

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CTT al mando del piloto comercial de avión Sr. Gutimber Novoa Aguilar (Q.E.P.D.).

EXENTA N° 0744 /

SANTIAGO, 19 OCT. 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 01665 del 25 de agosto de 2011, que abre la investigación caratulada con el N° 1595CG.
- b) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- c) Los antecedentes del piloto Sr. Gutimber Novoa Aguilar (Q.E.P.D.).
- d) El historial de mantenimiento de la aeronave matrícula CC-CTT.
- e) Los daños en la aeronave y en el sitio del suceso a causa del accidente.
- f) Los peritajes realizados a la aeronave matrícula CC-CTT.
- g) Plan de Vuelo presentado por el piloto.
- h) El estudio meteorológico del lugar y hora del accidente.
- i) El cálculo de peso y balance de la aeronave matrícula CC-CTT, al momento del accidente.
- j) Los relatos de testigos.
- k) El Informe Final e Informe Técnico de la Investigación del Accidente de Aviación N° 1595CG.
- l) El Informe Pericial elaborado por la National Transportation Safety Board (NTSB).
- m) El expediente de la investigación N° 1595CG.
- n) 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 20 de agosto de 2011, a las 12:32 HL, el piloto al mando Sr. Gutimber Novoa Aguilar (Q.E.P.D.) despegó desde el aeródromo Carriel Sur (SCIE) de la ciudad de Concepción, región del Bio-Bío, Chile, junto al Sr. Edgardo Troncoso Medina (Q.E.P.D.), operador de la cámara de aerofotogrametría instalada en el avión. Una vez sobre la ciudad de Lota, la aeronave comenzó a perder altura y a girar, cayendo verticalmente hasta impactar contra el terreno. Los ocupantes de la aeronave resultaron fallecidos y la aeronave destruida.
- b) Que, el piloto tenía su licencia vigente y sin observaciones.
- c) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad, válido.
- d) Que, el ala derecha de la aeronave se desprendió en vuelo, producto de la quebradura por fatiga de material de la cuerda inferior del larguero principal, agravada por la corrosión en el área.
- e) Que, la corrosión existente en diferentes puntos de la aeronave, no fue detectada en las inspecciones a las que periódicamente era sometida.
- f) Que, el material de la cuerda inferior del larguero (P/20280-5) era coherente con la aleación de aluminio 2014-T6511, cumpliendo con las especificaciones establecidas en el plano de fabricación.
- g) Que, la modificación de la aeronave para la instalación de una cámara aerofotogramétrica, permitió efectuar vuelos que provocan mayores cargas dinámicas sobre la estructura del ala.
- h) Que, la aeronave realizaba frecuentemente operaciones en regímenes de gran esfuerzo, agravando, de esta manera, la fatiga que ocasionó el desprendimiento del ala.
- i) Que, en este accidente no se pudo determinar la contribución de los sucesos de aviación sufridos anteriormente por la aeronave.
- j) Que, no existen diligencias pendientes.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1595CG, 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 20 de agosto de 2011, que afectó al piloto Sr. Gutimber Novoa Aguilar (Q.E.P.D.), al mando del avión matrícula CC-CTT, fue la fractura del ala derecha producto de fatiga de material de la cuerda inferior del larguero principal de esta ala, provocando su desprendimiento y la inminente caída de la aeronave a tierra.

- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Operaciones frecuentes en regímenes de vuelo de gran esfuerzo para la estructura de la aeronave, con virajes pronunciados y repetidas maniobras con mayores cargas estructurales.
 - b) La quebradura por fatiga en el larguero principal del ala derecha se encontraba en un área oculta, difícil de detectar a través de inspecciones visuales.
 - c) La no identificación de los diferentes focos corrosivos en la aeronave en las sucesivas inspecciones calendarias de la aeronave.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto y en la carpeta del avión matrícula CC-CTT.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá dar a conocer este suceso a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC.
- 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.



JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL