

EXENTA N° 0463 /

SANTIAGO, 31 JUL 2013

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 013, de fecha 04 de marzo de 2013, que abre la investigación del suceso de aviación.
- b) El informe final de la investigación del accidente de aviación que fue caratulada con el N° 1662XP.
- c) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- d) Las declaraciones del piloto al mando de la aeronave, Sr. Alfonso Ruiz-Tagle Pérez.
- e) La inspección realizada por los investigadores al lugar donde ocurrió el accidente.
- f) Las inspecciones y peritajes realizados a la aeronave por el equipo de investigadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- g) El expediente de la investigación.
- h) El Informe Técnico de la investigación, que indica que no habrían existido factores de orden mecánico o técnico, que hubiesen contribuido a la causa del suceso.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 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

**CONSIDERANDO:**

- a) Que, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 24 de febrero de 2013, en circunstancias que el piloto privado de avión, Sr. Alfonso Ruiz-Tagle Pérez, al mando de la aeronave Piper PA 28 180, matrícula CC-PED, al despegar del aeródromo de Peulla (SCPU), la aeronave no fue capaz de montar, volando bajo hasta impactar con dos cercos contiguos al

aeródromo, para finalmente caer en el predio siguiente, recorriendo 60 metros hasta detenerse.

- b) Que, el piloto mantenía su licencia al día, sin observaciones, lo que le permitía volar la aeronave.
- c) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente.
- d) Que, en relación con la condición técnica del avión, las evidencias encontradas, las inspecciones realizadas a la aeronave en el lugar de los hechos y el análisis de la documentación disponible, indican que se encontraba aeronavegable al momento del accidente, sin que existan indicios ni evidencias de mal funcionamiento de sus sistemas, que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado.
- e) Que, lo indicado anteriormente está avalado por el piloto al mando en su declaración, quien señaló que no tuvo falla del motor durante el despegue, y por el informe técnico de la investigación. En su segunda declaración el piloto reiteró todo lo declarado anteriormente, excepto que rotó la aeronave a 55 millas y no a 70 como lo había señalado.
- f) Que, al estar despegando, la aeronave se encontraba en la región de comando reverso, sin potencia disponible para contrarrestar la situación. El hecho de que la aeronave, como lo declaró el piloto al mando, no fuera capaz de montar obligándolo a bajar la nariz para aumentar la velocidad, indicaría que al realizar la rotación, la velocidad no era la indicada para despegar. Al no tener la velocidad suficiente, y quedar la aeronave en el aire, no fue capaz de producir la sustentación suficiente para ascender.
- g) Que, existe la probabilidad que al sacar, el piloto, la aeronave del suelo y al ver que se le acababa la pista, hubiera aplicado un ángulo excesivo de nariz arriba, lo que habría provocado un retardo en el despegue de la aeronave.
- h) Que, la rotación fue realizada, de acuerdo a las huellas dejadas por el avión sobre la pista, aproximadamente 100 metros antes del término de esta, cuando la aeronave ya había recorrido 534 metros.
- i) Que, los cálculos de la carrera de despegue de la aeronave, fueron realizados con la única tabla que tiene el manual, que es aplicable a pista nivelada, seca y pavimentada. En el presente caso, la superficie de la pista era de pasto, por lo que al ser aerodinámicamente castigada, la carrera requerida sería de aproximadamente 383,6 metros.
- j) Que, si además de lo anterior se considera que el pasto estaba largo y mojado, debido a la lluvia caída durante la noche previa, y que el piloto utilizó un procedimiento de bajar un punto de flaps ( $10^{\circ}$ ) durante la carrera de despegue, contrario a lo que dice su manual de vuelo de colocar  $25^{\circ}$  antes de iniciar la carrera de despegue, habría provocado una disminución de la velocidad, con la consiguiente necesidad de mayor potencia, al aumentar violentamente la

resistencia al avance, siendo ello perjudicial respecto a la sustentación ganada con este procedimiento.

- k) Que, lo señalado anteriormente habría alargado la carrera de despegue requerida, provocando que el piloto ejecutara el despegue de la aeronave a una velocidad inferior a la requerida, que la aeronave se mantuviera volando muy bajo y que no fuera capaz de ascender, por encontrarse volando en la región de comando reverso sin tener potencia disponible, impactando con los cercos contiguos al aeródromo.
- l) Que, el piloto, al no considerar estos parámetros y realizar un procedimiento no señalado en el manual de vuelo de la aeronave para despegar, denotó falta de conocimiento de los procedimientos pertinentes a la operación, por consiguiente, realizó una planificación inadecuada para despegar.
- m) Que, las condiciones meteorológicas en lo relacionado al viento existente en el sector del aeródromo de Peulla, no habrían influido en el accidente, ya que el piloto de la aeronave intentó despegar con una componente de viento de frente.

#### **RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1662XP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivar los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido a la aeronave Piper PA 28 180, fue que el piloto ejecutó la maniobra de despegue, a una velocidad que no permitió que la aeronave ascendiera después de abandonar la superficie de la pista, impactando con los cercos contiguos al aeródromo.
- 3) Actuaron como factores contribuyentes:
  - Realizar el cálculo de la carrera de despegue con las tablas de performance del avión, que no consideran pista de pasto largo y mojado, sin aplicar consideraciones especiales para estas condiciones.
  - El piloto ejecutó un procedimiento no contemplado en el manual de vuelo, al bajar el flap durante la carrera de despegue.
  - Al estar en el despegue con baja velocidad, operando en la región de comando reverso con toda la potencia comprometida, la aeronave no fue capaz de ascender después de abandonar la superficie de la pista.
- 4) El Departamento "Prevención de Accidentes" deberá disponer que el caso investigado sea dado a conocer a través de la página Web y otros medios institucionales y sea incluido en charlas y/o talleres orientados a los operadores de aeronaves de aviación general.
- 5) El Departamento "Seguridad Operacional" deberá disponer que se deje constancia de este suceso, en la hoja de vida del piloto privado de avión Sr. Alfonso Ruiz-Tagle Pérez y en la carpeta de la aeronave Piper PA 28 180, matrícula CC-PED.

- 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 los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N°19.880 sobre 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) Para lo anterior, 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.



*[Handwritten signature]*  
**JAIMÉ ALARCÓN PÉREZ**  
General de Aviación  
**DIRECTOR GENERAL**