

EXENTA N° 0593/

SANTIAGO, 11 MAYO 2010

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 06/2008 de fecha 31 de mayo de 2009, que dispuso la investigación del incidente de aviación caratulado con el N° 1523AE, a cargo del investigador Sr. Ángel Espinoza Reyes, y que afectó a la aeronave matrícula CC-LLH, la cual el día 31 de mayo de 2009 sufrió un incidente en el Aeródromo Eulogio Sánchez de la ciudad de Santiago, Región Metropolitana, resultando la aeronave dañada, el piloto y único ocupante ilesos.
- b) La inspección realizada a la aeronave con posterioridad al incidente, por parte del Equipo Investigador del Departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC.
- c) Las declaraciones del piloto privado de avión, Sr. Sergio Muñoz Sandoval, de la Controladora de Tránsito Aéreo, Sra. Carolina Provoste Sánchez, y el Informe del Club Aéreo del Personal de Carabineros.
- d) El Informe Final y Técnico del incidente caratulado con el numero 1523AE.
- e) El Informe Técnico emitido por la Dirección Meteorológica de Chile respecto a las condiciones meteorológicas existentes en el lugar el día del accidente.
- f) Hoja de vida del piloto de avión Sr. Sergio Muñoz Sandoval.
- g) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Incidente.

- h) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; artículo 3º, 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 31 de mayo de 2009 el piloto privado de avión, Sr. Sergio Muñoz Sandoval, licencia N° 10.393, al mando de la aeronave Cessna 210N matrícula CC LLH, despegó desde el Aeródromo Eulogio Sánchez de la ciudad de Santiago, con el propósito de realizar un vuelo local, consignando en el plan de vuelo un tiempo de 40 minutos.
- b) Que, previo al despegue, el piloto indicó que revisó la aeronave conforme a la lista de verificación del avión, no encontrando anomalías que impidieran realizar el vuelo.
- c) Que, cuando la aeronave se encontraba en la carrera de despegue, la rueda de nariz se retractó y las palas de la hélice toparon con la pista. El piloto de la aeronave declaró no haberse dado cuenta del impacto de la hélice con la superficie y continuó con la maniobra de despegue. Un testigo del incidente señaló que el tren de aterrizaje, posterior al impacto de la hélice con la pista, continuó con el proceso de retracción.
- d) Que, una vez que la aeronave alcanzó una altitud de 2.500 pies, el piloto redujo la potencia del motor y tomó la decisión de regresar a la pista, ingresando a tramo con el viento izquierdo de la pista 19. En esta fase del vuelo el piloto bajó el tren de aterrizaje y solicitó a la torre de control del aeródromo, que lo autorizara a efectuar una pasada baja para que verificaran la posición del tren de aterrizaje de nariz.
- e) Que, una vez que la torre de control verificó que la rueda del tren de aterrizaje de nariz de la aeronave se encontraba abajo, el piloto ingresó nuevamente a tramo con el viento izquierdo y aterrizó en la pista 19 en forma normal.
- f) Que, después de haber aterrizado, se constató que las tres palas de la hélice se encontraban dobladas hacia atrás, una de ellas suelta de su cubo. En la pista se encontraron marcas de impacto de las palas por un espacio de 20 metros y un anillo de fijación al cubo, de una de las palas de la hélice.
- g) Que, con el propósito de determinar la condición del tren de aterrizaje, luego de ocurrido el incidente, se procedió a efectuar una prueba de retracción y extensión del tren de aterrizaje, comprobándose que el sistema operaba sin observaciones.

- h) Que, se descarta que el repliegue de la pierna del tren de aterrizaje de nariz durante la carrera de despegue, se haya debido a la ruptura de algún componente interno o falla del sistema.
- i) Que, aún cuando el piloto declaró que no subió la palanca del tren durante la carrera de despegue, los hechos, pruebas realizadas y lo señalado por un testigo del incidente, indicarían que lo más probable es que el piloto por alguna razón, subió la palanca del tren de aterrizaje antes o durante la carrera de despegue y antes que el avión alcanzara el ascenso positivo. Esta hipótesis se refuerza por el hecho de que el diseño del sistema del tren de aterrizaje, no se activa sin que el piloto suba o baje el control del tren de aterrizaje.
- j) Que, no existen diligencias pendientes en esta investigación.

**RESUELVO:**

- 1.- Declárese cerrada la presente investigación del incidente de aviación N° 1523AE, 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 más probable del incidente que afectó al piloto privado de avión Sr. Sergio Muñoz Sandoval, licencia N° 10.393, mientras se encontraba al mando del la aeronave marca Cessna, modelo 210N, matrícula CC-LLH, de propiedad del Club Aéreo del Personal de Carabineros, fue la retracción del tren de aterrizaje durante la carrera de despegue, haciendo que las palas de la hélice impactaran contra la pista, debido a un probable error operacional por parte del piloto al mando.
- 3.- Actuaron como Factores Contribuyentes:
  - Probable error de procedimiento por parte del piloto, en la operación de subida del tren de aterrizaje.
- 4.- El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá que:
  - Enviar una copia de este Informe al Club Aéreo del Personal de Carabineros a objeto que se comente con todos los pilotos de esa entidad, con fines de prevención.
- 5.- El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:
  - a) Se comente este incidente en los seminarios que dicta la DGAC a los clubes aéreos y a operadores de aeronaves pequeñas con tren retráctil.
  - b) El Subdepartamento Licencias deje constancia de este incidente y de la presente resolución, en la hoja de vida del piloto privado de avión, Sr. Sergio Muñoz Sandoval.

- c) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia de este incidente y de la presente resolución en la carpeta de la aeronave marca Cessna, modelo 210 N, matrícula CC-LLH.
- 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, previamente deberán comunicar la fecha estimada de término y finalmente informar una vez cumplidas las disposiciones.
- 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.- 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, notifíquese y comuníquese.

