

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-LHN al mando del alumno piloto de avión Sr. Felipe Matías Anticevic Cerda.

EXENTA N° 0871 /

SANTIAGO, 04 DIC 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTO:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 0598 del 14 de marzo de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1617AE.
- b) Los antecedentes del alumno piloto Sr. Felipe Matías Anticevic Cerda.
- c) El historial de mantenimiento de la aeronave matrícula CC-LHN.
- d) El cálculo de peso y balance de la aeronave matrícula CC-LHN.
- e) El Informe METAR emitido por el Aeródromo Santo Domingo.
- f) El trabajo del equipo investigador en el lugar del accidente, relacionado con la inspección de la aeronave y las marcas dejadas por ésta en la pista.
- g) Los relatos del alumno piloto, del instructor de vuelo y del controlador de tránsito aéreo.
- h) El Informe Final N° 1617AE.
- 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, el día 14 de marzo de 2012, a las 17:45 hora local, la aeronave marca Cessna modelo 150F, matrícula CC-LHN, de la empresa Megaparts S.A., al mando del alumno piloto de avión Sr. Felipe Matías Anticevic Cerda, Licencia N° 19.939, en un vuelo "solo", durante el aterrizaje en la pista 23 del Aeródromo Santo Domingo (SCSN) Región de Valparaíso, impactó en forma brusca contra la superficie de la pista con el tren de aterrizaje principal, dio un bote, se elevó un par de metros, cayendo nuevamente sobre la pista, golpeando violentamente el tren principal y la pierna del tren de nariz, saliéndose por el costado izquierdo de la pista. A consecuencia del accidente, el alumno piloto y único ocupante resultó ileso y la aeronave con daños.
- b) Que, el mantenimiento y los trabajos técnicos, se realizaban de acuerdo a los tiempos establecidos por el fabricante de la aeronave y del motor. Los Registros de Mantenimiento, se encontraban actualizados de acuerdo a lo estipulado por la DGAC y el Certificado de Aeronavegabilidad del avión estaba vigente.
- c) Que, el peso y balance de la aeronave se encontraba dentro de los parámetros normales, lo que no contribuyó al accidente aeronave.
- d) Que, el análisis de las condiciones meteorológicas imperantes en el lugar del accidente, para el día y la hora del suceso, indica que la intensidad y dirección del viento no habría contribuido al accidente.
- e) Que, los antecedentes obtenidos durante la investigación, permiten señalar que el alumno piloto había sido autorizado por el instructor para realizar un vuelo "solo" entre el Aeródromo de Melipilla (SCMP) y Santo Domingo (SCSN), lo cual era parte de la instrucción de vuelo. Para tal efecto, durante las horas previas había operado en la pista del aeródromo Santo Domingo con instructor, lo que se hizo sin observaciones. Además contaba con su licencia de alumno piloto vigente, lo que le permitía operar la aeronave.
- f) Que, adicionalmente, al momento del accidente el alumno piloto contaba con 28 horas de vuelo, se encontraba en la etapa 9 del programa de instrucción y había sido autorizado por el instructor para efectuar un vuelo "solo".
- g) Que, durante la aproximación para aterrizar en la pista 23 del aeródromo Santo Domingo, el alumno no mantuvo un ángulo de aproximación adecuado, ya que de acuerdo a su declaración, en la trayectoria de la aproximación final, la aeronave venía a una altura menor a la normal, condición que no le permitía alcanzar la pista con el motor en ralentí y full flaps.

- h) Que, el alumno señaló que al encontrarse en esta condición, aplicó potencia al motor, efectuando una aproximación arrastrada y al llegar al umbral de la pista, redujo la potencia del motor. Posteriormente indicó que el quiebre de planeo para aterrizar, *“fue tardío”*, lo que hizo que la aeronave golpeará con mucha energía sobre el tren de aterrizaje principal sobre la pista, provocando que el avión diera un bote y se elevara, quedando probablemente en una exagerada actitud de montada y próxima al stall. El alumno en este punto habría perdido el control de la aeronave y no pudo evitar que ésta cayera y golpeará fuertemente contra la pista, causando el desprendimiento de la rueda del tren de aterrizaje de nariz. Lo anterior es ratificado también por el controlador de Tránsito Aéreo de turno quien señaló *“...momento que aproxima a la pista y observo que el tráfico efectúa un leve ascenso y luego vuelve a descender, descende demasiado brusco y su primer contacto es al costado de la izquierda de la pista con el tren principal, pero más fuerte con la rueda izquierda, se eleva nuevamente y la rueda del tren principal izquierda comienza a oscilar considerablemente, posterior descende y aterriza con el tren principal y de nariz...”*
- i) Que, lo señalado en los dos párrafos anteriores, indica que la aproximación para el aterrizaje en la pista 23 del aeródromo Santo Domingo, no fue estabilizada, ya que el alumno piloto no mantuvo la trayectoria de vuelo correcta durante este tramo.
- j) Que, si bien al alumno se le había instruido respecto a qué hacer ante la eventualidad de dar un bote durante el aterrizaje, éste señaló que no pudo controlar los botes, y tampoco pudo rehusar el aterrizaje, situación que habría contribuido al accidente.
- k) Que, las condiciones meteorológicas respecto a visibilidad y viento no habrían contribuido al suceso, ya que la intensidad del viento era baja (de los 310º, costado derecho, con 6 nudos) y en general las condiciones de visibilidad eran ilimitadas con cielo despejado. De igual forma, el peso y balance de la aeronave se encontraba dentro de los parámetros normales, lo que no contribuyó al accidente.
- l) Que, se descarta que este suceso se haya debido a alguna falla de tipo mecánica ya que los daños que presenta la aeronave son atribuibles al accidente, del mismo modo se indica que la aeronave se encontraba con su mantenimiento y documentación al día, lo que le permitía ser operada.
- m) Que, en el Informe Final N° 1617AE, se establece la posible secuencia de los hechos y la probable causa del accidente.
- n) Que, en el expediente de la investigación, contiene los antecedentes y documentos que forman parte de ésta, tales como anexos, informes, relatos, diligencias, pruebas funcionales y citas, que concuerdan y respaldan lo establecido en el Informe Final y Técnico.
- o) Que, no existen diligencias pendientes.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1617AE, 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 más probable del accidente ocurrido el día 14 de marzo de 2012, que afectó al alumno piloto de avión licencia N° 19.939, Sr. Felipe Matías Anticevic Cerda, al mando de la aeronave marca Cessna modelo 150F, matrícula CC-LHN, de propiedad de la empresa Megaparts S.A., fue que el alumno piloto realizó un quiebre de planeo en forma tardía, al aterrizar en la pista 23 del aeródromo Santo Domingo (SCSN), haciendo contacto en forma brusca.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Aproximación no estabilizada al venir en una trayectoria con un ángulo más bajo, a menor altura que la recomendada.
 - b) No efectuar una maniobra para rehusar el aterrizaje, al encontrarse en una aproximación no estabilizada.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:

Se deje constancia del suceso en la hoja de vida del alumno piloto de avión, licencia N° 19.939, Sr. Felipe Matías Anticevic Cerda y en la carpeta del avión Cessna 150F, matrícula CC-LHN.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá que:

Se dé a conocer este suceso a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC a los clubes aéreos del país.
- 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 estipulado 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.



JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL