
EXENTA Nº 01768 /

SANTIAGO, 19 NOV. 2009

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta Nº052 del 12 de enero de 2009, que inicia la investigación del Incidente de Aviación ocurrido el día 07 de enero de 2009, que afectó a la aeronave Piper PA-38-112, matrícula CC-KXA, al mando de la alumno piloto Srta. Pamela Urrutia Toledo, quien en compañía del instructor de vuelo, realizaban un turno de instrucción en el sector de Pirque, Región Metropolitana. Durante el vuelo, la aeronave presentó rateo y vibraciones en el motor, tomando el mando el instructor de vuelo, quien declaró emergencia y aterrizó en el autódromo Las Vizcachas. La alumno piloto y el instructor de vuelo resultaron ilesos, y la aeronave sin daños.
 - b) La copia del formulario de Notificación de Incidentes, Fax Nº09/1/4/072, de fecha 09 de enero de 2009, del Centro de Control de Área Santiago.
 - c) La inspección realizada en el lugar del incidente por parte del Equipo Investigador del departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC.
 - d) La copia del Certificado de Matrícula de la aeronave CC-KXA.
 - e) La copia del Certificado de Aeronavegabilidad de la aeronave CC-KXA.
 - f) La copia de la Hoja de Vida de la alumno piloto Srta. Pamela Urrutia Toledo.
 - g) Las copias de la Bitácora Personal de Vuelo de la alumno piloto Srta. Pamela Urrutia Toledo.
 - h) Las copias de la Bitácora Personal de Vuelo del piloto Sr. Juan Manuel Urrutia Espinoza.
 - i) La copia de la Licencia de Piloto Privado del Sr. Juan Manuel Urrutia Espinoza.
 - j) Las declaraciones de la alumno piloto Srta. Pamela Urrutia Toledo y del piloto Sr. Juan Manuel Urrutia Espinoza.
-

- k) La copia del Plan de Vuelo de la aeronave matrícula CC-KXA, de fecha 07 de enero del 2009.
- l) Las copias de las transcripciones de comunicaciones realizadas por la tripulación a bordo de la aeronave matrícula CC-KXA y la Torre de Control y la Oficina de Operaciones del Aeródromo "Eulogio Sánchez Errázuriz".
- m) El Informe Final y Técnico del incidente caratulado con el N° 1507OR.
- n) 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.
- o) La Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 07 de enero de 2009, la aeronave Piper PA-38-112, matrícula CC-KXA, al mando de la alumna piloto Srta. Pamela Urrutia Toledo y en compañía del instructor de vuelo, en circunstancias que realizaban un turno de instrucción en el sector de Pirque, Región Metropolitana, la aeronave presentó rateo y vibraciones en el motor, tomando el mando el instructor de vuelo, quién declaró emergencia y aterrizó en el autódromo Las Vizcachas. La alumna piloto y el instructor de vuelo resultaron ilesos, y la aeronave sin daños.
- b) Que, las licencias y habilitaciones del instructor de vuelo y de la alumna piloto, no tenían observaciones que les impidieran realizar operaciones de vuelo de instrucción.
- c) Que, el análisis de la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no arrojaron observaciones relacionadas con el programa de mantenimiento a que era sometido el avión, que pudiesen haber tenido relación con vibraciones del motor en vuelo.
- d) Que, de acuerdo a los peritajes realizados en el lugar del suceso, donde se descartaron las fallas asociadas a la hélice, la inspección se centró en verificar la condición de funcionamiento del motor.
- e) Que, a raíz de lo anterior, se realizó una prueba funcional al motor de la aeronave, en que se evidenció la presencia de vibraciones, lo cual determinó que se verificaran las bujías, constatando la existencia de contaminación en el electrodo de la bujía ubicada en la parte inferior del cilindro N°4 del motor, como resultado del depósito de tetraetilo de plomo que contiene el combustible como agente antidetonante.
- f) Que, el empaste del electrodo de la bujía produjo que ésta no generara chispa para el encendido del cilindro, provocándose consecuentemente vibraciones del motor.

- g) Que, el hecho de efectuar el reemplazo de la bujía permitió el funcionamiento normal del motor, quedando demostrado que las vibraciones percibidas, únicamente se debieron al empaste de la bujía.
- h) Que, en relación a las condiciones meteorológicas del lugar en que ocurrió el incidente, éstas permitían la operación de aeronaves en condiciones bajo las reglas de vuelo visual y, por ende, posibilitaban la operación de aeronaves en instrucción de vuelo.
- i) Que, producto del incidente, la alumno piloto y el instructor de vuelo resultaron ilesos, en tanto la aeronave resultó sin daños.
- j) Que, la causa más probable del incidente se debió a la contaminación del electrodo de la bujía inferior del cilindro N°4 con tetraetilo de plomo que provocó vibraciones de motor en vuelo.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en esta investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N°1507OR, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivers los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
 - 2) Declárase que la causa más probable del incidente ocurrido el día 07 de enero de 2009, en que la aeronave Piper PA-38-112, matrícula CC-KXA, al mando de la alumno piloto Srta. Pamela Urrutia Toledo y en compañía de un instructor de vuelo, la aeronave presentó rateo y vibraciones en el motor, se debió a la contaminación del electrodo de la bujía inferior del cilindro N°4 con tetraetilo de plomo que provocó vibraciones de motor en vuelo.
 - 3) El Departamento Seguridad Operacional deberá:
 - a) Difundir el suceso investigado en el programa de instrucción complementaria para los clubes aéreos y escuelas de vuelo, considerando la Service Letter N° L192B de Lycoming.
 - b) El Subdepartamento Licencias deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida de la alumno piloto Srta. Pamela Urrutia Toledo y del piloto Sr. Juan Manuel Urrutia Toledo.
 - c) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deberá dejar constancia del suceso en la carpeta del avión matrícula CC-KXA.
 - 4) 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.
-

- 5) Conforme a lo establecido en el artículo 59 de la Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, 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.
- 6) 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.



JOSE HUEPE PÉREZ
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
DIRECTOR GENERAL