

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

EXENTA N° 0586 ,

SANTIAGO, 07 JUL 2017

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación ocurrido el día 08 de enero de 2017, a la aeronave marca Cessna, modelo 172P, a 111 metros antes del umbral 36 del Aeródromo Lequecahue (SCQK), Comuna de Tirúa, Provincia de Arauco, Región del Bío-bío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 0002, del 12 de enero de 2017, que abre la investigación caratulada con el N° 1806SP.
- 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) Los relatos de los testigos.
- h) El informe de Autopsia emitido por el Servicio Médico Legal de Concepción.
- i) El Informe Técnico Operacional de la Dirección Meteorológica de Chile, respecto del lugar del accidente.
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1806SP.
- k) El expediente de la investigación.
- l) 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 08 de enero de 2017, la aeronave marca Cessna, modelo 172P, al mando del piloto comercial de avión, mientras se encontraba efectuando un vuelo de transporte aéreo no regular de pasajeros entre el Aeródromo de Isla Mocha (SCIM) y el Aeródromo Lequecahue (SCQK) de Tirúa, Provincia de Arauco, Región del Bío-bío, durante la maniobra de aproximación a la pista 36 del Aeródromo Lequecahue (SCQK), se precipitó contra el terreno.

- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para la operación de la aeronave, por lo cual no presentaban observaciones.
- c) Que, en el estado de mantenimiento y en las inspecciones previas efectuadas a la aeronave, no se encontraron discrepancias en los diferentes sistemas de la aeronave, no siendo esto causa o un factor contribuyente al suceso investigado.
- d) Que, respecto de los sistemas de la aeronave, el resultado de las verificaciones realizadas a los distintos mecanismos, incluido el motor 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 con los antecedentes de la investigación, se pudo establecer que las condiciones meteorológicas al momento del arribo de la aeronave al Aeródromo Lequecahue (SCQK) eran marginales (techos bajos, nubosidad tipo estratos bajos, visibilidad reducida y viento con rachas), lo que no permitía efectuar una aproximación normal para aterrizar.
- f) Que, a raíz de lo anterior, el piloto al mando, al momento de realizar el viraje por la izquierda para la aproximación a la pista 36 (viraje base), habría realizado esta maniobra a baja altura, sobre la pista o muy cercano a ésta, teniendo que aumentar la inclinación alar y el ángulo de ataque de la aeronave para poder aterrizar en la pista, excediendo las capacidades aerodinámicas de la aeronave, entrando en pérdida (stall) y precipitándose sin control contra el terreno.
- g) Que, las deformaciones y daños encontrados en el ala derecha concuerdan con lo expuesto en el punto anterior, debido a que ésta presentaba marcas de impacto contra el terreno en la parte inferior de la misma y hacia la punta del ala (punta de ala doblada hacia arriba), así como también las deformaciones en el borde de ataque, las cuales son características de la entrada en pérdida o stall.
- h) Que, las rachas de viento habrían afectado a la aeronave durante el viraje base, contribuyendo a la pérdida de sustentación (stall) y control de la aeronave.
- i) Que, respecto de la diferencia encontrada en las coordenadas geográficas del aeródromo Lequecahue (SCQK) y su elevación, entre lo publicado y lo medido en terreno mediante equipo GPS, se estableció que no fue un factor contribuyente al accidente, toda vez que es un aeródromo al cual se debe aproximar en condiciones visuales.
- j) Que, el piloto al mando y tres pasajeros fallecieron en el lugar del accidente.
- k) Que, la aeronave resultó con múltiples daños estructurales, incluido su motor y hélice.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1806SP, 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 más probable del accidente ocurrido el día 08 de enero de 2017, que afectó al piloto comercial de avión al mando de la aeronave marca Cessna, modelo 172P, fue la pérdida de control en vuelo al momento de realizar el viraje por la izquierda, debido a la pérdida de sustentación de la aeronave (stall), precipitándose contra el terreno.

- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes en el accidente:
- Condiciones meteorológicas marginales para la operación (techos bajos, estratos bajos, visibilidad reducida).
 - Sobrepasar las capacidades aerodinámicas del avión durante el viraje de base para aterrizar.
 - Efectuar una aproximación para el aterrizaje a baja altura.
 - Rachas de viento, que afectaron a la aeronave durante la aproximación.
- 4) 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.
- 5) 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.
- 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.- DGAC., Departamento Jurídico.
 EJ. N° 3.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
 EJ. N° 4.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
 EJ. N° 5.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1806SP.
 EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
 EJ. N° 7.- DGAC., Oficina Central de Partes.