

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CGX, al mando del piloto comercial de avión Sr. Rogelio Letelier Muñoz (Q.E.P.D).

EXENTA N° 0908 /

SANTIAGO, 20 DIC. 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave marca Aerocommander, modelo 500S, matrícula CC-CGX, el día 18 de mayo de 2012, ocurrido a 56 millas náuticas al Sur del Aeropuerto Diego Aracena (SCDA) de la ciudad de Iquique, Región de Tarapacá.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 01249 del 23 de mayo de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1623SP.
- c) La licencia y hoja de vida del piloto Sr. Rogelio Letelier Muñoz (Q.E.P.D).
- d) La licencia y hoja de vida del piloto Sr. Enrique Wood Vega (Q.E.P.D).
- e) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave matrícula CC-CGX.
- f) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave CC-CGX, para el vuelo en que ocurrió el accidente.
- g) El relato de los Sres. Juan Verdejo Orsola y Víctor Parra Espinosa.
- h) La inspección del Equipo Investigador en las dependencias de la empresa operadora de la aeronave.
- i) El historial de mantenimiento del avión matrícula CC-CGX.
- j) El informe meteorológico de la Dirección Meteorológica de Chile.
- k) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1623SP.
- 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 18 de mayo de 2012, la aeronave marca Aerocommander, modelo 500S, matrícula CC-CGX, de propiedad y operada por la Línea Aérea Costa Norte S.A., al mando del Sr. Rogelio Letelier Muñoz (Q.E.P.D.), piloto comercial de avión, licencia N° 850, se encontraba efectuando un vuelo de prospección pesquera al Sur de la ciudad de Iquique. La aeronave efectuó su último reporte a las 01:17 HL, debiendo entregar el próximo reporte a las 02:17 HL, el cual no fue realizado. Posteriormente fueron encontrados en el mar restos de la aeronave y de los ocupantes.
- b) Que, el piloto al mando y el copiloto mantenían vigente las respectivas licencias y habilitaciones para la aeronave, lo que les permitían operar la aeronave. También registraban operaciones recientes, además de cumplir con los períodos de descanso necesarios para la operación.
- 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, el piloto al mando no reportó alguna anomalía, falla o discrepancia respecto de los sistemas de la aeronave, por lo que es posible afirmar que la condición técnica/mecánica no habría contribuido a la causa del accidente. Tampoco reportaron tener problemas a los barcos de la empresa que operaban en la zona donde se produjo el accidente.
- e) Que, el Informe Meteorológico para la zona señaló que predominaban los cielos cubiertos, con presencia de nubosidad del tipo estratocúmulos. La base de esta nubosidad se encontraba entre los 2.500 pies y los 3.500 pies sobre el nivel medio del mar y no habían fenómenos significativos. Es importante destacar que la aeronave se encontraba volando a 1.000 pies sobre el mar, es decir, el factor meteorológico no habría intervenido en la causa del accidente.
- f) Que, el informe de autopsia, tanto del piloto al mando como del copiloto, determinó como causa de la muerte un politraumatismo severo, por trauma de alta energía, hecho que indicaría que la aeronave se precipitó contra el mar en forma violenta y descontrolada.
- g) Que, lo anterior es concordante con los restos de material liviano que fueron rescatados desde el mar, ya que estos presentaban señales propias de un impacto de alta energía.

- h) Que, en este mismo sentido, el vuelo de prospección pesquera en que se produjo el accidente era bajo condiciones de vuelo visual nocturno, a 1000 pies de altitud, sobre el mar, por debajo de la nubosidad, condiciones que reducen la visibilidad, luminosidad, definición del horizonte, el contraste y la percepción de profundidad, entre otros, es decir, un ambiente propicio para que los pilotos fueran posiblemente afectados por una desorientación espacial, perdiendo el control de la aeronave, precipitándose contra el mar. Sin embargo, esta situación no se puede comprobar fehacientemente.
- i) Que, es posible descartar la ocurrencia de fuego durante el vuelo, ya que las autopsias de ambos pilotos no revelaron la existencia de quemaduras, ni indicios de humo en los pulmones o en el cuerpo.
- j) Que, de igual forma, es posible descartar el agotamiento de combustible y contaminación del mismo, ya que la aeronave efectuó un carguío de combustible antes de despegar y los peritajes señalaron que cumplía con la norma. Además, el piloto declaró en su plan de vuelo una autonomía de 07:30 horas.
- k) Que, a consecuencia del suceso, el piloto al mando y el copiloto fallecieron en el lugar del accidente.
- l) Que, la aeronave no fue recuperada del mar.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1623SP, 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 18 de mayo de 2012, que afectó al piloto Sr. Rogelio Letelier Muñoz (Q.E.P.D), al mando de la aeronave matrícula CC-CGX, fue la pérdida de control de la aeronave, impactando contra el mar, debido a razones que no se pudieron determinar.
- 3) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida de los pilotos Sres. Rogelio Letelier Muñoz (Q.E.P.D) y Enrique Wood Vega (Q.E.P.D) y en la carpeta de la aeronave matrícula CC-CGX.
- 4) 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.

- 5) 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.
- 6) 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.



Jamie Alarcón Pérez
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL