

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CTP, al mando del piloto Sr. Ricardo Haeger Gómez.

EXENTA N° 0761 /

SANTIAGO, 29 JUN. 2011

Con esta fecha se ha dictado la siguiente:

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 0515 de fecha 06 de abril de 2010, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del accidente de aviación que afectó al piloto Sr. Ricardo Haeger Gómez, al mando de la aeronave marca Cessna, modelo 402C, matrícula CC-CTP, de propiedad de Inversiones FK limitada y operada por Inversiones Aéreas Patagonia Limitada, ocurrido con fecha 01 de abril de 2010, en circunstancias que se encontraba efectuando un vuelo desde el Aeródromo Teniente Vidal de Coyhaique con destino el Aeródromo de Melinka. Durante la carrera de aterrizaje la aeronave sobrepasó el final de la pista 18, quedando en la playa, próximo a la línea de marea baja.
- b) La inspección realizada en el lugar del accidente por el equipo investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
- c) La Hoja de Vida del piloto Sr. Ricardo Haeger Gómez.
- d) La licencia de piloto comercial de avión del Sr. Ricardo Haeger Gómez.
- e) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
- f) Las declaraciones de los Sres. Ricardo Haeger Gómez y Semel Gallardo Agüero.
- g) El Informe Técnico Operacional N°046/10 de fecha 12 de abril de 2010, emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- h) El Informe Final y Técnico del Accidente de Aviación caratulado con el N°1553SP.

- i) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Accidente.
- j) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes 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, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo y pertinentes, y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, a las 08:55 HL del día 01 de abril de 2010, el piloto Sr. Ricardo Haeger Gómez, llegó hasta el aeródromo de Coyhaique, para planificar y preparar el vuelo comercial no regular de traslado de pasajeros, que debía cumplir con el siguiente itinerario: salida desde Coyhaique, a Melinka y de Melinka a Quellón como destino final.
- b) Que, siendo las 09:45 HL el piloto al mando embarcó a tres pasajeros, despegando desde el aeródromo Teniente Vidal de Coyhaique a las 09:53 HL, con destino al aeródromo de Melinka, según lo planificado.
- c) Que, a las 11:02 HL, con información del servicio de información de aeródromo (AFIS), la aeronave tocó ruedas sobre el primer tercio de la pista 18, la cual se encontraba mojada por chubascos de lluvia.
- d) Que, durante la carrera de aterrizaje el piloto al mando aplicó los frenos, los cuales no detuvieron la aeronave, motivo por el cual decidió cortar ambos motores y trató de mantener el control de ésta, hasta salirse por el final de pista, quedando a 90 metros del umbral 36.
- e) Que, el piloto y los tres pasajeros desembarcaron por sus propios medios quedando con lesiones leves, mientras tanto la aeronave resultó con daños mayores.
- f) Que, conforme a los antecedentes, la pista 18 del aeródromo de Melinka se encontraba mojada y con sectores inundados de agua a causa de las precipitaciones que habían caído antes y durante el aterrizaje de la aeronave. Esta condición provocó que los neumáticos del tren principal no establecieran un contacto total con la superficie de la pista, generando un hidroplaneo dinámico.
- g) Que, la condición de hidroplaneo dinámico tiene como característica que al tener una capa de agua entre el pavimento y la rueda actúa como una cuña impidiendo el contacto entre ambas superficies, por lo cual la acción de frenado deja de ser efectiva, perdiendo el piloto al mando el control de la aeronave.

