

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CTY al mando del piloto comercial de avión Sr. Aralio González Ramírez,

EXENTA Nº 0631,

SANTIAGO,
22 AGO. 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTO:

- a) La Resolución DGAC Exenta Nº 02623 del 28 de noviembre de 2011, que abre la investigación caratulada con el Nº 1599AE.
- b) Los antecedentes de los pilotos Sr. Aralio González Ramírez y Sr. Juan González Olivares.
- c) El historial de mantenimiento de la aeronave matrícula CC-CTY.
- d) El cálculo de peso y balance de la aeronave matrícula CC-CTY.
- e) El Informe Técnico Operacional Nº 353/11 de fecha 16 de diciembre de 2011, de la Dirección Meteorológica de Chile.
- f) La planificación de vuelo del piloto, Sr. Aralio González Ramírez.
- g) La emergencia simulada a la pista 28 del Aeródromo Curacaví.
- h) El trabajo del equipo investigador en el lugar del accidente y los peritajes realizados a la aeronave y al motor.
- i) Los relatos del piloto, del piloto alumno y del testigo.
- j) El Informe Final Nº 1599AE.
- 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 Nº16.752; 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, el día 22 de noviembre de 2011, a las 17:45 hora local, la aeronave marca Piper, modelo PA-38-112, matrícula CC-CTY, de propiedad de la Empresa Aérea Latin Air S.A., al mando del piloto comercial de avión e instructor de vuelo, Sr. Aralio González Ramírez, Licencia N° 368, durante un turno de instrucción que se realizaba al piloto Sr. Juan González Olivares, como parte de un reentrenamiento y habilitación en la aeronave y mientras efectuaban una aproximación a la pista 28 del Aeródromo de Curacaví (SCCV), como práctica de emergencia simulada, se precipitó a tierra 260 metros antes de la pista. A consecuencia del accidente, el instructor resultó con lesiones menos graves, el piloto alumno ileso y la aeronave con daños de consideración.
- b) Que, el piloto Sr. Aralio González Ramírez, poseía su licencia de piloto comercial de avión N° 368 y su habilitación de instrucción de vuelo, vigentes. El Sr. Juan González Olivares, tenía su licencia de piloto privado de avión vigente, situación que a ambos les permitía operar la aeronave matrícula CC-CTY.
- c) Que, el mantenimiento y los trabajos técnicos, se realizaban de acuerdo a los tiempos establecidos por el fabricante de la aeronave y del motor. Los Registros de Mantenimiento, se encontraban actualizados de acuerdo a lo estipulado por la DGAC y el Certificado de Aeronavegabilidad del avión estaba vigente.
- d) Que, la aeronave despegó con un peso y en un centro de gravedad dentro de los límites normales, por lo que esta situación no contribuyó al accidente.
- e) Que, el análisis de las condiciones meteorológicas imperantes en el lugar del accidente, para el día y la hora del suceso, indica que la intensidad y dirección del viento habría contribuido al accidente.
- f) Que, el día 22 de noviembre de 2011, el piloto Sr. Juan González Olivares, presentó plan de vuelo en la Oficina ARO del Aeródromo Eulogio Sánchez, Tobalaba (SCTB), para realizar un vuelo local, con alternativa Curacaví, con el propósito de realizar un turno de instrucción de vuelo.
- g) Que, a las 16:41 hora. local, se registró el despegue de la aeronave dirigiéndose al Norte del Aeródromo Curacaví (zona Alfa). En ese lugar se establecieron a 4.500 pies de altitud, procediendo a practicar vuelo lento, stall y virajes escarpados.
- h) Que, una vez terminadas estas prácticas, se dirigieron hacia la pista del Aeródromo Curacaví (SCCV). De acuerdo a los antecedentes, el descenso de la aeronave fue realizado sobre la pista, desde los 4.500 pies. Al encontrarse a 3.000 mil pies se inició una emergencia simulada de falla de motor. Para tal efecto el instructor llevó el motor a ralentí, llevando previo a

esto, el control del aire caliente a la posición "ON". El piloto alumno procedió a indicar el procedimiento a seguir ante una falla de motor en vuelo, sin mover la posición de los magnetos ni realizar cambio de estanque de combustible, ingresando a tramo con el viento para aproximar a la pista 28. El tramo con el viento se hizo a 1.000 pies, donde se aplicó un punto de flaps.

