

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-POB, al mando del piloto comercial de avión Sr. Andrej Ostojic Arrieta.

EXENTA N° 0428 /

SANTIAGO 06 JUN. 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión Piper PA-18, matrícula CC-POB, el día 10 de agosto de 2011, en el Aeródromo Maquehue (SCTC) de Temuco.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 01541 del 16 de agosto de 2011, que abre la investigación caratulada con el N° 1594SP.
- c) La licencia y hoja de vida del piloto Sr. Andrej Ostojic Arrieta.
- d) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave matrícula CC-POB.
- e) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave CC-POB, para el vuelo en que ocurrió el accidente.
- f) Los relatos del piloto al mando, del pasajero y el controlador de tránsito aéreo.
- g) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- h) Los daños en la aeronave y en el sitio del suceso a causa del accidente.
- i) El historial de mantenimiento del avión matrícula CC-POB.
- j) El reporte meteorológico METAR SPECI entregado por el Aeródromo Maquehue (SCTC).
- k) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1594SP.
- l) El expediente de la investigación.
- m) 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, el día del accidente el piloto al mando despegó desde el Aeródromo Maquehue (SCTC) de Temuco, con el fin de realizar un vuelo local de recreación, y al mismo tiempo, mantención de eficiencia en el tipo de aeronave.
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la respectiva licencia y habilitación para la aeronave y tipo de operación de vuelo, lo que le permitía operar la aeronave.
- c) Que, la aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente al momento del accidente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica, sin observaciones.
- d) Que, los sistemas de control direccional y de frenado habrían operado en forma normal, no contribuyendo a la causa del suceso investigado.
- e) Que, de acuerdo al relato proporcionado por el piloto al mando, éste habría realizado una aproximación completamente normal a pista 06 y estaba prácticamente detenido cuando ocurrió el suceso, es decir, avión controlado. No obstante lo anterior, perdió el control del avión.
- f) Que, por otra parte, el controlador de tránsito aéreo de turno el día del accidente, en su informe señaló que el aterrizaje fue brusco. Al tocar con el patín de cola el piloto perdió el control de la aeronave, girando sobre su eje y el ala derecha tomó contacto con la pista, produciéndose el accidente. Lo expuesto por el controlador de tránsito aéreo es concordante con las marcas encontradas en la pista y los daños producidos en la aeronave.
- g) Que, el peritaje efectuado al tren de aterrizaje principal derecho, señaló que el colapso de éste se debió al sobre esfuerzo aplicado en una dirección no habitual de trabajo durante el aterrizaje y que no existen evidencias de fatiga de material ni corrosión en las caras de la fractura en el interior de los tubos.
- h) Que, respecto de las condiciones meteorológicas, el piloto al mando señaló que al momento de efectuar el vuelo, había planificado volar 30 minutos, pero que debido a las condiciones meteorológicas sobre 1.000 pies, debió aterrizar después de 12 minutos. El pasajero de la aeronave accidentada también declaró que volaron poco, debido a la condición de viento. Las condiciones reportadas para el momento del accidente eran de visibilidad ilimitada, cielo nublado a 2.000 pies y viento variable desde los 330 grados hasta los 050 grados, con intensidad de 10 nudos.
- i) Que, los párrafos anteriores, hacen presumir que el piloto al mando perdió el control direccional de la aeronave durante el aterrizaje, colapsando el tren principal derecho debido al sobre esfuerzo aplicado sobre éste y que habría contribuido al accidente, la condición meteorológica de viento cruzado al momento del aterrizaje.

- j) Que, a consecuencia del suceso, el piloto al mando y pasajero resultaron ilesos y la aeronave con daños.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1594SP, 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 más probable del accidente ocurrido el día 10 de agosto de 2011, que afectó al piloto Sr. Andrej Ostojic Arrieta, al mando del avión matrícula CC-POB, fue la pérdida del control direccional por parte del piloto al mando, durante la carrera de aterrizaje, girando 180 grados sobre la pista, por la izquierda, y causando el colapso hacia el interior de la pierna derecha del tren de aterrizaje.
- 3) Que, actuó como factor contribuyente la componente de viento de costado durante el aterrizaje.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Andrej Ostojic Arrieta y en la carpeta del avión matrícula CC-POB.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá incluir el caso investigado en actividades de prevención orientadas a pilotos de aviación general, que operen aeronaves con tren de aterrizaje convencional.
- 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 y notifíquese.



JAIMÉ ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL