

OBJ.: Cierra investigación del incidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula N850BU, al mando del piloto Sr. Ramiro Urenda Morgan.

EXENTA N° 0412 /

SANTIAGO, 28 MAYO 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El incidente de aviación que afectó al avión Socata, matrícula N850BU, el día 14 de junio de 2011, en el Aeropuerto Diego Aracena (SCDA), Iquique, Región de Tarapacá.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 01214 del 16 de junio de 2011, que abre la investigación caratulada con el N° 1592OR.
- c) El Plan de Vuelo correspondiente a la operación en que ocurrió el suceso.
- d) La licencia de piloto privado de avión, licencia FAA y hoja de vida del piloto Sr. Ramiro Urenda Morgan.
- e) La bitácora personal de vuelo del piloto Sr. Ramiro Urenda Morgan.
- f) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave N850BU, al momento de ocurrir el incidente.
- g) Los relatos del piloto al mando, pasajero y controladora de tránsito aéreo.
- h) Las comunicaciones realizadas entre el piloto al mando y la controladora de tránsito aéreo.
- i) El Informe de la Sección Investigación de Tránsito Aéreo.
- j) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del incidente.
- k) Los daños en la aeronave a causa del incidente.
- l) Las inspecciones y la prueba funcional efectuada al sistema del tren de aterrizaje del avión Socata, matrícula N850BU.
- m) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1592OR.
- n) El expediente de la investigación.
- o) 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, el día 14 de junio de 2011, el piloto Sr. Ramiro Urenda Morgan, al mando del avión matrícula N850BU, despegó desde el Aeropuerto Cerro Moreno (SCFA) de la ciudad de Antofagasta, acompañado de cuatro pasajeros, con destino el Aeropuerto Diego Aracena (SCDA) de la ciudad de Iquique.
- b) Que, al verificar la documentación del piloto al mando y de la aeronave, no se encontraron observaciones que imposibilitaran la ejecución del vuelo en que ocurrió el suceso investigado.
- c) Que, el avión contaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente y, para el vuelo en que ocurrió el suceso, se encontraba dentro de los límites de peso y balance establecidos para su operación.
- d) Que, tras el despegue, el vuelo se desarrolló bajo las reglas de vuelo instrumental, para lo cual el piloto planificó realizar una aproximación VOR A, a la pista 19 del Aeropuerto Diego Aracena (SCDA).
- e) Que, durante la aproximación a la pista 19 del Aeropuerto Diego Aracena (SCDA), el piloto no desplegó el tren de aterrizaje, efectuando el quiebre de planeo y la toma de contacto en esta condición y deslizándose en la superficie de la pista hasta detenerse por completo.
- f) Que, a consecuencia del suceso, el piloto al mando y sus cuatro pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños.
- g) Que, de acuerdo con la evidencia encontrada en la pista 19 del Aeropuerto Diego Aracena (SCDA), se observó a 930 metros de su umbral, 7 marcas por impactos de la palas de la hélice sobre la superficie, y 6 metros más adelante, otros 14 impactos de palas, desplazándose el avión desde la primera marca hasta su posición final, 522 metros.
- h) Que, las pruebas funcionales efectuadas al sistema de tren de aterrizaje del avión, indican que éste se encontraba aeronavegable al momento del incidente.
- i) Que, de acuerdo con los antecedentes de la investigación, no se habrían presentado fallas al sistema del tren de aterrizaje, previas al suceso, por lo cual no existen indicios ni evidencias de mal funcionamiento que hubiese causado o contribuido al suceso investigado.
- j) Que, el piloto en su relato señaló que durante la aproximación instrumental a la pista 19 y debido a que se encontraba un poco alto, redujo la potencia de la aeronave, instante en el cual escuchó una alarma, que habría asociado equivocadamente a la reducción de potencia y no a la condición de tren de aterrizaje arriba.

- k) Que, adicionalmente, la aeronave tiene indicación de tres luces verdes cuando el tren se encuentra abajo y asegurado, situación que además se encuentra señalada en la lista de chequeo a bordo de la aeronave, las cuales no fueron verificadas ni utilizadas por el piloto al mando.
- l) Que, todo lo anterior, llevó al piloto al mando a realizar una aproximación no estabilizada, sin identificar que el tren de aterrizaje no se encontraba extendido.
- m) Que, posteriormente y de acuerdo a su relato, el piloto se percató, estando a 1 metro sobre la pista, que la aeronave se encontraba con el tren de aterrizaje arriba, frente a lo cual tomó la decisión de no rehusar el aterrizaje, e intentar controlarlo. Ello es coincidente con las marcas encontradas en la pista, que muestran que el desplazamiento de la aeronave se habría realizado sobre el eje de la pista, hasta la posición en que finalmente se detuvo.
- n) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1592OR, se encuentran establecidos los hechos y la posible secuencia de éstos y la causa del incidente.
- o) Que, en el expediente de la investigación, los antecedentes y documentos que forman parte de ella como anexos, informes, relatos, diligencias, pruebas funcionales y citas, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- p) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1592OR, 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 incidente ocurrido el día 14 de junio de 2011, que afectó al piloto Sr. Ramiro Urenda Morgan, al mando del avión matrícula N850BU, fue no ejecutar los procedimientos para el despliegue del tren de aterrizaje, durante la aproximación a la pista 19 del Aeropuerto Diego Aracena (SCDA).
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Interpretar el sonido de la alarma audible, que indica tren de aterrizaje arriba, como indicación de reducción de potencia del avión.
 - b) No utilizar la lista de chequeo del avión.
 - c) No verificar, a través del sistema de luces verdes, la extensión del tren de aterrizaje del avión.
 - d) No realizar una aproximación estabilizada.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto.

- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en procesos de difusión orientado a los pilotos, haciendo hincapié en el uso de la lista de chequeo y reforzando la ejecución de aproximaciones estabilizadas.
- 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 y notifíquese.

