



**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

DGAC
CHILE

DPA

**Departamento
Prevención de
Accidentes**

**INFORME FINAL
ACCIDENTE DE AVIACIÓN
Nº 1735OR**

Aeronave : AVIÓN PIPER, MODELO PA-31.

**Lugar : AERÓDROMO PUERTO CISNES
(SCPK), COMUNA DE CISNES,
REGIÓN DE AYSÉN DEL GENERAL
CARLOS IBÁÑEZ DEL CAMPO.**

Fecha : 06 DE MARZO DE 2015.

ANTECEDENTES

La metodología de la Investigación considera las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) establecidos en el Anexo 13, "Investigación de Accidentes de Aviación", al Convenio de Chicago publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), y lo establecido en el "Reglamento sobre Investigaciones de Accidentes e Incidentes de Aviación" (DAR-13), aprobado por Decreto Supremo N° 216 de fecha 03 de diciembre del 2003.

DESCRIPCIÓN DEL ACCIDENTE

El día 06 de marzo de 2015, el piloto comercial de avión al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-31, durante un vuelo de transporte no regular de pasajeros, y cuando efectuaba el aterrizaje en la pista 31 del Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK), de la Comuna de Cisnes, Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, se percató de la presencia de animales al interior del aeródromo, específicamente al costado derecho de la pista. Debido a lo anterior, el piloto desvió progresivamente la aeronave a la izquierda, saliendo de la pista, pasando sobre una baliza de borde de pista, traspasando luego la franja de pista, para finalmente ingresar a un terreno de barro y piedras, donde quedó detenida.

A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando y los cinco pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños.

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

- 1.1.1. El día 06 de marzo de 2015, el piloto comercial de avión, despegó desde el Aeródromo Marcel Marchant (SCPF) de la Ciudad de Puerto Montt, con destino el Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK), de la Comuna de Cisnes, con la finalidad de realizar el transporte no regular de cinco pasajeros.
- 1.1.2. Una vez que la aeronave se encontraba sobre el aeródromo de destino, según el relato del piloto, efectuó el procedimiento de verificación de pista a 500 pies sobre el terreno, el cual fue realizado sin observaciones.
- 1.1.3. Luego y de acuerdo al relato del piloto, aterrizó en la pista 31, alcanzando a desplazarse 50 metros aproximadamente, cuando se percató de la presencia de animales al interior del aeródromo, específicamente al costado derecho de la pista, motivo por el cual, desvió progresivamente la aeronave a la izquierda.

- 1.1.4. Posteriormente y durante esta maniobra, aun cuando los animales no se cruzaron en la trayectoria del avión, el piloto continuó con el desvío de la aeronave a la izquierda, saliéndose de la pista, sobrepasando con la rueda de nariz una baliza de borde pista ubicada en la franja de la misma, rebasando luego la franja de pista, quedando detenida en un terreno de barro y piedras, donde impactaron las hélices contra el terreno.
- 1.1.5. Producto de lo anterior, el piloto y los cinco pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños.

1.2. **LESIONES A PERSONAS**

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves				
Menores				
Ninguna	01	05		06
Total	01	05		06

1.3. **DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE**

La aeronave resultó con daños en el tren de aterrizaje de nariz, las dos hélices y en el recubrimiento inferior del fuselaje.

Ver Anexo "A" Fotografías y Anexo "B" Informe técnico.

1.4. **OTROS DAÑOS**

No hubo.

1.5. **INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN**

1.5.1. **Piloto al mando**

ÍTEM	ANTECEDENTE
EDAD	45 años.
LICENCIA	Piloto comercial de avión.
HABILITACIÓN	Clase: Monomotor terrestre, Multimotor terrestre. Función: Vuelo por Instrumentos.
REGISTRA ACC/INCID.	No.

