
Nº 01938 / EXENTA

SANTIAGO, 15 DIC. 2009

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta Nº 0726 de fecha 24 de abril de 2009, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del incidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-SHC, al mando de la piloto privado de avión, Srta. María Fuentealba Rollat, ocurrido con fecha 17 de abril de 2009 en el Aeródromo General Bernardo O'Higgins de la ciudad de Chillán.
- b) El Informe Final de la investigación del incidente de aviación caratulado con el Nº 1520XP.
- c) La Hoja de Vida de la piloto, Srta. María Fuentealba Rollat.
- d) La declaración de la piloto al mando, Srta. María Fuentealba Rollat.
- e) La Bitácora Personal de Vuelo de la piloto, Srta. María Fuentealba Rollat.
- f) La inspección realizada en el lugar del incidente por el equipo investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
- g) Los certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
- h) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 3º letra r) de la Ley Nº16.752; Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo, y

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 17 de abril de 2009, en circunstancias que la piloto privado de avión Srta. María Fuentealba Rollat, al mando de la aeronave Cessna 172F, aterrizaba en el aeródromo General Bernardo O'Higgins, de la ciudad de Chillán, tuvo un reventón de neumático de la rueda de nariz del tren de aterrizaje.
 - b) Que, en una primera declaración, la piloto al mando señaló que al estar sobre el umbral de la pista, la velocidad de la aeronave era de 60 nudos, indicando que al continuar aproximando el avión cayó de plano, desde una altura estimada en 4 metros sobre la pista.
 - c) Que, luego de ocurrido lo anterior, la aeronave se arrastró 50 metros sobre la superficie de la pista 22, hacía el lado izquierdo del eje, reventándose el neumático de la rueda del tren de nariz, resultando además, la masa de la rueda destruida.
 - d) Que, en una segunda declaración, la piloto al mando señaló que la velocidad indicada en el velocímetro del avión, era de 60 millas terrestre y no nudos como lo consignara en su primera declaración.
 - e) Que, la piloto al mando señaló que el error se había debido a que ella volaba normalmente una aeronave diferente (Piper), cuyo velocímetro está expresado en nudos.
 - f) Que, el velocímetro de la aeronave en que tuvo el incidente indicaba la velocidad en ambas unidades (nudos y millas).
 - g) Que, al equivocarse en la interpretación de la velocidad de la aeronave, la piloto al mando habría mantenido una velocidad de 60 millas durante la aproximación, la que es más baja que la recomendada por el Manual de Vuelo de la aeronave, esto es, de 65 a 75 millas.
 - h) Que debido a lo anteriormente señalado, la aeronave al quebrar planeo para aterrizar con una velocidad más baja que la recomendada por su Manual de Vuelo, habría entrado en pérdida de sustentación antes de completar su maniobra de aterrizaje.
 - i) Que, el desplome brusco e inesperado de la aeronave sobre la superficie de la pista, produjo el reventón del neumático de la rueda del tren de nariz y los daños indicados anteriormente.
 - j) Que, la piloto al mando y sus tres pasajeros no tuvieron lesiones en el incidente.
-

- k) Que, la causa más probable del incidente fue un error de operación de la piloto al mando, al mantener, durante la aproximación para aterrizar, una velocidad más baja que la indicada por el Manual de Vuelo, motivo por el cual la aeronave entró en pérdida de sustentación, antes de completar la maniobra de aterrizaje.

Que, actuaron como factores contribuyentes: Una interpretación errada de la piloto, sobre la indicación de velocidad registrada por el instrumento de la aeronave; el hecho que la piloto operara tres tipos diferentes de aeronaves, lo que habría propiciado la confusión en la interpretación de la indicación de velocidad; y falta de familiarización de la piloto con la aeronave.

- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del incidente de aviación, caratulada con el N°1520XP, 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 a la aeronave Cessna 172F, matrícula CC-SHC, de propiedad del Club Aéreo de Chillán, al mando de la piloto privado de avión Srta. María Fuentealba Rollat, fue un error de operación de la piloto al mando, al mantener, durante la aproximación para aterrizar, una velocidad más baja que la indicada por el Manual de Vuelo, motivo por el cual la aeronave entró en pérdida de sustentación, antes de completar la maniobra de aterrizaje.
 - 3) Actuaron como factores contribuyentes:
 - Interpretación errada de la piloto, sobre la indicación de velocidad registrada por el instrumento de la aeronave.
 - Que la piloto operara tres tipos diferentes de aeronaves, lo que habría propiciado la confusión en la interpretación de la indicación de velocidad.
 - Falta de familiarización de la piloto con la aeronave.
 - 4) El Departamento Prevención de Accidentes deberá disponer:
 - Comentar el presente incidente con los Clubes Aéreos del país, reforzando la importancia de la familiarización con los sistemas de las aeronaves que un piloto opera, sobre todo cuando vuelan más de un tipo de aeronave.
-

- Alertar a los pilotos de Aviación General, sobre la posibilidad de errores de interpretación, en instrumentos que tengan indicaciones en nudos y millas.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
- Dejar constancia de este suceso en la hoja de vida de la piloto de avión Srta. María Fuentealba Rollat.
 - Dejar constancia del incidente en la carpeta de la aeronave Cessna 172F, matrícula CC-SHC.
- 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 informar la fecha estimativa de término y, finalmente, informar una vez cumplidas.
- 7) 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 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 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