

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al piloto instructor Sr. [Nombre], al mando del avión matrícula CC-1000.

EXENTA N° 0233 /

SANTIAGO, 10 JUN 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión marca Cessna, modelo 172B, el día 26 de octubre de 2014, ocurrido en el cerro Colliguay, comuna de Quilpué, Región de Valparaíso.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 56, del 28 de octubre de 2014, que abre la investigación caratulada con el N° 1721OR.
- c) Las licencias del piloto instructor y piloto alumno.
- d) Las bitácoras personales de vuelo del piloto instructor y piloto alumno.
- e) Los relatos del piloto instructor, piloto alumno y pasajero del avión.
- f) El manual de vuelo del avión marca Cessna, modelo 172B.
- g) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- h) Las inspecciones y verificaciones realizadas a la aeronave, por parte del Equipo Investigador.
- i) El Informe Técnico Operacional N° 335/14, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1721OR.
- k) El expediente de la investigación.
- l) 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 26 de octubre del 2014, el piloto instructor junto a un piloto alumno y dos pasajeros, abordaron el avión Cessna 172B, despegando desde el Aeródromo Curacaví (SCCV), Región Metropolitana, con la finalidad de realizar un vuelo donde se verificarían las competencias del piloto alumno, el cual se encontraba en proceso de obtención de la habilitación de función de instructor de vuelo. Posteriormente y cuando sobrevolaban unos cerros de la comuna de Quilpué, a una altitud de 6.200 pies, la aeronave habría sido

afectada por corrientes de aire descendentes, motivo por el cual, se debió realizar un aterrizaje forzoso sobre una planicie del cerro Colliguay, en el cual el avión resultó capotado. A consecuencia de lo anterior, el piloto alumno resultó con lesiones de carácter grave, el piloto instructor y los dos pasajeros con lesiones de carácter leves. La aeronave resultó con daños en su estructura.

- b) Que, al verificar las licencias y habilitaciones de la tripulación de vuelo, no se detectaron observaciones que imposibilitaran la ejecución del vuelo en que ocurrió el suceso investigado.
- c) Que, la aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad válido 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.
- d) Que, de acuerdo a los relatos del piloto instructor y del piloto alumno, durante la operación de la aeronave, no hubo discrepancias o fallas en el motor y sistemas del avión. Lo anterior, es concordante con las inspecciones realizadas por el equipo investigador a los sistemas, controles de vuelo y motor del avión, motivo por el cual, es posible descartar cualquier problema técnico-mecánico que hubiese contribuido a la causa del accidente.
- e) Que, respecto a las condiciones meteorológicas, el informe emitido por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC), señaló que en el lugar del suceso se pueden presentar corrientes de aire descendente debido a la circulación de montaña, alcanzando su mayor intensidad después del mediodía, situación que habría provocado un descenso imprevisto del avión y, además, sería concordante con lo relatado por la tripulación de vuelo.
- f) Que, se pudo establecer a través del informe de la Dirección Meteorológica de Chile, que el viento en altura provenía desde el Norte, con intensidades sobre los 15 nudos, el que iba aumentando hasta alcanzar los 45 nudos a los 4.500 metros de altura y la presencia de turbulencia moderada. Estas condiciones, son concordantes con lo relatado por el piloto alumno y el piloto instructor de vuelo, quienes señalaron tener vientos desde el Norte con intensidades de 20 a 30 nudos aproximadamente y la presencia de turbulencia para el sector del suceso.
- g) Que, en los relatos del piloto instructor y del piloto alumno, especificaron que mientras efectuaban el sobrevuelo a 6.200 pies aproximadamente, la aeronave fue afectada por corrientes de aire descendente. A consecuencia de esto, y ante la imposibilidad de recuperar la condición de altura del avión, se tomó la decisión de aterrizar la aeronave sobre una planicie del cerro Colliguay.
- h) Que, tomando como referencia la altitud de vuelo antes señalada, 6.200 pies, y el terreno donde capotó el avión, 5.760 pies, es posible determinar que el sobrevuelo, para ese sector, se realizaba a 440 pies del terreno. Por lo anterior, si el piloto instructor y el piloto alumno hubiesen mantenido la aeronave a una altura de seguridad, respecto al terreno, superior a la que llevaban, dicha condición les habría permitido enfrentar de mejor manera la presencia de corrientes de aire descendente.
- i) Que, de acuerdo al análisis efectuado, es posible establecer que mientras se realizaba un vuelo de instrucción sobre cerros, la aeronave fue afectada por corrientes de aire descendente que provocó su descenso, no logrando recuperar la condición del vuelo, debiendo realizar un aterrizaje forzoso sobre una planicie del cerro Colliguay.

- j) Que, respecto a los daños encontrados en la aeronave, es posible establecer que fueron a consecuencia del impacto contra una roca y posterior volcamiento.
- k) Que, en el Informe Final N° 1721OR se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de estos y la causa del accidente.
- l) Que, los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la investigación, concuerdan y respaldan el Informe Final.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1721OR, 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 ocurrido el día 26 de octubre de 2014, que afectó al piloto instructor, al mando del avión Cessna, modelo 172B, fue que la aeronave fue afectada por corrientes de aire descendente, que obligaron al piloto a efectuar un aterrizaje forzoso, en un lugar no preparado.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) El relieve del terreno y las condiciones meteorológicas de la zona hicieron propicia la formación de corrientes de aire ascendente y descendente.
 - b) Realizar un vuelo en avión sobre montañas y no mantener, entre la aeronave y el lugar de sobrevuelo, una altura de seguridad suficiente, que permitiera sortear con éxito cualquier inconveniente
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto instructor.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión marca Cessna, modelo 172B.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir al sistema aeronáutico nacional los resultados obtenidos en la investigación, en actividades de prevención, haciendo hincapié en el vuelo sobre cerros, donde se debe mantener una altura de seguridad suficiente, que permita sortear con éxito cualquier inconveniente.
- 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, notifíquese, publíquese y archívese.



DISTRIBUCIÓN:

- EJ. Nº 1.- SR. CARLOS MATHER AGUILERA
EJ. Nº 2.- SR. CARLOS AGUILERA MATHER
EJ. Nº 3.- DGAC., Departamento Jurídico.
EJ. Nº 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
EJ. Nº 5.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
EJ. Nº 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente Nº 1721OR.
EJ. Nº 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
EJ. Nº 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.