

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al piloto privado de avión, Sr.

EXENTA N° 0409 /

SANTIAGO, 25 SEP 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave Cessna 210 N, matrícula CC-1111, ocurrido el día 12 de abril de 2015, en el Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 022 de fecha 12 de abril de 2015, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe final de la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1740XP.
- d) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- e) La declaración del piloto al mando de la aeronave y su pasajero.
- f) Que, el piloto Sr. Isaac Aranguiz Miranda no registra accidentes de aviación.
- g) Las inspecciones y peritajes realizados al lugar del accidente y a la aeronave por el equipo de investigadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- h) El expediente de la investigación.
- i) El Informe técnico de la investigación.
- j) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 3º, 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 12 de abril de 2015, el piloto al mando de la aeronave Cessna 210 N, en circunstancias que aterrizaba en la pista 19 del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), de la Comuna de La Reina, entró en una condición de botes y rebotes, golpeando con su hélice la superficie de la pista, saliéndose de ésta.
- b) Que, el piloto y pasajero no tuvieron lesiones.
- c) Que, la aeronave tuvo daños en el accidente.
- d) Que, el piloto mantenía su licencia al día, sin observaciones, lo que le permitía volar la aeronave.
- e) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente y se encontraba aeronavegable al momento del accidente, sin que existieran indicios ni evidencias de mal funcionamiento de sus sistemas, que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado.
- f) Que, de acuerdo con los antecedentes, la aeronave habría tocado ruedas al final del primer tercio, frente a la torre de control entrando en botes y rebotes (porpoising) debido, probablemente, a una inadecuada maniobra de quiebre de planeo, o bien a que habría mantenido una excesiva velocidad de aproximación durante el aterrizaje, impactando primeramente con la rueda de nariz la superficie de la pista, contrariamente a lo señalado en el manual de vuelo de la aeronave, procedimientos normales, sección 4, que indica que en aterrizaje normal se debe tocar ruedas con el tren principal primero y posteriormente dejar que baje la rueda de nariz suavemente.
- g) Que, lo anteriormente indicado, lo avala lo señalado por el acompañante del piloto, que es piloto privado y copropietario del avión, el que señaló que la aproximación había sido con una velocidad un poco superior a la recomendada (el manual indica 70-80 KIAS con flaps abajo).
- h) Que, no se frustró el aterrizaje durante el primer o segundo bote, agravándose la situación, saliéndose la aeronave de la pista activa, dando otros botes y rebotes hasta reingresar a la pista y detenerse, la que durante este proceso, golpeó con la hélice la superficie de la pista y quebró una luz de borde de pista.
- i) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1740XP, 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 fue por un quiebre de planeo inadecuado, impactando la superficie de la pista, primeramente con la rueda de nariz, entrando en una condición de botes y rebotes (porpoising).

3. Actuaron como factores contribuyentes:
Velocidad de aproximación probablemente superior a la recomendada por el manual de vuelo.
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.
5. El Departamento de Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso y de la presente Resolución en la hoja de vida del piloto y en la carpeta de antecedentes de la aeronave.
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, notifíquese, publíquese y archívese.



MÁXIMILIANO LARRAECHEA LOESER
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR.
- EJ. N° 2.- DGAC., Departamento Jurídico
- EJ. N° 3.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional
- EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Prevención de Accidentes (DPA), Sección Prevención.
- EJ. N° 5.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1740XP
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones)
- EJ. N° 7.- DGAC., Oficina Central de Partes