hélice impactó un montículo de arena dañándose.
- k) Que, antes de intentar despegar, el operador no habría inspeccionado la superficie de la playa, la que era sinuosa, blanda y estaba con algas en varios sectores, factor que habría contribuido al hecho.
- l) Que, las condiciones meteorológicas no habrían influido en el incidente.
- m) Que, el operador intentó un despegue desde un lugar no preparado, provocándose el incidente.
- n) Que, como consecuencia del incidente, el piloto al mando y su acompañante resultaron ilesos.

- o) Que, la aeronave resultó con daños en las tres palas de su hélice y detención brusca de motor.
- p) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1668XP, 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 incidente ocurrido a la aeronave ultraliviana motorizada, ULM 210, fue que el operador intentó despegar desde un lugar no preparado como pista, impactando con la hélice la superficie de la playa.
- 3) Actuó como factor contribuyente, el hecho de no haber verificado la superficie de la playa antes de intentar el despegue.
- 4) El Departamento "Prevención de Accidentes" deberá disponer que el caso investigado sea dado a conocer a través de la página Web y otros medios institucionales y sea incluido en charlas y/o talleres orientados a los operadores de aeronaves ultralivianas motorizadas.
- 5) El Departamento "Seguridad Operacional" deberá disponer que se deje constancia de este suceso, en la hoja de vida del piloto privado de avión Sr. Roberto Calvo Montt y en la carpeta de la aeronave ultraliviana motorizada, registro N°210.
- 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 los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N°19.880 sobre 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) Para lo anterior, 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 ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL