

OBJ.: Cierre investigación del incidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CRE, al mando del piloto Sr. Eduardo Cresta Hill.

EXENTA N° 01213 /

SANTIAGO, 21 OCT. 2011

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 036 de fecha 06 de enero de 2011, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del incidente de aviación que afectó al piloto Sr. Eduardo Cresta Hill, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-34-200T, matrícula CC-CRE, de propiedad de Servicios y Transportes Aéreos Heliworks Limitada, ocurrido con fecha 03 de enero de 2011, en circunstancias que se encontraba efectuando un vuelo desde el aeródromo Isla Mocha (SCIM) con destino el aeródromo Lequechahue (SCQK). Durante el aterrizaje las hélices de la aeronave hicieron contacto con la pista, ante lo cual el piloto al mando rehusó el aterrizaje. Posteriormente efectuó una nueva aproximación, bajó el tren de aterrizaje y aterrizó sin observaciones. El piloto al mando y cuatro pasajeros resultaron ilesos. La aeronave resultó con daños.
- b) La inspección realizada en el lugar del incidente por el equipo investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
- c) La Hoja de Vida del piloto Sr. Eduardo Cresta Hill.
- d) La licencia de piloto comercial de avión del Sr. Eduardo Cresta Hill.
- e) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
- f) La declaración del Sr. Eduardo Cresta Hill.
- g) El Informe Final y Técnico del Incidente de Aviación caratulado con el N°1569SP.

- h) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Incidente.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes 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, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo y pertinentes, y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día del incidente el piloto despegó desde el aeródromo de Isla Mocha (SCIM) con destino el aeródromo de Lequecahue (SCQK) de la localidad de Tirúa, para realizar un vuelo de traslado con cuatro pasajeros a bordo.
- b) Que, durante el aterrizaje en la pista 36 del aeródromo Lequecahue, las hélices de los motores de la aeronave hicieron contacto con la superficie de la pista, ante lo cual el piloto al mando rehusó el aterrizaje.
- c) Que, posteriormente el piloto procedió a efectuar el chequeo del tren de aterrizaje. Efectuó dos pasadas sobre la pista, donde fue confirmado desde tierra por otro piloto, que el tren de aterrizaje estaba abajo, aterrizando sin novedades.
- d) Que, el piloto y cuatro pasajeros resultaron ilesos. La aeronave tuvo daños.
- e) Que, el incidente se produjo por la omisión del piloto de bajar el tren de aterrizaje en la primera aproximación, impactando las hélices de ambos motores contra la superficie de la pista. A pesar de que el piloto al mando declaró haber chequeado el avión antes de aterrizar, no se percató si las luces verdes, que indican que el tren está abajo y asegurado, estaban encendidas. El piloto declaró que “no me acuerdo de haber chequeado las tres luces verdes de tren abajo”, siendo esta situación factor contribuyente al suceso.
- f) Que, luego de rehusar el aterrizaje, el piloto al mando procedió a efectuar dos pasadas sobre la pista para que desde tierra le confirmaran que el tren de aterrizaje estaba abajo. Posteriormente el piloto realizó una nueva aproximación, aterrizando sin novedad. Este hecho confirmaría que el sistema del tren de aterrizaje operaba en forma normal, lo que estaría además avalado por el Informe Técnico, el cual señala que no hubo fallas técnicas.
- g) Que, el piloto al mando tenía su licencia de vuelo vigente sin observaciones, lo que le permitía efectuar el vuelo.

- h) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente.
- i) Que, el mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a las disposiciones aeronáuticas, sin observaciones.
- j) Que, el piloto omitió bajar el tren de aterrizaje durante la aproximación para aterrizar.
- k) Que, el piloto no verificó que la luz verde de advertencia que indica tren abajo y asegurado estuviera encendida.
- l) Que, el piloto al mando luego de rehusar el aterrizaje, aterrizó sin novedad, lo que confirma que el tren de aterrizaje operaba en forma normal.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del incidente de aviación, caratulada con el N°1569SP, 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 incidente ocurrido a la aeronave marca Piper, modelo PA-34-200T, matrícula CC-CRE, de propiedad de Servicios y Transportes Aéreos Heliworks Limitada, al mando del Sr. Eduardo Cresta Hill fue la omisión, del piloto al mando, de bajar el tren de aterrizaje durante la aproximación, haciendo contacto las hélices de ambos motores con la pista.
- 3) Actuó como factor contribuyente:
 - Error del piloto al mando, al no seguir la lista de verificación en forma efectiva, y no confirmar la posición del tren antes del aterrizaje.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:
 - Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a pilotos de aviación general que operan aeronaves con este tipo de tren de aterrizaje.

- 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
- Que, el Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en la Hoja de Vida del piloto Sr. Eduardo Cresta Hill.
 - Que, deje constancia del suceso en la carpeta de la aeronave matrícula CC-CRE.
- 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 para el cumplimiento, deberán indicar la fecha estimativa de término y finalmente comunicar el cumplimiento de las disposiciones.
- 7) Conforme a lo establecido en los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, los interesados podrán interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil.
- 8) El informe final se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso a sus costas.

Anótese y notifíquese.

