

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra investigación del incidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-PVK, al mando del piloto Sr. Raúl Bustos Bustos

EXENTA N° 0243 /

SANTIAGO, 02 MAR. 2011

Con esta fecha se ha dictado lo siguiente:

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 0595 de fecha 14 de abril de 2010, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del incidente de aviación que afectó al piloto Sr. Raúl Bustos Bustos, al mando del avión matrícula CC-PVK, de su propiedad, ocurrido con fecha 12 de abril de 2010 el Aeródromo Carriel Sur de la ciudad de Concepción, Región del Bío-bío, mientras se encontraba efectuando un vuelo de verificación de aeronavegabilidad, aterrizando posteriormente sin el tren de aterrizaje extendido. El piloto al mando y un pasajero abandonaron la aeronave por sus propios medios, resultando ilesos. La aeronave quedó con daños en la parte inferior de fuselaje y hélice.
  - b) La inspección realizada en el lugar del incidente por el equipo investigador del Departamento Prevención de Incidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
  - c) La Hoja de Vida del piloto Sr. Raúl Bustos Bustos.
  - d) La Licencia de Piloto Privado de Avión del Sr. Raúl Bustos Bustos.
  - e) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
  - f) Las declaraciones de los Srs. Raúl Bustos Bustos y Fernando Araya Sierra.
  - g) El Informe Final del Incidente de Aviación caratulado con el N°1555SP.
  - 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 Incidentes 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 piloto despegó el día 12 de abril de 2010 a las 17:40 HL, desde el Aeródromo Carriel Sur, para realizar un vuelo de verificación, con la finalidad de obtener la certificación de la aeronave.
- b) Que, el piloto era acompañado por el inspector de aeronavegabilidad DGAC, Sr. Fernando Araya Sierra.
- c) Que, una vez en vuelo, el piloto cumplió con todas las pruebas solicitadas por el inspector Sr. Araya, quien le indicó que la alarma del tren de aterrizaje no era audible.
- d) Que, a su regreso, después de aproximadamente una hora de vuelo, la aeronave aproximó a la pista 20 del Aeródromo Carriel Sur, aterrizando con el tren de aterrizaje retractado, haciendo contacto con la superficie a 350 metros del umbral, deslizándose 170 metros. El piloto y acompañante resultaron ilesos. La aeronave tuvo daños menores.
- e) Que, de acuerdo con la declaración del inspector de aeronavegabilidad, al encontrarse aterrizados, en la pista 20, observó que la palanca del tren de aterrizaje se encontraba en posición UP. Esta situación fue ratificada por el piloto.
- f) Que, a pesar de que el piloto al mando declaró haber chequeado el avión antes de aterrizar, no se percató que la luz verde de advertencia que indica tren abajo y asegurado no estaba encendida.
- g) Que, al encontrarse inoperativa la alarma de tren arriba, hecho conocido por el piloto, ya que había sido detectado durante la verificación, no se contaba con esta defensa para indicar que durante la aproximación el tren se encontraba arriba, lo que habría sido un factor contribuyente al suceso.
- h) Que, el tren de aterrizaje bajaba y subía sin problemas, hecho comprobado en el vuelo de verificación y que se encuentra avalado con la declaración del piloto y del acompañante.
- i) Que, el piloto al mando tenía su licencia de vuelo vigente sin observaciones, lo que le permitía efectuar el vuelo.
-

- j) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente y realizaba un vuelo de verificación para su renovación.
- k) Que, el mantenimiento de la aeronave se encontraba sin observaciones.
- l) Que, el motor de la aeronave y sus sistemas asociados operaban sin observaciones.
- m) Que, el piloto omitió bajar el tren de aterrizaje durante la aproximación para aterrizar.
- n) Que, el piloto no verificó que la luz verde de advertencia que indica tren abajo y asegurado estuviera encendida.
- o) Que, el piloto tenía conocimiento que la alarma sonora que indica tren arriba no estaba operativa.
- p) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

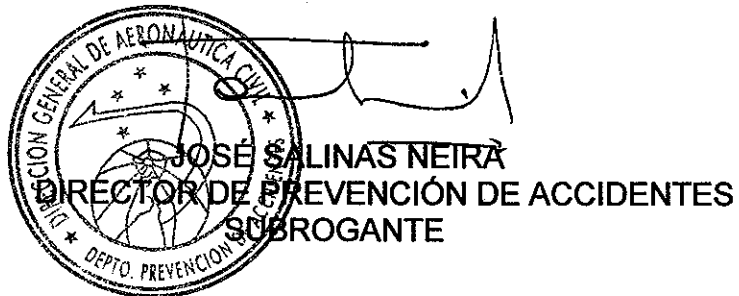
**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del incidente de aviación, caratulada con el N°1555SP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento Prevención de Incidentes.
  - 2) Declárase que la causa más probable del incidente ocurrido a la aeronave marca Piper, modelo PA-24, matrícula CC-PVK, al mando del Sr. Raúl Bustos Bustos, fue la omisión de bajar el tren de aterrizaje durante la aproximación, haciendo contacto con la pista con el tren replegado.
  - 3) Actuaron como factores contribuyentes:
    - Error del piloto al mando, al no verificar la posición del tren antes del aterrizaje.
    - Mal funcionamiento de la bocina de alarma que indica que el tren de aterrizaje se encuentra arriba, al momento de reducir la potencia para aterrizar.
  - 4) El Departamento Prevención de Incidentes 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. Raúl Bustos Bustos.
  - Que, el Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta de la aeronave matrícula CC-PVK.
- 6) Las organizaciones internas de la DGAC deberán informar al Departamento Prevención de Incidentes, 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, a su costa, las copias que deseen en formato electrónico o impreso.

Anótese y notifíquese y comuníquese. (FDO.JAIME ALARCÓN PÉREZ, GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A), DIRECTOR GENERAL).

Lo que se transcribe para su conocimiento.



**DISTRIBUCIÓN :**

- EJ.N° 01.- SR. RAÚL BUSTOS BUSTOS
- EJ.N° 02.- DGAC., DEPTO PLANIFICACIÓN
- EJ.N° 03.- DGAC., DEPTO.JURÍDICO
- EJ.N° 04.- DGAC., DEPTO.SEGURIDAD OPERACIONAL
- EJ.N° 05.- DGAC., DEPTO. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES , PREVAC
- EJ.N° 06.- DGAC., DPA., SIAA, EXPEDIENTE
- EJ.N° 07.- DGAC., DPA., SIAA, ARCHIVO ✓
- EJ.N° 08.- DGAC., OFICINA DE PARTES CENTRAL