

EXENTA N° 0361

SANTIAGO, 06 ABR. 2011

Con esta fecha se ha dictado la siguiente:

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 01270 de fecha 14 de julio de 2010, que dispuso la investigación del accidente de aviación, que afectó a la aeronave matrícula CC-CDU, al mando del piloto comercial de avión, licencia N° 1270, Sr. Gabriel Pinto Villalobos.
- b) La inspección realizada a la aeronave en el lugar de los hechos, con posterioridad al accidente, por parte del equipo investigador del Departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC.
- c) Las declaraciones del piloto, Sr. Gabriel Pinto Villalobos y del pasajero Sr. Eduardo Javier Carrillo Martínez.
- d) El Informe Final y Técnico del accidente caratulado con el número 1559AE.
- e) La hoja de vida del piloto Sr. Gabriel Pinto Villalobos.
- f) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del accidente.
- g) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; artículo 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 demás normas citadas, aplicables y pertinentes.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 08 de julio de 2010, a las 10:00 hora local, el piloto comercial de avión Sr. Gabriel Pinto Villalobos, al mando de la aeronave matrícula CC-CDU, despegó desde el Aeródromo Marcel Marchant de la ciudad de Puerto Montt, con el propó-

sito de trasladar a un pasajero hasta la localidad de Ayacara con una autonomía de combustible para tres horas.

- b) Que, el tiempo de vuelo en este tramo fue de 30 minutos con condiciones meteorológicas que permitían el vuelo visual.
- c) Que, una vez aterrizado en la localidad de Ayacara, el pasajero trasladado desembarcó y otros cinco abordaron la aeronave, uno de ellos iba a la localidad de Río Negro y cuatro a la ciudad de Puerto Montt.
- d) Que, luego de un vuelo de 15 minutos, entre Ayacara y Río Negro, el piloto ingresó a tramo con el viento para aterrizar en la pista 20 del aeródromo Río Negro. El piloto configuró el avión para aterrizar con full flaps (40°) y 80 nudos de velocidad aérea indicada. El tramo con el viento se hizo a 1.000 pies AGL, descendiendo 500 pies para iniciar el viraje base.
- e) Que, según el relato del piloto, en ese momento advirtió una bandada de pájaros, (jotes) los cuales volaban en sentido contrario a la trayectoria de la aeronave, su reacción fue hacer una maniobra evasiva, con el propósito de evitar colisionar con ellas.
- f) Que, a raíz de lo anterior, el piloto aumentó la inclinación alar, para aumentar la razón de viraje de la aeronave llevando al mismo tiempo el bastón de mando hacia atrás a una condición crítica. Esta situación hizo que se activara la alarma de stall, la cual advierte al piloto por medio de una bocina que la aeronave se encuentra entre 5 y 10 nudos por sobre la velocidad de stall o pérdida de sustentación.
- g) Que, la situación antes indicada, explicaría que la aeronave habría entrado en pérdida de sustentación en el viraje base, al excederse el ángulo de inclinación alar (banqueo), por tal razón la reacción del piloto fue llevar el bastón hacia adelante aplicando al mismo tiempo toda la potencia del motor para ganar velocidad y recuperar la aeronave de la pérdida de sustentación.
- h) Que, al activarse la alarma de stall, la aeronave se encontraba a 500 pies sobre el terreno. La acción correctiva del piloto fue descender aplicando control de mando adelante y máxima potencia al motor, recuperando parcialmente el control de la aeronave muy cerca de la superficie, sin lograr evitar que la aeronave impactara contra el terreno, en actitud de vuelo nivelado, a una distancia de 120 metros antes del inicio de la pista y fuera del aeródromo.
- i) Que, los daños de las palas de la hélice son compatibles con un impacto contra el terreno con potencia, por lo que este hecho más las inspecciones realizadas al motor en el lugar del accidente y lo señalado por el piloto, permiten indicar que al momento de hacer contacto la aeronave con el terreno, el motor se encontraba funcionando, por lo que se descarta como causal del accidente una falla de mecánica.

