

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

EXENTA N° 045 /

SANTIAGO, 28 ENE 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 041 del 7 de agosto de 2014, que abre la investigación caratulada con el N° 1715AE.
- b) Las inspecciones del Equipo Investigador en el lugar del suceso y a la aeronave.
- c) Los antecedentes del piloto al mando.
- d) El historial de mantenimiento de la aeronave marca Piper, modelo PA-25-235.
- e) El estudio meteorológico del lugar a la hora del suceso.
- f) El relato del piloto al mando de la aeronave.
- g) El Informe Final de la investigación N° 1715AE y el Informe Técnico.
- h) El expediente de la investigación.
- i) 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, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 01 de agosto de 2014, a las 16:27 hora local, en circunstancias que el piloto comercial de avión, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-25-235, al finalizar un trabajo de aplicación agrícola, tuvo que realizar un aterrizaje forzoso en un potrero ubicado al interior del fundo San Gabriel, de la comuna La Estrella, Región del Libertador Bernardo O'Higgins. A consecuencia del aterrizaje, la aeronave capotó resultando el piloto y único ocupante ileso y la aeronave dañada.

- b) Que, el piloto al mando tenía su licencia vigente y estaba habilitado para volar la aeronave.
- c) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica.
- d) Que, el día 1 de agosto de 2014, el piloto afectado realizó seis vuelos de trabajo aéreo de aplicación agrícola (fumigación con sólidos), sobre una siembra de trigo, ubicada al interior de un fundo de la comuna La Estrella. El piloto consideró 10 minutos de vuelo, para cada operación.
- e) Que, el primer vuelo se inició a las 11:00 HL, con una cantidad de combustible que, según el piloto, le permitía volar una hora. En todos los vuelos cargó 400 kilos de producto (Urea). Los primeros cinco vuelos tuvieron una duración de aproximadamente 10 minutos cada uno.
- f) Que, el piloto, de acuerdo con su relato, despegó con una indicación de combustible que le permitía realizar el sexto y último vuelo. Esta última operación tuvo una duración mayor a los 10 minutos estimados, debido a que el piloto se demoró en encontrar el lugar para continuar con la aplicación agrícola. Esta mayor duración de la operación, provocó el agotamiento del combustible en vuelo.
- g) Que, de acuerdo a la indicación del tacómetro, el motor de la aeronave se detuvo luego de haber funcionado una hora, lo que es concordante con el tiempo de vuelo planificado por el piloto. Sin embargo, esta situación indica que no realizó una adecuada planificación para esta operación, al no considerar el combustible necesario para realizar el vuelo en forma segura (despegues y ascensos), o ante la eventualidad de un imprevisto, como lo señala el Manual de Operaciones de la empresa, en el marco de lo requerido por el Reglamento de "Operaciones de Aeronaves" DAR-06 y la Norma Aeronáutica "Trabajos Aéreos" DAN-137.
- h) Que, en el lugar del accidente se verificó que el estanque de combustible de la aeronave se encontraba vacío y no existía presencia de roturas o filtraciones en el sistema. Ante esto, es posible deducir que el combustible utilizable del estanque fue consumido en su totalidad durante el vuelo. Además, se verificó que el motor y el sistema de encendido no presentaban indicios de falla, por lo que se puede señalar que el accidente no es atribuible a una falla mecánica, situación que además fue avalada por el piloto, quien indicó que no hubo falla de motor.
- i) Que, el piloto en su relato reconoció que lo ocurrido fue un error y un exceso de confianza de su parte, al no reabastecerse de combustible antes de iniciar el sexto y último vuelo, situación que habría evitado este accidente. Al respecto, el Manual de Operaciones de la empresa advierte a los pilotos sobre el riesgo que implica el exceso de confianza, situación que contribuyó en este accidente.
- j) Que, de acuerdo al relato del piloto, al momento que el motor comenzó a ratear, asoció de inmediato esta situación a un problema de falta de combustible, por lo que procedió a efectuar un aterrizaje forzoso sobre un potrero. Durante el aterrizaje, la aeronave se volcó debido a que el terreno se encontraba reblandecido, y las ruedas del tren principal se enterraron, lo que provocó una brusca detención de la aeronave y su posterior volcamiento. El piloto y único ocupante de la aeronave resultó sin lesiones.
- k) Que, el Peso y Balance de la aeronave al momento de ocurrido el accidente, se encontraba dentro de parámetros, lo que no contribuyó al suceso.
- l) Que, no existen diligencias pendientes.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del suceso de aviación caratulada con el N° 1715AE, 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 fue el agotamiento del combustible en vuelo.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - El piloto no consideró, en su planificación de vuelo, el combustible necesario para realizar la operación con las reservas de combustibles requeridas por la Empresa Aérea en su Manual de Operaciones.
 - Exceso de confianza por parte del piloto al realizar el último vuelo con un remanente de combustible marginal.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto al mando y en la carpeta de antecedentes de la aeronave.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el presente suceso a través de la página web y otros medios Institucionales, como asimismo, incluirlo en exposiciones y talleres orientados a los operadores que realizan trabajos de aplicación agrícola.
- 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, archívese.



MAXIMILIANO LARRACHEA LOESER
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR.
- EJ. N° 2.- SRES.
- EJ. N° 3.- SRES.
- EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Jurídico.
- EJ. N° 5.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 6.- DGAC., Depto. Prevención de Accidentes (DPA), PREVAC
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente.
- EJ. N° 8.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo Resoluciones.
- EJ. N° 9.- DGAC., Oficina Central de Partes.