

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al piloto privado de avión, Sr. (Q.E.P.D.).

EXENTA Nº 0140 /

SANTIAGO, 15 ABR 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave Cessna 150K, matrícula CC-1, ocurrido el día 09 de agosto de 2014, en la localidad de Rangue, comuna de Melipilla, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 43 de fecha 11 de agosto 2014, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe final de la investigación del accidente de aviación caratulada con el Nº 1717XP.
- d) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- e) La declaración de un testigo que se encontraba en tierra, en el lugar de despegue de la aeronave.
- f) Las inspecciones y peritajes realizados al lugar del accidente y 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 Nº 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 09 de agosto de 2014, el piloto al mando de la aeronave Cessna 150 K, mientras realizaba un vuelo local en la localidad de Rangue, comuna de Melipilla, Región Metropolitana, se estrelló con la ladera de un cerro existente en el lugar.
- b) Que, el piloto y su acompañante fallecieron a consecuencia del accidente.
- c) Que, la aeronave resultó destruida debido al impacto y posterior incendio.
- 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, la inspección en el terreno permitió establecer que la aeronave impactó con alta energía y con su motor funcionando, hecho que estaría avalado por la condición de las palas de la hélice, que a pesar de haberse cortado cerca de la raíz, sus restos de puntas quedaron dobladas hacia adelante.
- g) Que, basado en como quedaron los restos, no se encontraron indicios de que la aeronave hubiera caído en stall o spin. El impacto fue en actitud de vuelo recto y nivelado contra la ladera del cerro, sin señas que el piloto haya reaccionado antes del impacto, tratando de virar o ascender para evitar el cerro, lo que indicaría que no se percató de la presencia de éste antes de impactarlo.
- h) Que, el informe meteorológico y lo señalado por testigos indican que la visibilidad horizontal en las cercanías del aeródromo de Melipilla, era de entre 8.000 a 10.000 metros, con nubosidad estratiforme y una base de 2.000 pies aproximados, por lo tanto, los cerros ubicados al Este y Sureste de Melipilla deben haber estado cubiertos de nubosidad, quebrada en algunos sectores, disminuyendo la luminosidad, y como consecuencia la visibilidad horizontal y vertical en el lugar. Lo anteriormente señalado se habría agravado por la cercanía de la hora del FCCV (Fin del Crepúsculo Civil Vespertino).
- i) Que, de acuerdo a las trazas de radar, la aeronave volaba a una altitud (sobre el nivel del mar) de aproximadamente 2.000 pies y el impacto de la aeronave fue a 2.224 pies de elevación.
- j) Que, al volar dentro de la quebrada es probable que el piloto ingresara entre nubes, con baja luminosidad y muy poca visibilidad horizontal, perdiendo el vuelo visual su condición de tal, estrellándose inadvertidamente en vuelo controlado contra la ladera del cerro.
- k) Que, por otra parte, la inadecuada planificación del vuelo por parte del piloto al mando, al no considerar la nubosidad existente, lo obligó a volar dentro de un cajón cordillerano, lo que habría sido también un factor que contribuyó a la ocurrencia del suceso.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1717XP, 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 se debió a que el piloto, durante un vuelo bajo condiciones de vuelo visual, habría encontrado restricciones a la visibilidad, continuando el vuelo e impactando inadvertidamente contra la ladera de un cerro (CFIT).

3. Actuaron como factores contribuyentes:
 - a. Inadecuada planificación de vuelo del piloto al mando de la aeronave, al no considerar la nubosidad y los cerros existentes en la zona donde realizaría el vuelo.
 - b. Volar bajo y encajonado entre laderas de cerros, con existencia de nubosidad estratiforme y baja luminosidad por la cercanía de la hora del FCCV.
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, notifíquese, publíquese y archívese.



MAXIMILIANO LARRAECHEA LOESER
 General de Aviación
 DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.-
- EJ. N° 2.- DGAC., Departamento Planificación.
- EJ. N° 3.- DGAC., Departamento Jurídico.
- EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 5.- DGAC., Depto. Prevención de Accidentes (PREVAC).
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1717XP.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones). ✓
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.