

EXENTA N° 0956 /

SANTIAGO, 06 NOV. 2017

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave marca Cirrus, modelo SR22, ocurrido el día 22 de diciembre de 2016, en el Aeródromo Franco Bianco (SCSB) de la localidad de Cerro Sombrero, Región de Magallanes y Antártica Chilena.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 0104 de fecha 26 de diciembre de 2016, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- d) La declaración del piloto.
- e) Las inspecciones realizadas a la aeronave por el equipo de investigadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f) El expediente de la investigación.
- g) El Informe Técnico de la investigación.
- h) El Informe Final de la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1804AB.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 3°, letra r) de la ley N° 16.752; Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo, y

CONSIDERANDO:

- a) Que, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 22 de diciembre de 2016, el avión marca Cirrus, modelo SR22, sufrió un accidente de aviación, cuando despegaba desde la pista 25 del Aeródromo Franco Bianco (SCSB), de la localidad de Cerro Sombrero, en la Región de Magallanes y Antártica Chilena.
- b) Que, el piloto al mando contaba con la licencia de piloto vigente y con las habilitaciones necesarias para operar la aeronave, elementos que no contribuyeron al suceso.
- c) Que, la verificación de la documentación técnica de la aeronave, no reveló aspectos relacionados con el estado de mantenimiento, que hubiesen participado en la causa o contribuido al suceso investigado.

- d) Que, las inspecciones efectuadas por el equipo investigador, constataron que los sistemas habrían operado de acuerdo a sus funcionalidades y los daños se habrían producido en la dinámica del impacto, lo que descarta la participación de aspectos técnicos en la causa o contribuyentes al suceso.
- e) Que, el informe meteorológico y ratificado por el piloto al mando, señala que las condiciones meteorológicas al momento del suceso, permitían la operación de la aeronave conforme a su plan de vuelo, no siendo causa ni contribuyentes al suceso investigado.
- f) Que, las inspecciones efectuadas por el equipo investigador en el lugar del suceso, establecieron que, entre los restos del carenado de la rueda izquierda del tren de aterrizaje, permanecía incrustado un trozo de metal no perteneciente a la aeronave. Este elemento presentaba marcas de arrastre concordantes con las encontradas en la pista, que indicarían que en la carrera de despegue, la aeronave hizo contacto con ese trozo metálico, interfiriendo en su desplazamiento normal.
- g) Que, el piloto al mando manifestó que durante la carrera de despegue, sintió un ruido que atribuyó a un golpe, seguido de una pérdida parcial de control direccional, que desvió la aeronave hacia la izquierda, lo que habría sido producido por el encuentro de la rueda izquierda con el trozo de metal.
- h) Que, a raíz de la pérdida parcial de control direccional, el piloto intentó contrarrestar el desvío hacia la izquierda utilizando pedal derecho y rotar a una velocidad inferior a la necesaria para mantener el vuelo, perdiendo parcialmente el control del avión, impactando contra la pista a 310 metros más adelante y finalmente saliéndose por la izquierda hasta quedar detenido en su posición final.
- i) Que, el piloto realizó una inspección visual para verificar la condición de la pista, sin detectar el trozo de metal u otros elementos que pudieran afectar el despegue. Esto podría explicarse debido a que el trozo de metal tenía restos de tierra en sus superficies, con lo que es muy probable que se hubiese mimetizado con la pista.
- j) Que no hay diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1804AB, 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 más probable del accidente fue la pérdida de control direccional de la aeronave, durante el despegue.
3. Actuaron como factores contribuyentes:
 - No aplicar procedimiento de aborto en el despegue, al tener una pérdida de control del avión bajo la velocidad de rotación.

- Trabamiento de la rueda izquierda del tren de aterrizaje, al introducirse el trozo metálico en el carenado, durante la carrera de despegue.
 - La pista se encontraba contaminada con un trozo de metal, cuyas características hacían que se mimetizara con el terreno, dificultando su detección.
4. El Departamento Prevención de Accidentes deberá disponer:
 - a) Informar acerca de los resultados de la investigación, a las partes involucradas.
 - b) Difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en charlas y talleres orientados a los pilotos que realizan vuelos bajo referencias de vuelo visual.
 5. El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto y en la carpeta de antecedentes de la aeronave.
 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 los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N° 19.880 sobre 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. Para lo anterior, 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.-
- EJ. N° 4.- DGAC, Departamento Jurídico.
- EJ. N° 5.- DGAC, Departamento Seguridad Operacional.
- EJ. N° 6.- DGAC, Departamento Prevención de Accidentes (DPA), Sección Prevención de Accidentes.
- EJ. N° 7.- DGAC, DPA. SIAA, Expediente N° 1804AB.
- EJ. N° 8.- DGAC, DPA. SIAA, Archivo Resoluciones.
- EJ. N° 9.- Oficina Central de Partes.