

OBJ.: Cierra investigación del suceso de
aviación que afectó al piloto
comercial de avión

EXENTA N° 0688 ,

SANTIAGO, 22 NOV 2016

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El suceso de aviación que afectó a la aeronave marca Piper, modelo PA 31, el día 13 de mayo de 2016, durante el aterrizaje a la pista 12 del Aeródromo Caleta Andrade (SCIH), Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, donde aterrizó con el tren replegado.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 027, del 18 de mayo de 2016, que abre la investigación caratulada con el N° 1776CG.
- c) La licencia del piloto comercial de avión.
- d) Los relatos del piloto comercial de avión y pasajero.
- e) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- f) Las inspecciones y verificaciones realizadas en el avión marca Piper, modelo PA 31.
- g) Las inspecciones y verificaciones realizadas en la pista del Aeródromo Caleta Andrade (SCIH).
- h) El Informe Técnico Operacional N° 200/16, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1776CG.
- j) El expediente de la investigación.
- k) 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:

- l) Que, el día 13 de mayo de 2016, durante el aterrizaje a la pista 12 del Aeródromo Caleta Andrade (SCIH), Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, la aeronave PA 31 aterrizó con el tren replegado.
- a) Que, la verificación de la licencia y habilitaciones 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.
- b) Que, el análisis de la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no presentaron observaciones.
- c) Que, el Peso y Balance de la aeronave se encontraba dentro de los límites dispuestos por el fabricante, lo que no contribuyó al suceso investigado.
- d) Que, de acuerdo al Informe Técnico de la DMC, se puede establecer que las condiciones meteorológicas no contribuyeron ni causaron el suceso.
- e) Que, el piloto dejó pendiente bajar el tren de aterrizaje durante la lista de chequeo y olvidó bajarlo posteriormente, por lo que aterrizó con el tren replegado.
- f) Que, el tren de aterrizaje y sus mecanismos de advertencia visual y audible se encontraban operativos y no fueron advertidas ni chequeadas por el piloto al mando.
- g) Que, las personas a bordo de la aeronave resultaron ilesas.
- h) Que, la aeronave resultó con daños en su revestimiento ventral, ambos flaps y las hélices de ambos motores.
- i) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del suceso de aviación caratulada con el N° 1776CG, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivar los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa del suceso ocurrido el día 13 de mayo de 2016, que afectó al piloto comercial de avión, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA 31, fue efectuar la toma de contacto de la aeronave con la pista, con el tren de aterrizaje replegado, a consecuencia de no haber completado la lista de verificación "before landing".
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Dejar pendiente el ítem de bajada de tren de aterrizaje, durante la aproximación.
 - b) No advertir los mecanismos visual y audible, que indicaban tren replegado, durante la aproximación.
- 4) 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 Piper, modelo PA 31.

- 5) 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.
- 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.



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

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° 1776CG.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.