- j) Que, en la investigación se estableció que a 750 metros al Norte de la pista del Aeródromo, existe un vertedero municipal de la localidad de Hornopirén donde existe una gran presencia de avifauna lo que genera un peligro aviario en las inmediaciones del aeródromo. En el caso investigado, es probable que las aves observadas por el piloto hubiesen provenido del vertedero en cuestión.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en esta investigación.

RESUELVO:

- 1.- Declárese cerrada la presente investigación del accidente de aviación N° 1559AE, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2.- Declárese que la causa del accidente que afectó al piloto comercial de avión, Sr. Gabriel Pinto Villalobos licencia de piloto comercial de avión N° 1270, mientras se encontraba al mando de la aeronave marca Piper modelo PA-32-310, matrícula CC-CDU, se debió a una pérdida de control en vuelo durante la aproximación para aterrizar en la pista 20 del aeródromo Río Negro.
- 3.- Actuaron como Factores Contribuyentes:
 - Presencia de aves en las inmediaciones del Aeródromo.
 - Aumento de la razón de viraje al observar peligro aviario.
 - La acción correctiva ejecutada por el piloto ante la alarma de stall, que implicó llevar el control de mando hacia delante, aplicar máxima potencia del motor y descender.
- 4.- El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:

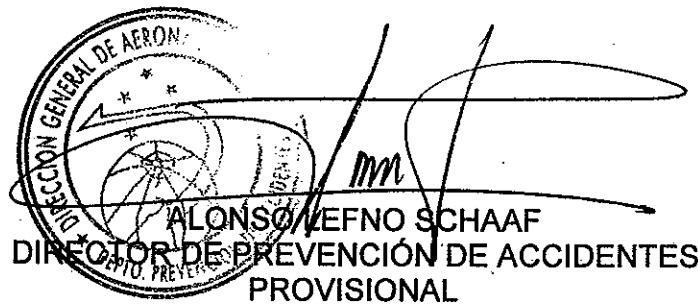
Difundir el suceso investigado a las empresas y pilotos de aviación general, a través de los medios de comunicación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 5.- El Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos dispondrá:

Realizar una investigación con el propósito de adoptar medidas de mitigación ante el peligro aviario en las inmediaciones del aeródromo de Río Negro, Hornopirén.
- 6.- El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:
 - a) El Subdepartamento Licencias deje constancia de este accidente y de la presente resolución, en la hoja de vida del piloto comercial de avión Sr. Gabriel Pinto Villalobos, licencia N° 1270

- b) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia de este accidente y de la presente resolución, en la carpeta de la aeronave marca Piper, modelo PA-32-301, matrícula CC-CDU.
- 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, previamente deberán comunicar la fecha estimada de término y finalmente informar una vez cumplidas las disposiciones.
- 8.- Conforme a lo establecido en los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, los interesados podrán 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 y notifíquese. (FDO. JAIME ALARCÓN PÉREZ, GENERAL DE BRIGADA AEREA (A), DIRECTOR GENERAL).

Lo que se transcribe para su conocimiento.



DISTRIBUCIÓN:

- EJ. Nº 1.- SR GABRIEL PINTO, CASILLA 199, PUERTO VARAS
EJ. Nº 2.- EMPRESA ARCHIPIELAGOS LTDA, LA PALOMA HANGAR11,PTO MONTT
EJ. Nº 3.- DEPTO. PLANIFICACIÓN
EJ. Nº 4.- DEPTO. JURÍDICO
EJ. Nº 5.- DEPTO. SEGURIDAD OPERACIONAL (DSO)
EJ. Nº 6.- DSO., SUBDEPTO. OPERACIONES
EJ. Nº 7.- DSO., SUBDEPTO. LICENCIAS
EJ. Nº 8.- DSO., SUBDEPTO. AERONAVEGABILIDAD
EJ. Nº 9.- DEPTO. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES, DPA (PREVAC)
EJ. Nº 10.-DPA, SIAA, EXPEDIENTE Nº1559AE.
EJ. Nº 11.-DPA, SIAA, ARCHIVO (MP).
EJ. Nº 12.- OFICINA DE PARTES CENTRAL