

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al piloto privado de avión Sr. \_\_\_\_\_ al mando de la aeronave matrícula CC-\_\_\_\_\_

EXENTA N° 018 /

SANTIAGO, 15 ENE 2015

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

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación que afectó al avión marca Piper, modelo PA-18-150, matrícula CC-\_\_\_\_\_, el día 06 de septiembre de 2014, ocurrido en el Aeródromo Carriel Sur (SCIE), ciudad de Concepción, Región del Bío-bío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 51, del 10 de septiembre de 2014, que abre la investigación caratulada con el N° 1719OR.
- c) La licencia del piloto privado de avión.
- d) La bitácora personal de vuelo del piloto privado de avión.
- e) Los relatos del piloto privado de avión y controlador de tránsito aéreo.
- f) El manual de vuelo del avión marca Piper, modelo PA-18-150.
- 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 Operacional N° 285/14, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1719OR.
- k) El expediente de la investigación.
- l) 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 06 de septiembre de 2014, un piloto privado de avión, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-18-150, posterior a efectuar el remolque de un planeador y luego de liberar el cable de arrastre en la pista 02 de planeadores (calle de rodaje Alfa) del Aeródromo Carriel Sur (SCIE), tuvo una pérdida parcial de potencia en el

motor, motivo por el cual y mientras el piloto realizaba un viraje a la izquierda, decidió aterrizar en la pista 20, impactando con el tren de aterrizaje principal izquierdo y luego con la hélice la superficie de la pista, terminando fuera de esta y detenida al costado izquierdo. A consecuencia de lo anterior, el piloto resultó ileso y la aeronave con daños.

- b) Que, la verificación de la licencia y habilitaciones del piloto al mando, permitió establecer que contaba con las competencias exigidas reglamentariamente, para operar la aeronave en el vuelo en que se produjo el accidente investigado. De igual forma, el avión contaba con su certificado de aeronavegabilidad válido.
- 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, los mecanismos de controles de vuelo, control direccional, sistema de frenos de la aeronave, sistema de combustible y sistema de encendido del avión, concluyeron que habrían operado en forma normal durante la ocurrencia del suceso, lo que permitiría descartar la existencia de fallas de orden técnico-mecánico como causa del accidente investigado.
- e) Que, respecto a las condiciones meteorológicas al momento del suceso, la temperatura era de 14°C y el punto de rocío de 9°C en superficie. Al ingresar estos antecedentes en el gráfico de formación de hielo en el carburador, resultó que la aeronave estaba volando en una condición seria de formación de hielo en el carburador, cualquiera fuera el régimen de potencia del motor.
- f) Que, las inspecciones realizadas al interior de la aeronave, permitieron verificar que la posición de la palanca del aire caliente al carburador estaba en la posición Off, lo que era concordante con lo relatado por el piloto, quién señaló que *“en esta segunda oportunidad no metí aire caliente, también en un descenso controlado”*. Lo anterior, evidenciaría que durante el descenso del avión, para sobrevolar la pista 02 de planeadores y al producirse la pérdida parcial de potencia del motor, el aire caliente estaba cerrado.
- g) Que, el piloto relató que luego de liberar el cable de arrastre sobre la pista 02 de planeadores y al aplicar full potencia al motor, las RPM sólo llegaron a 2.000 y luego disminuyeron. Lo anterior, sería concordante con una probable formación de hielo en el carburador, que produjo la pérdida parcial de potencia en el motor de la aeronave.
- h) Que, posteriormente y como el piloto había iniciado un viraje a la izquierda, decidió aterrizar de emergencia el avión en la pista 20 del Aeródromo Carriel Sur (SCIE). Al respecto, el hecho de que la aeronave se encontrara a baja altura, con una velocidad próxima a la de stall y con una componente de viento de cola (9 nudos), fueron circunstancias que contribuyeron a desestabilizar la aeronave y provocaron un aterrizaje brusco sobre la superficie de la pista, tocando con el tren de aterrizaje principal izquierdo y luego con la hélice.
- i) Que, los daños encontrados en el avión, específicamente en el tren de aterrizaje principal izquierdo, hélice y ala izquierda, fueron a consecuencia del aterrizaje brusco, lo que contribuyó a que el piloto perdiera el control direccional de la aeronave durante el aterrizaje, hecho demostrado por el desvío del avión y su consecuente salida hacia el costado izquierdo de la pista.

- j) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1719OR, se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de estos y la causa del accidente.
- k) Que, los antecedentes y documentos que forman del expediente de la investigación, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1719OR, 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 el día 06 de septiembre de 2014, que afectó al piloto privado de avión, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-18-150, fue la pérdida parcial de potencia en el motor del avión, a consecuencia de la formación de hielo en el carburador, que obligó al piloto a realizar un aterrizaje de emergencia en la pista 20 del Aeródromo Carriel Sur (SCIE).
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a) No colocar aire caliente al carburador del motor, durante el descenso del avión.
  - b) Las condiciones de temperatura y punto de rocío, eran propicias para la formación de hielo en el carburador del avión.
- 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 Piper, modelo PA-18-150.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de los diferentes programas de prevención que realiza la DGAC, haciendo hincapié, en que se debe realizar antes de cada vuelo, un adecuado estudio de la situación meteorológica y el conocimiento de las condiciones en las cuales existe el riesgo de que se forme hielo en el carburador.
- 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 Jurídico
- EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional
- EJ. N° 5.- DGAC., Depto. Prevención de Accidentes (PREVAC)
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1719OR
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones)
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes