

OBJ.: Cierra investigación del incidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-I

EXENTA N° 0734 /

SANTIAGO, 29 SEP 2014

## RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

### VISTOS:

- a) El incidente de aviación que afectó al avión marca Piper, modelo PA-28-236, matrícula CC-I , el día 19 de marzo de 2014, ocurrido en el fundo San Emilio, comuna de Curacaví, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 21, del 21 de marzo de 2014, que abre la investigación caratulada con el N° 1709OR.
- c) La licencia del piloto comercial de avión Sr. . . . .
- d) La bitácora personal de vuelo del piloto comercial de avión.
- e) Los relatos del piloto comercial de avión y pasajero.
- f) El manual de vuelo del avión marca Piper, modelo PA-28-236.
- g) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- h) Las inspecciones y verificaciones realizadas a la aeronave, por parte del Equipo Investigador.
- i) El informe técnico de peritaje realizado al magneto dual, marca Bendix, modelo D6LN-3000.
- j) El Informe Técnico Operacional N° 102/14, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- k) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1709OR.
- l) El expediente de la investigación.
- m) 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 19 de marzo de 2014, un piloto comercial de avión, a bordo de la aeronave Piper, modelo PA-28-236, acompañado de un pasajero, despegaron desde el Aeródromo "Eulogio Sánchez" (SCTB) de la ciudad de Santiago, con la finalidad de realizar un vuelo hasta el Aeródromo "Santo Domingo" (SCSN) y regresar al Aeródromo de salida. Posteriormente y cuando regresaban a Santiago, estando vertical al túnel Lo Prado, el motor de la aeronave comenzó con rateos y luego se detuvo, no logrando el piloto reencender el motor, motivo por el cual declaró emergencia y aterrizó en el fundo San Emilio, de la comuna de Curacaví. A consecuencia de lo anterior, el piloto y pasajero resultaron ilesos y la aeronave con daños menores.
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para la operación de la aeronave objeto del suceso, por lo cual, no presentaba observaciones.
- c) Que, el resultado de la revisión de los Registros de Aeronavegabilidad Continuada (en bitácoras de mantenimiento de aeronave, motor y hélice) correspondientes a la aeronave, permitió comprobar que el operador cumplía con el programa de mantenimiento aprobado y la normativa aeronáutica vigente.
- d) Que, en el lugar del incidente, las inspecciones y pruebas funcionales realizadas a los mandos del avión, indican que estos se encontraban sin observaciones al momento del suceso.
- e) Que, conforme al relato del piloto, cuando se encontraba próximo al túnel Lo Prado, el motor de la aeronave comenzó con rateos para luego apagarse, no logrando reencender el motor, aterrizando en esta condición en el fundo San Emilio, de la comuna de Curacaví.
- f) Que, respecto a lo anterior, las inspecciones y pruebas realizadas en el lugar del suceso a los sistemas del motor, permitieron establecer que el sistema de combustible y de admisión del motor, funcionaban en forma normal. Sin perjuicio de ello, al verificar el sistema de encendido del motor, se observó que el magneto dual se encontraba inoperativo.
- g) Que, el peritaje efectuado al magneto dual inoperativo, permitió establecer que no existía continuidad eléctrica en los tornillos que afianzan la base de los platinos y la carcasa del magneto dual, ocasionada por corrosión en los hilos de aluminio en la carcasa del magneto, producto del desgaste de la cubierta anticorrosiva (cadmio) de los tornillos.
- h) Que, la condición descrita en el párrafo anterior ocasionó una aislación entre el platino y la carcasa del magneto, lo que impidió que circulara la energía eléctrica necesaria para producir la chispa del sistema de encendido del motor, provocando su detención en vuelo.
- i) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1709OR, se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de estos y la causa del incidente.

- j) Que, los antecedentes y documentos que forman del expediente de la investigación, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1709OR, 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 incidente ocurrido el día 19 de marzo de 2014, que afectó al piloto comercial de avión, al mando de la aeronave Piper, modelo PA-28-236, fue la detención del motor de la aeronave en vuelo, debido a la falla del magneto dual, al no existir continuidad eléctrica en los tornillos que afianzan la base de los platinos y la carcasa del magneto dual.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a) Pérdida de la capa protectora de cadmio de los tornillos que afianzan la base de los platinos y la carcasa.
  - b) Presencia de corrosión en los hilos de la perforación de la carcasa del magneto.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
  - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto comercial de avión.
  - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión Piper, modelo PA-28-236.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de los diferentes programas de prevención que realiza la DGAC, haciendo especial énfasis a los centros de mantenimiento aeronáuticos (CMA) que efectúan trabajos en este tipo de aeronaves y que operan con el magneto dual Bendix.
- 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, notifíquese, publíquese y archívese.



DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR.
- EJ. N° 2. -
- EJ. N° 3. - DGAC., Departamento Planificación
- EJ. N° 4.- DGAC., Departamento Jurídico
- EJ. N° 5.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional
- EJ. N° 6.- DGAC., Depto. Prevención de Accidentes (PREVAC)
- EJ. N° 7. - DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1709OR
- EJ. N° 8.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones)
- EJ. N° 9.- DGAC., Oficina Central de Partes