

EXENTA N° 0411 /

SANTIAGO, 21 de febrero de 2014

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave marca Piper, modelo PA-28RT-201, el día 03 de enero de 2014, en el Aeródromo "Los Guayes" (SCGY) del Lago Colico, Comuna de Cunco, Región de la Araucanía.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 02 del 07 de enero de 2014, que abre la investigación caratulada con el N° 1697SP.
- c) La licencia y hoja de vida del piloto Sr.
- d) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave.
- e) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave, para el vuelo en que ocurrió el accidente.
- f) El relato del Sr.
- g) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- h) El historial de mantenimiento de la aeronave.
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1697SP.
- j) El expediente de la investigación.
- 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 día 03 de enero de 2014, el piloto privado de avión, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA28RT-201, se encontraba efectuando un vuelo particular entre el Aeródromo "Eulogio Sánchez" (SCTB) de Santiago y el Aeródromo "Los Guayes" (SCGY) del Lago Colico, Comuna de Cunco, Región de la Araucanía. Durante el aterrizaje, la aeronave prosiguió con la carrera, saliéndose de la pista por el umbral 35, cayendo a un desnivel de aproximadamente 10 metros.

- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la respectiva licencia y habilitación, lo que le permitía operar la aeronave.
- c) Que, la aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente al momento del accidente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica, sin observaciones, no siendo un factor causal o contribuyente al hecho investigado. Del mismo modo el piloto al mando señaló que la aeronave no presentó problemas técnicos.
- d) Que, según lo declarado por el piloto al mando, ingresó al tramo con el viento derecho para la pista 17, ya que percibió viento proveniente de sur a norte. Durante esta maniobra, perdió contacto visual con la pista del aeródromo, debido a que tenía un cerro hacia el costado derecho.
- e) Que, a raíz de lo anterior, al momento de ingresar en base derecha, entró en una condición de aproximación no estabilizada, debido a que se encontró realizando una base corta y tratando de mantener una velocidad adecuada, descuidando el contacto con la pista.
- f) Que, posteriormente, el piloto hizo contacto con la pista según su declaración, a una velocidad de entre 75-80 nudos y después del primer tercio, no siendo capaz de detener la aeronave, saliéndose por el final de la pista, cayendo en un desnivel de aproximadamente 10 metros.
- g) Que, finalmente, el piloto al mando señaló que tomó la decisión de aterrizar, a pesar de estar en final corto y desacomodado, no realizando un aterrizaje frustrado, lo que le habría permitido efectuar una nueva aproximación, situación que contribuyó a la ocurrencia del suceso.
- h) Que, el piloto al mando y los dos pasajeros resultaron ilesos.
- i) Que, la aeronave resultó con daños.
- j) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1697SP, 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 del accidente ocurrido el día 03 de enero de 2014, que afectó al piloto privado de avión antes individualizado, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-28RT-201, fue realizar una aproximación no estabilizada, lo cual provocó que la aeronave hiciera contacto con la pista después del primer tercio, saliéndose por el final de pista.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes en el accidente:
 - No mantener referencias visuales con la pista, durante el circuito de tránsito derecho.
 - No frustrar el aterrizaje al encontrarse desacomodado.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto al mando y en la carpeta de la aeronave.

- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá incluir el caso investigado en actividades de prevención orientado a pilotos de club aéreo y de aviación general.
- 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.



ROLANDO MERCADO ZAMORA
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL