

EXENTA N° 0478 /

SANTIAGO, 15 JUL 2014

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave Piper PA 24 - 250, matrícula ocurrido el día 04 de octubre de 2013, en el Aeródromo Los Pehuenches (SCLB), Región del Bio Bío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 066 de fecha 08 de octubre de 2013, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe final de la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1679XP.
- d) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- e) La declaración del piloto al mando de la aeronave y su pasajero.
- 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.
- 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 04 de octubre de 2013, el piloto al mando de la aeronave PA-24-250, aterrizó en la pista 20 del aeródromo Los Pehuenches (SCLB), de la ciudad de Lebu, con el tren de aterrizaje retractado.
- b) Que, el piloto no tuvo lesiones.
- c) Que, la aeronave tuvo daños en el accidente.
- d) Que, el piloto, mantenía su licencia al día, sin observaciones, lo que le permitía volar la aeronave.
- e) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente y se encontraba aeronavegable al momento del accidente, sin que existieran indicios ni evidencias de mal funcionamiento de sus sistemas, que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado.
- f) Que, en las inspecciones en el lugar del suceso, el día del accidente, la aeronave fue levantada por una máquina retroexcavadora y al estar en suspensión se bajó el tren, quedando asegurado sin problemas. Posteriormente, la aeronave fue empujada sobre su tren hasta el lugar de estacionamiento, lo que indica que el sistema que asegura el tren de aterrizaje estaba sin observaciones.
- g) Que, el piloto en su declaración señaló que la luz verde que indica que el tren estaba abajo y asegurado durante la aproximación para aterrizar, estaba encendida, lo que hace imposible que el tren se retracte, ya que la luz se enciende, de acuerdo al manual de vuelo, cuando los tres trenes están asegurados. La única forma de que se pudiese desasegurar el tren es si el sistema para asegurar el tren estuviese en mal estado, lo que en este caso no sucedió, porque la inspección posterior descartó esta posibilidad.
- h) Que, el piloto señaló que se habría reventado la rueda de nariz, o ésta se habría retractado antes que los trenes principales, sin embargo, esto no habría sido posible debido a que las inspecciones efectuadas revelaron que los portalones no presentaban daños y la rueda de nariz se encontraba intacta.
- i) Que, las huellas y marcas en la pista, indican que la aeronave, después de tocar y golpear con la hélice sobre la pista, se posó sobre la superficie, totalmente nivelada, arrastrándose sin sufrir daños en los portalones del tren ni en las puntas de las alas. De haberse entrado primero el tren de nariz y posteriormente los trenes principales, la posada del avión sobre la superficie no habría sido nivelada y al entrarse una pierna primero que las otras, habría ocasionado daños en la punta de una ala o en la parte inferior de la nariz y en sus portalones.
- j) Que, durante las inspecciones realizadas al tren de aterrizaje, se estableció que este sistema previo al accidente operó normalmente y que la luz indicadora de tren asegurado arriba (ámbar) y luz indicadora de asegurado abajo (verde), como también la bocina de alarma de tren arriba y los seguros de las tres piernas, estaban sin observaciones.

- k) Que, los daños constatados producto del suceso en el mecanismo del tren de aterrizaje se deben a que el piloto efectuó la bajada del tren, poco antes de haber hecho contacto con la pista.
- l) Que, si este daño se hubiera producido antes de que el avión aterrizara, el piloto no podría haber visto la luz verde de tren abajo y asegurado encendida como lo señaló en su declaración, ya que la aproximación habría sido con el tren a medio bajar, por lo que necesariamente este elemento se rompió en algún momento después de aterrizar.
- m) Que, las marcas de las palas de la hélice indicarían que el tren habría venido retractado antes del quiebre de planeo, ya que al hacerlo la aeronave tocó primeramente con la hélice.
- n) Que, el piloto habría omitido bajar el tren de aterrizaje durante la aproximación para aterrizar y habría bajado el tren tardíamente, probablemente, al percibir los impactos de la hélice con la pista, bajando el tren sólo en un cuarto de su recorrido, presionando contra la superficie de la pista.
- o) Que, los neumáticos de los trenes principales tenían un poco de desgaste en una parte de las bandas exteriores, causado por roce con la superficie de la pista, indicando que el tren no habría completado su recorrido debido a que la superficie de la pista se lo habría impedido.
- p) Que, lo anteriormente señalado, la verificación efectuada en terreno y el resultado de las pruebas permite establecer que la aeronave aterrizó con el tren de aterrizaje arriba, lo que se confirma por las huellas y marcas de las palas de la hélice dejadas en el primer tercio del largo de la pista.
- q) Que, el piloto al mando no habría comprobado la lista de verificación antes de aterrizar, contribuyendo con esto al suceso. (Pag 29, Section III, Manual de vuelo Piper Comanche).

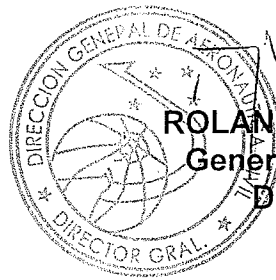
RESUELVO:

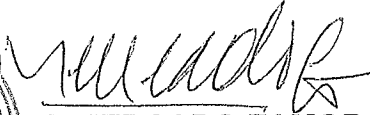
1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1679XP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivers los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
2. Declárase que la causa del accidente fue debido a que el piloto omitió bajar el tren de aterrizaje durante la aproximación para aterrizar.
3. Actuó como factor contribuyente no verificar antes del aterrizaje de la aeronave, que el tren estuviera abajo y asegurado.
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
5. El departamento de Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso

en la hoja de vida del piloto y en la carpeta de antecedentes de la aeronave.

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.




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