

EXENTA N° 0349 /

SANTIAGO, 04 JUN 2014

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave Air Tractor AT 802, matrícula _____ ocurrido el día 21 de febrero de 2014, 2 km al sur del Aeródromo Carriel Sur de Concepción (SCIE), Región del Bio Bío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 20 de fecha 17 de marzo de 2014, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe final de la investigación del accidente de aviación que fue caratulada con el N° 1706XP.
- d) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- e) La declaración del piloto al mando de la aeronave.
- f) Las inspecciones y peritajes 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.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 3°, 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 21 de febrero de 2014, en circunstancias que el piloto al mando de la aeronave Air Tractor AT 802, despegaba de la pista 20 del aeródromo de Concepción (SCIE), el motor de la aeronave tuvo una pérdida de potencia, aterrizando forzosamente a 2 kilómetros del umbral 02 del citado aeródromo.
- b) Que, el piloto no tuvo lesiones.
- c) Que, la aeronave tuvo daños en el accidente.
- d) Que, el piloto, mantenía su licencia al día, sin observaciones, lo que le permitía volar la aeronave.
- e) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente, de acuerdo a las disposiciones de la autoridad aeronáutica.
- f) Que, de acuerdo a los antecedentes, la aeronave tenía combustible suficiente para realizar el vuelo en que se accidentó, habiendo sido cargada full una hora antes de iniciar el vuelo.
- g) Que, además de lo anteriormente señalado, el peritaje realizado al combustible, tanto desde donde cargó, como el de los estanques del avión, señaló que el combustible cumplía con la norma, no siendo por tanto un factor contribuyente a la pérdida de potencia que tuvo el motor de la aeronave.
- h) Que, el motor, al ser inspeccionado visualmente, arrojó indicios de ingesta de agua y barro del pantano, lo que indicaría que éste funcionaba a bajas RPM, al momento de hacer contacto con el agua, sumándose a ello el hecho de que las palas de la hélice estaban dobladas hacia atrás, lo que es característico de bajas RPM al contacto con la superficie.
- i) Que, durante la inspección en el sitio del suceso se encontró la manguera Py (presión de aire) que va desde el gobernador primario de la hélice a la FCU, ruteada muy cerca de la correa del compresor de aire acondicionado. La manguera estaba gastada (rota) por roce con la correa, provocando que esta línea de presión de aire, que entrega la información básica de los aneroides a la unidad de combustible para su funcionamiento y entrega de combustible a los inyectores, fuera errónea e hiciera que el motor entrara en la condición ralentí.
- j) Que, finalmente, de acuerdo a los antecedentes recabados en la investigación, no hubo factores de índole operacional que contribuyeran o causaran el accidente. Frente a la pérdida de potencia del motor de la aeronave, el piloto descargó el agua del hopper y aterrizó forzosamente en el único lugar, que por la altura y velocidad de la aeronave tenía disponible, salvando ileso.

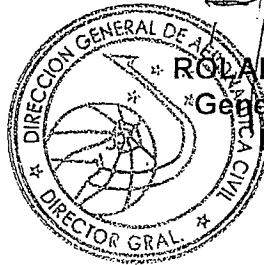
k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1706XP, 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 fue una pérdida de potencia del motor, originada por la rotura de la manguera de presión de aire (línea Py), lo que ocasionó que se perdiera la presión que entrega la información básica de los aneroides, a la unidad de combustible (FCU) para su funcionamiento y entrega de combustible a los inyectores.
3. Actuó como factor contribuyente el roce de la manguera Py que va desde el gobernador primario de la hélice hacia la unidad de control de combustible FCU, con la correa del compresor del aire acondicionado debido a la instalación de la manguera PY con ruteo muy cercano a la correa del compresor de aire acondicionado.
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 exposiciones y talleres orientados a los operadores de aeronaves y centros de mantenimiento de aviación general.
5. El departamento de Seguridad Operacional deberá informar del problema al fabricante de la aeronave y a las organizaciones nacionales que operan este material de vuelo.
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.



Rolando Mercado Zamora
ROLANDO MERCADO ZAMORA
*General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL