

OBJ.: Cierre investigación del accidente de aviación que afectó al piloto comercial de avión

EXENTA Nº 0488 /

SANTIAGO, 01 JUN 2017

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión marca Cessna, modelo 172N, el día 23 de febrero de 2017, en el Aeródromo Viña del Mar (SCVM), Viña del Mar, Región de Valparaíso.
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 012, del 24 de febrero de 2017, que abre la investigación caratulada con el Nº 1815OR.
- 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 testigos.
- f) El manual de vuelo y la lista de verificación del avión.
- g) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- h) El audio de las comunicaciones efectuadas entre el piloto al mando de la aeronave y la torre de control del Aeródromo Viña del Mar (SCVM).
- i) El Informe Técnico Operacional Nº 120/17, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación Nº 1815OR.
- k) El expediente de la investigación.
- l) 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 23 de febrero de 2017, el piloto comercial de avión al mando de la aeronave Cessna, modelo 172N, objeto de la investigación, sufrió un accidente de aviación en el Aeródromo Viña del Mar (SCVM), Viña del Mar, Región de Valparaíso.

- 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 suceso 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 suceso.
- d) Que, las inspecciones efectuadas al motor, a los mecanismos de controles de vuelo y control direccional, concluyeron que habrían operado en forma normal durante la ocurrencia del suceso, lo que permitiría descartar la existencia de fallas de orden técnico-mecánico como causa del accidente investigado.
- e) Que, respecto al vuelo, el piloto relató que al despegar el avión desde la pista 23 del Aeródromo Viña del Mar (SCVM), no logró mantener un ascenso positivo, activándose la alarma de stall en dos ocasiones, frustrando el despegue. Posteriormente y al estar detenido el avión, el piloto se percató que los flaps estaban seleccionados en 30°.
- f) Que, de acuerdo a lo anterior, y según lo relatado por el piloto, utilizó el procedimiento de despegue normal, que conforme a la lista de verificación y al manual de vuelo del avión, sección 4 "Procedimientos Normales", establece que los flaps deben encontrarse en posición 0° (flaps up). No obstante, el haber realizado la maniobra con 30° de flaps, además de encontrarse fuera de los procedimientos normales de la aeronave, implicó un comportamiento aerodinámico diferente, que fue percibido por el piloto como la incapacidad de mantener el vuelo conforme a lo previsto.
- g) Que, a consecuencia de lo anterior, el piloto realizó una serie de cambios de actitud del avión (nariz arriba y abajo), lo que ocasionó que el avión comenzara a perder altura y velocidad, activándose la alarma de stall en dos oportunidades, ante lo cual el piloto finalmente decidió rehusar el despegue, produciéndose una pérdida de sustentación a baja altura y con ello, un contacto anormal (fuerte) con la pista de aterrizaje, situación que contribuyó a la ocurrencia del suceso.
- h) Que, consultado el piloto sobre el momento en que los flaps quedaron seleccionados en 30°, señaló que no recordaba el instante en que fue llevado a cabo. Tomando en consideración que la lista de verificación señala que durante el pre-vuelo los flaps deben estar abajo, y que el piloto probó eléctricamente su funcionamiento, existe la posibilidad que durante esta verificación, los flaps hayan quedado en esa posición hasta el despegue del avión, no percatándose el piloto sino hasta después de la ocurrencia del suceso.
- i) Que, por lo anterior, el piloto ejecutó parcialmente la lista de verificación del avión, ya que de haber sido realizados todos los ítems, tanto en la parte de encendido de motor como previo al despegue, se habría percatado de la posición de los flaps en 30°, situación que contribuyó al suceso.
- j) Que, respecto a los daños (sobreesfuerzos) encontrados en el avión, son concordantes con un contacto anormal (fuerte) con la pista de aterrizaje, resultando sus tres ocupantes ilesos.

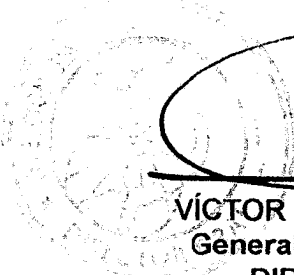
- k) Que, el piloto comercial de avión no registra sucesos previos de aviación.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1815OR, 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 23 de febrero de 2017, que afectó al piloto comercial de avión, al mando de la aeronave Cessna, modelo 172N, fue un aterrizaje brusco, debido a la pérdida de sustentación del avión al intentar rehusar el despegue, después de encontrarse en el aire.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Ejecutar parcialmente la lista de verificación del avión.
 - b) Despegar con una configuración de flaps distinta a lo señalado para un despegue normal.
 - c) Realizar constantes cambios de actitud del avión durante el despegue (nariz arriba y abajo).
- 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 Cessna, modelo 172N.
- 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 pilotos, haciendo hincapié en la correcta utilización del manual de vuelo y lista de verificación del avión.
- 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.



VÍCTOR 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° 1815OR.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.