- h) Que, los neumáticos del tren principal mostraban huellas de roce con degradación del caucho, donde el mismo se muestra quemado, desgranado, y pegajoso, señales de haber sido sometido a roce, alta temperatura y agua, lo cual es concordante con el fenómeno de hidroplaneo dinámico.
- i) Que, de acuerdo con lo anteriormente señalado, en la pista 18 se apreciaron huellas de frenado del tren principal de tono grisáceo blanquecino de aproximadamente 200 metros hasta el final de la pista, quedando más marcado el neumático de la pierna izquierda. Estas huellas concuerdan con las características de las huellas dejadas por un hidroplaneo dinámico, distintas a las huellas de un frenado normal con roce en seco.
- j) Que, los daños estructurales de la aeronave, tales como abolladuras y rasgaduras en la parte inferior del fuselaje y recubrimiento de los motores, abolladuras y rasgaduras en las alas principalmente en sus bordes de ataque y desprendimiento de la punta del ala derecha, concuerdan con los rastros y huellas dejados sobre el terreno durante el desplazamiento de la aeronave.
- k) Que, el informe emitido por la Dirección Meteorológica de Chile y la declaración realizada por el T.S.V de turno el día del accidente, reafirman que el día del accidente se habían producido precipitaciones sobre la pista, ocasionando acumulación de agua, lo cual contribuyó al accidente.
- l) Que, el piloto al mando tenía su licencia de vuelo vigente sin observaciones, lo que le permitía efectuar el vuelo.
- m) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente.
- n) Que, el mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a las disposiciones aeronáuticas, sin observaciones.
- o) Que, la aeronave y sus sistemas asociados operaban sin observaciones.
- p) Que, la pista del aeródromo de Melinka al momento de producirse el accidente, se encontraba mojada y con sectores inundados de agua a causa de las precipitaciones.
- q) Que, la aeronave debido a las condiciones de pista mojada, entró en lo que se conoce como fenómeno de hidroplaneo dinámico, lo que no permitió una eficaz acción de frenado.
- r) Que, las marcas encontradas en los neumáticos del tren principal son concordantes con las características de hidroplaneo dinámico.

s) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación, caratulada con el N°1553SP, 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 a la aeronave marca Cessna, modelo 402C, matrícula CC-CTP, de propiedad de Inversiones FK limitada y operada por Inversiones Aéreas Patagonia Limitada, al mando del Sr. Ricardo Haeger Gómez, se debió a la pérdida del control de la aeronave durante el aterrizaje, por parte del piloto al mando, debido al hidroplaneo dinámico, sobrepasando el final de la pista.
- 3) Actuaron como factores contribuyentes:
 - Pérdida de eficacia de la acción de frenado producto del hidroplaneo.
 - Pista mojada y con sectores inundados de agua a causa de las precipitaciones.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:
 - Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a pilotos de aviación comercial y empresas de trabajos aéreos que operan en condiciones de pista mojada, reforzando el concepto de hidroplaneo.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
 - Que, deje constancia del suceso en la Hoja de Vida del piloto Sr. Ricardo Haeger Gómez.
 - Que, deje constancia del suceso en la carpeta de la aeronave matrícula CC-CTP.
- 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 para el cumplimiento, deberán indicar la fecha estimativa de término y finalmente comunicar el cumplimiento de 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, los interesados podrán interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil.
- 8) El informe final se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso a sus costas.

Anótese y notifíquese. (FDO. JAIME ALARCÓN PÉREZ, GENERAL DE BRIGADA ÁEREA (A), DIRECTOR GENERAL).

Lo que se transcribe para su conocimiento.


ALONSO VEFNO SCHAAF
DIRECTOR DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES
PROVISIONAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR. RICARDO HAEGER GÓMEZ
- EJ. N° 2.- INVERSIONES F.K. LIMITADA
- EJ. N° 3.- INVERSIONES AÉREAS PATAGONIA LIMITADA
- EJ. N° 4.- DEPTO. PLANIFICACIÓN
- EJ. N° 5.- DEPTO. JURÍDICO
- EJ. N° 6.- DEPTO. SEGURIDAD OPERACIONAL (DSO)
- EJ. N° 7.- DEPTO. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES, DPA (PREVAC)
- EJ. N° 8.- DPA, SIAA, EXPEDIENTE N° 1553SP
- EJ. N° 9.- DPA, SIAA, ARCHIVO (MP).
- EJ. N° 10.- OFICINA DE PARTES CENTRAL