

EXENTA N° 0207 /

SANTIAGO, 25 MAY 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 062 del 10 de diciembre de 2014, que abre la investigación caratulada con el N° 1728AE.
- b) Las inspecciones del Equipo Investigador en el lugar del suceso y a la aeronave.
- c) Los antecedentes del piloto al mando.
- d) El historial de mantenimiento de la aeronave marca Cessna, modelo 172.
- e) El estudio meteorológico del lugar a la hora del suceso.
- f) El relato del piloto al mando de la aeronave y de un testigo del suceso.
- g) El Informe Final de la investigación N° 1728AE y el Informe Técnico.
- h) El expediente de la investigación.
- i) 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, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que, el día 02 de diciembre de 2014, a las 18:43 hora local, el piloto privado de avión al mando de la aeronave marca Cessna, modelo 172, de su propiedad, mientras realizaba un aterrizaje en la pista 35 del Aeródromo Desierto de Atacama, (SCAT), la aeronave hizo contacto con la pista en forma brusca, resultando dañada la hélice y el tren de aterrizaje de nariz. A consecuencia de lo anterior, el piloto y un pasajero resultaron ilesos.
- b) Que, el piloto al mando tenía su licencia vigente y estaba habilitado para volar la aeronave.
- c) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica.
- d) Que, el día 02 de diciembre de 2014, a las 16:50 horas local, el piloto privado de avión al mando de la aeronave Cessna, modelo 172, despegó desde el Aeródromo La Florida (SCSE), de la Ciudad de La Serena, con plan de vuelo visual al Aeródromo

Desierto de Atacama (SCAT), de la Comuna de Caldera.

- e) Que, a las 18:27 horas local el piloto se contactó con la torre de control de Aeródromo Desierto de Atacama (SCAT) y se le indicó que el viento era de los 230 grados, con una intensidad de 10 nudos; además, se le consultó si podía realizar una aproximación directa a la pista 35, respondiendo afirmativo.
- f) Que, el piloto al mando señaló que en la aproximación final aplicó 20° de flaps, con una velocidad de 80 millas. Luego de realizar el quiebre de planeo se activó la alarma de stall y al estar próximo al contacto con la pista, el avión hizo un alabeo y aterrizó.
- g) Que, al salir de la pista 35 y al ingresar la aeronave a la calle de rodaje "C", se detuvo, por lo que el piloto solicitó ayuda para poder continuar con el rodaje, ya que no era posible hacerlo por sus propios medios.
- h) Que, la inspección realizada a la aeronave posterior al aterrizaje, permitió establecer que la rueda de nariz estaba desinflada y con marcas de roce. Al desmontar el neumático se verificó que la cámara estaba reventada. El amortiguador del tren de nariz había perdido la presión y se encontraba completamente comprimido, comprobándose que había perdido el aire. Ambos extremos de la hélice se encontraban dobladas con indicios de impacto con potencia.
- i) Que, el piloto señaló que al momento del aterrizaje, cuando la aeronave se encontraba muy próxima al terreno "*se activó la alarma de stall*", y también se produjo "*un alabeo*". Esta situación podría asociarse a la acción de una componente de viento cruzado desde la izquierda y de cola, que a la hora del aterrizaje habría tenido una intensidad de 10 nudos.
- j) Que, de acuerdo con los antecedentes de la investigación, la aeronave habría impactado primero con el tren de nariz en forma brusca contra la pista, ocasionando la ruptura de la cámara del neumático y perdiendo la totalidad de su presión. El golpe de la rueda contra la pista provocó, en forma simultánea, la pérdida de presión del amortiguador y, como consecuencia de esto, los extremos de ambas palas de la hélice golpearon contra la pista. La situación ocurrida se podría asociar a un quiebre de planeo deficiente, lo que es concordante con lo relatado por el piloto, cuando señala que probablemente durante el aterrizaje el tren de nariz golpeó más fuerte de lo normal.
- k) Que, el informe técnico señala que en este suceso no hubo fallas de tipo mecánicas que hubieran contribuido al accidente, y los daños de la aeronave son atribuibles al suceso.
- l) Que, el Peso y Balance de la aeronave al momento de ocurrido el accidente, se encontraba dentro de parámetros, lo que no contribuyó al suceso.
- m) Que, no existen diligencias pendientes.

#### RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del suceso de aviación caratulada con el N° 1728AE, 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 del accidente fue la ejecución del quiebre de planeo en forma deficiente, lo que provocó que durante el aterrizaje, el tren de nariz golpeará bruscamente contra la pista.

- 3) Que, contribuyó el viento de costado y de cola que afectó el control de la aeronave por parte del piloto durante el quiebre de planeo.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto al mando y en la carpeta de antecedentes de la aeronave.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir este suceso en talleres que dicta la DGAC a los operadores de la aviación general del país.
- 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, notifíquese, publíquese y archívese.



MAXIMILIANO LARRAECHEA LOESER  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR.
- EJ. N° 2.- DGAC., Depto. Jurídico.
- EJ. N° 3.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 4.- DGAC., (DPA), Sección Prevención.
- EJ. N° 5.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente 1728AE.
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo Resoluciones.
- EJ. N° 7.- DGAC., Oficina Central de Partes.