

---

EXENTA N° 0695 /

SANTIAGO, 02 JUN. 2010

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 0840, del 12 de mayo de 2009, que abre la investigación para establecer la causa del accidente de aviación, caratulado con el N°1521OR, ocurrido con fecha 09 de mayo de 2009 en el aeródromo de Curacaví, Región Metropolitana, en circunstancias que el piloto Sr. Germán Díaz Silva, al mando del avión matrícula CC-LFB, realizaba el aterrizaje a la pista 10, la aeronave entró en una condición de bote y rebotes (porpoising), quedando detenida en medio de la pista. A consecuencia de lo anterior, el piloto resultó ileso y la aeronave con daños en su estructura.
- b) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- c) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave matrícula CC-LFB.
- d) El relato del piloto Sr. Germán Díaz Silva.
- e) El relato del testigo Sr. Jaime Lamas Soto.
- f) La Hoja de Vida del piloto Sr. Germán Díaz Silva.
- g) La bitácora de vuelo del piloto Sr. Germán Díaz Silva.
- h) El Informe Final y Técnico del accidente caratulado con el N°1521OR.
- i) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del accidente.
- j) 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.
- k) La Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, y demás normas citadas y aplicables.

**CONSIDERANDO:**

- a) Que, el día 09 de mayo de 2009, el piloto de avión Sr. Germán Díaz Silva, al mando de la aeronave marca Cessna, matrícula CC-LFB, mientras realizaba el aterrizaje en la pista 10 del aeródromo de Curacaví, la aeronave entró en una condición de bote y rebotes (porpoising), que

provocó el desprendimiento de la rueda y de la pierna del tren de nariz, quedando detenida en medio de la pista. A consecuencia de lo anterior, el piloto resultó ileso y la aeronave con daños en su estructura.

- b) Que, en virtud a los antecedentes recabados en la presente investigación, se puede señalar que el piloto mantenía vigente la licencia y habilitaciones necesarias para la operación de la aeronave objeto de la investigación.
  - c) Que, el análisis de la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no arrojó observaciones relacionadas con el programa de mantenimiento a que era sometido el avión .
  - d) Que, en relación al día del suceso, tanto en el pre-vuelo, como en el vuelo realizado al sector de Casablanca, el piloto no detectó discrepancias o algún funcionamiento anormal en el avión, que le hubiesen afectado para la operación y particularmente en la aproximación y aterrizaje.
  - e) Que, las inspecciones efectuadas por el equipo investigador a los sistemas de la aeronave, y en especial al sistema de freno y a los mecanismos de control direccional, revelaron que éstos habrían operado en forma normal durante el aterrizaje en que ocurrió el accidente.
  - f) Que, conforme al relato del piloto y de un testigo, en la aproximación del avión a la pista 10, la aeronave tocó rueda con el tren principal y de nariz, lo cual evidenció un quiebre de planeo inadecuado realizado por el piloto, que ocasionó que impactara la superficie de la pista en forma violenta, causando un bote de 15 m de distancia.
  - g) Que, posterior al primer bote, la aeronave tocó la pista con su parte posterior y luego con su tren de aterrizaje principal, instante en el cual el piloto al mando, de acuerdo a su relato y a lo observado por un testigo, habría aplicado la acción correctiva de colocar potencia al motor para salir de esa condición y frustrar el aterrizaje.
  - h) Que, lo anterior no entregó un resultado positivo debido a que el piloto había perdido el control de la aeronave, ocasionando el impacto de la rueda de nariz contra la superficie de la pista, su desprendimiento y el posterior quiebre de la respectiva pierna del tren de aterrizaje.
  - i) Que, si bien el piloto contaba con actividad de vuelo durante los meses previos al suceso investigado, su experiencia en el tipo de aeronave objeto de la investigación era de 2,3 horas de vuelo, situación que podría haber contribuido a que el piloto perdiera el control de la aeronave, intentando una acción correctiva infructuosa ante la condición de bote y rebotes (porpoising) presentados durante la carrera de aterrizaje.
  - j) Que, las condiciones meteorológicas en el lugar del suceso, no habrían presentado restricciones para el vuelo visual ni para la operación en que ocurrió el suceso.
-

- k) Que, la causa más probable del accidente fue la pérdida de control durante el aterrizaje, a consecuencia de la entrada en porpoising, producto de una inadecuada ejecución del quiebre de planeo por parte del piloto.
- l) Que, actuó como factor contribuyente:
  - Escasa experiencia de vuelo del piloto al mando en el tipo de aeronave accidentada.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en esta investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1521OR, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
  - 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido el día 09 de mayo de 2009, que afectó a la aeronave marca Cessna, matrícula CC-LFB, al mando del piloto de avión Sr. Germán Díaz Silva, fue la pérdida de control durante el aterrizaje, a consecuencia de la entrada en porpoising producto de una inadecuada ejecución del quiebre de planeo por parte del piloto.
  - 3) Que, actuó como factor contribuyente:
    - a) Escasa experiencia de vuelo del piloto al mando en el tipo de aeronave accidentada.
  - 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que:
    - a) El Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Germán Díaz Silva.
    - b) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta del avión matrícula CC-LFB.
  - 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en el programa de instrucción complementaria para los clubes aéreos y escuelas de vuelo.
  - 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 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 y notifíquese.



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