- i) Que, el piloto alumno, quien llevaba los controles, señaló que durante el viraje base fue afectado por el viento el cual, según el instructor, provenía del Suroeste con una intensidad entre 15 y 20 nudos, lo que en parte es coincidente con lo señalado por la Dirección Meteorológica, que indica que el viento era del Suroeste con una intensidad promedio de 10 nudos, despejado y con una temperatura de 28° C.
- j) Que, la condición del viento habría contribuido a que la aeronave, durante la aproximación a la pista con el motor en ralentí, perdiera altura y velocidad, situación que no habría sido prevista en forma oportuna por los pilotos.
- k) Que, de acuerdo a lo anterior, el instructor le señaló al alumno que aplicara potencia al motor de la aeronave, ya que la altura a la cual se encontraban en la aproximación versus la distancia y con el motor en ralentí no les permitiría llegar a la pista. El piloto alumno aplicó parcialmente la potencia al motor, y llevó el control del aire caliente a "OFF", sin embargo, la aeronave no ascendió, por lo que el instructor tomó el control de la aeronave aplicando full potencia al motor, sin lograr retomar el ángulo de aproximación correcto. La aeronave continuó descendiendo en una actitud de nariz arriba.
- l) Que, esta situación, podría indicar que los pilotos no mantuvieron el ángulo de aproximación adecuado y habría existido una reacción tardía, por parte de los pilotos, en la aplicación de toda la potencia al motor, lo que contribuyó a que la aeronave siguiera perdiendo altura y velocidad en la aproximación, quedando a una altura muy cercana a la copas de árboles que hay en la línea de aproximación.
- m) Que, el relato del piloto alumno y lo indicado anteriormente, permiten señalar que la aproximación no fue estabilizada y debido a que la aeronave se encontraba en la región de comando reverso, las acciones realizadas tanto por el piloto alumno como por el instructor, y dada la baja altura a la cual se encontraban, no permitieron recuperar el control de la aeronave.
- n) Que, se descarta que el accidente se haya debido a una falla mecánica, porque ambos pilotos declararon que no hubo falla de motor durante el vuelo y esto fue corroborado por las inspecciones realizadas a la aeronave.
- o) Que, en el Informe Final N° 1599AE, se establece la posible secuencia de los hechos y la probable causa del accidente.
- p) Que, en el expediente de la investigación, los antecedentes y documentos que forman parte de ésta, tales como anexos, informes, relatos, diligencias,

pruebas funcionales y citas, concuerdan y respaldan lo establecido en el Informe Final y Técnico.

q) Que, no existen diligencias pendientes.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1599AE, 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 22 de noviembre de 2011, que afectó al piloto comercial de avión licencia N° 368, Sr. Aralio González Ramírez, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-38-112, matrícula CC-CTY, de propiedad de la empresa Latin Air S.A., fue que los pilotos no mantuvieron una Aproximación Estabilizada que le permitiera llegar a la pista, llevando a la aeronave a descender bajo la trayectoria de aproximación normal, impactando con las copas de los árboles, precipitándose contra el terreno.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Reacción tardía de los pilotos en aplicar potencia al motor, al encontrarse la aeronave bajo la trayectoria de aproximación normal.
 - b) Efecto comando reverso versus altura, lo que no permitió al piloto recuperar la velocidad y la altura.
 - c) Intensidad y dirección del viento que había a la hora en que ocurrió el accidente
- 4) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:

Se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto comercial de avión, licencia N° 368, Sr. Aralio González Ramírez, en la del piloto privado de avión, licencia N° 13.580 Sr. Juan González Olivares y en la carpeta del avión Piper PA-38-112, matrícula CC-CTY.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:

Que se dé a conocer este suceso a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC a los clubes aéreos del país.
- 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 estipulado 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.

