

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al piloto privado avión Sr. , al mando de la aeronave matrícula CC-1 .

EXENTA Nº 0302 /

SANTIAGO, 16 JUN 2016

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación ocurrido el día 04 de diciembre de 2015, a la aeronave marca Piper, modelo PA-28-235, en el Aeródromo "Eulogio Sánchez" (SCTB), de Santiago, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 092, del 09 de diciembre de 2015, que abre la investigación caratulada con el Nº 1760SP.
- 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) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave.
- f) El historial de mantenimiento de la aeronave.
- g) Los relatos del piloto al mando y del pasajero abordo.
- h) El Informe Técnico Operacional Nº 454/15, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación Nº 1760SP.
- j) El expediente de la investigación.
- k) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguiente del Código Aeronáutico; el artículo 3º letra r) de la Ley Nº 16.752; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, la Ley Nº 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 04 de diciembre de 2015, el piloto privado de avión, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-28-235, efectuó un vuelo desde el Aeródromo "Eulogio Sánchez" (SCTB), La Reina, hacia el Aeródromo "Santo Domingo" (SCSN), Región de Valparaíso. Posteriormente y en su regreso al aeródromo de salida, durante la carrera de aterrizaje, la aeronave se salió por el final de pista.
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para la operación, por lo cual, no presentaba observaciones.

- c) Que, en el estado de mantenimiento y en las inspecciones previas efectuadas a la aeronave, no se registraron discrepancias en los diferentes sistemas de la aeronave, no siendo esto causa o un factor contribuyente al suceso investigado.
- d) Que, el resultado de las verificaciones realizadas por el equipo investigador y con la participación del personal de mantenimiento de un CMA, a los sistemas de frenos y los neumáticos de la aeronave, demostró una buena condición de los distintos componentes de ellos, operando normal y adecuadamente al momento de la ocurrencia del suceso, lo que descartaría lo señalado por el piloto al mando respecto de la falla del sistema de frenos. Del mismo modo, en la bitácora de vuelo no había registro de discrepancias asociadas con el sistema de frenos (ni previo ni posterior al suceso).
- e) Que, de acuerdo al relato del piloto al mando, durante el taxeo de la aeronave para el despegue, los sistemas de dirección y freno operaron en forma normal. Del mismo modo, en el Aeródromo de "Santo Domingo" (SCSN), se realizaron cuatro maniobras de toque y despegue, no detectando un funcionamiento anormal o discrepancias en el avión, que hubiesen podido advertir algún problema en la operación de la aeronave y en especial en el sistema de frenos de la aeronave.
- f) Que, respecto de la aproximación que realizó el piloto al mando al regresar al aeródromo de salida, este señaló que se efectuó en forma normal y estabilizada, sin embargo, de acuerdo a lo relatado por el controlador de tránsito aéreo que se encontraba en la torre de control al momento del suceso, la aeronave tocó ruedas en el segundo tercio de la pista, por lo tanto el piloto al mando no habría mantenido una aproximación estabilizada, la cual le habría asegurado que la aeronave tocara ruedas en el primer tercio de la pista.
- g) Que, no obstante lo anterior, la aeronave con viento suroeste de 6 nudos y una pendiente negativa de -1.7%, requería para aterrizar 223 metros según los cálculos efectuados con el manual de vuelo de la aeronave, distancia suficiente para haber frenado la aeronave antes de salirse de la pista, ya que al momento de tocar ruedas en la pista, entre la calle de rodaje Bravo y Charlie, aún disponía de 470 metros de pista remanente.
- h) Que, debido a lo antes expuesto, el piloto al mando no habría aplicado los frenos de la aeronave de forma correcta. Lo anterior estaría avalado por lo declarado por el pasajero, quién es un piloto con licencia comercial, el cual manifestó que vio los talones del piloto levantados del piso y observó sólo el movimiento de los pies, sin embargo no hubo una acción efectiva de frenado, además de que no hubo cambios en la velocidad del avión, lo cual reafirma la posibilidad de que el piloto al mando estuviera apoyando los pies sobre los pedales de los frenos en forma incorrecta.
- i) Que, el piloto al mando y un pasajero resultaron ilesos.
- j) Que, la aeronave resultó con daños en el fuselaje, hélice, motor y tren de nariz.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1760SP, 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 del accidente ocurrido el día 04 de diciembre de 2015, que afectó a la aeronave marca Piper, modelo PA-28-235, al mando del piloto privado de avión fue la aplicación incorrecta de los frenos de la aeronave durante la carrera de aterrizaje, lo cual provocó que la aeronave se saliera por el final de pista.
- 3) Que, actuó como factor contribuyente realizar una aproximación no estabilizada a la pista 19 del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB).
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, en actividades de prevención orientada a pilotos de aviación general, reiterando la importancia que significa la ejecución de las aproximaciones estabilizadas.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto privado de avión y en la carpeta 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 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.



**DR. VILLALOBOS COLLAO**  
 General de Brigada Aérea (A)  
 DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR.
- EJ. N° 2.- SR.
- EJ. N° 3.- DGAC., Departamento Jurídico.
- EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 5.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1760SP.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.