

OBJ.: Cierre investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CMC, al mando del piloto Sr. Carlos Roberto León de la Barra.

EXENTA N° 0418 /

SANTIAGO,  
25 JUL 2013

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

**VISTOS:**

- a) El Accidente de Aviación que afectó al avión marca Piper, modelo Azteca, ocurrido el día 30 de mayo de 2012, en el aeródromo Teniente Vidal (SCCY), de la ciudad de Coyhaique, Región del General Carlos Ibáñez del Campo.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 01557 del 05 de junio de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1624AB.
- c) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- d) Los antecedentes del piloto al mando.
- e) El historial de mantenimiento de la aeronave Piper, modelo Azteca, matrícula CC-CMC, de propiedad de R. G. Aircraft Ltda.
- f) Las inspecciones realizadas a la aeronave matrícula CC-CMC.
- g) El informe meteorológico del lugar y hora del accidente.
- h) El peso y balance de la aeronave al momento del despegue.
- i) El informe final de la investigación del accidente de aviación N° 1624AB.
- j) El expediente de la investigación N° 1624AB.
- k) 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 piloto estaba con su licencia de vuelo al día y habilitaciones correspondientes, lo que le permitía realizar el vuelo programado.
- b) Que, las condiciones meteorológicas estaban aptas para realizar vuelo visual en la zona, por lo que no fue un factor que influyó en la causa del accidente.
- c) Que, el avión fue autorizado por la autoridad aeronáutica para realizar un vuelo Ferry desde el aeródromo "Los Leones" (SCLO) de Chile Chico, hasta el aeródromo "Teniente Vidal" (SCCY), de la ciudad de Coyhaique.
- d) Que, la aeronave cumplía los requisitos que autorizaban su traslado (exigencias establecidas en la reglamentación vigente, DAP 08-22), los que indicaban que se había verificado el correcto funcionamiento de los principales sistemas del avión, según lo informado por el Centro de Mantenimiento Autorizado (CMA N° 319), que lo preparó para el vuelo especial.
- e) Que, el vuelo se realizó sin observaciones, hasta el momento que la aeronave hizo contacto con las ruedas principales en la pista del aeródromo "Teniente Vidal", momento en el cual la rueda de nariz se entró, provocando que la parte baja de la nariz del avión y ambas hélices se dañaran.
- f) Que, las inspecciones realizadas a la aeronave evidenciaron que el líquido hidráulico estaba contaminado, lo que contribuyó a ensuciar el sistema, llegando a obstruir el filtro con sedimentos, que si bien cuenta con una válvula de desvío (bypass), de igual forma afectó al normal funcionamiento del sistema hidráulico.
- g) Que, el líquido contaminado, sumado a la obstrucción del filtro hidráulico, dificultó el funcionamiento de la bomba hidráulica, para alcanzar la presión adecuada para su operación normal, lo que a su vez, afectó el funcionamiento apropiado del tren de aterrizaje del avión. Esto influyó en que se provocara el corte del eje de la bomba durante la prueba efectuada con el motor izquierdo funcionando. Lo anterior concuerda con lo señalado por el piloto en su declaración, "*...el tren de aterrizaje bajaba más lento de lo habitual*".
- h) Que, una bomba hidráulica que funcione con líquido hidráulico contaminado por mucho tiempo, se verá afectada en su funcionamiento, generando cada vez menor presión hidráulica, lo que condiciona la fuerza y la menor velocidad en su recorrido, factor que habría sido contribuyente al no aseguramiento de la pierna de nariz, a pesar de que el piloto bajó el tren de aterrizaje en la fase de aproximación y declaró haber observado las tres luces verdes del tren de aterrizaje encendidas.
- i) Que, a pesar que el piloto señala en su relato haber bajado el tren de aterrizaje y verificado las tres luces verdes, por las pruebas realizadas al sistema hidráulico, se puede establecer que este no habría asegurado abajo.

- j) Que el peso y balance de la aeronave se encontraba dentro de los límites permitidos para su operación.
- k) Que, no se encuentran diligencias pendientes.

### RESUELVO

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1624AB, 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 de aviación ocurrido el día 30 de mayo de 2012, que afectó a la aeronave marca Piper, modelo Azteca, matrícula CC-CMC, se habría debido a que la bomba funcionaba con líquido hidráulico contaminado, generando menor presión en las líneas y provocando mayor lentitud al hacer su recorrido, lo que no permitió que la pierna de nariz asegurara abajo.
- 3) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
  - a) Que, se deje constancia del accidente de aviación en la hoja de vida del Sr. Carlos Roberto León de la Barra, licencia de piloto transporte línea aérea N° 187.
  - b) Que, se deje constancia del accidente de aviación en la carpeta del avión marca Piper Azteca, matrícula CC-CMC.
- 4) 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.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) 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.

