

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

EXENTA N° 0246 /

SANTIAGO, **19 JUN 2015**

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión marca Piper, modelo PA-31, el día 06 de marzo de 2015, en el Aeródromo Puerto Cisnes (SCPCK), Comuna de Cisnes, Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 5016, del 09 de marzo de 2015, que abre la investigación caratulada con el N° 1735OR.
- c) La licencia del piloto comercial de avión.
- d) La bitácora personal de vuelo del piloto comercial de avión.
- e) Los relatos del piloto comercial de avión y un pasajero de la aeronave.
- f) El Manual de Operaciones de la empresa explotadora.
- g) El informe de Inspección de Pista del Aeródromo Puerto Cisnes (SCPCK).
- h) El Reglamento de Aeródromos DAR 14.
- i) La publicación de información aeronáutica AIP-CHILE, Volumen I, AD 3.9-3.9-C.
- j) El manual de vuelo del avión marca Piper, modelo PA-31.
- k) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- l) Las inspecciones y verificaciones realizadas en el Aeródromo Puerto Cisnes (SCPCK) y a la aeronave, por parte del Equipo Investigador.
- m) El Informe Técnico Operacional N° 114/15, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- n) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1735OR.
- o) El expediente de la investigación.
- p) 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 06 de marzo del 2015, el piloto comercial de avión al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-31, durante un vuelo de transporte no regular de pasajeros, y cuando efectuaba el aterrizaje en la pista 31 del Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK), de la Comuna de Cisnes, Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, se percató de la presencia de animales al interior del aeródromo, específicamente al costado derecho de la pista. Debido a lo anterior, el piloto desvió progresivamente la aeronave a la izquierda, saliéndose de la pista, pasando sobre una baliza de borde de pista, traspasando luego la franja de pista, para finalmente ingresar a un terreno de barro y piedras, donde quedó detenida. A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando y los cinco pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños.
- b) Que, la verificación de la licencia y habilitación del piloto al mando, permitió establecer que contaba con las competencias exigidas reglamentariamente, para operar la aeronave en el vuelo en que se produjo el accidente investigado. De igual forma, el avión contaba con su certificado de aeronavegabilidad válido.
- 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 a los mecanismos de controles de vuelo, control direccional y sistema de frenos de la aeronave, 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, en cuanto a las inspecciones realizadas por el equipo investigador en el aeródromo, se constató que la puerta de acceso principal se encontraba cerrada y de las dos rejas atrapa ganado instaladas, una de ellas se encontraba con ripio. Al respecto, cabe señalar que esta situación facilitaría el ingreso de animales al interior del aeródromo.
- f) Que, respecto al vuelo, el piloto al mando relató que en el sobrevuelo de reconocimiento de la pista del Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK), no observó nada anormal. Por lo anterior, es posible señalar que el piloto no observó la presencia de animales, situación que contribuyó a la ocurrencia del suceso.
- g) Que, el piloto señaló que una vez en la carrera de aterrizaje, se percató de la presencia de animales al interior del aeródromo, específicamente al costado derecho de la pista. Si bien, estos animales no se encontraban en la trayectoria de la aeronave, el piloto decidió continuar la carrera de aterrizaje llevando el avión hacia la izquierda para aumentar la separación, maniobra durante la cual salió de la pista, sobrepasando una baliza de borde de pista, ubicada en la franja de la misma.
- h) Que, en la inspección efectuada por el equipo investigador al lugar del accidente, se observó que la baliza de borde de pista sobresalía de la superficie cinco centímetros. Al respecto, el Reglamento de Aeródromos "DAR 14", "Nivelación de las franjas de pista", número 4.3.5.3, especifica que en la superficie de la franja que limita con la pista, podrá existir una diferencia de hasta 5 cm sobre la franja, entendiéndose con ello, que la altura de la baliza de señalización de borde de pista cumplía con este requerimiento normativo.
- i) Que, cabe mencionar que la baliza de borde de pista por la cual pasó la rueda del tren de nariz del avión, se encontraba ubicada en la franja de pista y no en la pista de aterrizaje, área entre cuyos propósitos se encuentra el de proteger a las aeronaves que se encuentren despegando o aterrizando, pero en ningún caso para continuar el aterrizaje, como lo fue para el suceso en cuestión.

- j) Que, luego de sobrepasar la aeronave la baliza de borde de pista, las huellas de desplazamiento se mantenían sin cambios bruscos de dirección, no encontrando además indicios de daños al neumático de la rueda de nariz, lo que indicaría que la trayectoria del avión no fue afectada por la baliza y sin evidencia de una pérdida de control direccional.
- k) Que, todos los daños encontrados en el avión, fueron a consecuencia del recorrido que realizó la aeronave, fuera de la franja de pista, por un terreno irregular (barro y piedras).
- l) Que, en el Informe Final N° 1735OR se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de estos y la causa del accidente.
- m) Que, el piloto comercial de avión no registra sucesos previos de aviación.
- n) Que, los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la investigación, concuerdan y respaldan el Informe Final.
- o) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1735OR, 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 06 de marzo de 2015, que afectó al piloto comercial de avión, al mando del avión Piper, modelo PA-31, fue que llevó la aeronave a la izquierda de la pista, hasta salir de ella y traspasar la franja de pista, debido a la presencia de animales al interior del aeródromo.
- 3) Que, actuó como factor contribuyente:
No detectar los animales durante el reconocimiento de la pista, por parte del piloto.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto comercial de avión.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión marca Piper, modelo PA-31.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en procesos de difusión orientado a todos los operadores, haciendo hincapié en el reconocimiento de la condición de las pistas y sus posibles peligros en aeródromos no controlados.
- 6) Que, el Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA) gestione con la Dirección Regional de Aeropuertos de la Región de Aysén, la instalación de letreros en los aeródromos públicos, que adviertan de la prohibición de ingreso de personas, vehículos sin autorización y el consentir el ingreso de animales, a fin de evitar que situaciones como la investigada vuelvan a ocurrir.
- 7) 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.

- 8) 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.
- 9) 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.



DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR.
EJ. N° 2.-
EJ. N° 3.- DGAC., Departamento Jurídico.
EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
EJ. N° 5.- DGAC, Depto. Aeródromos y Servicios Aeronáuticos.
EJ. N° 6.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 17350M.
EJ. N° 8.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
EJ. N° 9.- DGAC., Oficina Central de Partes.