

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

EXENTA Nº 0734 ,

SANTIAGO, 07 DIC 2016

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El suceso de aviación que afectó a la aeronave marca Piper, modelo PA-25-260, el día 17 de octubre de 2015, durante un vuelo de trabajo aéreo de fumigación en el sector de Patahuilla, Comuna de Romeral, Región del Maule, en el que se estrelló contra el terreno.
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 076, del 20 de octubre de 2015, que abre la investigación caratulada con el Nº 1752CG.
- c) La licencia del piloto comercial de avión.
- d) Los relatos del piloto comercial de avión y testigos.
- e) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- f) Las inspecciones y verificaciones realizadas en el avión marca Piper, modelo PA-25-260.
- g) Las inspecciones y verificaciones realizadas en el lugar del accidente y en el aeródromo los Lirios (SCKI).
- h) El Informe Técnico Operacional Nº 270/16, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación Nº 1752CG.
- 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, el día 17 de octubre de 2015, siendo las 13:25 hora local, el piloto comercial de avión, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-25-260, durante un vuelo de trabajo aéreo de fumigación en el sector de Patahuilla, Comuna de Romeral, Región del Maule, se estrelló contra el terreno.

- b) 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.
- c) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente y el operador cumplía con el programa de mantenimiento aprobado por la DGAC en un CMA habilitado en el tipo de aeronave.
- d) 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.
- e) Que, de acuerdo al Informe Técnico de la DMC, se puede establecer que las condiciones meteorológicas no contribuyeron ni causaron el suceso.
- f) Que, en las inspecciones de los restos de la aeronave, se observó que las líneas de los controles de vuelo estaban conectadas y que la posición del control del acelerado en la cabina y en el motor estaban en la posición todo acelerado, concordante con los daños en las palas de la hélice, típicos de impacto con potencia del motor.
- g) Que, el piloto realizó la primera línea de aplicación del producto de fumigación en ascenso debido a la pendiente positiva del terreno y en consideración a que el área a ser fumigada se encontraba rodeada por cerros, el piloto al mando de la aeronave tenía una limitación geográfica para realizar radios muy amplios de viraje.
- h) Que, con las condiciones presentes, la aeronave debió haber realizado un viraje a la izquierda en ascenso con una inclinación alar de entre 30° y 45°.
- i) Que, durante el viraje, el motor de la aeronave habría tenido una caída parcial y momentánea de potencia, la que podría haber sido provocada por la condición bajo el rango de Presión de Vapor Reid del combustible.
- j) Que, el piloto no liberó la carga del producto a fumigar, motivo por el cual la aeronave mantuvo un peso cercano al máximo hasta estrellarse.
- k) Que, la posible pérdida parcial y momentánea de potencia del motor, habría afectado a la aeronave durante el viraje en una maniobra crítica en velocidad, ángulo de ataque e inclinación alar, contribuyendo a la entrada en pérdida (stall) a baja altura de la aeronave.
- l) Que, el piloto al mando resultó con lesiones leves y la aeronave destruida.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del suceso de aviación caratulada con el N° 1752CG, 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 suceso ocurrido el día 17 de octubre de 2015, que afectó al piloto comercial de avión, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-25-260, fue una pérdida de sustentación (stall) durante el viraje, al sobrepasar las capacidades aerodinámicas de la aeronave durante la ejecución de esa maniobra (velocidad, peso y ángulo de inclinación alar).
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Maniobra a baja altura, debido a las características del trabajo aéreo.

- b) Baja Presión de Vapor Reid del combustible, que habría provocado una pérdida parcial y momentánea de potencia del motor de la aeronave.
 - c) Características orográficas del lugar.
- 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 25-260.
 - 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.



CTOR 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° 1752CG.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones). ✓
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.