

EXENTA N° 0328 /

SANTIAGO, 28 de marzo de 2013

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave marca Cessna, modelo 337H, el día 18 de marzo de 2013, en el aeródromo de Trilahue (SCYB), comuna de Yumbel, Región del Biobío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 019 del 22 de marzo de 2013, que abre la investigación caratulada con el N° 1666SP.
- c) La licencia y hoja de vida del piloto
- d) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave accidentada.
- e) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave, para el vuelo en que ocurrió el accidente.
- f) El relato del Sr.
- g) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- h) El historial de mantenimiento de la aeronave.
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1666SP.
- j) El expediente de la investigación.
- k) 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 18 de marzo de 2013, una aeronave marca Cessna, modelo 337H, al mando del piloto comercial de avión antes individualizado, se encontraba efectuando operaciones de patrullaje forestal para una empresa de la zona de Yumbel, Región del Biobío, junto a dos observadores de operación aérea. Luego de despegar desde la pista 18 del aeródromo "Trilahue" (SCYB), debido a la pérdida de potencia y posterior detención de sus dos motores, la aeronave se precipitó contra el terreno.
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la respectiva licencia y habilitación, lo que le permitía operar la aeronave.
- c) Que, la aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente al momento del accidente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica, sin observaciones, no siendo un factor causal o contribuyente al hecho investigado.
- d) Que, el día del suceso la aeronave fue cargada con 420 litros desde el estanque que mantiene la empresa en la base de operaciones, efectuando un vuelo de 2,6 horas antes de la ocurrencia del suceso, sin presentar observaciones.
- e) Que, posteriormente, el estanque de combustible del aeródromo "Trilahue" (SCYB) fue reabastecido mediante tambores de combustible, por parte de la empresa operadora, desde el Club Aéreo de Angol, lugar donde fue comprado. Durante esta operación, no existen antecedentes de chequeo del estado del combustible.
- f) Que, la empresa operadora de la aeronave no tenía contemplado en su manual de operaciones, un procedimiento para traslado y carga de combustible en las bases de operaciones, el cual comprobara el estado del combustible.
- g) Que, las muestras de combustible tomadas y verificadas en el lugar del suceso, tanto de los estanques de la aeronave y del surtidor de combustible que la empresa operadora mantiene en el aeródromo Trilahue (SCYB), estaban contaminadas con agua. No se pudo determinar en que momento se produjo esta contaminación.
- h) Que, las muestras obtenidas se remitieron a un laboratorio especialista, cuya evaluación y análisis, corroboraron lo observado en terreno por el equipo investigador, es decir, el combustible de la aeronave estaba contaminado con agua.
- i) Que, la aeronave fue cargada con combustible por el piloto al mando para continuar las operaciones de patrullaje forestal, siendo abastecida con combustible contaminado con agua. Inmediatamente posterior al despegue, ambos motores sufrieron la pérdida de potencia y posterior detención, precipitándose la aeronave contra el terreno.

- j) Que, el piloto al mando, según su declaración, efectuó el pre-vuelo del avión el cual contempla el drenaje de combustible para el primer vuelo del día. Adicionalmente, el manual de vuelo establece que después de cada carguío de combustible, también se debe drenar el combustible, acción que no fue realizada por el piloto al mando.
- k) Que, el piloto al mando resultó con lesiones de gravedad y los dos observadores, con lesiones leves.
- l) Que, la aeronave resultó con daños.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

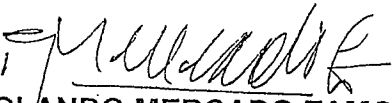
RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1666SP, 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 18 de marzo de 2013, que afectó al piloto comercial de avión antes individualizado, al mando de la aeronave marca Cessna, modelo 337H, fue la pérdida potencia y posterior detención de ambos motores, debido a combustible contaminado con agua, precipitándose finalmente contra el terreno.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes en el accidente:
 - La empresa operadora de la aeronave no tenía un procedimiento de administración de combustible, ni control de calidad.
 - El piloto al mando no efectuó el drenaje de combustible después del carguío.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto al mando y en la carpeta de la aeronave.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá incluir el caso investigado en actividades de prevención orientado a pilotos de aviación general y operadores que realizan trabajos aéreos donde contemplan el carguío de combustible en bases de operaciones auxiliares.
- 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.




ROLANDO MERCADO ZAMORA
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL