

EXENTA N° **01383** /

SANTIAGO, **14** OCT. 2010

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 02109, del 03 de diciembre de 2009, que abre la investigación para establecer la causa del accidente de aviación, caratulado con el N° 1538OR, ocurrido con fecha 28 de noviembre de 2009 en el aeródromo "Ricardo García Posada", de la ciudad de El Salvador, Región de Atacama, en circunstancias que el piloto Sr. Yerko Yankovic Stange, al mando del avión matrícula CC-NFI y acompañado de seis pasajeros, regresaba de realizar un vuelo local y encontrándose con la pista 09 libre, la aeronave hizo contacto con el terreno aproximadamente 150 metros antes del inicio de la franja de pista. Posteriormente, el avión continuó su desplazamiento en forma diagonal al eje y avanzó hasta impactar contra un montículo de tierra, resultando volcada. A consecuencia de lo anterior, el piloto y los seis pasajeros resultaron con lesiones de diversa consideración 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-NFI.
- d) El relato del piloto Sr. Yerko Yankovic Stange.
- e) El relato del pasajero Sr. Gustavo López Lanas.
- f) El relato de la pasajera Sra. Jessica Correa Godoy.
- g) El relato del testigo Sr. Deyton González Gaete.
- h) El relato del piloto Sr. Oscar Reynuaba Julio.
- i) La Hoja de Vida del piloto Sr. Yerko Yankovic Stange.
- j) La Licencia de Piloto Privado de Avión del Sr. Yerko Yankovic Stange.
- k) El Radiograma de fecha 19.11.09, que autoriza al Club Aéreo del Cobre a realizar vuelos populares en la III Región de Atacama.
- l) El Informe Final y Técnico del accidente caratulado con el N°1538OR.
- m) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del accidente.

- n) 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.
- o) La Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, y demás normas citadas y aplicables.

**CONSIDERANDO:**

- a) Que, el día 28 de noviembre de 2009, el piloto privado de avión Sr. Yerko Yankovic Stange, al mando de la aeronave marca Cessna, matrícula CC-NFI, despegó desde el aeródromo "Ricardo García Posada" de la ciudad de El Salvador, con la finalidad de realizar un vuelo local, acompañado de seis pasajeros. De regreso al aeródromo de salida y encontrándose la pista 09 libre, la aeronave hizo contacto con el terreno 150 metros antes del inicio de la franja de pista, desplazándose en forma diagonal el eje, hasta impactar contra un montículo de tierra, resultando volcada. A consecuencia de lo anterior, el piloto y sus seis pasajeros resultaron con lesiones de diversa consideración y la aeronave con daños en su estructura.
  - b) Que, la verificación de la licencia y habilitación del piloto al mando, permite señalar que éste contaba con las competencias exigidas reglamentariamente, para operar la aeronave en el vuelo en que se produjo el accidente.
  - c) Que, el análisis de la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no determinaron la existencia de discrepancias atribuibles al sistema de mantenimiento de la aeronave, que hubiesen participado en la causa del suceso.
  - d) Que, si bien el piloto al mando relató que al momento de entrar en final a la pista 09 del aeródromo "Ricardo García Posada", la aeronave tuvo una pérdida de potencia, los peritajes realizados por el equipo investigador al motor y sus componentes, como también las marcas que se encontraron en las palas de la hélice, evidenciaron que ésta giraba con energía y el motor de la aeronave habría estado funcionando en forma normal.
  - e) Que, del mismo modo, las afirmaciones expuestas en el relato del piloto al mando, quién señaló haber cortado potencia en el descenso del avión y luego, que al encontrarse en final la aeronave tuvo una pérdida de potencia, son evidencia clara de contradicción, por lo que el relato del piloto no podría avalar una pérdida de potencia del motor.
  - f) Que, las inspecciones efectuadas a los mecanismos de control direccional, revelaron que éstos habrían operado en forma normal durante el desplazamiento de la aeronave en tierra, lo que sumado a los puntos anteriores, permite descartar la condición técnico mecánica del avión como causante o contribuyente al suceso investigado.
  - g) Que, adicionalmente, los antecedentes proporcionados por el piloto Sr. Oscar Reynuaba, permiten establecer que en las operaciones de vuelo
-

del avión matrícula CC-NFI previas al accidente, no se registraron anomalías asociadas al motor de la aeronave. Por todo lo anterior, no existen indicios de mal funcionamiento previo que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado.

- h) Que, los relatos proporcionados por los pasajeros del avión, los cuales señalaron que la aeronave venía con baja altitud al realizar la aproximación a la pista 09, como también el relato del piloto, quien manifestó que el descenso en tramo con el viento lo realizó en forma diagonal y las huellas de las ruedas de la aeronave encontradas antes del inicio de la franja de pista, permiten señalar que el piloto realizó una aproximación a baja altura y desalineada con el eje de la pista, lo que de acuerdo con el punto 1.17.1 del Informe Final, constituye una aproximación no estabilizada, tomando contacto con el terreno en forma diagonal, 150 metros antes de la franja de pista, recorriendo un total de 330 metros hasta impactar con un montículo de tierra.
- i) Que, conforme al análisis de los puntos antes mencionados y específicamente al relato del piloto al mando, es posible establecer que en ningún momento se trató de frustrar el aterrizaje a la pista 09.
- j) Que, producto de lo anterior, el piloto y los seis pasajeros resultaron con lesiones de diversa consideración y la aeronave con daños en su estructura.
- k) Que, la causa más probable del accidente fue efectuar una aproximación no estabilizada a la pista 09 del aeródromo "Ricardo García Posada", ejecutando la toma de contacto con el terreno 150 metros antes del inicio de la pista, desalineado con el eje de la misma.
- l) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - No mantener trayectoria ni altitud adecuadas durante la aproximación para aterrizar a la pista 09.
  - No frustrar la aproximación a la pista 09 del aeródromo "Ricardo García Posada".
- m) Que, no existen diligencias pendientes en esta investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1538OR, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archiversse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
  - 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido el día 28 de noviembre de 2009, que afectó a la aeronave marca Cessna, matrícula CC-NFI, al mando del piloto privado de avión Sr. Yerko Yankovic Stange, fue efectuar una aproximación no estabilizada a la pista 09 del aeródromo "Ricardo García Posada", ejecutando la toma de contacto con el terreno 150 metros antes del inicio de la pista, desalineado con el eje de la misma.
-

- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a) No mantener trayectoria ni altitud adecuadas durante la aproximación para aterrizar a la pista 09.
  - b) No frustrar la aproximación a la pista 09 del aeródromo "Ricardo García Posada".
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que:
  - a) El Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Yerko Yankovic Stange.
  - b) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta del avión matrícula CC-NFI.
  - c) Se revise y actualice la Circular de la Dirección General de Aeronáutica Civil DAC 06 00 023D, de fecha 30 de noviembre de 1991.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web e 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 HUEPE PÉREZ  
SUBJEFE GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)  
DIRECTOR GENERAL