

OBJ.: Cierra investigación del incidente de aviación que afectó al piloto de transporte de línea aérea Sr. al mando de la aeronave matrícula CC-

EXENTA N° 0249 /

SANTIAGO, 25 MAY 2016

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El incidente de aviación ocurrido el día 14 de octubre de 2015, a la aeronave marca Airbus, modelo 319-111, en el Aeropuerto "Arturo Merino Benítez" (SCEL) de la ciudad de Santiago, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 075, del 16 de octubre de 2015, que abre la investigación caratulada con el N° 1751SP.
- c) Las inspecciones y verificaciones realizadas a la aeronave y al lugar del suceso, por parte del Equipo Investigador.
- d) La licencia y hoja de vida del piloto al mando de la aeronave.
- e) La licencia y hoja de vida del primer oficial.
- f) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave.
- g) El historial de mantenimiento de la aeronave.
- h) Los relatos de los tripulantes de vuelo y del personal de mantenimiento.
- i) El Informe Técnico Operacional N° 399/15, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1751SP.
- 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, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que, el día 14 de octubre de 2015, en circunstancias que la aeronave marca Airbus, modelo 319-111, al mando del piloto de transporte de línea aérea, acompañado de un primer oficial, junto a 4 tripulantes y 138 pasajeros, despegaron desde el Aeropuerto "Arturo Merino Benítez" (SCEL) de la ciudad de Santiago, con destino el Aeródromo "Desierto de Atacama" (SCAT) de la ciudad de Copiapó. Durante el despegue desde la pista 35R (derecha) las capotas del motor N°1 se desprendieron. A raíz de lo anterior, el piloto al mando debió retornar al aeropuerto, aterrizando sin otras observaciones.

- b) Que, la verificación de las licencias y habilitaciones de la tripulación de vuelo, permite señalar que contaban con las competencias exigidas reglamentariamente, para operar la aeronave.
- c) Que, en la madrugada del día 14 de octubre del 2015, se le efectuó el último servicio de mantenimiento al avión, previo al suceso investigado.
- d) Que, las inspecciones realizadas a la aeronave contemplaban los requisitos establecidos en las cartillas de "Daily Check" y "Weekly Check", de acuerdo al programa de mantenimiento aprobado por la DGAC para la aeronave.
- e) Que, durante la realización de las labores de inspecciones y revisiones dispuestas en la cartilla "Weekly Check", el inspector de calidad solicitó al personal técnico la apertura de las capotas para inspeccionar el nivel de aceite del "Integral Drive Generator" (IDG) e indicador del filtro de presión diferencial de los motores 1 y 2.
- f) Que, respecto a lo señalado anteriormente y tal como se detalla en el Manual de Mantenimiento de la aeronave (AMM Airbus A319, Task 71-13-00-410-040-B), procedimiento de cerrado de las capotas del motor, el personal de mantenimiento debe verificar que la aeronave se encuentre en forma satisfactoria para retornar la aeronave al servicio de vuelo. Del mismo modo, explica el procedimiento para cerrar dichas capotas y las alertas sobre todas las condiciones que podrían significar un cerrado y asegurado deficiente de ellas. No existe evidencia que dicho procedimiento hubiera sido usado físicamente.
- g) Que, respecto al aseguramiento y cierre de las capotas del motor N°1, no se detectaron observaciones en las inspecciones efectuadas antes del suceso, así como tampoco en la inspección efectuada por el equipo investigador, motivo por el cual, se puede descartar cualquier falla del sistema de aseguramiento de la capotas, que hubiese contribuido a la ocurrencia del suceso.
- h) Que, de acuerdo a los antecedentes de la investigación, luego de finalizar las labores de mantenimiento, las capotas del motor N°1 fueron cerradas pero no aseguradas, no siendo esta situación detectada por el personal de mantenimiento, ni de control de calidad. Posteriormente, la tripulación de vuelo al realizar el pre-vuelo, no se percató que las capotas del motor N° 1, se encontraban cerradas, pero no aseguradas.
- i) Que, respecto a las capotas del motor N°1, éstas se desprendieron durante la carrera de despegue de la pista 35R (derecha) del Aeropuerto "Arturo Merino Benítez" (SCEL), de la ciudad de Santiago, golpeando parte del ala izquierda y el estabilizador horizontal del mismo lado. En relación a los daños encontrados en las capotas, fueron todos a consecuencia del desprendimiento.
- j) Que, el hecho de haber encontrado los sistemas de anclaje, seguros y cierre sin daños y operando en forma correcta, confirmaría que posterior a la apertura y cierre de las capotas del motor N°1, durante las labores de mantenimiento, las capotas no quedaron correctamente aseguradas, abriéndose y desprendiéndose durante la carrera de despegue, debido a las fuerzas aerodinámicas.
- k) Que, la tripulación de vuelo y pasajeros, resultaron ilesos.
- l) Que, la aeronave resultó con daños en las dos capotas del motor N°1, slat N°1 del ala izquierda, borde de ataque del ala izquierda, recubrimientos del fuselaje en la parte posterior izquierda con diversas ralladuras y estabilizador horizontal izquierdo.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1751SP, 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 incidente ocurrido el día 14 de octubre de 2015, que afectó a la aeronave marca Airbus, modelo 319-111, al mando del piloto de transporte de línea aérea fue el desprendimiento de las capotas del motor N°1 del avión en la carrera de despegue, debido a un inadecuado aseguramiento del sistema de cierre, posterior a las labores de mantenimiento.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes en el accidente:
 - El procedimiento de cierre de las capotas de acuerdo al manual de mantenimiento de la aeronave, no fue aplicado correctamente, por parte del personal de mantenimiento (Mecánico – Control de Calidad).
 - El piloto al mando no detectó, durante el prevuelo, que las capotas estaban cerradas pero no aseguradas.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, reiterar a las tripulaciones y personal de mantenimiento, en el cuidado que se debe tener al finalizar trabajos de mantenimiento efectuados a la aeronave, especialmente si se han abierto tapas de inspección o capotas de motor, antes de realizar el retorno de la aeronave para el siguiente vuelo.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional deberá recomendar a la empresa explotadora de la aeronave:
 - Que, el personal técnico de mantenimiento de los CMA, aplique los procedimientos establecidos en el AMM task 71-13-00-410-40, para los aviones Airbus modelos A319/A320.
 - Asegurarse de que las inspecciones de Daily Check, sean la última actividad de mantenimiento a efectuarse dentro de un paquete de trabajo.
 - Modificar la cartilla de inspección Daily Check, en el sentido de que en el punto 26 se incorpore la verificación de un inspector de calidad, para aplicar las barreras de seguridad (CAUTION), que podrían evitar dejar las capotas del motor abiertas y no aseguradas.
 - Modificar la cartilla de inspección Daily Check, punto 02, en el sentido de incorporar en caso de apertura de capotas, las precauciones establecidas en el AMM 71-13-00-410-40, para evitar dejar las capotas abiertas y no aseguradas.
- 6) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto de transporte de línea aérea y en la carpeta de la aeronave.
- 7) 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.

- 8) Conforme a lo establecido en el artículo 59 de la Ley Nº 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.
- 9) 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



VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. Nº 1.- SRES.
- EJ. Nº 2.- SR.
- 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 1751SP.
- EJ. Nº 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. Nº 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.