

OBJ.: Cierre investigación del accidente de aviación que afectó al piloto privado de avión Sr. _____, al mando de la aeronave matrícula CC-

EXENTA N° 0253 /

SANTIAGO, 26 MAY 2016

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave Cessna 182 K, ocurrido el día 04 de abril de 2015, en el Aeródromo Santa Eugenia (SCNI), Comuna de San Nicolás, Provincia de Ñuble, Región del Biobío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 021 de fecha 13 de abril de 2015, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe final de la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1739CG.
- d) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- e) Las declaraciones del piloto al mando y testigos.
- 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 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 04 de abril del año 2015, el piloto privado de avión al mando de la aeronave marca Cessna, modelo 182 K, de su propiedad y acompañado por un pasajero, mientras despegaba por la pista 20 del Aeródromo Santa Eugenia (SCNI), terminó estrellado al costado Este de la pista.
- b) Que, el piloto y pasajero resultaron ilesos.
- c) Que, la aeronave resultó con daños en el fuselaje, alas, tren de aterrizaje, motor y hélice.
- 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 su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica.
- f) Que, en conformidad a los registros de mantenimiento e inspecciones, la aeronave habría funcionado normalmente, descartando así una falla técnico-mecánico que hubiese causado o contribuido a la ocurrencia del accidente.
- g) Que, las condiciones meteorológicas, no fueron causa ni contribuyeron al accidente.
- h) Que, el procedimiento de despegue con 15° de flaps y una velocidad de rotación de 55 mph utilizado, no coincide con los procedimientos de despegue normal ni de máxima performance mencionados en el manual de vuelo.
- i) Que, durante la rotación para el despegue, la aeronave se encontraba en la región de comando reverso con un alto ángulo de ataque, baja velocidad y altura, para mantener el vuelo y ascender normalmente, perdiendo la sustentación (stall), derivando hacia la izquierda a causa de los efectos de la potencia del motor en la hélice, descendiendo hasta estrellarse.
- j) Que, a consecuencia del impacto, el piloto y pasajero resultaron ilesos.
- k) Que, todos los daños encontrados en la aeronave fueron producto del accidente y concordantes con la dinámica del impacto.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1739CG, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archiversse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
2. Declárase que la causa más probable del accidente fue que durante la rotación, la aeronave tenía una velocidad insuficiente para el despegue, mantener el vuelo y el ascenso normal, perdiendo la sustentación (stall) y descendiendo hasta estrellarse.
3. Actuaron como factores contribuyentes:
 - a. Vuelo en la región de comando reverso con un alto ángulo de ataque, a baja velocidad y altura.

- b. Utilizar, para el despegue, una configuración del avión distinta a las consideradas en el Manual de Vuelo.
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 disponer:
Dejar constancia del suceso y de la presente Resolución 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.- DGAC., Departamento Jurídico.
EJ. N° 3.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Prevención de Accidentes (DPA), Sección Prevención.
EJ. N° 5.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1739CG.
EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
EJ. N° 7.- DGAC., Oficina Central de Partes.