

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al piloto privado de avión Sr. _____, al mando de la aeronave matrícula CC-

EXENTA N° 0174 /

SANTIAGO, **05 MAY 2015**

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión marca Piper, modelo PA-28-235, el día 26 de diciembre de 2014, ocurrido en el Aeródromo General Bernardo O'Higgins (SCCH), comuna de Chillán, Región del Bío-Bío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 65, del 29 de diciembre de 2014, que abre la investigación caratulada con el N° 1729OR.
- c) La licencia del piloto privado de avión.
- d) La bitácora personal de vuelo del piloto privado de avión.
- e) Los relatos del piloto privado de avión y testigos.
- f) El manual de vuelo del avión marca Piper, modelo PA-28-235.
- g) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- h) Las inspecciones y verificaciones realizadas a la aeronave, por parte del Equipo Investigador.
- i) El Informe Técnico Operacional N° 002/15, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1729OR.
- k) El expediente de la investigación.
- l) 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 26 de diciembre del 2014, el piloto privado de avión al mando del avión Piper, modelo PA-28-235, cuando realizaba la carrera de despegue desde el último tercio de la pista 22 del Aeródromo General Bernardo O'Higgins (SCCH), de la comuna de Chillán, abortó la maniobra de despegue, cortando el funcionamiento del motor, aplicando frenos

y desviando la aeronave a la derecha, saliéndose de la pista de aterrizaje. A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando resultó ileso y la aeronave con daños en su estructura.

- b) Que, al verificar la licencia y habilitaciones del piloto al mando, no se detectaron observaciones que imposibilitaran la ejecución del vuelo en que ocurrió el suceso investigado.
- c) Que, el análisis de la documentación de la aeronave no arrojó observaciones relacionadas con el programa de mantenimiento a que era sometido el avión.
- d) Que, las inspecciones efectuadas al motor, los mecanismos de controles de vuelo, control direccional, sistema de frenos de la aeronave, sistema de combustible y sistema de encendido del motor, concluyeron que habrían operado en forma normal durante la ocurrencia del suceso, lo que permitiría descartar la existencia de fallas de orden técnico-mecánico como causa del accidente investigado.
- e) Que, el resultado de los análisis de las muestras de combustible extraídas del avión y del estanque surtidor del Club Aéreo, permitió establecer que cumplían con los estándares para una gasolina de aviación de octanaje 100/130. Por lo tanto, no contribuyeron a la causa del suceso investigado.
- f) Que, respecto al suceso, y según los relatos, la aeronave ingresó por el final de pista 22, desplazándose aproximadamente 540 metros hasta realizar un viraje de 180°, para despegar desde ese punto. Respecto a lo anterior, cabe señalar que la pista del Aeródromo General Bernardo O'Higgins (SCCH) posee 1.750 metros de largo, por lo tanto, el despegue se produjo desde el último tercio de la pista, desaprovechando 1.210 metros de pista disponible para realizar la carrera de despegue.
- g) Que, en relación al procedimiento utilizado para el despegue, el piloto relató que configuró el avión colocando un punto de flaps para despegue de pista corta. Sin embargo, el Manual de Vuelo del avión establece que para una pista corta, pasto alto o una superficie blanda, se puede reducir la distancia al utilizar dos puntos de flaps (25°). Por ende, el procedimiento utilizado, no se ajustó a lo contemplado en el Manual de Vuelo del avión.
- h) Que, asimismo, el Manual de Vuelo del avión y las cartas de Performances permitieron establecer que las distancias requeridas para la carrera de despegue de la aeronave, eran de 274 metros con flaps arriba y de 243 metros con flaps 25°, respectivamente. Por lo anterior, a pesar de que el piloto utilizó una configuración de flaps para el despegue distinta de las ya especificadas, la distancia de pista utilizada le habría permitido despegar utilizando aproximadamente la mitad del tramo seleccionado.
- i) Que, no obstante lo anterior, durante la carrera de despegue, el piloto estimó que la distancia era insuficiente, abortando la maniobra, con los efectos consiguientes. Esto revela que el cálculo, respecto a la distancia de despegue, no fue realizado por el piloto, ya que de haber sido efectuado, el piloto habría conocido con exactitud la distancia que necesitaba la aeronave para despegar. Debido a ello, abortó innecesariamente la maniobra, saliéndose de la pista al costado derecho, hasta quedar finalmente detenida.
- j) Que, del mismo modo, todos los daños encontrados en el avión, fueron a consecuencia del recorrido que realizó el avión por un terreno irregular de tierra, al salirse al costado derecho de la pista.

- k) Que, respecto a las condiciones meteorológicas imperantes en la zona en que se efectuó la operación de la aeronave, se encontraban aptas para vuelo bajo reglas de vuelo visual, por lo tanto, no contribuyeron a la ocurrencia del suceso.
- l) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1729OR, se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de estos y la causa del accidente.
- m) Que, los antecedentes y documentos que forman del expediente de la investigación, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- n) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1729OR, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa del accidente ocurrido el día 26 de diciembre de 2014, que afectó al piloto privado de avión, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-28-235, fue que el piloto al mando abortó la carrera de despegue del avión, al percatarse de la proximidad del final de la pista 22, aun cuando le quedaba distancia suficiente para el despegue, saliéndose luego al costado derecho de la pista.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) No utilizar la distancia de pista total disponible para el despegue del avión.
 - b) Utilizar una configuración de flaps distinta de la requerida para el despegue de una pista corta, según el Manual de Vuelo del avión.
 - c) El piloto estimó erróneamente la distancia remanente de pista mientras realizaba la carrera de despegue, producto de no haber realizado los cálculos de distancia requerida para la maniobra
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto privado de avión.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión marca Piper, modelo PA-28-235.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de los diferentes programas de prevención que realiza la DGAC, haciendo hincapié en el uso de los procedimientos normales para el despegue del avión, reforzando la planificación y utilización de las distancias disponibles en las pistas.
- 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, notifíquese, publíquese y archívese.



MAXIMILIANO LARRAECHEA LOESER
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. Nº 1.- SR.
EJ. Nº 2.- DGAC., Departamento Jurídico
EJ. Nº 3.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional
EJ. Nº 4.- DGAC., Depto. Prevención de Accidentes (PRÉVAC)
EJ. Nº 5.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente Nº 1729OR
EJ. Nº 6.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones)
EJ. Nº 7.- DGAC., Oficina Central de Partes