

OBJ.: Cierra investigación del incidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-SBE, al mando del piloto privado de avión Sr. Claudio Martini Bodevin.

---

EXENTA N° 0692 /

SANTIAGO, 24 SET. 2012

**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

**VISTOS:**

- a) El incidente de aviación que afectó al avión Cessna, modelo 172K, matrícula CC-SBE, el día 04 de febrero de 2012, en el aeródromo Villarrica (SCVI), Región de La Araucanía.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 222, del 06 de febrero de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1610OR.
- c) La licencia de piloto privado de avión y hoja de vida del Sr. Claudio Martini Bodevin.
- d) La bitácora personal de vuelo del piloto Sr. Claudio Martini Bodevin.
- e) Los relatos del piloto al mando, piloto inspector y controlador de tránsito aéreo.
- f) El peso y balance del avión matrícula CC-SBE.
- g) El Manual de Vuelo del avión y específicamente lo señalado a las velocidades antes del aterrizaje (Before Landing).
- h) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del suceso.
- i) Las inspecciones y verificaciones realizadas al sistema del tren de aterrizaje del avión matrícula CC-SBE.
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1610OR.
- k) El expediente de la investigación.
- l) 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 04 de febrero del 2012, el piloto Sr. Claudio Martini Bodevin, al mando del avión matrícula CC-SBE, despegó desde el aeródromo Villarrica (SCVI) de la misma ciudad, acompañado de tres pasajeros, con la finalidad de realizar un vuelo local, con motivo del Festival Aéreo del Club Aéreo de Villarrica. De regreso al aeródromo y al efectuar la aeronave la toma de contacto con la pista 15, entró en una condición de botes y rebotes (porpoising), pudiendo continuar el rodaje por el remanente de pista y abandonando ésta por el costado izquierdo, donde quedó finalmente detenida.
- b) Que, al verificar la licencia y habilitación del piloto al mando, como también la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no se encontraron observaciones que imposibilitaran la ejecución del vuelo en que ocurrió el suceso investigado.
- c) Que, en relación al día del suceso y al vuelo efectuado, el piloto no detectó discrepancias o algún funcionamiento anormal en el avión, que le hubiesen afectado para la operación y particularmente en la aproximación y aterrizaje.
- d) Que, las inspecciones efectuadas por el equipo investigador a los sistemas de la aeronave, y en especial al sistema de frenos y a los mecanismos de control direccional, revelaron que éstos habrían operado en forma normal durante el aterrizaje en que ocurrió el incidente.
- e) Que, de acuerdo a los daños encontrados en el tren de aterrizaje de nariz y referido a la pérdida de líquido hidráulico del amortiguador, es posible señalar que se habría debido a una falla en los sellos, como consecuencia de sobre esfuerzos a que fue sometido el tren, al dar reiterados botes la aeronave sobre la pista 15, en la fase de aterrizaje.
- f) Que, por otra parte y conforme al relato del piloto y de los testigos, en el aterrizaje del avión a la pista 15, la aeronave tocó rueda con el tren de nariz, lo cual habría evidenciado un quiebre de planeo inadecuado realizado por el piloto, que ocasionó que impactara la superficie de la pista en forma violenta, causando un primer bote de la aeronave.
- g) Que, posterior al primer bote, y de acuerdo a los relatos del piloto y testigos, la aeronave entró en una condición de rebotes. No obstante lo anterior, el piloto al mando no realizó una acción correctiva para salir de esa condición (porpoising) y frustrar el aterrizaje, ya que asumió que la rueda del tren de aterrizaje de nariz, había sufrido algún tipo de daño, decidiendo completar el aterrizaje.
- h) Que, del mismo modo, el piloto señaló en su relato que el aterrizaje lo hizo a una velocidad un poco superior a lo establecido en el Manual de Vuelo del avión, debido a que las condiciones predominantes en el aeródromo Villarrica (SCVI), son de viento Oeste, con intensidades entre 10 a 14 nudos. Lo anterior, no concuerda con las condiciones meteorológicas reportadas por el Controlador de Tránsito Aéreo previo al suceso, ya que el viento provenía de

los 190° con intensidad de 5 nudos, por lo cual, el viento no habría presentado dificultades para la operación en que ocurrió el suceso.

- i) Que, sobre la base de lo anterior, se puede señalar que el piloto realizó una aproximación no estabilizada, al no mantener una actitud de aterrizaje adecuada y a una velocidad superior, lo que hizo que la rueda de nariz tocara antes que las ruedas del tren principal, provocando el porpoising durante el aterrizaje.
- j) Que, los antecedentes del peso y balance indican que la aeronave se encontraba operando bajo el límite de peso máximo operacional y con el CG dentro de la envolvente, por lo que esta situación no fue causa o factor contribuyente en el suceso.
- k) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1610OR, se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de éstos y la causa del incidente.
- l) Que, en el expediente de la investigación, los antecedentes y documentos que forman parte de ella, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

#### **RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1610OR, 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 04 de febrero de 2012, que afectó al piloto Sr. Claudio Martini Bodevin, al mando del avión matrícula CC-SBE, fue error operacional por parte del piloto al mando quien, durante el aterrizaje, realizó el primer contacto con la pista con el tren de nariz, lo que provocó la entrada en porpoising de la aeronave, a consecuencia de una aproximación no estabilizada.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a) Inadecuada actitud de aterrizaje, por parte del piloto.
  - b) Mantener una velocidad en el aterrizaje, mayor a lo establecido en el Manual de Vuelo del avión.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
  - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Claudio Martini Bodevin.
  - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión matrícula CC-SBE.

- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en procesos de difusión orientado a los clubes aéreos y escuelas de vuelo, haciendo hincapié en el uso de los procedimientos normales del avión 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.



*[Handwritten Signature]*  
JUAN CARLOS ALARCÓN PÉREZ  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL