

OBJ.: Cierre investigación del accidente de aviación que afectó al piloto de transporte de línea aérea (avión), Sr. [REDACTED] en el avión Piper PA 31T, matrícula CC-[REDACTED].

EXENTA N° 0232 /

SANTIAGO, 10 JUN 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión marca Piper PA 31 T, ocurrido el día 02 de diciembre de 2014, en el Aeródromo San Rafael, de la ciudad de Los Andes, Región de Valparaíso.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 61 de fecha 05 de diciembre de 2014, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- d) La declaración del piloto al mando y del piloto alumno.
- e) Las inspecciones realizadas a la aeronave por el equipo de investigadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f) El expediente de la investigación.
- g) El Informe técnico de la investigación.
- h) El informe final de la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1727AB.
- 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 02 de diciembre de 2014, que el avión marca Piper PA 31T, aterrizó con el tren de aterrizaje arriba al momento que se realizaba un turno de instrucción de vuelo, en el Aeródromo San Rafael (SCAN) de la Ciudad de Los Andes, Región de Valparaíso.
- b) Que, las condiciones meteorológicas en el Aeródromo San Rafael (SCAN) de la Ciudad de Los Andes eran aptas para realizar actividades de vuelo visual.

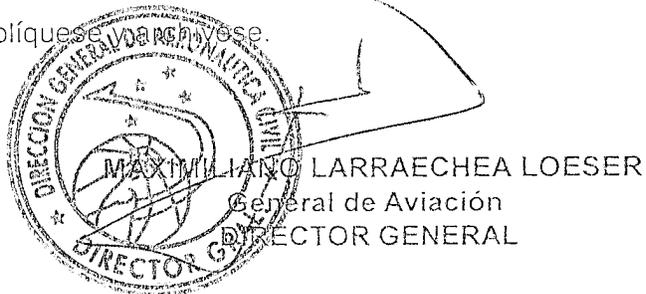
- c) Que, la aeronave se encontraba operando dentro de los rangos de Peso y Balance permitidos por el manual de vuelo.
- d) Que, las inspecciones y verificaciones realizadas a la aeronave, demostraron que el sistema del tren de aterrizaje se encontraba sin observaciones al momento del accidente.
- e) Que, la licencia de vuelo del instructor y el piloto alumno se encontraban vigentes al momento de ocurrir el accidente, cumpliendo con los requerimientos establecidos por la autoridad aeronáutica.
- f) Que, la tripulación no bajó el tren de aterrizaje conforme al procedimiento establecido en la cartilla de vuelo, en consideración a que pusieron especial atención en no perder de vista el cabezal de la pista, para corregir los errores cometidos en el circuito del tránsito anterior.
- g) Que, adicionalmente, en el momento del viraje de base, el sol habría influido para distraer la atención en la maniobra de aterrizaje, descuidando la tripulación la posición de tren de aterrizaje sin comprobar las tres luces verdes encendidas, de acuerdo a lo indicado en la lista de chequeo.
- h) Que, finalmente la tripulación, inadvertidamente, efectuó el aterrizaje con el tren de aterrizaje replegado, impactando las hélices y el fuselaje ventral de la aeronave contra la superficie de la pista.
- i) Que, los ocupantes de la aeronave no sufrieron lesiones y la aeronave quedó con todas las palas de las dos hélices con las puntas dobladas, con desgastes y abolladuras en la parte inferior y flaps de la aeronave.
- j) Que no hay diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1727AB, 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 del accidente fue efectuar el aterrizaje con el tren replegado, al omitir la tripulación los ítems de bajar y verificar su posición durante la aproximación al Aeródromo San Rafael (SCAN).
3. Actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Que, La tripulación se enfocó en mantener las referencias exteriores del vuelo, desatendiendo los ítems relativos al tren de aterrizaje, durante la aproximación.
 - b) Que, el instructor no verificó que el alumno realizara el procedimiento completo indicado en la lista de chequeo.

- c) Que, la posición del sol al momento que la aeronave ingresaba en base izquierda a la pista 23 produjo un factor adicional de distracción a la tripulación, olvidando comprobar la lista de chequeo en forma completa.
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 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.



DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR.
- EJ. N° 2.- Departamento Jurídico.
- EJ. N° 3 - Departamento Seguridad Operacional.
- EJ. N° 4 - Departamento Prevención de Accidentes (DPA), Sección Prevención de Accidentes.
- EJ. N° 5.- DPA. SIAA, Expediente N° 1727AB.
- EJ. N° 6.- DPA. SIAA, Archivo Resoluciones.(MP).
- EJ. N° 7.- Oficina Central de Partes.