

EXENTA N° 0526 /

SANTIAGO, 30 JUL 2014

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave Ultraliviana Motorizada marca Manta, ocurrido el día 25 de enero de 2014, en la ribera norte del río Mapocho, al norte de la ciudad de Talagante, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 07 de fecha 28 de enero de 2014, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe final de la investigación del accidente de aviación que fue caratulada con el N° 1700XP.
- 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.
- 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. 3º, 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 25 de enero de 2014, en circunstancias que el operador al mando de la aeronave ultraliviana, volaba sobre la ribera del río Mapocho, al norte de la ciudad de Talagante, impactó con un tendido eléctrico del sector.
- b) Que, el operador tuvo lesiones.
- c) Que, la aeronave tuvo daños en el accidente.
- d) Que, el operador mantenía su credencial vencida.
- e) 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 propietario y/u operador.
- f) Que, en relación con la condición de la aeronave, las evidencias encontradas, las inspecciones realizadas en el lugar de los hechos, en el aeródromo Lipanguí y el análisis de la documentación disponible, indican que ésta al momento del accidente, no tuvo indicios ni evidencias de mal funcionamiento de sus sistemas, que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado.
- g) Que, los componentes del motor, a excepción del carburador, fueron inspeccionados, no arrojando indicios de mal funcionamiento, sin embargo, al no ser encontrado el carburador no se pudo periciar, por lo que no se puede establecer que este elemento hubiera estado funcionado bien o mal o si influyó en los rateos señalados por el operador. No obstante el operador declaró que como el motor no se detuvo no lo calificó como falla.
- h) Que, el operador en su declaración señaló que el motor habría tenido rateos, por lo que habría descendido desde una altitud de 2.200 pies, buscando un lugar para aterrizar hasta impactar con los cables, lo que se contradice con lo declarado por un testigo ocular que vio a la aeronave volar en su primera pasada de norte a sur a una altura aproximada de 60 pies (20 metros) sobre el tendido eléctrico, esto 15 minutos antes de volver e impactar con los cables.
- i) Que, al inspeccionar las puntas de las palas de la hélice, éstas estaban cortadas limpiamente, por lo que al tocar el cable eléctrico, estas giraban a altas revoluciones, lo que indicaría que al momento del impacto con el tendido eléctrico, el motor de la aeronave se habría encontrado funcionando.
- j) Que, por todo lo señalado anteriormente, el impacto de la aeronave con el tendido eléctrico se produjo debido a que el operador volaba a baja altura, y no como lo establece operador producto del descenso de la aeronave debido a los rateos del motor de la aeronave.
- k) Que, el operador de la aeronave volaba más bajo que lo establecido por la normativa aeronáutica.
- l) Que, la aeronave impactó con los cables de un tendido eléctrico mientras volaba a aproximadamente 20 metros de altura.

m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1700XP, 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 fue efectuar una operación de vuelo a baja altura, impactando con un tendido eléctrico, precipitándose contra el terreno.
3. 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 exposiciones y talleres orientados a los operadores de aeronaves ultralivianas.
4. El Departamento de Seguridad Operacional deberá dejar constancia en la hoja de vida del operador de ultraliviano y en los antecedentes de registro de la aeronave.
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 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.
7. 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
ROLANDO MERCADO ZAMORA
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL