

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CKH, al mando del piloto comercial de avión Sr. Sebastián López Drago.

EXENTA N° 0276 /

SANTIAGO, 13 MAY 2013

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave marca Cessna, modelo 337H, matrícula CC-CKH, el día 28 de junio de 2012, en el Aeródromo María Dolores (SCGE) de la ciudad de Los Ángeles, Región del Biobío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 01807 del 03 de julio de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1627SP.
- c) La licencia y hoja de vida del piloto Sr. Sebastián López Drago.
- d) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave matrícula CC-CKH.
- e) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave CC-CKH, para el vuelo en que ocurrió el accidente.
- f) El relato de los Sres. Sebastián López Drago y Guillermo Ávalos Campillay.
- g) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- h) El historial de mantenimiento del avión matrícula CC-CKH.
- i) El reporte meteorológico "METAR" del Aeródromo María Dolores (SCGE).
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1627SP.
- k) El expediente de la investigación.
- l) 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, la Ley N° 19.880 que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 28 de junio de 2012, la aeronave marca Cessna, modelo 337H, matrícula CC-CKH, de propiedad y operada por Aero Transportes Araucanía Limitada, al mando del Sr. Sebastián López Drago, piloto comercial de avión, licencia N° 2525, se encontraba efectuando un vuelo de traslado de pasajero desde el Aeródromo Carriel Sur (SCIE), de la ciudad de Concepción con destino el Aeródromo Maquehue (SCTC), de la ciudad de Temuco. Debido a las condiciones meteorológicas, no fue posible continuar el vuelo hacia el Aeródromo de destino, debiendo dirigirse al Aeródromo María Dolores (SCGE), de la ciudad de Los Ángeles. Durante la llegada, la aeronave presentó problemas en el sistema del tren de aterrizaje, no asegurando el tren principal derecho. Al momento de efectuar el aterrizaje en la pista 36, la pierna derecha del tren se retractó parcialmente y la aeronave se salió por la derecha.
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la respectiva licencia y habilitación, lo que le permitía operar la aeronave.
- c) Que, la aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente al momento del accidente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica, sin observaciones, no siendo un factor causal o contribuyente al hecho investigado.
- d) Que, de acuerdo a la declaración del piloto al mando, al momento de efectuar el procedimiento para aterrizar en el Aeródromo María Dolores (SCGE), procedió a efectuar la bajada del tren de aterrizaje, sin embargo, éste no respondió. El piloto intentó en una segunda oportunidad, sin poder bajar el tren. En ese momento efectuó el chequeo del interruptor de circuito (circuit breaker) del tren de aterrizaje, encontrándolo en posición afuera, es decir, desconectado. Esta situación era una indicación de falla eléctrica en el sistema de bajada del tren de aterrizaje.
- e) Que, al no poder bajar el tren de aterrizaje en forma normal, el piloto al mando procedió a realizar la bajada del tren en forma manual aplicando el procedimiento de emergencia. Sin embargo, luego de varios intentos y volar por aproximadamente 30 minutos intentando bajar el tren, el piloto al mando no pudo asegurar el tren de aterrizaje en posición abajo y asegurado. Finalmente aterrizó en la pista 36 del Aeródromo, colapsando el tren principal derecho y saliéndose de la pista por la derecha a 300 metros del umbral. Lo anterior confirma que al momento de efectuar el aterrizaje, el tren principal derecho no estaba asegurado.
- f) Que, posteriormente, en las instalaciones de un club aéreo de Los Ángeles, se procedió a colocar la aeronave en gatas y efectuar una serie de pruebas funcionales al tren de aterrizaje. Se pudo constatar que el circuito estaba interrumpido, el circuit breaker se activaba al energizar y el pack hidráulico no funcionaba. Lo anterior permitió identificar la falla de este componente. Del mismo modo, se pudo comprobar por medio de un tester, que el sistema eléctrico de activación del motor eléctrico de la pack hidráulica se encontraba

sin observaciones, con lo que se descarta alguna falla en la alimentación a este sistema. Luego, se efectuaron una serie de retracciones, extensiones y aseguramientos en forma manual del tren de aterrizaje, demostrando el correcto funcionamiento del sistema actuador del tren de aterrizaje, verificando también que no hubo filtración ni falta de cantidad de líquido hidráulico en el sistema.

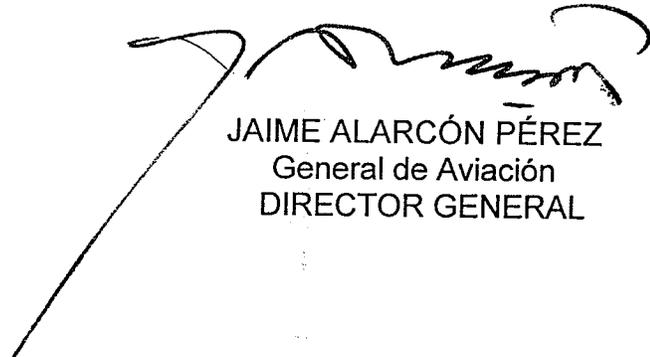
- g) Que, durante estas pruebas se pudo observar que el switch main-gear downlock (Pressure sw) estaba quebrado. Este switch es el que da la indicación de luz verde de aviso en el panel de cabina, indicando que el tren está abajo y asegurado. Debido a que desde el inicio del vuelo no hubo ninguna indicación de funcionamiento anormal del tren de aterrizaje, es factible que este switch se hubiese quebrado durante el primer intento de extensión normal, o cuando se ejecutó la extensión manual de emergencia del tren de aterrizaje.
- h) Que, debido a lo anterior, el piloto al mando al realizar las múltiples bajadas del tren de aterrizaje en forma manual, nunca pudo verificar con certeza la posición de abajo y asegurado y, en particular, durante la última extensión, el piloto no habría aplicado la presión suficiente para lograr su aseguramiento.
- i) Que, durante el aterrizaje, debido a que el tren no se encontraba asegurado, la pierna derecha comenzó a retractarse, lo que originó que la aeronave se saliera de la pista.
- j) Que, el piloto al mando y el pasajero, resultaron ilesos y la aeronave con daños.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1627SP, 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 del accidente ocurrido el día 28 de junio de 2012, que afectó al piloto Sr. Sebastián López Drago, al mando de la aeronave matrícula CC-CKH, fue la retracción del tren principal derecho al momento de efectuar el aterrizaje, saliéndose la aeronave de la pista.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) La falla del motor eléctrico de la pack hidráulica.
 - b) La falla en la indicación de la luz verde de tren abajo y asegurado, se debió a la quebradura del actuador del switch main-gear downlock (Pressure Sw), lo que no permitió al piloto confirmar el tren abajo y asegurado.
 - c) Durante la última extensión, el piloto no habría aplicado la presión suficiente para lograr el aseguramiento del tren de aterrizaje derecho.

- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Sebastián López Drago y en la carpeta de la aeronave matrícula CC-CKH.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá dar a conocer la presente investigación en exposiciones y talleres orientados a pilotos de aviación general y operadores de este tipo de aeronaves.
- 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 que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los Órganos de la Administración del Estado, 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.



JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL