

EXENTA N° 0394 /

SANTIAGO, 29 JUL 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 089 del 02 de diciembre de 2015, que abre la investigación caratulada con el N° 1758AE por el accidente de aviación ocurrido el día 27 de noviembre de 2015, en el Aeródromo San Lorenzo (SCDQ) de la localidad de Duqueco, Comuna de Santa Bárbara, Provincia de Los Ángeles, Región del Bio Bío.
- b) Las inspecciones del Equipo Investigador en el lugar del suceso y a la aeronave.
- c) Los antecedentes del piloto.
- d) El historial de mantenimiento de la aeronave marca Cirrus Desing Corporation, modelo SR 22.
- e) La información obtenida de las condiciones del viento en el lugar, a la hora del suceso.
- f) Los relatos del piloto, pasajero y testigo del suceso.
- g) La inspección realizada por el Investigador Técnico al motor de la aeronave y a sus componentes.
- h) El Informe Final de la investigación N° 1758AE y el Informe Técnico.
- i) El expediente de la investigación.
- j) 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 27 de noviembre de 2015, el piloto privado de avión al mando de la aeronave marca Cirrus, modelo SR 22, durante el aterrizaje en la pista 14 del Aeródromo de San Lorenzo (SCDQ), ubicado en la localidad de Duqueco, Región del Bío Bío, hizo contacto con el terreno en forma brusca, antes del inicio de la pista, saliéndose hacia la izquierda de la franja, sobrepasando el límite del aeródromo e impactando finalmente contra una corrida de árboles. A consecuencia de lo anterior, la aeronave quedó con daños en la célula, motor y hélice, el piloto con lesiones graves, dos pasajeros con lesiones leves y un pasajero ileso.
- b) Que, el piloto al mando, contaba con la licencia y habilitaciones requeridas para operar la aeronave.
- c) Que, la aeronave se encontraba con su certificado de aeronavegabilidad dentro de su período de vigencia y autorizada para el tipo de operación en que ocurrió el suceso.
- d) Que, la aeronave despegó desde Aeródromo Municipal de Vitacura, con cuatro personas a bordo y luego de haber volado 01:37 hora, el piloto canceló el plan de vuelo con el servicio AFIS del aeródromo de Chillán, señalando que se encontraba con el Aeródromo San Lorenzo a la vista.
- e) Que, antes de aterrizar, el piloto sobrevoló la pista, luego giró a la derecha e ingresó a tramo con el viento izquierdo, prolongándolo. Verificó la dirección del viento, el cual era según su declaración, de los 280° grados con 5 a 6 nudos. Luego, tomó la decisión de aterrizar por la pista 14 del aeródromo, lo que implicaba que durante la aproximación y el aterrizaje, la aeronave iba a ser afectada por una componente de viento de cola y de costado, situación que afectó a la aeronave al momento de rehusar el aterrizaje.
- f) Que, según lo verificado en el lugar del suceso, la aeronave hizo contacto antes del inicio de la pista en forma brusca sobre la rueda izquierda del tren principal, lo que hizo que ésta rebotara.
- g) Que, el piloto en su declaración señaló que el rebote se habría debido a que durante el aterrizaje habría sido afectada por un "wind shear" o cizalladura, lo que se descarta, ya que el fenómeno meteorológico existente en el lugar del suceso, no se asocia a un "wind shear", en consideración a la baja intensidad del viento, lo que fue declarado por el piloto, que era entre 5 y 6 nudos, y lo señalado por un testigo del suceso, quien indicó que el viento era "suave".
- h) Que, la última información obtenida de la memoria del computador de a bordo, indicó que la aeronave estaba a 15 pies de altura, aproximando a la pista 14 con una velocidad indicada de (IAS) de 73 KIAS y una velocidad terrestre (GS) de 82 KIAS. Al respecto, el manual de la aeronave señala que la velocidad de aproximación con full flaps está entre los 80 y 85 KIAS, y para aterrizaje corto 77 KIAS, por lo que se puede señalar que la velocidad estaba bajo la normal y segura establecida para la aproximación, para aterrizar y bajo la trayectoria para hacer contacto en el primer

tercio de la pista. Estas condiciones demuestran que el piloto realizó una aproximación no estabilizada.

- i) Que, adicionalmente, el impacto de la rueda izquierda del tren de aterrizaje contra el terreno y rebote de la aeronave, se podría asociar a una pérdida de control por parte del piloto, debido a pérdida de sustentación de la aeronave que habría ocurrido en la parte final de la aproximación, ya que no se mantuvo la velocidad recomendada durante la aproximación.
- j) Que, al golpear la rueda del tren del aterrizaje izquierdo, la aeronave rebotó y el piloto aplicó toda la potencia, pero al estar la aeronave en la región de comando reverso, a baja velocidad, baja altura, con un alto ajuste de potencia, con full flaps y con viento de cola, el piloto no logró mantener el control direccional y la altura, saliéndose hacia la izquierda de la pista, sobrepasando el límite del aeródromo para impactar finalmente contra un grupo de árboles que están ubicados fuera del perímetro del aeródromo.
- k) Que, de acuerdo a los antecedentes, los sistemas de la aeronave no tuvieron observaciones ni influyeron en el suceso. Los daños de la aeronave son a consecuencia del impacto contra el terreno y contra un grupo de árboles.
- l) Que, el Peso y Balance de la aeronave al momento de ocurrido el suceso 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° 1758AE, 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 del accidente fue realizar la toma de contacto en forma brusca antes del inicio de pista, producto de una aproximación no estabilizada, al mantener una velocidad inferior a la recomendada por el fabricante y no encontrarse en la trayectoria de vuelo correcta para tomar contacto en el primer tercio de la pista.
- 3) Que, contribuyó a este accidente la inadecuada decisión por parte del piloto al aterrizar con una componente de viento de cola que lo afectó al momento de rehusar el aterrizaje.
- 4) 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.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el presente suceso a través de la página web y en exposiciones y talleres orientados a los clubes aéreos, con fines de prevención.
- 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.



DIRECTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR.
EJ. N° 3.- DGAC., Depto. Jurídico.
EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
EJ. N° 5.- DGAC., Depto. Prevención de Accidentes (DPA), Sección Prevención.
EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente 1758AE
EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo Resoluciones.
EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.