

OBJ.: Cierre investigación de accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula N850BU y al piloto privado de avión Sr. Ramiro Urenda Morgan, investigación N° 1556AE.

EXENTA N° **01779**

SANTIAGO, **16 DIC. 2010**

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 0755 de fecha 05 de mayo de 2010, que dispuso la investigación del accidente de aviación, que afectó a la aeronave matrícula N850BU, al mando de su propietario, piloto privado de avión Sr. Ramiro Urenda Morgan.
- b) La inspección realizada a la aeronave en el lugar del accidente, con posterioridad al accidente, por parte del Equipo Investigador del Departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC.
- c) Las declaraciones del piloto, Sr. Ramiro Urenda Morgan y del Sr. Jorge Antonio Vega Araya, testigo del accidente.
- d) El Informe Final y Técnico del accidente caratulado con el número 1556AE.
- e) Hoja de vida del piloto Sr. Ramiro Urenda Morgan.
- f) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del accidente.
- g) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; artículo 3°, 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 30 de abril de 2010, el piloto privado de avión, Sr. Ramiro Urenda Morgan, al mando de la aeronave SOCATA, Modelo TBM7, matrícula norteamericana N850BU, despegó desde el Aeródromo Carriel Sur, de la ciudad de Concep-

ción, con el propósito de trasladar 5 pasajeros al Aeródromo de Panguilemo, de la ciudad de Talca.

- b) Que, de acuerdo a lo señalado por el piloto afectado, la velocidad de aproximación para aterrizar en el aeródromo de destino fue entre 85 y 90 nudos, siendo lo correcto según el manual del avión 85 KTS.
 - c) Que, el piloto señaló que al momento de iniciar la aproximación, era calma, sin embargo al hacer contacto con la pista fue afectado por una componente de viento de cola, que lo calificó como *"una brisa más intensa del Norte"*.
 - d) Que, esta situación es coincidente con lo señalado por un testigo presencial del accidente, quien indicó que al momento del aterrizaje, el viento era del Norte con dos nudos de intensidad, lo que habría contribuido en el incremento de la carrera de aterrizaje.
 - e) Que, el testigo señaló que el toque de ruedas habría sido a unos 400 metros pasados el umbral 21, lo que indicaría que esto ocurrió al final del primer tercio de la pista y que la aeronave aterrizó con *"mucha velocidad"*.
 - f) Que, la pista tiene un largo de 1.200 metros, si se considera que la aeronave tomó contacto al final del primer tercio, se deduce que el remanente de pista fue de 800 metros.
 - g) Que, de acuerdo a la tabla Landing Distance la carrera de aterrizaje de la aeronave, calculado con full peso, es de 605.6 metros, por lo que se puede señalar que la aeronave podía detenerse en forma normal en el remanente de pista, sin embargo la aeronave no se detuvo en esta distancia, saliéndose al final de ella.
 - h) Que, el viento de cola, la mayor velocidad de aproximación y el hecho que el piloto, según su declaración, no usó todo el reverso durante la carrera de aterrizaje y que aplicó tardíamente los frenos, habrían contribuido para que la aeronave no se detuviera dentro de la pista remanente, saliéndose al final de ésta.
 - i) Que, al ingresar la rueda izquierda del tren principal en la franja de pista, la que esta compuesta de material de relleno, se hundió unos 10 cm, quedando parte de ella bajo el nivel de la base de una luz de extremo pista, impactando contra ésta. Debido a lo anterior, la aeronave se detuvo bruscamente, deformándose el ala izquierda, hecho que provocó además, la ruptura del estanque de combustible.
 - j) Que, el análisis de los antecedentes y el informe técnico indican que el accidente de la aeronave no es atribuible a una falla del sistema de frenos ni de reverso.
-

k) Que, no existen diligencias pendientes en esta investigación.

RESUELVO:

- 1.- Declárese cerrada la presente investigación del accidente de aviación N° 1556AE, 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 del accidente que afectó al piloto privado de avión, Sr. Ramiro Urenda Morgan, licencia de piloto privado de avión N° 12.742, mientras se encontraba al mando de la aeronave marca SOCATA, modelo TBM7, matrícula N850BU, de su propiedad, se produjo cuando, durante el aterrizaje la aeronave sobrepasó el umbral de la pista debido a una falla operacional por parte del piloto.
 - 3.- Actuaron como Factores Contribuyentes:
 - El viento de cola que afectó a la aeronave durante el aterrizaje.
 - Tardía aplicación de frenado por parte del piloto durante la carrera de aterrizaje, lo que no le permitió detener la aeronave dentro del remanente de pista.
 - Aproximar con una velocidad superior a la recomendada en el manual de vuelo del avión.
 - 4.- El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá que:

Se dé a conocer este accidente, en las charlas que se efectúan en los seminarios para los pilotos de clubes aéreos y para propietarios de aeronaves particulares.
 - 5.- El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:
 - a) El Subdepartamento Licencias deje constancia de este accidente y de la presente resolución, en la hoja de vida del piloto privado de avión Sr. Ramiro Urenda Morgan, licencia N° 12.742.
-

- b) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia de este accidente y de la presente resolución, en la carpeta de la aeronave marca SOCATA, modelo TBM7, matrícula N850BU.
 - c) Incorporar este caso en el programa PICCA.
- 7.- 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.
- 8.- 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 podrán interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil.
- 9.- 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.



[Handwritten Signature]
ME ALARCÓN PÉREZ
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL