
EXENTA N° 0489,

SANTIAGO, 01 JUN 2017

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El incidente de aviación que afectó al avión marca Polskie Zaklady Lotnicie (PZL), modelo M18B, el día 14 de noviembre de 2016, en el Aeródromo Viña del Mar (SCVM), comuna de Viña del Mar, Región de Valparaíso.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 088, del 15 de noviembre de 2016, que abre la investigación caratulada con el N° 1794OR.
- 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 de un testigo.
- f) El manual de vuelo del avión y el manual de operaciones de la empresa.
- g) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- h) El audio de las comunicaciones efectuadas entre el piloto al mando de la aeronave y la torre de control del Aeródromo Viña del Mar (SCVM).
- i) El Informe Técnico Operacional N° 313/16, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1794OR.
- 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, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 14 de noviembre de 2016, el piloto comercial de avión al mando de la aeronave Polskie Zaklady Lotnicie (PZL), modelo M18B, objeto de la investigación, sufrió un incidente de aviación en el Aeródromo Viña del Mar (SCVM), Viña del Mar, Región de Valparaíso.

- 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 suceso investigado. De igual forma, el avión contaba con su certificado de aeronavegabilidad válido.
- c) Que, el análisis de la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no arrojó observaciones relacionadas con el programa de mantenimiento a que era sometido el avión, por lo cual, es posible señalar que se encontraba aeronavegable hasta el momento del suceso.
- d) Que, respecto a las inspecciones efectuadas a los mecanismos de controles de vuelo, control direccional, sistema de freno de la aeronave y la palanca que asegura y desasegura la rueda de cola, revelaron que habrían operado en forma normal durante el aterrizaje, lo que permitiría descartarlos como elementos causantes o contribuyentes al suceso investigado.
- e) Que, de acuerdo a los antecedentes incorporados en la investigación, el piloto estaba efectuando aterrizajes completos cuando ocurrió el suceso de aviación. Lo anterior y de acuerdo a lo verificado en el Manual de Operaciones, estaba contemplado en el anexo "B" Procedimiento para Entrenamiento de Pilotos, en lo que dice relación al Programa de Entrenamiento Especial para pilotos sin experiencia en combate de incendios forestales al mando de un avión cisterna, no existiendo observaciones al respecto.
- f) Que, en relación al suceso, éste ocurrió mientras se efectuaba un aterrizaje completo a la pista 05, cuando la aeronave mantenía una velocidad entre 20 a 15 nudos, momento en el cual, el piloto decidió desasegurar la rueda de cola, iniciando el avión un desvío a la derecha. Al respecto, el manual de vuelo del avión, en los ítems del procedimiento para el aterrizaje, señala que la rueda de cola debe estar asegurada. Por lo anterior, el hecho de haber desasegurado la rueda de cola durante la carrera de aterrizaje, contribuyó a la ocurrencia del suceso.
- g) Que, respecto a las condiciones meteorológicas de viento informadas al momento del aterrizaje, existía viento de los 360° con 12 nudos. Al respecto, la presencia de viento desde la izquierda, con una componente de 9 nudos respecto a la pista de aterrizaje 05, habría contribuido a que la aeronave se desviara a la derecha durante la carrera de aterrizaje.
- h) Que, debido al desvío de la aeronave a la derecha, el piloto al mando corrigió con pedal izquierdo, lo que provocó que virara completamente a este costado, perdiendo el control direccional. Lo anterior, dejó en evidencia que hubo un sobre control por parte del piloto al corregir con pedal izquierdo el desvío del avión, situación que además, es concordante con las huellas encontradas en la pista (20 metros), hecho que contribuyó a la ocurrencia del suceso.
- i) Que, a consecuencia del viraje a la izquierda del avión y con la finalidad de evitar que la aeronave se saliera de la pista de aterrizaje, el piloto aplicó frenos. Lo anterior, provocó que el avión quedara inclinado hacia adelante e impactara su hélice fuera de la pista de aterrizaje, demostrando con ello, que hubo una excesiva aplicación de frenos para evitar la salida de la pista de aterrizaje del avión.

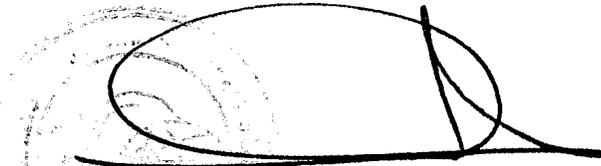
- j) Que, por todo lo anterior, es posible señalar que el piloto durante el aterrizaje a la pista 05, perdió el control direccional del avión, debido inicialmente a que desaseguró la rueda de cola antes de completar la fase de aterrizaje (avión controlado), lo que provocó que se originara un desvío a la derecha, que fue corregido con pedal izquierdo, perdiendo el control direccional del avión y aplicando excesivo uso de frenos, que llevó a levantar su parte posterior e impactar la hélice fuera de la pista de aterrizaje.
- k) Que, el piloto comercial de avión registra un suceso previo de aviación.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1794OR, 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 incidente ocurrido el día 14 de noviembre de 2016, que afectó al piloto comercial de avión, al mando de la aeronave Polskie Zaklady Lotnicie (PZL), modelo M18B, fue una pérdida de control direccional de la aeronave, por parte del piloto al mando, durante la carrera de aterrizaje.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Desasegurar la rueda de cola del avión, antes de completar la fase de aterrizaje (avión controlado).
 - b) Viento de costado izquierdo, que desvió la aeronave a la derecha durante el aterrizaje.
 - c) Sobre control por parte del piloto al mando, al aplicar pedal izquierdo, desviando el avión completamente hacia ese costado.
 - d) Aplicación excesiva de freno, provocando que el avión se inclinara hacia adelante e impactara su hélice fuera de la pista de aterrizaje.
- 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 Polskie Zaklady Lotnicie (PZL), modelo M18B.
- 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 este tipo de aeronaves.
- 6) El operador de la aeronave deberá difundir entre sus pilotos, que si bien el manual de vuelo contempla que durante el aterrizaje se debe verificar que la rueda de cola esté asegurada, dicha condición (asegurada), se debe mantener hasta el término de la fase de aterrizaje (avión controlado).
- 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.



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

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.-
- EJ. N° 2.-
- EJ. N° 3.- DGAC., Departamento Jurídico.
- EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 5.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1794OR.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.