

OBJ.: Cierra investigación del incidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-SPE, al mando del piloto privado de avión Sr. Javier Hauri Jerez.

EXENTA N° 0427 /

SANTIAGO, 06 JUN 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El incidente de aviación que afectó al avión Piper PA-18, matrícula CC-SPE, el día 03 de julio de 2011, en el Aeródromo de Pucón (SCPC).
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 01439 del 06 de julio de 2011, que abre la investigación caratulada con el N° 1593SP.
- c) El Plan de Vuelo correspondiente a la operación en que ocurrió el suceso.
- d) La licencia y hoja de vida del piloto Sr. Javier Hauri Jerez.
- e) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave matrícula CC-SPE.
- f) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave CC-SPE, para el vuelo en que ocurrió el incidente.
- g) Los relatos del piloto al mando.
- h) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del incidente.
- i) Los daños en la aeronave y en el sitio del suceso a causa del incidente.
- j) El historial de mantenimiento del avión matrícula CC-SPE.
- k) El reporte meteorológico entregado por la estación meteorológica automática instalada en el Aeródromo de Pucón (SCPC).
- l) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1593SP.
- 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, el día 03 de julio de 2011, el piloto privado de avión Sr. Javier Hauri Jerez, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-18, matrícula CC-SPE de propiedad del Club Aéreo de Lautaro, se encontraba efectuando un vuelo de travesía hacia la zona de Pucón, con el fin de acumular horas de vuelo.
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la respectiva licencia y habilitación para la aeronave y tipo de operación de vuelo, lo que le permitía operar la aeronave.
- c) Que, la aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente al momento del incidente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica, sin observaciones.
- d) Que, los sistemas de control direccional y de frenado habrían operado en forma normal, no contribuyendo a la causa del suceso investigado
- e) Que, la aproximación para el aterrizaje en que ocurrió el incidente habría sido no estabilizada, ya que el cruce del umbral de la pista 27 habría sido más alto de lo normal, teniendo como resultado la toma de contacto con la pista después del primer tercio. Las marcas encontradas en la pista están a 840 metros del umbral 27.
- f) Que, el manual de operación de la aeronave no establece una limitación para la operación con viento. El piloto habría realizado una evaluación sobre la condición de viento imperante en la pista, señalando "las condiciones eran con viento más o menos fuerte", no indicando dirección. Sin embargo, la estación automática de Pucón registró, cinco minutos antes del incidente (a las 17:00 HL), un viento de los 090° con una intensidad de 3.5 nudos, es decir, viento de cola, lo que afectó el control direccional de la aeronave, aumentando la velocidad del toque de ruedas y facilitando la pérdida de control en tierra, siendo éste un factor contribuyente al incidente.
- g) Que, lo anterior hace presumir que el piloto al mando perdió el control direccional de la aeronave, al realizar una aproximación no estabilizada hacia la pista, y al mismo tiempo, efectuar un aterrizaje con viento de cola.
- h) Que, a consecuencia del suceso, el piloto al mando resultó ileso y la aeronave con daños.
- i) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1593SP, se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de éstos y la probable causa del incidente.
- j) Que, en el expediente de la investigación se encuentran, los antecedentes y documentos que forman parte de ella como anexos, informes, relatos, diligencias, pruebas funcionales y citas, que concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1593SP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivers los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa más probable del incidente ocurrido el día 03 de julio de 2011, que afectó al piloto Sr. Javier Hauri Jerez, al mando del avión matrícula CC-SPE, fue la pérdida del control direccional de la aeronave por parte del piloto al mando durante el aterrizaje, saliéndose por el costado derecho de la pista.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes el aterrizaje con viento de cola y haber efectuado una aproximación no estabilizada.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto y en la carpeta del avión matrícula CC-SPE.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá incluir el caso investigado en exposiciones y talleres orientados a pilotos de aviación general, reforzando la importancia de la ejecución de aproximaciones estabilizadas y considerando las condiciones meteorológicas imperantes.
- 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 y notifíquese.

