

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-NFG, al mando del piloto privado de avión Sr. Javier Iturriaga Morales.

0553

EXENTA Nº _____ /

SANTIAGO, 06 SEP 2013

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave marca Piper, modelo PA-28-140, matrícula CC-NFG, el día 29 de octubre de 2012, 10 millas náuticas al sureste del Aeropuerto Cerro Moreno (SCFA) de la ciudad de Antofagasta, Región de Antofagasta.
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 03142 del 07 de noviembre de 2012, que abre la investigación caratulada con el Nº 1641SP.
- c) La licencia y hoja de vida del piloto Sr. Javier Iturriaga Morales.
- d) La licencia y hoja de vida del piloto Sr. Pablo Gallardo Syriani.
- e) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave matrícula CC-NFG.
- f) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave CC-NFG, para el vuelo en que ocurrió el accidente.
- g) El relato de los Sres. Javier Iturriaga Morales, Pablo Gallardo Syriani y Adolfo Pflingsten Iribarne.
- h) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- i) El historial de mantenimiento del avión matrícula CC-NFG.
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación Nº 1641SP.
- 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 29 de octubre de 2012, el piloto privado de avión Sr. Javier Iturriaga Morales, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-28-140, matrícula CC-NFG, se encontraba efectuando un vuelo entre el Aeródromo La Florida (SCSE) de la ciudad de La Serena y el Aeropuerto Cerro Moreno (SCFA) de la ciudad de Antofagasta. Durante el descenso y al momento en que se encontraban 10 NM al sureste del Aeropuerto Cerro Moreno, realizó un aterrizaje forzoso en una zona de cerros denominada "La Negra".
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la respectiva licencia y habilitación, lo que le permitía operar la aeronave.
- 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 las comunicaciones y al relato del piloto al mando, no hubo ningún reporte, durante el vuelo, de alguna anomalía, falla o discrepancia respecto de los sistemas de la aeronave, por lo que es posible afirmar, que no hubo elementos técnicos que hubiesen contribuido a la causa del accidente. El copiloto, ratificó el hecho que la aeronave no presentó fallas.
- e) Que, respecto de la condiciones de viento, se pudo establecer a través del informe de la Dirección Meteorológica de Chile, que los vientos reportados en el tramo Serena – Antofagasta a una altitud de 2000 pies eran de los 180° con 11 nudos y a 5000 pies eran de los 260° con 3 nudos. Estas condiciones no representan una situación compleja para las circunstancias en que ocurrió el suceso, ya que no son intensidades de alta velocidad y tampoco fomentan la presencia de corrientes descendentes.
- f) Que, las condiciones de techo y visibilidad al momento de ingresar en la zona de control de Antofagasta (espacio aéreo "D") para el Aeropuerto de destino, eran de visibilidad ilimitada y cielo nublado a 2000 pies. Estas condiciones no restringían la continuación del vuelo bajo reglas de vuelo visual.
- g) Que, por otra parte, la aeronave mantenía una visibilidad en vuelo superior a los 5.000 metros y estaba libre de nubes, lo que permitía continuar en condiciones visuales.
- h) Que, la última instrucción entregada a la aeronave CC-NFG fue notificar "La Portada", la cual se encuentra aproximadamente a 4 millas náuticas al sur del Aeropuerto Cerro Moreno. La aeronave se encontraba entre la milla 15 y la milla 10 en ese momento, por lo que no habría sido posible notificar esta posición ya que el cielo estaba cubierto a 2000 pies.

- i) Que, por lo anterior, es probable que el piloto al mando, ante la instrucción dada, decidió efectuar un descenso, con referencias visuales, y en ese momento se encontraban a la cuadra este de la ciudad de Antofagasta, probablemente buscando referencias visuales para pasar debajo de la capa de nubosidad, pero se encontraron en una zona de cerros a muy baja altura y poca velocidad.
- j) Que, lo anterior se encuentra avalado por las trazas radar, donde la aeronave inició un viraje por la derecha a 2700 pies y una velocidad terrestre de 82 nudos, a 10,3 NM del VOR FAG. Del mismo modo, en la declaración efectuada por el propietario de la aeronave, se señala que el piloto le confirmó que éste reaccionó al encenderse la luz (alarma) de stall.
- k) Que, la planificación de vuelo fue realizar un despegue desde el Aeródromo de La Serena y mantener una ruta de vuelo directa hacia el destino. También fue considerado un vuelo por línea de costa. Sin embargo, el despegue fue realizado, aproximadamente a las 15:30 hora local, con un tiempo de vuelo de entre 4 y 4:30 horas, lo que significaba arribar al Aeropuerto Cerro Moreno a las 20:00 hora local, es decir, aproximadamente 17 minutos antes de FCCV.
- l) Que, al efectuar el arribo cercano al final del crepúsculo civil vespertino, sumado a las condiciones de nubes, el piloto al mando se encontraba obligado a aterrizar en Cerro Moreno, ya que la opción de volar a algún otro aeródromo de alternativa estaba fuera de su alcance, por condiciones de vuelo visual. Esta situación actuó como factor contribuyente al caso investigado.
- m) Que, debido a lo descrito en los párrafos anteriores, el suceso se produjo debido a que el piloto al tratar de buscar referencias visuales para pasar debajo de la capa de nubes, se encontró en una zona de cerros a baja altura, baja velocidad y poca visibilidad horizontal, por lo que debió efectuar un aterrizaje forzoso.
- n) Que, el piloto al mando y copiloto resultaron ilesos.
- o) Que, la aeronave resultó con diversos daños.
- p) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1641SP, 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 del accidente ocurrido el día 29 de octubre de 2012, que afectó al piloto Sr. Javier Iturriaga Morales, al mando de la aeronave matrícula CC-NFG, fue efectuar un descenso manteniendo referencias visuales para pasar bajo la capa de nubes, encontrándose en una zona de cerros a baja altura, baja velocidad y poca visibilizada horizontal, por lo que debió efectuar un aterrizaje forzoso.

- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Las condiciones de cielos cubiertos a 2.000 pies.
 - b) Planificar el vuelo con una hora de llegada al Aeropuerto de destino cercana al final del crepúsculo civil vespertino (FCCV).
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Javier Iturriaga Morales y en la carpeta de la aeronave matrícula CC-NFG.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá dar a conocer la presente investigación en exposiciones y talleres orientados a pilotos de aviación general.
- 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