

EXENTA N° 01939 /

SANTIAGO, 15 DIC. 2009

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N°01352 de fecha 09 de junio de 2008, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del accidente de aviación que afectó al piloto Sr. Roberto Nelson Bahamondes Rojas (Q.E.P.D), al mando de la aeronave marca Cessna, modelo 208B, matrícula CC-CTR, de propiedad de Patagonia Airlines Ltda., ocurrido con fecha 07 de junio de 2008 en el sector "Estero Yeco" de la localidad de La Junta, Región Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, en el cual la aeronave impactó con un cerro del sector a una altitud aproximada de 3.300 pies.
 - b) La Resolución DGAC Exenta N°030 de fecha 07 de enero de 2009, que modifica la resolución N°01352 del 09/6/2008, y nombra como investigador a cargo al Sr. Sebastián Palacios García.
 - c) La inspección realizada en el lugar del accidente por el Equipo Investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - d) Las copias de los Certificados de Matrícula y Aeronavegabilidad de la aeronave.
 - e) La copia de la Hoja de Vida del piloto Sr. Roberto Nelson Bahamondes Rojas (Q.E.P.D).
 - f) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
 - g) Las declaraciones de los Srs. Miguel Almonacid Almonacid, Víctor Suazo Eugenin, Omar Villegas Álvarez y Patricio Miranda Thiel.
 - h) El Informe Técnico Operacional N°052/08 de fecha 26 de junio de 2008,
-

emitido por la Dirección Meteorológica de Chile, sobre las condiciones estimadas para el día 07 de junio de 2008 en la zona del accidente.

- i) Los antecedentes remitidos por el Departamento de Aeródromos y Servicios Aeronáuticos, Subdepartamento Zona Aeroportuaria Sur.
- j) El Informe de Autopsia N°162-2088 emitido por el Servicio Médico Legal de Puerto Montt.
- k) La copia del Manifiesto de Pasajeros de Patagonia Airlines Ltda.
- l) Las copias del formulario Bitácora de Vuelo y Mantenimiento.
- m) El Informe Final y Técnico del Accidente de Aviación caratulado con el N°1488WM.
- n) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Accidente.
- o) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes 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; las facultades legales y administrativas propias de mi cargo y pertinentes, y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 07 de junio de 2008, la aeronave matrícula CC-CTR, modelo Cessna 208B, de propiedad de Patagonia Airlines Ltda., al mando del piloto comercial de avión Sr. Roberto Nelson Bahamondes Rojas (Q.E.P.D), se encontraba efectuando un vuelo de traslado de pasajeros entre la ciudad de Puerto Montt y el Aeródromo de La Junta.
 - b) Que, la aeronave despegó desde el Aeródromo Marcel Marchant, aproximadamente a las 13:15 hora local, con plan de vuelo QRF (regreso al aeródromo de origen), bajo reglas de vuelo visual (VFR), y con una autonomía de 3:30 horas.
 - c) Que, el último punto reportado por el piloto al mando, a Puerto Montt Radio, se efectuó a las 13:42 hora local, al Oeste de Pumalín, con nivel de vuelo siete cinco, rumbo Sur, y desde ese momento se perdió contacto con la aeronave.
-

