

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-SLB, al mando del piloto privado de avión Sr. Jorge Correa Ibáñez.

EXENTA N° 0292 /

SANTIAGO, 22 MAY 2013

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión Champion, modelo 7ECA, matrícula CC-SLB, el día 12 de diciembre de 2012, en el aeródromo "María Dolores" (SCGE), ciudad de Los Ángeles, Región del Bío-Bío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 03597, del 18 de diciembre de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1649OR.
- c) La licencia de piloto privado de avión y hoja de vida del Sr. Jorge Correa Ibáñez.
- d) La licencia de piloto privado de avión y hoja de vida del Sr. Mario Arenas Wildner.
- e) La bitácora personal de vuelo del piloto Sr. Jorge Correa Ibáñez.
- f) La bitácora personal de vuelo del piloto Sr. Mario Arenas Wildner.
- g) Los relatos del piloto al mando, piloto instructor y técnico en servicio de vuelo.
- h) La inspección realizadas por el Equipo Investigador en el lugar del suceso.
- i) Las inspecciones y verificaciones realizadas al avión matrícula CC-SLB.
- j) El informe de inspección realizado por el CMA José Tapia N° 478, a la aeronave matrícula CC-SLB.
- k) El Informe Técnico Operacional N° 360/12, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- l) El Programa de Estandarización Anual del Club Aéreo de Los Ángeles.
- m) El Manual de Vuelo del avión matrícula CC-SLB.
- n) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1649OR.
- o) El expediente de la investigación.
- p) 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 12 de diciembre del 2012, el piloto Sr. Jorge Correa Ibáñez, al mando del avión matrícula CC-SLB, acompañado del piloto privado de avión e instructor Sr. Mario Arenas Wildner, dieron cumplimiento al Programa de Estandarización Anual dispuesta por el Club Aéreo de Los Ángeles, para lo cual planificaron efectuar varias maniobras y procedimientos de vuelo. Posteriormente y al finalizar el último aterrizaje en la pista 36 del aeródromo María Dolores (SCGE), la aeronave inició una serie de botes, perdiendo el piloto al mando el control direccional del avión, saliéndose finalmente a la derecha de la pista. Posteriormente, el piloto al mando trató de frustrar el aterrizaje, elevándose entre 2 a 3 metros, momento en el que impactó el ala derecha contra el terreno, lo cual hizo caer el avión.
- b) Que, al verificar las licencias y habilitaciones de la tripulación del avión, no se detectaron observaciones que les impidiera ejecutar el vuelo de estandarización el día del suceso.
- 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, respecto a las inspecciones efectuadas a los mecanismos de controles de vuelo, control direccional y sistema de frenos de la aeronave, revelaron que éstos habrían operado en forma normal durante el aterrizaje, lo que permitiría descartar estos elementos como causantes o contribuyentes al suceso investigado.
- e) Que, no obstante lo anterior, el piloto Sr. Correa señaló en su relato que en el toque de ruedas de la aeronave en la pista 36, el pedal derecho del avión no respondió adecuadamente al tratar de corregir el desvío hacia la izquierda, lo cual posteriormente, asoció a un desgaste encontrado en el tubo pasa cable del timón de dirección. Al respecto, se inspeccionó y comprobó que al ser accionados los pedales del avión, se ejecutaban en forma libre y sin obstrucciones. En consecuencia, se descarta la posibilidad que el desgaste del tubo pasa cable del timón de dirección, haya afectado en su operación.
- f) Que, por otra parte, si bien el piloto al mando relató que el quiebre de planeo lo habría realizado a 65 millas por hora, el hecho que la aeronave haya entrado en una condición de botes al hacer contacto con la pista, indicaría que dicha maniobra se habría realizado a una mayor velocidad, lo que provocó que el piloto perdiera el control direccional del avión, desviándose la aeronave hacia la izquierda, lo que fue confirmado por las huellas de los neumáticos encontrados en la pista.
- g) Que, del mismo modo, aún cuando los relatos de la tripulación de vuelo señalaron que se efectuó una acción correctiva para detener el desvío a la izquierda, fue posible observar a través de las huellas de neumáticos encontradas, que la pérdida de control del avión continuó luego con un desvío pronunciado a la derecha. Asimismo, los relatos de ambos pilotos señalaron haber aplicado pedal derecho para corregir la desviación a la izquierda, hecho que permitiría establecer que se produjo un sobre control por parte de la tripulación de vuelo, situación que contribuyó a que la aeronave se saliera de la pista.
- h) Que, luego de salirse la aeronave al costado derecho de la pista, el piloto Sr. Correa trató de rehusar el aterrizaje, el cual conforme a los relatos, alcanzó a elevarse entre 2 ó 3 metros, instante en el cual se produjo el impacto del ala derecha contra el terreno. Lo anterior, concuerda con lo relatado por la técnico en servicio de vuelo

(TSV), quién señaló haber visto movimientos bruscos de las alas del avión (de derecha a izquierda y viceversa) y dejaría en evidencia que el piloto al mando no habría recuperado el control de la inclinación alar cuando trataba de elevar la aeronave, contribuyendo a que el ala derecha impactara contra el terreno, originándose luego la detención del avión.

- i) Que, analizada la información meteorológica al momento del aterrizaje y del informe emitido por la DMC para la hora del suceso, ambos señalaron la presencia de viento variable del Noroeste, con intensidades que iban desde los 5 hasta los 15 nudos, situación que podría haber contribuido a la inclinación del ala derecha, ocasionando el contacto con el terreno.
- j) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1649OR, se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de éstos y la causa del accidente.
- k) Que, en el expediente de la investigación, los antecedentes y documentos que forman parte de ésta, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1649OR, 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 12 de diciembre de 2012, que afectó al piloto Sr. Jorge Correa Ibáñez, al mando del avión matrícula CC-SLB, fue que efectuó una aproximación no estabilizada, lo cual ocasionó una pérdida de control direccional de la aeronave durante el aterrizaje, saliéndose finalmente de la pista.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Sobre control de la dirección de la aeronave, por parte del piloto al mando y del piloto instructor.
 - b) Decisión inadecuada de rehusar el aterrizaje por parte del piloto al mando, sin haber recuperado el control de inclinación alar del avión.
 - c) Componente de viento de costado que afectó a la aeronave, durante el aterrizaje.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en las hojas de vida de los pilotos Sres. Jorge Correa Ibáñez y Mario Arenas Wildner.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión matrícula CC-SLB.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá dar a conocer y reiterar a los operadores de aviación general, los conceptos de una aproximación estabilizada y las medidas de mitigación al encontrarse fuera de esta condición, a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC.
- 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.



J. Alarcón Pérez
JAI ME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL