

EXENTA Nº 0331 /

SANTIAGO, 29 MAY 2014

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

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación que afectó al avión marca Beechcraft Corporation, modelo E33A, matrícula \_\_\_\_\_ el día 09 de noviembre de 2013, ocurrido al interior del terreno de la Sociedad Agrícola Agromin Limitada, comuna de Pirque, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 075, del 12 de noviembre de 2013, que abre la investigación caratulada con el Nº 1686OR.
- c) La licencia de piloto privado de avión y hoja de vida del Sr.
- d) La bitácora personal de vuelo del piloto.
- e) El relato del piloto privado de avión.
- f) Las inspecciones y verificaciones realizadas al avión Beechcraft Corporation, modelo E33A, por parte del Equipo Investigador y el CMA a cargo del mantenimiento.
- g) El Manual de Vuelo del avión.
- h) El Informe del análisis de la muestra de combustible Avgas 100/130, Recertificación Nº 19611, realizado por la empresa Petrobras Chile.
- i) El Informe Técnico Operacional Nº 417/13, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación Nº 1686OR.
- k) El expediente de la investigación.
- l) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguiente del Código Aeronáutico; el artículo 3º letra r) de la Ley Nº 16.752; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, la Ley Nº 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 09 de noviembre de 2013, el piloto privado de avión, a bordo de la aeronave marca Beechcraft Corporation, modelo E33A, despegó desde el aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB) de la ciudad de Santiago, con la finalidad de realizar un sobrevuelo por la Laguna de Aculeo. Posteriormente y cuando el piloto regresaba al aeródromo de salida, habiendo pasado el puente del río Maipo, el motor de la aeronave se detuvo en forma repentina, debido a lo cual, se dirigió hacia el sector de Pirque, donde efectuó un aterrizaje de emergencia en un predio agrícola. A consecuencia de lo anterior, el piloto resultó con lesiones leves y la aeronave con daños.
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitación requerida para la operación de la aeronave objeto del suceso. De igual forma, el avión contaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente.
- c) Que, el análisis de la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no determinaron la existencia de discrepancias atribuibles al mantenimiento de la aeronave, que hubiesen participado en la causa del suceso.
- d) Que, las inspecciones efectuadas al motor, y específicamente al sistema de combustible respectivo, revelaron que todos los componentes se encontraban operativos y sin observaciones al momento del accidente, lo que permite descartar la existencia de fallas de orden técnico-mecánico como causa del suceso investigado.
- e) Que, en las inspecciones se determinó que el estanque derecho de la aeronave tenía combustible suficiente para continuar volando, como asimismo y de acuerdo al peritaje del combustible, cumplía con las especificaciones, no siendo por tanto contribuyente a la detención del motor.
- f) Que, el hecho de haber encontrado las líneas de combustible, el filtro de la válvula selectora de combustible y la bomba mecánica de combustible del motor, secas, indica que en los instantes previos al accidente, el motor se quedó sin alimentación de combustible. Ello, sumado a que durante las inspecciones se encontró el estanque izquierdo de la aeronave sin combustible en su interior (usable y no usable) y el estanque derecho casi lleno, indicaría que la falta de alimentación de suministro se produjo porque necesariamente debió estar seleccionado el estanque izquierdo para alimentar el motor, situación que concuerda con el relato del piloto, quién señaló que despegó con el estanque izquierdo (más vacío).
- g) Que, las afirmaciones expuestas en el relato del piloto al mando, quién señaló que luego de 35 a 40 minutos de vuelo y como había despegado con el estanque izquierdo (más vacío), cambió al estanque más lleno (derecho) y luego en una ampliación de su relato señaló que "existe la posibilidad de que su agotamiento haya coincidido con el momento que efectuaba el cambio de la selectora" (después de aproximadamente 1:16 horas de vuelo), son evidencia clara de contradicción, por lo que no se podría afirmar efectivamente que el piloto haya efectuado el cambio de estanque de combustible del izquierdo al derecho.
- h) Que, respecto a la información entregada por el piloto a los servicios de tránsito aéreo, declaró tener una autonomía de 4 horas de vuelo, con una cantidad de 57 galones de combustible aproximadamente. Si se considera que la aeronave voló 01:16 horas, el combustible consumido habría sido de aproximadamente 18,05 gal, cantidad que es concordante con lo observado visualmente en el estanque izquierdo por parte del piloto, en el pre-vuelo del avión.

- i) Que, de acuerdo a lo señalado en el manual de vuelo y lo especificado en la lista de chequeo del avión, se debe despegar siempre con el estanque de combustible más lleno, situación que para el caso investigado y de acuerdo a lo relatado por el piloto y la evidencia encontrada, no se cumplió.
- j) Que, al no existir evidencia de fallas en los sistemas de la aeronave, particularmente en el sistema de combustible, el haber encontrado el estanque izquierdo sin combustible (usable y no usable) y el derecho casi lleno, son hechos que permiten afirmar que el motor de la aeronave se detuvo en vuelo al quedar sin alimentación de combustible, debido a una incorrecta administración de este elemento, por parte del piloto al mando.
- k) Que, las condiciones meteorológicas imperantes en la zona en que se efectuó la operación de la aeronave el día del accidente, se encontraban aptas para vuelo bajo reglas de vuelo visual, y no influyeron en el suceso.
- l) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1686OR, se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de éstos y la causa del accidente.
- m) Que, los antecedentes y documentos que forman del expediente de la investigación, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- n) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1686OR, 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 09 de noviembre de 2013, que afectó al piloto privado de avión, al mando de la aeronave marca Beechcraft Corporation, modelo E33A, fue la detención del motor en vuelo de la aeronave, al quedar sin alimentación de combustible.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a) No dar cumplimiento a lo señalado en el manual de vuelo y lista de chequeo de la aeronave, en cuanto a despegar con el estanque más lleno.
  - b) Incorrecta administración del combustible de la aeronave, por parte del piloto al mando, consumiendo la totalidad del combustible existente en el estanque izquierdo, que se encontraba seleccionado.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
  - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto privado de avión.
  - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión marca Beechcraft Corporation, modelo E33A.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC, haciendo hincapié en la correcta administración del combustible utilizable.

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