- d) Que, la señal de ELT (Emergency Locator Transmitter) se activó en un sector montañoso cercano al aeródromo "La Junta", donde luego de cuatro días la aeronave fue ubicada por el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR).
 - e) Que, de acuerdo a las conclusiones del Informe de Autopsia el piloto al mando falleció de un politraumatismo esquelético y visceral, y los nueve pasajeros que transportaba resultaron con diversas lesiones, siendo rescatados por los servicios de búsqueda y salvamento.
 - f) Que, de acuerdo a los antecedentes de la investigación, el vuelo estaba planificado para despegar a las 09:30 hora local desde el Aeródromo Marcel Marchant, de la ciudad de Puerto Montt, con destino el Aeródromo La Junta, el cual fue postergado para las 11:30 hora local, por condiciones meteorológicas adversas en la ruta, despegando finalmente a las 13:15 hora local.
 - g) Que, el último reporte radial efectuado por el piloto al mando con Puerto Montt Radio fue a las 13:42 hora local, señalando que estaba estimando arribar al Aeródromo La Junta a las 14:25 hora local.
 - h) Que, al no arribar la aeronave a su destino, la Empresa y el Centro de Control de Área de Puerto Montt intentaron contactar a la aeronave, infructuosamente.
 - i) Que, al no poder contactar a la aeronave, se iniciaron las labores de búsqueda y salvamento, las que continuaron hasta el día miércoles 11 de junio, aproximadamente hasta a las 12:30 hora local, hora en que la aeronave fue encontrada por personal del SAR, accidentada a 3.300 pies en la ladera Sur del Cerro del Estero Yeco.
 - j) Que, el Informe Meteorológico reportó que la Undécima Región se encontraba en una condición de inestabilidad postfrontal, y que a partir de las 11:00 horas del día 07 de junio de 2008, se presentó con visibilidad restringida por chubascos de lluvia débil que varió a lluvia moderada, asociada a una condición de tormentas con desarrollo de nubes cúmulos y cúmulos nimbus.
 - k) Que, el pronóstico de ruta señalaba inestabilidad postfrontal, con presencia de cúmulos de gran desarrollo vertical y chubascos de lluvia fuerte, además de cambios temporales con tormenta local. Del mismo modo, los relatos de los pasajeros concuerdan en que el atraso se debió a condiciones meteorológicas.
 - l) Que, de acuerdo a las características del impacto y a lo señalado por los testigos (pasajeros), quienes declararon que la aeronave no presen-
-

tó algún tipo de falla, sumado a ello las condiciones meteorológicas reinantes en el lugar al momento de ocurrir el suceso, y a que la aeronave impactó en vuelo controlado contra el terreno, no se consideró necesario realizar peritajes a los sistemas de la aeronave.

- m) Que, al momento del accidente la aeronave se encontraba dentro de los límites de peso y balance permitidos para su operación.
 - n) Que, el mantenimiento de la aeronave se realizaba en el Centro de Mantenimiento Aeronáutico Patagón (C.M.A) N° 250, perteneciente a la misma empresa explotadora, bajo un programa de mantenimiento aprobado por la Autoridad Aeronáutica, no habiéndose encontrado observaciones ni anomalías.
 - o) Que, la aeronave llegó nueva desde la fábrica Cessna Aircraft Corp., y fue matriculada en Chile en diciembre de 2005, operando exclusivamente para Patagonia Airlines, a contar de Febrero de 2006. Al momento del accidente se encontraba con el mantenimiento al día y sin observaciones, con un total de 2.088 horas de vuelo, es decir, era un avión con pocas horas de vuelo al momento de accidentarse. Esto último, sumado a las declaraciones de los pasajeros, quienes señalaron no haber percibido problemas de tipo mecánico en la aeronave ni declararon haber escuchado que el piloto mencionara alguna anomalía respecto al avión, indicaría que la condición técnica de la aeronave no habría contribuido al accidente.
 - p) Que, el piloto al mando contaba con más de 15.000 horas de vuelo; se encontraba habilitado en el material; operaba en la zona desde hace varios años y conocía la ruta hacia el Aeródromo de La Junta.
 - q) Que, de acuerdo a la declaración del Gerente de Operaciones de la Empresa, las condiciones meteorológicas son verificadas antes de cada vuelo, a través de la oficina de operaciones del Aeropuerto El Tepual, información disponible en Internet, vía telefónica con lugareños, Carabineros y la Armada de Chile, entre otros medios.
El día del accidente, según lo declarado por uno de los pasajeros, la información meteorológica que se tenía al momento del despegue respecto al Aeródromo de La Junta era de "mala visibilidad", la cual había sido proporcionada por Carabineros de la zona.
 - r) Que, de acuerdo a la transcripción de las comunicaciones, el piloto al mando fue autorizado a nivel de vuelo siete cinco, con rumbo sur, descendiendo para efectuar la entrada al Aeródromo de La Junta desde el Oeste hacia el Este, para luego sobrevolar el Estero Yeco.
-