1.5.2. **Experiencia de Vuelo**

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	5.236:20
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	34:30
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	92:25
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	151:35
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	01:15
HRS. DE VUELO TOTALES	7.802:05

1.6. **INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE**1.6.1. **Antecedentes de la aeronave**

ÍTEM		ANTECEDENTES		
MARCA		Piper.		
MODELO		PA-31		
N° SERIE		31-7612035		
DE FABRICACIÓN		1976		
PESOS CERTIFICADOS	P. V. ¹	4.324,38 lb.		
	P.M.D. ²	6.500 lb.		
HORAS DE VUELO		12.426,20		
RANGO DE CENTRO DE GRAVEDAD		DESDE (Pulgadas)	HASTA (Pulgadas)	PARA (Libras)
		134	138	6.500
		128,5	138	6.000
		120	138	4.800
PLAZAS AUTORIZADAS		Tripulación. 01		Pasajeros. 7
ÚLTIMA INSPECCIÓN		26.Feb.2015, a las 12.409,45 horas.		

1.6.2. **Antecedentes de los motores**

ANTECEDENTES	MOTOR N° 1	MOTOR N° 2
MARCA	Lycoming.	
MODELO	TIO-540-A2C	TIO-540-A2C
N° SERIE	RL-6225-61A	RL-6804-61A
T.B.O. (Time Between Overhaul)	1.800 horas.	1.800 horas.
T.S.O (Time Since Overhaul)	1.156,10 horas.	1.292,20 horas.
FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN	26.Feb.2015	

¹ P.V.: Peso vacío.² P.M.D.: Peso máximo de despegue.

1.6.3. **Antecedentes de las hélices**

ANTECEDENTES	HÉLICE N° 1	HÉLICE N° 2
MARCA	Hartzell.	
MODELO	HC-E3YR-2ATF	HC-E3YR-2ATF
N° SERIE	DJ-12451B	DJ-12452B
T.B.O. (Time Between Overhaul)	2.400 horas o 72 meses.	2.400 horas o 72 meses.
T.S.O. (Time Since Overhaul)	1.068,4 horas o 15 meses.	552,20 horas o 9 meses.
FECHA ÚLTIMA INSPECCIÓN	26.Feb.2015	

1.6.4. **Documentación a bordo de la aeronave**

ANTECEDENTES	OBSERVACIONES
CERTIFICADO DE MATRÍCULA	Sin observaciones.
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	Sin observaciones.
MANUAL DE VUELO	Sin observaciones.
BITÁCORA DE VUELO	Sin observaciones.

1.6.5. **Historial de mantenimiento**

El operador demostró que daba cumplimiento a las Directivas de Aeronavegabilidad del Estado de diseño y de matrícula en los periodos establecidos, dejando constancia en los registros de mantenimiento.

La aeronave al momento del suceso contaba con sus certificados de matrícula y Aeronavegabilidad, sin observaciones.

En la bitácora no había registros de fallas previas al suceso.

Ver anexo "B" Informe técnico.

1.6.6. **Peso y Balance**

De acuerdo a los antecedentes entregados por el piloto al mando, el cálculo de peso y balance del vuelo, previo al despegue desde el Aeródromo "Marcel Marchant" (SCPF) de la Ciudad de Puerto Montt, era el siguiente:

Peso básico:	4324,38 lb
Piloto:	174 lb
Pax 1:	172 lb
Pax 2:	172 lb

Pax 3:	165 lb
Pax 4:	168 lb
Pax 5:	168 lb
Equipaje nariz:	90 lb
Equipaje trasero:	60 lb
Combustible principal:	672 lb
Combustible auxiliar:	<u>120 lb</u>
Peso total:	6.285,38 lb

Conforme a lo anterior, la aeronave se encontraba dentro del peso máximo permitido para el despegue (peso máximo de despegue de 6.500 lb.), y con un CG de 132,07 (Límites entre 128,5 y 138), el cual se encontraba dentro de los límites permitidos.

