

EXENTA N° 01571 /

SANTIAGO, **21 OCT. 2009**

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N°01461 de fecha 20 de junio de 2008, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del incidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-KSR, al mando del piloto Sr. Nelson Urbina Ramírez, ocurrido el día 12 de Mayo de 2008 en el Aeródromo Eulogio Sánchez, de la ciudad de Santiago, Región Metropolitana.
 - b) La inspección realizada en el lugar del incidente, por el Equipo Investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - c) Las copias de la Bitácora Personal de Vuelo del piloto Sr. Nelson Urbina Ramírez.
 - d) Copias de las Hojas de Calificación para Vuelos Locales de la Escuela de Vuelo del Club Aéreo de Santiago, respecto del piloto Sr. Nelson Urbina R.
 - e) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
 - f) La licencia de piloto privado del Sr. Nelson Urbina Ramírez.
 - g) La hoja de vida del piloto Sr. Nelson Urbina Ramírez.
 - h) La declaración del Sr. Nelson Urbina Ramírez.
 - i) El manual de vuelo Cessna Model R182.
 - j) El Informe Final y Técnico del Incidente de Aviación caratulado con el N°1486XP.
-

- k) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Incidente.
- l) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 3° letra r) de la Ley N°16.752; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo, y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 12 de mayo de 2008 el piloto privado de avión Sr. Nelson Urbina Ramírez, al mando de la aeronave Cessna R182, matrícula CC-KSR, de propiedad del Club Aéreo de Santiago, durante el aterrizaje en el Aeródromo Eulogio Sánchez, sufrió la entrada del tren principal, resultando la aeronave con diversos daños y el piloto ileso.
 - b) Que, el día del incidente, la aeronave Cessna R182, matrícula CC-KSR, al mando del piloto Sr. Nelson Urbina Ramírez, despegó desde el Aeródromo Eulogio Sánchez con destino al Aeródromo de Santo Domingo, junto a un instructor del Club Aéreo de Santiago, quien lo examinaría ya que no volaba el material desde diciembre de 2007.
 - c) Que, luego de ser examinado, el instructor se baja de la aeronave, y el piloto procede a despegar desde el Aeródromo de Santo Domingo con destino al aeródromo Eulogio Sánchez, y luego de aproximadamente 20 minutos de vuelo, comunicó abandonando la zona y frecuencia, cambiando la frecuencia a Santiago Información 122.4 MhZ, recibiendo clave transponder 2032.
 - d) Que, de acuerdo a la manifestado por el piloto, aproximadamente 10 minutos de vuelo, Santiago Información le comunicó que no tenía la aeronave en presentación radar, lo que significó que el piloto se percatara e informara que su equipo transponder estaba defectuoso. Tras lo anterior, el piloto perdió comunicación en ambos sentidos, momento en el cual declara haber percibido olor a cable quemado, y procediendo luego a apagar los equipos de comunicaciones, y sin haber chequeado el amperímetro de abordó
 - e) Que, el piloto continuó el vuelo con destino el Aeródromo Eulogio Sánchez, efectuando un procedimiento de entrada tipo NORDO (sin radio), bajando el tren de aterrizaje y aproximando para aterrizar en la pista 19.
 - f) Que, el piloto declaró que durante la carrera de aterrizaje el tren principal comenzó a retractarse lentamente, logrando desahogar la pista por la calle de rodaje Charlie, quedando la aeronave a un costado de ésta.
-

