

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CYM, al mando del piloto comercial de avión Sr. Ricardo Hein Bahamonde (Q.E.P.D).

0880

EXENTA N° _____ /

SANTIAGO, 06 DIC 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave marca Piper, modelo PA-31-325, matrícula CC-CYM, el día 01 de marzo de 2012, ocurrido a 8 millas náuticas al Suroeste del Aeródromo de Quellón (SCON), Región de Los Lagos.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 0480 del 06 de marzo de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1615SP.
- c) La licencia y hoja de vida del piloto Sr. Ricardo Hein Bahamonde (Q.E.P.D).
- d) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave matrícula CC-CYM.
- e) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave CC-CYM, para el vuelo en que ocurrió el accidente.
- f) El relato de la Técnico en Servicio de Vuelo (T.S.V.) de Quellón.
- 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-CYM.
- j) El informe meteorológico de la Dirección Meteorológica de Chile.
- k) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1615SP.
- 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 01 de marzo de 2012, la aeronave marca Piper, modelo PA-31-325, matrícula CC-CYM, de propiedad de Transportes Aéreos Ricardo Javier Hein Bahamonde E.I.R.L y operada por el Sr. Ricardo Hein Bahamonde (Q.E.P.D), piloto comercial de avión, licencia N° 750, se encontraba efectuando un vuelo desde el Aeródromo de Melinka (SCMK), con destino el Aeródromo de Quellón (SCON), cuando impactó contra la ladera de un cerro, ubicado a 8 millas náuticas al Suroeste del Aeródromo de Quellón (SCON).
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la respectiva licencia y habilitación, lo que le permitía operar la aeronave bajo las reglas de vuelo visual (VFR). Sin embargo, no contaba con la habilitación para volar la aeronave bajo las reglas de vuelo por Instrumentos (IFR).
- 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, no siendo un factor causal o contribuyente al hecho investigado.
- d) Que, de acuerdo a los antecedentes de la investigación (comunicaciones), el piloto al mando no reportó durante el vuelo alguna anomalía, falla o discrepancia respecto de los sistemas de la aeronave, por lo que es posible presumir, que no hubo elementos técnicos que hubiesen contribuido a la causa del accidente.
- e) Que, el Informe Meteorológico para la zona señaló que predominaban los cielos cubiertos, debido al paso de un sistema frontal con presencia de actividad cumuliforme. Del mismo modo, el METAR "especial" para el Aeródromo de destino, Quellón (SCON), emitido para la hora del accidente, informó que el techo de nubes era de 300 metros, es decir, 1.000 pies. Esto es concordante con la información de techo y visibilidad entregada al piloto al mando, en su último contacto con el Aeródromo de Quellón (SCON), donde se le informó que había una visibilidad estimada en 8 kilómetros y un techo de nubes de 1.000 pies.
- f) Que, el primer contacto (comunicaciones) realizado por el piloto al mando con la dependencia del Aeródromo de Quellón (SCON), reportó una altitud de 6.500 pies, 20 millas náuticas al Sur e inicio del descenso. Esto indicaría que el avión durante el descenso, se habría encontrado en condiciones IMC. Al reportar 20 millas al Sur, también es probable señalar que el piloto no mantenía referencias visuales con el terreno, por lo cual habría informado una distancia en millas náuticas, obtenida probablemente por GPS, con respecto al Aeródromo de destino.
- g) Que, en el segundo y último contacto realizado por el piloto, reportó estar a 3.000 pies y 10 millas al Sur del Aeródromo de Quellón (SCON). Nuevamente el piloto reportó una distancia en millas náuticas como referencia, y no una posición respecto de un punto en el terreno, lo cual reforzaría lo señalado en el punto anterior, respecto a que durante el descenso la aeronave estuvo volando en condiciones meteorológicas de vuelo instrumental, sin mantener referencias

visuales con el terreno, lo que la llevó a impactar contra la ladera del cerro de forma inadvertida.

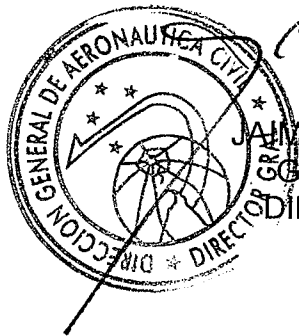
- h) Que, en base a lo anterior, sumado al ángulo de impacto, al estado en que quedó la aeronave y a la dispersión de restos, se puede presumir que realizando un vuelo bajo reglas de vuelo visual, el piloto ingresó en IMC, y habiendo perdido las referencias visuales, no se percató de la presencia de un cerro en su trayectoria hacia el Aeródromo, impactando inadvertidamente contra éste.
- i) Que, posterior al impacto de la aeronave contra el terreno, se produjo un incendio que calcinó gran parte de las alas y el fuselaje, lo cual indicaría que al momento del accidente, la aeronave tenía combustible. Del mismo modo el plan de vuelo contemplaba una autonomía de 2 horas de vuelo, equivalente a 70 galones aproximadamente, cantidad suficiente para llegar a Aeródromo de Quellón (SCON), ya que el vuelo era de 20 minutos de duración.
- j) Que, a consecuencia del suceso, el piloto al mando y siete pasajeros fallecieron en el lugar del accidente.
- k) Que, la aeronave resultó destruida.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1615SP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivers los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido el día 01 de marzo de 2012, que afectó al piloto Sr. Ricardo Hein Bahamonde (Q.E.P.D), al mando de la aeronave matrícula CC-CYM, fue continuar un vuelo bajo las reglas de vuelo visual (VFR) en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), lo cual llevó al piloto a impactar inadvertidamente contra la ladera de un cerro.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Condiciones de nubosidad que afectaban el área en que se produjo el accidente.
 - b) Ingresar en condiciones meteorológicas de vuelo Instrumental (IMC) sin encontrarse habilitado.
 - c) No mantener el vuelo bajo las reglas de vuelo visual.

- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Ricardo Hein Bahamonde (Q.E.P.D) y en la carpeta de la aeronave matrícula CC-CYM.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá dar a conocer la presente investigación en exposiciones y talleres orientados a pilotos de aviación general, poniendo énfasis en:
 - a) El peligro que representa ingresar en condiciones IMC estando bajo reglas de vuelo visual (VFR), sin estar en un espacio aéreo protegido.
 - b) Evitar el ingreso a condiciones meteorológicas instrumentales, sin contar con la respectiva habilitación de vuelo por instrumentos.
- 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