

EXENTA N° 0390 /

SANTIAGO, 05 JUL 2013

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 03176, de fecha 06 de noviembre de 2012, que abre la investigación del suceso de aviación.
- b) El informe final de la investigación del accidente de aviación que fue caratulada con el N° 1645XP.
- c) El informe meteorológico del día y hora del accidente, emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- d) Las declaraciones del piloto al mando de la aeronave Sr. Jorge Juacida Ramírez y del instructor a bordo Sr. Sergio Camilla Canales.
- e) La inspección realizada a la aeronave por los investigadores y al lugar donde ocurrió el accidente.
- f) Las inspecciones y peritajes posteriores realizados a la aeronave por el equipo de investigadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- g) El expediente de la investigación.
- h) El Informe Técnico de la investigación, que indica que no habrían existido factores de orden mecánico o técnico, que hubiesen contribuido a la causa del suceso.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 3º, letra r) de la ley N° 16.752; Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo, y

CONSIDERANDO:

- a) Que, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 06 de noviembre de 2012, en circunstancias que el piloto privado de avión, Sr. Jorge Juacida Ramírez, al mando de la aeronave Piper PA-28 140, matrícula CC-PKX, realizaba un turno de navegación aérea con instructor, a objeto de

cumplir con el programa para obtener Licencia de Piloto Comercial de Avión, al regresar al aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), cuando la aeronave estaba en final para aterrizar en la pista 19, se le detuvo el motor, descendiendo en emergencia, impactando sobre la techumbre de una casa de la avenida Carlos Ossandon N° 100 y precipitándose posteriormente sobre el patio de la casa ubicada en la misma avenida N° 70, impactando con un árbol.

- b) Que, como consecuencia del accidente, el piloto al mando y el instructor a bordo resultaron con lesiones leves.
- c) Que, la aeronave resultó con daños severos a consecuencia del impacto.
- d) Que, el mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica sin observaciones.
- e) Que, las evidencias encontradas y las inspecciones realizadas indican que la aeronave no habría tenido mal funcionamiento de sus sistemas que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado.
- f) Que, en las inspecciones se determinó que la aeronave tenía combustible suficiente para continuar volando, como asimismo de acuerdo a los peritajes el combustible cumplía con las especificaciones, no siendo por tanto contribuyente a la detención del motor.
- g) Que, es un hecho que el motor de la aeronave se detuvo en vuelo, a segundos de cambiar el piloto la selectora de combustible hacia el estanque más lleno, detención que pudo haberse debido a una falla de operación por parte del piloto al mando o a una falla de índole mecánico de la aeronave, posibilidad última que estaría descartada por las inspecciones y peritajes realizados a sus componentes, los que no establecieron fallas en su funcionamiento.
- h) Que, posterior al accidente se perició la selectora de combustible de la aeronave, colocándola en otra aeronave similar, realizándose cambios de estanque, estableciendo que ésta al quedar en una posición intermedia o pasarse de la posición estanque izquierdo o derecho, se corta el flujo de combustible y el motor se demora alrededor de 14 a 20 segundos en detenerse.
- i) Que, el tiempo que demora el motor en cortarse, sería concordante con el tiempo aproximado que habría tardado en detenerse el motor, después de que el piloto cambiara el estanque en base izquierda y llegara al tramo final para aterrizar.
- j) Que, adicionalmente en la inspección en el lugar del suceso, el filtro de combustible del motor se encontró sin este elemento, lo que indicaría que el motor no dispuso de combustible para su funcionamiento, probablemente debido a un error de operación.
- k) Que, respecto a la operación de la selectora de combustible por parte del piloto al mando, en sus declaraciones señaló no estar seguro de haber dejado o no la selectora de combustible bien posicionada al cambiar de un estanque a otro en

base, antes de aterrizar, sin embargo el instructor a bordo de la aeronave, en su tercera declaración señaló, a raíz de lo relatado por el piloto al mando "...estoy seguro, que la selectora quedó cortada, causando la detención del motor".

- l) Que, de acuerdo a los antecedentes, la causa más probable de la detención del motor se habría debido a que durante el cambio de estanque que realizó el piloto al mando en el tramo base, muy cerca de su lugar de aterrizaje y a baja altura, la selectora habría quedado mal posicionada, quedando el flujo de combustible hacia el motor cortado.
- m) Que, las condiciones meteorológicas no influyeron en la causa del accidente.
- n) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1645XP, 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 a la aeronave Piper PA-28 140, fue la detención del motor debido a la falta de alimentación de combustible desde los estanques.
- 3) Actuaron como factores contribuyentes, cambiar la selectora de estanque en tramo base dejándola mal posicionada, no verificar visualmente la posición en que quedó la selectora de combustible al realizar el cambio de estanque y cambiar de estanque a una distancia muy cercana al terreno, con escaso espacio de maniobra para enfrentar la emergencia y aplicar una acción correctiva efectiva (volver a conectar y poner en marcha el motor).
- 4) El Departamento "Prevención de Accidentes" deberá disponer que el caso investigado sea dado a conocer a través de la página Web y otros medios institucionales y sea incluido en charlas y/o talleres orientados a los operadores de aviación general.
- 5) El Departamento "Seguridad Operacional" deberá disponer que se deje constancia de este suceso, en la carpeta del piloto privado de avión Sr. Jorge Juacida Ramírez y en la carpeta de la aeronave Piper PA-28 140, matrícula CC-PKX.
- 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 los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N°19.880 sobre 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) Para lo anterior, 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