- g) Que, durante la inspección en el lugar de los hechos, se constató que la palanca del tren estaba en posición abajo, y las respectivas luces operando sin observaciones, y los interruptores de los equipos de comunicación, luces de aterrizaje y master switch de aviónica estaban encendidos.
 - h) Que, posteriormente los investigadores verificaron que la batería de la aeronave estaba descargada, y que no tenía carga suficiente para hacer funcionar el tren de aterrizaje.
 - i) Que, al conectar una fuente de potencia externa, verificaron que el sistema operaba eléctricamente en forma normal. Asimismo, el sistema de bajada manual operó sin observaciones.
 - j) Que, al analizar el alternador del sistema eléctrico del avión, este presentaba fallas, lo que habría contribuido a que la batería de la aeronave se descargara.
 - k) Que, de acuerdo al análisis de la investigación, el piloto al mando de la aeronave Sr. Nelson Urbina Ramírez, al momento que indica que habría bajado el tren de aterrizaje, aparentemente no chequeó la posición abajo y asegurada de éste, ya que al no tener energía eléctrica probablemente las luces de posición del tren abajo no encendieron.
 - l) Que, el master switch de aviónica estaba en posición encendido, por lo que puede inferirse que a partir de la Lista de Chequeo de Emergencia del Manual de Vuelo "Ammeter Shows Discharge", el piloto habría manejado inadecuadamente la falla eléctrica de la aeronave, agotando el remanente de carga en la batería, impidiendo que el tren quedara asegurado al ser bajado para aterrizar.
 - m) Que, el piloto al mando no habría verificado, mediante los sistemas adicionales de comprobación, que el tren de aterrizaje estuviera asegurado antes de aproximar para aterrizar. Además, a lo anterior hay que agregar que el Sr. Nelson Urbina no ejecutó la bajada del tren por medio del sistema manual.
 - n) Que, el piloto al mando tenía su licencia vigente y estaba habilitado para volar la aeronave.
 - o) Que, la aeronave tenía sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.
 - p) Que, el mantenimiento de la aeronave se realizaba sin observaciones.
 - q) Que, el alternador del sistema eléctrico del avión presentaba fallas, lo que contribuyó a que la batería de la aeronave se descargara.
-

- r) Que, el sistema de tren de aterrizaje, operado tanto en forma manual como eléctrica, funcionaba sin problemas, por lo que no habría tenido incidencia en la causa del suceso investigado.
- s) Que, el piloto al mando no habría verificado que el tren de aterrizaje estuviera asegurado antes de aproximar para aterrizar.
- t) Que, el manejo inadecuado de la falla eléctrica por parte del piloto, habría contribuido a la descarga de la batería durante el vuelo.
- u) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del incidente de aviación, caratulada con el N°1486XP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivar los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
 - 2) Declárase que la causa más probable del incidente ocurrido a la aeronave Cessna R182, matrícula CC-KSR de propiedad del Club Aéreo de Santiago, piloteada por Sr. Nelson Urbina Ramírez, fue el tren de aterrizaje no asegurado en la posición abajo, debido a un error operacional por parte del piloto al mando, al no aplicar el procedimiento para asegurarse la posición del tren abajo.
 - 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - 3.1) No haber detectado la falla del alternador, con el objeto de haber efectuado el procedimiento correspondiente, para disminuir los consumos eléctricos.
 - 3.2) No haber asociado la falla eléctrica y su incidencia sobre el funcionamiento del tren de aterrizaje.
 - 3.3) Haber mantenido encendidos equipos eléctricos no esenciales para continuar el vuelo, consumiendo la carga de la batería necesaria para las funciones esenciales.
 - 3.4) Recorrido incompleto del tren de aterrizaje, por no haber recibido el suministro eléctrico suficiente para completar la bajada y el aseguramiento.
 - 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá que se incluya el caso investigado en charlas y talleres orientados a pilotos privados.
 - 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:
-

- 5.1) El Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso, en la hoja de vida del piloto Sr. Nelson Urbina Ramírez.
- 5.2) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso, en la carpeta del avión matrícula CC-KSR.
- 6) Las organizaciones internas de la DGAC deberán informar al Departamento Prevención de Accidentes, el cumplimiento de las disposiciones de la presente resolución en un plazo de 30 días. De requerirse más plazo para el cumplimiento, deberán comunicar 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 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, 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 se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso a sus costas.

Anótese y notifíquese.



JOSÉ HUEPE PÉREZ
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
DIRECTOR GENERAL