1.6.7. **Inspecciones y pruebas funcionales**

- 1.6.7.1. El equipo investigador verificó en el Aeródromo Puerto Cisnes (SCPCK) que la puerta de acceso principal se encontraba cerrada y mantenía dos rejas atrapa ganado. De ellas, la que se encontraba ubicada al costado izquierdo estaba rellena con ripio. Además, el cerco perimetral no presentaba observaciones.
- 1.6.7.2. El terreno de la pista y franja de pista correspondía a ripio compacto. También se observó que a ambos costados de la franja de pista, en un terreno irregular y barroso, era factible observar huellas y bosta de animales.
- 1.6.7.3. Las primeras huellas del desplazamiento del avión se encontraron en el primer tercio de la pista y a 49 metros del umbral 31.
- 1.6.7.4. Durante el desplazamiento de la aeronave por la pista de aterrizaje se observaron que las huellas de los neumáticos del tren de aterrizaje principal y de nariz, se desviaban en forma gradual a la izquierda de la pista y en forma recta.
- 1.6.7.5. Luego, se observó que de las huellas encontradas en la pista de aterrizaje, la del neumático del tren de aterrizaje de nariz pasaba sobre una baliza de borde pista de material hormigón, pintada con los colores rojo y blanco. Esta señalización se ubicaba en la franja de pista (fuera de la pista) y tenía una altura de 5 centímetros. Hasta esta ubicación, la aeronave recorrió 293 metros.
- 1.6.7.6. Posteriormente, las huellas continuaban hasta salir de la franja de pista, en forma continua y sin cambios bruscos de dirección, hasta un sector de barro y piedras (de distintos tamaños), donde se encontró detenido el avión, recorriendo en este tramo 132 metros.
- 1.6.7.7. La distancia total recorrida por la aeronave fue de 425 metros.

- 1.6.7.8. En la posición final del avión y debajo del motor derecho, se encontró desprendida la horquilla con la rueda del tren de aterrizaje de nariz. El neumático de la rueda de nariz no presentaba observaciones.
- 1.6.7.9. De los daños que presentaba la horquilla y la tijera de la pierna de nariz, se observó el desprendimiento de la parte inferior del amortiguador, lo que permitía el contacto de la parte inferior delantera del avión y ambas hélices contra el terreno.
- 1.6.7.10. Se verificó visualmente que los estanques de ambas alas tenían combustible.
- 1.6.7.11. Los motores no presentaban evidencias de filtraciones de aceite ni de combustible. Los deflectores de aire, las mangueras, las cañerías y los cables eléctricos, se encontraban sin observaciones.
- 1.6.7.12. Ambas alas, empenaje y las superficies de controles de vuelo, no presentaban observaciones.
- 1.6.7.13. En la cabina, los asientos, arneses y cinturones de seguridad se encontraron en buenas condiciones y aseguraban correctamente. No se encontraron elementos sueltos que pudiesen haber provocado alguna obstrucción en los mandos de la aeronave.
- 1.6.7.14. Las palancas de aceleración y mezcla, estaban en posición cortadas.
- 1.6.7.15. El sistema de frenos, no evidenció filtraciones de líquido hidráulico. Además, se encontraba con presión y el desgaste de sus componentes, era normal.

Ver anexo “B” Informe técnico.

1.7. **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

El Informe Técnico Operacional N° 114/15 de la Dirección Meteorológica de Chile, señaló, respecto al Aeródromo “Puerto Cisnes” (SCPK) para el día del suceso, lo siguiente:

Conclusiones:

“El día 6 de marzo del 2015, en particular entre las 12:00 y las 15:00 hora local, sobre el aeródromo Puerto Cisnes, se presentó una condición prefrontal.

De acuerdo a lo observado en las imágenes satelitales, el cielo se presentó cubierto.

Como referencia el aeródromo Puerto Aysén, ubicado a 70 km desde Puerto Cisnes, registró visibilidad ilimitada. El cielo se presentó cubierto, ocasionalmente nublado. El viento predominó del suroeste con 8 nudos. La temperatura del aire varió entre 15°C a 16°C y el QNH descendió desde 1009 a 1007 hPa”.

1.8. **AYUDAS A LA NAVEGACIÓN**

No aplicable.