- s) Que, posteriormente y pese a las condiciones meteorológicas adversas que se habrían encontrado en la ruta, continuó el vuelo hacia el Aeródromo de La Junta, a una baja altitud, según lo declarado por los testigos, impactando finalmente a una altitud aproximada de 3.300 pies con la ladera de un cerro, ubicado a 10 millas náuticas al oeste del Aeródromo La Junta.
 - t) Que, se estima que el piloto habría intentado salir de esta condición, ya que de acuerdo a las declaraciones de los pasajeros, inició un viraje hacia la izquierda, no logrando tomar altitud para sobrepasar el cerro, impactando finalmente con su ladera. Esta situación es también concordante con la declaración de otro pasajero, quien manifestó que el motor de la aeronave sonaba bastante fuerte, lo que probablemente significaría que el piloto al mando aumentó la potencia para salir de la zona del accidente.
 - u) Que, todo lo señalado hace presumir que la aeronave, al estar volando bajo las reglas de vuelo visual (VFR), al intentar llegar al aeródromo de destino, impactó con la ladera del cerro debido a que habría perdido las referencias de visibilidad y distancia de nubes, quedando en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), lo que no le habría permitido conservar las referencias visuales que le garantizaran mantener las alturas mínimas de seguridad.
 - v) Que, el piloto al mando tenía su licencia vigente y estaba habilitado para volar la aeronave.
 - w) Que, la aeronave tenía sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.
 - x) Que, el mantenimiento de la aeronave se encontraba sin observaciones.
 - y) Que, los sistemas de la aeronave no habrían presentado anomalías en su operación, por lo que no habrían contribuido en el accidente.
 - z) Que, las condiciones meteorológicas eran de inestabilidad postfrontal, con visibilidad restringida, condición de tormentas con desarrollo de nubes cúmulos y cúmulos nimbus.
 - aa) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.
-

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación, caratulada con el N°1488WM, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archiversse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
 - 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido a la aeronave marca Cessna, modelo 208B, matrícula CC-CTR, de propiedad de Patagonia Airlines Ltda. y al mando del Sr. Roberto Nelson Bahamondes Rojas (Q.E.P.D) fue un error operacional por parte del piloto al mando, al continuar un vuelo VFR luego de haber ingresado en condiciones IMC, perdiendo las referencias visuales que le garantizaran mantener la separación con el terreno, impactando inadvertidamente con un cerro.
 - 3) Que, actuó como factor contribuyente la planificación inadecuada por parte del piloto al mando, al no considerar las condiciones meteorológicas existentes en la ruta y destino.
 - 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:
 - 4.1) Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a los pilotos que vuelan en la zona sur del país.
 - 4.2) Que, se haga énfasis a los pilotos que vuelan en la zona, de la importancia de verificar las condiciones meteorológicas antes y durante la ejecución de un vuelo, verificando las condiciones en ruta y en el destino.
 - 4.3) Que, se haga énfasis a los pilotos que vuelan en la zona, que al efectuar un vuelo bajo las reglas de vuelo visual (VFR) y al encontrarse en condiciones meteorológicas adversas en la ruta, deben dirigirse a la alternativa planificada.
 - 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
 - 5.1) Que, el Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en la Hoja de Vida del piloto Sr. Roberto Nelson Bahamondes Rojas (Q.E.P.D).
 - 5.2) Que, el Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta de la aeronave matrícula CC-CTR.
-

- 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 tiempo, deberán indicar de la fecha estimativa de término y, finalmente comunicar el cumplimiento de las disposiciones.
- 7) Conforme a lo establecido en los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, 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 se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso a sus costas.

Anótese y notifíquese.



JOSE HUEPE PÉREZ
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
DIRECTOR GENERAL