

EXENTA N° 0386 ,

SANTIAGO, **27 JUL 2016**

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión marca Cessna, modelo 182Q, el día 28 de noviembre de 2015, en la plataforma del Aeródromo El Tuquí (SCOV), comuna de Ovalle, Región de Coquimbo.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 090, del 02 de diciembre de 2015, que abre la investigación caratulada con el N° 1759OR.
- c) Las licencias de los pilotos privados de avión involucrados.
- d) Las bitácoras personales de vuelo de los pilotos privados de avión.
- e) Los relatos de los pilotos privados de avión y testigos.
- f) Los manuales de vuelo de las aeronaves involucradas.
- g) Los formularios de peso y balance de las aeronaves.
- h) Las inspecciones realizadas a las aeronaves involucradas, por parte del equipo investigador.
- i) El DAR 14 Reglamento de Aeródromos de la DGAC.
- j) La DAC 06 00 023D, circular que regula la realización de Festivales aéreos y Vuelos populares de la DGAC.
- k) El Informe Técnico Operacional N° 452/15, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- l) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1759OR.
- m) El expediente de la investigación.
- n) 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 28 de noviembre de 2015, el piloto privado de avión al mando de la aeronave Cessna, modelo 182Q objeto de la investigación, sufrió un accidente de aviación en la plataforma del Aeródromo El Tuquí (SCOV), comuna de Ovalle, Región de Coquimbo.
- b) Que, la actividad de vuelos populares organizado por el Club Aéreo, no consideró aspectos relativos a la gestión de la seguridad operacional tales como el desplazamiento de las aeronaves, ingreso y salida de plataforma, embarque de pasajeros y áreas para público en general, hecho que habría contribuido a la ocurrencia del suceso.
- c) Que, la verificación de las licencias y habilitaciones de los pilotos de las aeronaves involucradas, permitió establecer que contaban con las competencias exigidas reglamentariamente, para operar las aeronaves en el vuelo en que se produjo el accidente investigado.
- d) Que, ambas aeronaves se encontraban con sus certificados de aeronavegabilidad dentro de sus fechas de validez, estableciéndose que cumplían con las exigencias de la autoridad aeronáutica para realizar actividades de vuelo, lo que no habría influido en la causa del suceso.
- e) Que, las inspecciones efectuadas a los mecanismos de controles de vuelo, control direccional y sistema de frenos de ambas aeronaves, 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.
- f) Que, las condiciones meteorológicas en el Aeródromo El Tuquí (SCOV), Ovalle y sus alrededores, se encontraban aptas para realizar actividades de vuelo visual. Las condiciones de visibilidad en la plataforma del aeródromo no tenía restricciones para realizar el desplazamiento de las aeronaves.
- g) Que, la inspección efectuada a la plataforma del aeródromo, estableció que su ancho era de 20 metros. Lo anterior y considerando el largo de la aeronave Cessna 182Q que ingresaba a la plataforma, la posición del Cessna 172F que se encontraba estacionado y la distancia frontal de separación que quedaba entre ellas (7,4 metros aproximadamente), son antecedentes que permitirían establecer que debido al rodaje de una tercera aeronave, la distancia de separación entre los dos primeros aviones se redujo, en una plataforma cuyas dimensiones no permitía mantener una distancia de seguridad para maniobrar, hecho que contribuyó a la ocurrencia del suceso.
- h) Que, debido a la posición que mantenían las tres aeronaves en la plataforma, el piloto del avión Cessna 182Q tuvo que prolongar su desplazamiento antes de realizar el giro a la derecha, para dejar espacio suficiente para el desplazamiento del avión que salía de plataforma, con lo cual, debió aproximarse a la aeronave Cessna 172F. Lo anterior, lo llevó a estimar en forma errónea la distancia de separación para la operación de su avión, impactando con su ala izquierda la hélice del avión Cessna 172F, la cual se encontraba en funcionamiento
- i) Que, conforme a lo establecido en los relatos de los pilotos involucrados, se estableció que previo a la ocurrencia del suceso, no hubo comunicaciones de coordinación para el rodaje de las aeronaves en la plataforma del aeródromo, situación que contribuyó a la ocurrencia del suceso.

- j) Que, los daños encontrados en las aeronaves fueron a consecuencia de la colisión en tierra, resultando los pilotos de ambas aeronaves y sus pasajeros ilesos.
- k) Que, el piloto privado de avión no registra sucesos previos de aviación.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1759OR, 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 28 de noviembre de 2015, que afectó al piloto privado de avión, al mando de la aeronave Cessna, modelo 182Q, fue que durante el rodaje en plataforma, impactó con su ala izquierda la hélice del avión Cessna 172F, por estimar en forma errónea la distancia de separación respecto de esa aeronave.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) No considerar aspectos de gestión de la seguridad operacional relacionados con el movimiento en plataforma y operación en tierra de las aeronaves.
 - b) Rodaje simultáneo de dos aeronaves y la posición de un tercer avión estacionado, en una plataforma cuyas dimensiones, no permitía mantener una distancia de seguridad para maniobrar.
 - c) Falta de comunicaciones de coordinación para maniobrar en plataforma, por parte de los pilotos involucrados.
- 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 Cessna, modelo 182Q.
 - c) Al Club Aéreo, que considere incluir en sus procedimientos para la realización de vuelos populares, los aspectos relativos a movimientos de aeronaves en plataforma, comunicaciones entre aeronaves y otros temas afines a la gestión de seguridad operacional.
- 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 de aeronaves.
- 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.




VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR.
- EJ. N° 2.- SR.
- EJ. N° 3.-
- EJ. N° 4.-
- EJ. N° 5.- DGAC., Departamento Jurídico.
- EJ. N° 6.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
- EJ. N° 8.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1759OR.
- EJ. N° 9.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 10.- DGAC., Oficina Central de Partes.