1.9. **COMUNICACIONES**

No aplicable

1.10. **PLAN DE VUELO**

El plan de vuelo presentado en el Aeródromo Marcel Marchant (SCPF) de la Ciudad de Puerto Montt, consignaba como destino el Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK) de la Comuna de Cisnes, seis personas a bordo, reglas de vuelo visual, nivel de vuelo VFR y tiempo estimado en ruta de 01:25 horas.

1.11. **CARACTERÍSTICAS DEL AERÓDROMO DE LLEGADA**

De acuerdo a la Publicación de Información Aeronáutica (AIP CHILE) Volumen I (AD 3.9-3.9-C), de fecha 05 marzo del 2015, las características del Aeródromo "Puerto Cisnes" (SCPK), son las siguientes:

Nombre del Aeródromo	:	Puerto Cisnes (SCPK).
Ubicación	:	Comuna de Cisnes, Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo.
Coordenadas	:	44° 45' 31" S, 72° 41' 53" W.
Elevación	:	45 ft.
Dimensiones	:	600 x 18 m.
Franja de pista	:	660 x 36
Pistas	:	13 – 31.
Superficie	:	Ripio compacto.
Administrador	:	DGAC.
Uso	:	Público.

Asimismo, se señala para el Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK), lo siguiente:

"CTN (precaución) cercos en mal estado, posible presencia de personas, animales y/o aves en las inmediaciones".

"CTN (precaución) debido a POSS (posible) ingreso animales".

1.12. **INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO**

La aeronave aterrizó en la pista 31 del Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK) y se desplazó 425 metros hasta su posición final, quedando detenida fuera de la pista de aterrizaje, en las coordenadas Lat. 44° 45' 27,0" S., Long. 72° 41' 59,5" O.

Las inspecciones en terreno determinaron que durante el recorrido en tierra, la rueda de la pierna de nariz sobrepasó una baliza de borde pista, ubicada en la franja de pista, la cual tenía una altura de 5 centímetros. Posteriormente, la aeronave continuó su recorrido, evidenciando las huellas una trayectoria continua y sin cambios de dirección, hasta ingresar en un sector de barro y piedras (de distintos tamaños), donde se fracturó la horquilla de la rueda de nariz, la cual quedó desprendida a un costado del ala derecha y las hélices de ambos motores impactaron con el terreno, resultando con daños.

No hubo evidencia de fuego o incendio en la estructura y componentes del avión.

1.13. **INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA**

A la fecha del accidente, el piloto mantenía vigente su respectivo examen de medicina aeroespacial Clase 1, encontrándose apto y sin observaciones para la actividad de vuelo.

1.14. **INCENDIO**

No hubo.

1.15. **SUPERVIVENCIA**

El piloto y los cinco pasajeros salieron de la aeronave por sus propios medios.

La verificación de los arneses y cinturones de seguridad del piloto y pasajeros, no evidenció fallas.

1.16. **INFORMACIÓN ADICIONAL**

1.16.1. **Manual de Operaciones**

Al verificar el Manual de Operaciones de la empresa operadora, se detectó que el piloto comercial de avión, se encontraba consignado como dotación de pilotos permanentes. Además, la aeronave PA-31 se encontraba registrada para el servicio propuesto de "Transporte no regular de pasajeros".

1.16.2. **Reglamento de Aeródromos "DAR 14"**

1.16.2.1. Definición de Franja de Pista:

"Superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- a) reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista, y
- b) proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje”.

1.16.2.2. Definición de Pista:

“Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves”.

1.16.2.3. De acuerdo a las balizas de señalización de borde de pista, en el título “Nivelación de las franjas de pista”, punto 4.3.5.3, en su extracto, se señala lo siguiente:

“La superficie de la parte de la franja que limita con la pista, margen o zona de parada, estará al mismo nivel que la superficie de éstas. De no ser posible lo anterior podrá existir una diferencia de hasta 5 cm sobre la franja”.

1.16.2.4. De acuerdo al punto 6.5.2 “Balizas de borde de pistas sin pavimentar”, se señala que cuando los límites de una pista no estén claramente indicados por el contraste de su superficie con el terreno adyacente, deberán colocarse balizas.

