

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

EXENTA N° 0358 /

SANTIAGO, 12 JUL 2016

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión marca Grumman, modelo G-164B, el día 25 de septiembre de 2015, a 1,6 kilómetros al Sureste del Aeródromo Aerosantacruz (SCUZ), ciudad de Santa Cruz, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 068, del 28 de septiembre de 2015, que abre la investigación caratulada con el N° 1750OR.
- c) La licencia del piloto comercial de avión.
- d) La bitácora personal de vuelo del piloto comercial de avión.
- e) Los relatos del piloto comercial de avión y de un testigo.
- f) El manual de vuelo del avión y el manual de operaciones de la empresa.
- g) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- h) El informe de peritaje del cigüeñal y perno de unión del cigüeñal del avión.
- i) Las inspecciones realizadas a la aeronave y hélice en el lugar del accidente.
- j) El Informe Técnico Operacional N° 381/15, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- k) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1750OR.
- l) El expediente de la investigación.
- m) 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 25 de septiembre de 2015, el piloto comercial de avión al mando de la aeronave Grumman, modelo G-164B objeto de la investigación, sufrió un accidente de aviación a 1,6 kilómetros al Sureste del Aeródromo Aerosantacruz (SCUZ), Santa Cruz, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.

- b) Que, la verificación de la licencia y habilitación del piloto al mando, permitió establecer que contaba con las competencias exigidas reglamentariamente, para operar la aeronave en el vuelo en que se produjo el accidente investigado. De igual forma, el avión contaba con su certificado de aeronavegabilidad válido.
- c) Que, el análisis de la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no arrojó observaciones relacionadas con el programa de mantenimiento a que era sometido el avión, por lo cual, es posible señalar que se encontraba aeronavegable hasta el momento del accidente.
- d) Que, de acuerdo con los antecedentes incorporados en la investigación, mientras realizaba un vuelo a baja altura para comenzar el trabajo aéreo de fumigación, la hélice del avión se desprendió, lo que ocasionó que el avión se precipitara contra el terreno. Lo anterior, es concordante con las inspecciones realizadas en el lugar del accidente por el equipo investigador, al confirmar la actitud de nariz abajo que mantuvo el avión, debido a que las alas del plano superior estaban desplazadas hacia adelante, el motor se encontró enterrado en el terreno y que los restos estaban concentrados en un solo punto.
- e) Que, el historial de mantenimiento de la aeronave registraba un overhaul a la hélice, una inspección de 100 horas al motor de la aeronave y un vuelo de verificación de aeronavegabilidad por parte de la DGAC, previas a la ocurrencia del suceso, la primera en el mes de julio de 2014, la segunda en el mes de julio de 2015 y la tercera en el mes agosto de 2015. Dichos registros, no indicaron la existencia de observaciones en cuanto al motor o hélice del avión.
- f) Que, respecto a las inspecciones efectuadas en el lugar del accidente y en especial al motor de la aeronave, concluyeron que el cigüeñal se encontraba fracturado y que la hélice se encontraba desprendida de la aeronave a una distancia de 51 metros, con parte del cigüeñal.
- g) Que, se sometió a peritaje el cigüeñal y perno de unión del cigüeñal, en un laboratorio especializado. El informe determinó que no se observaron huellas por fatiga y que la falla más probable sería una fractura de tipo instantáneo. Respecto a la falla del perno, se determinó que su falla se generó por sobreesfuerzos de tracción posterior a la falla del muñón del cigüeñal.
- h) Que, en relación a los daños encontrados en la aeronave, es posible señalar que se debieron a consecuencia de la fractura del cigüeñal, al posterior desprendimiento de la hélice en vuelo del avión y al impacto contra el terreno.
- i) Que, el piloto comercial de avión registra un suceso previo de aviación.
- j) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1750OR, 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 25 de septiembre de 2015, que afectó al piloto comercial de avión, al mando de la aeronave Grumman, modelo G-164B, fue el desprendimiento de la hélice en vuelo del avión, debido a una fractura instantánea del cigüeñal, lo que provocó que se precipitara contra el terreno.

- 3) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto comercial de avión.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión marca Grumman, modelo G-164B.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en procesos de difusión orientado a todos los operadores de este tipo de aeronaves.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) 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.- SP
- EJ. N° 2.-
- 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° 1750OR.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.