

EXENTA Nº 0499,

SANTIAGO, 16 SEP 2016

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación ocurrido el día 02 de marzo de 2016, a la aeronave marca Piper, modelo PA-28-150, en el Aeródromo "Rodelillo" (SCRD), comuna de Valparaíso, Región de Valparaíso.
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 017, del 07 de marzo de 2016, que abre la investigación caratulada con el Nº 1770SP.
- 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) El relato del piloto al mando.
- h) El Informe Técnico Operacional Nº 070/16, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación Nº 1770SP.
- 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 02 de marzo de 2016, el piloto comercial de avión, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-18-150, luego de realizar un vuelo local en el sector de Valparaíso, Villa Alemana y Limache, efectuando trabajos de publicidad aérea, durante el aterrizaje en la pista 36 del Aeródromo "Rodelillo" (SCRD), de la ciudad de Valparaíso, perdió el control de la aeronave, quedando apoyada con su nariz en el borde izquierdo de la pista, frente a la torre de control.
- 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 a los sistemas de frenos, dirección de patín de cola 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.
- e) Que, de acuerdo al relato del piloto al mando, habría sentido que el avión se iba hacia la derecha y al tratar de corregir esta situación, el piloto señaló que presionó los frenos más de lo debido y el avión se fue hacia la izquierda. En ese instante, la hélice impactó con la pista.
- f) Que, del mismo modo, las inspecciones efectuadas a la aeronave y las marcas encontradas en la pista, respecto de las marcas de neumáticos por la acción del cambio de dirección, concuerdan con lo declarado por el piloto al mando, evidenciando también una aplicación asimétrica de los frenos.
- g) Que, a raíz de lo anterior, el piloto al mando perdió el control direccional de la aeronave durante el aterrizaje, al tratar de corregir la dirección de la misma, quedando apoyada sobre su nariz en el borde de la pista.
- h) Que, el piloto al mando resultó ileso.
- i) Que, la aeronave resultó con daños en la hélice y parte inferior de la capota del motor.
- j) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

#### RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1770SP, 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 02 de marzo de 2016, que afectó a la aeronave marca Piper, modelo PA-28-150, al mando del piloto comercial de avión fue la pérdida de control direccional de la aeronave durante el aterrizaje, al aplicar más freno de lo debido y en forma asimétrica, quedando la aeronave apoyada sobre su nariz al borde de la pista izquierda.
- 3) 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 que operan aeronaves con tren de aterrizaje convencional.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto comercial de avión y en la carpeta de la aeronave.
- 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.-
- 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° 1770SP.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).✓
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.