Asimismo, se señala, que cuando no haya luces, deberán disponerse balizas planas, de forma rectangular o cónica, de modo que delimiten la pista.

1.16.3. Informe de Inspección de Pista del Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK)

La última inspección al aeródromo se efectuó el día 22 de abril del 2014, en la cual no se hace referencia a la evidencia de ingreso de animales al interior del recinto.

1.17. **RELATOS**

1.17.1. **Extracto del relato del piloto al mando**

El piloto señaló que el 6 de marzo estaba planificado realizar un vuelo desde el Aeródromo Marcel Marchant (SCPC) de la Ciudad de Puerto Montt, al Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK) de la Comuna de Cisnes, con la finalidad de transportar 5 pasajeros.

Luego, señaló que al llegar a su destino y efectuar el procedimiento de verificación de pista, que consistió en pasar sobre la pista a 500 pies, se percató que esta se encontraba sin observaciones.

Posteriormente, el piloto relató que realizó el aterrizaje a la pista 31, alcanzando a desplazarse 50 metros aproximadamente, cuando se percató de la presencia de animales al interior del aeródromo, específicamente al costado derecho de la pista, motivo por el cual, procedió a desplazar el avión a la izquierda como precaución para evadir los animales, aun cuando no alcanzaron a cruzarse en la pista.

Durante esta maniobra, según su relato, la rueda del tren de aterrizaje de nariz del avión impactó una marca de señalización de borde de pista, lo que lo hizo perder el control del avión y salirse de la pista de aterrizaje.

Asimismo, señaló que el tiempo transcurrido entre pasar sobre la marca de la pista y la detención final del avión, fue tan corto, que no alcanzó a detener los motores del avión. Finalmente, agregó que no frustró el aterrizaje, pues pensó que podía evadir los animales.

1.17.2. **Extracto del relato del pasajero (sentado en el asiento del copiloto)**

El pasajero, quién estaba ubicado en el asiento del copiloto, señaló que salieron desde Puerto Montt sin mayores inconvenientes y que luego, al llegar al Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK), al sobrevolar la pista a baja altura como generalmente se realiza, se percató de la presencia de animales al interior del aeródromo, entre ellos un piño de vacunos, ubicados a un costado de un cerco, los cuales pensó que habían sido vistos por el piloto.

Luego, relató que el aterrizaje del avión fue normal y que posteriormente comenzó a desviarse a la izquierda, instante en que la rueda de adelante del avión, le pegó a una estructura de cemento que está en la pista como delineación y de ahí, el avión se salió y quedó detenido fuera de la pista de aterrizaje.

2. **ANÁLISIS**

- 2.1. 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 accidente investigado. De igual forma, el avión contaba con su certificado de aeronavegabilidad válido.
- 2.2. El análisis de la documentación de la aeronave, no arrojó observaciones relacionadas con el programa de mantenimiento a que era sometido el avión.
- 2.3. Las inspecciones efectuadas a los mecanismos de controles de vuelo, control direccional y sistema de frenos de la aeronave, 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.
- 2.4. En cuanto a las inspecciones realizadas por el equipo investigador en el aeródromo, se constató que la puerta de acceso principal se encontraba cerrada y de las dos rejas atrapa ganado instaladas, una de ellas se encontraba con ripio. Al respecto, cabe señalar que esta situación facilitaría el ingreso de animales al interior del aeródromo.

