

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-LHH, al mando del piloto privado de avión Sr. Horacio Medina Spencer.

EXENTA N° 0426 /

SANTIAGO, 06 JUN 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión Cessna, modelo 172N, matrícula CC-LHH, el día 30 de diciembre de 2011, en el Aeródromo Viña del Mar (SCVM), Región de Valparaíso.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 02937, del 02 de enero de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1605OR.
- c) La licencia de piloto privado de avión y hoja de vida del piloto Sr. Horacio Medina Spencer.
- d) La bitácora personal de vuelo del piloto Sr. Horacio Medina Spencer.
- e) Los relatos del piloto al mando y controlador de tránsito aéreo.
- f) Las comunicaciones realizadas entre el piloto al mando y el controlador de tránsito aéreo.
- g) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del suceso.
- h) Los daños en la aeronave a causa del suceso.
- i) Las inspecciones efectuadas a los mecanismos de controles de vuelo, control direccional y sistema de frenos de la aeronave matrícula CC-LHH.
- j) Lo señalado en el Pilot's Operating Handbbok del avión Cessna, modelo 172N, sección de Procedimientos Normales y referido al Aterrizaje.
- k) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1605OR.
- l) El expediente de la investigación.
- m) 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 30 de diciembre del 2011, el piloto Sr. Horacio Medina Spencer, al mando del avión matrícula CC-LHH, despegó desde el Aeródromo Viña del Mar (SCVM), con la finalidad de realizar un vuelo local. Posteriormente y de regreso al Aeródromo de despegue, el piloto fue autorizado para aterrizar en la pista 23. La aeronave tocó ruedas y luego se desvió a la derecha, saliendo de la pista, recorriendo 135 metros aproximadamente hasta impactar una canaleta de evacuación de agua lluvia y quedar detenida un metro más adelante.
- b) Que, la verificación de la licencia y habilitación del piloto al mando, permite señalar que éste contaba con las competencias exigidas reglamentariamente, para operar la aeronave en el vuelo en que se produjo el suceso investigado.
- c) Que, el análisis de la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no determinaron la existencia de discrepancias atribuibles al sistema de mantenimiento de la aeronave, que hubiesen participado en la causa del suceso.
- d) Que, respecto a las inspecciones efectuadas a los mecanismos de controles de vuelo, control direccional y sistema de frenos de la aeronave, revelaron que estos habrían operado en forma normal durante el aterrizaje y que el sistema de control direccional, habría resultado trabado a consecuencia del impacto final de la aeronave, al golpear una canaleta de evacuación de agua lluvia, lo que permitiría descartar estos elementos como causantes o contribuyentes al suceso investigado.
- e) Que, según el relato del piloto al mando, al momento de efectuar el toque de ruedas y aplicar pedal derecho para mantener el control direccional del avión sobre la pista, en forma involuntaria habría aplicado freno, lo cual provocó el desvío de la aeronave a la derecha.
- f) Que, de acuerdo a los puntos antes mencionados, y al no haber encontrado observaciones en los sistemas de la aeronave, es posible establecer que el piloto perdió el control direccional del avión al aterrizar en la pista 23, al mantener presionado el freno, en forma inadvertida, durante la aplicación de pedal derecho para controlar la dirección de la aeronave en la pista. Lo anterior, es concordante con las marcas de frenado encontradas sobre la pista y el terreno, que evidencian el viraje pronunciado de la aeronave.
- g) Que, del mismo modo y de acuerdo al relato del piloto, al momento de tocar ruedas sobre la pista 23, realizó la acción de subir los flaps del avión. Lo anterior y de acuerdo a lo especificado en el "Pilot's Operating Handbook" (punto 1.15 Información adicional), no se enmarcaba dentro de los ítems señalados para un Normal Landing (Aterrizaje Normal), pero sí se encontraba especificado en los ítems del After Landing (Después del Aterrizaje).

- h) Lo anterior, podría haber distraído al piloto en la carrera de aterrizaje, contribuyendo a que perdiera el control direccional de la aeronave.
- i) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1605OR, se encuentran establecidos los hechos y la posible secuencia de éstos y la causa del accidente.
- j) 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.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1605OR, 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 el día 30 de diciembre de 2011, que afectó al piloto Sr. Horacio Medina Spencer, al mando del avión matrícula CC-LHH, fue la pérdida de control direccional de la aeronave, por parte del piloto, durante la carrera de aterrizaje en la pista 23 del Aeródromo Viña del Mar (SCVM), producto de la aplicación involuntaria del freno derecho, lo cual provocó la salida de pista hacia la derecha.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) La acción de subir los flaps no se enmarca dentro de los ítems señalados para un Aterrizaje Normal (Normal Landing).
 - b) Probable distracción del piloto durante la carrera de aterrizaje, al momento de subir los flaps del avión.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto privado de avión Sr. Horacio Medina Spencer.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión matrícula CC-LHH.
- 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 operadores de aviación general.
- 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.



[Handwritten signature]
JAIMÉ ALARCÓN PÉREZ
Director General de Aviación
DIRECTOR GENERAL