- 2.5. Respecto al vuelo, el piloto al mando relató que en el sobrevuelo de reconocimiento de la pista del Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK), no observó nada anormal. Por lo anterior, es posible señalar que el piloto no observó la presencia de animales, situación que contribuyó a la ocurrencia del suceso.
- 2.6. Luego, el piloto señaló que una vez en la carrera de aterrizaje, se percató de la presencia de animales al interior del aeródromo, específicamente al costado derecho de la pista. Si bien, estos animales no se encontraban en la trayectoria de la aeronave, el piloto decidió continuar la carrera de aterrizaje llevando el avión hacia la izquierda para aumentar la separación, maniobra durante la cual salió de la pista, sobrepasando una baliza de borde de pista, ubicada en la franja de la misma.
- 2.7. En la inspección efectuada por el equipo investigador al lugar del accidente, se observó que la baliza de borde de pista sobresalía de la superficie cinco centímetros. Al respecto, el Reglamento de Aeródromos "DAR 14", "Nivelación de las franjas de pista", número 4.3.5.3, especifica que en la superficie de la franja que limita con la pista, podrá existir una diferencia de hasta 5 cm sobre la franja, entendiéndose con ello, que la altura de la baliza de señalización de borde de pista cumplía con este requerimiento normativo.
- 2.8. Del mismo modo, cabe mencionar que la baliza de borde de pista por la cual pasó la rueda del tren de nariz del avión, se encontraba ubicada en la franja de pista y no en la pista de aterrizaje, área entre cuyos propósitos se encuentra el de proteger a las aeronaves que se encuentren despegando o aterrizando, pero en ningún caso para continuar el aterrizaje, como lo fue para el suceso en cuestión.
- 2.9. Finalmente, luego de sobrepasar la aeronave la baliza de borde de pista, las huellas de desplazamiento se mantenían sin cambios bruscos de dirección, no encontrando además indicios de daños al neumático de la rueda de nariz, lo que indicaría que la trayectoria del avión no fue afectada por la baliza y sin evidencia de una pérdida de control direccional.
- 2.10. Del mismo modo, todos los daños encontrados en el avión, fueron a consecuencia del recorrido que realizó la aeronave, fuera de la franja de pista, por un terreno irregular (barro y piedras).

3. **CONCLUSIONES**

- 3.1. El piloto al mando, mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para el tipo de aeronave.

- 3.2. La revisión de la documentación de mantenimiento de la aeronave, no arrojó observaciones.
- 3.3. Las inspecciones realizadas a la aeronave, descartaron fallas técnico-mecánicas, como causa del suceso investigado.
- 3.4. El piloto al mando realizó un reconocimiento del aeródromo, en el cual no se percató de la presencia de animales al interior de él.
- 3.5. El piloto al mando llevó gradualmente el avión hacia la izquierda de la pista, saliéndose de ella, debido a la presencia de animales al interior del aeródromo, los cuales no se encontraban en la trayectoria de la aeronave.
- 3.6. La baliza de borde de pista del Aeródromo Puerto Cisnes (SCPK), ubicada en la franja de pista, cumplía con la normativa aeronáutica.
- 3.7. Los daños de la aeronave se produjeron a consecuencia del ingreso a un terreno irregular (barro y piedras), fuera de la franja de pista.

4. **CAUSA DEL ACCIDENTE**

El piloto al mando llevó la aeronave a la izquierda de la pista, hasta salir de ella y traspasar la franja de pista, debido a la presencia de animales al interior del aeródromo.

5. **FACTOR CONTRIBUYENTE**

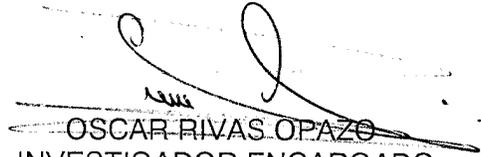
No detectar los animales durante el reconocimiento de la pista, por parte del piloto.

6 **RECOMENDACIONES**

- 6.1 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, haciendo hincapié en el reconocimiento de la condición de las pistas y sus posibles peligros en aeródromos no controlados.
- 6.2 Que el Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos (DASA) gestione con la Dirección Regional de Aeropuertos de la Región de Aysén, la instalación de letreros en los aeródromos públicos, que adviertan de la prohibición de ingreso de personas, vehículos sin autorización y el consentir el ingreso de animales, a fin de evitar que situaciones como la investigada vuelvan a ocurrir.



EDMUNDO ASENJO HIDALGO
INVESTIGADOR TÉCNICO



~~OSCAR RIVAS OPAÑO~~
INVESTIGADOR ENCARGADO

ANEXOS

"A" Fotografías.

"B" Informe Técnico.

Distribución

EJ. N° 1.- DGAC., DPA, Expediente

