

OBJ.: Cierre investigación del accidente de aviación que afectó al piloto privado de avión, Sr. (Q.E.P.D.), al mando del avión Cessna 182A, matrícula CC-

EXENTA N° 0189 /

SANTIAGO, 14 MAY 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave marca Cessna 182A, ocurrido el día 28 de diciembre de 2013, en un predio agrícola ubicado en el kilómetro 39 de la Ruta 57, comuna de Colina, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 01 de fecha 02 de enero de 2014, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- d) La declaración de los testigos que se encontraban en el lugar.
- e) Las inspecciones realizadas a la aeronave por el equipo de investigadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f) El expediente de la investigación.
- g) El Informe técnico de la investigación.
- h) El informe final de la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1696AB.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 3º, 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 28 de diciembre de 2013, el avión marca Cessna, modelo 182 A, inició un vuelo desde el Aeródromo La Victoria de Chacabuco (SCVH), ubicado en la localidad de Colina, Región Metropolitana, y a los pocos segundos del despegue, realizó un viraje pronunciado por la izquierda, perdiendo altura hasta impactar contra el terreno en unos parronales aledaños a la pista.

- b) Que, las condiciones meteorológicas en el Aeródromo La Victoria de Chacabuco y sus alrededores, se encontraban aptas para realizar actividades de vuelo visual.
- c) Que, el piloto tenía su licencia de vuelo al día y se encontraba habilitado para realizar actividades de vuelo en ese tipo de aeronave.
- d) Que, la aeronave se encontraba con los registros de mantenimiento al día, estableciéndose que cumplía con las exigencias establecidas por la autoridad aeronáutica para realizar actividades de vuelo.
- e) Que, el Peso y Balance de la aeronave se encontraba dentro de los rangos permitidos para su operación.
- f) Que, en el proceso de la investigación quedó establecido que después del despegue desde la pista 21, el avión sufrió una falla del magneto derecho, comenzando en ese momento a salir aceite y una columna de humo, visible desde el aeródromo.
- g) Que, la estela de humo dejada por el avión es atribuible a la fuga de aceite desde el alojamiento del magneto derecho que cayó a las partes calientes del motor, como quedó demostrado en los peritajes e inspecciones realizados por el equipo investigador.
- h) Que, el resultado del peritaje metalúrgico al magneto derecho concluyó que se produjo una fractura de la oreja de sujeción, y la causal más probable de falla estaría asociada a sobre-cargas sufridas sobre las clamp (mordazas de sujeción), durante los trabajos de instalación, remoción y/o funcionamiento del motor, los cuales dieron lugar al agrietamiento inicial y posterior fractura de ésta, por fatiga de material en el tiempo.
- i) Que, la desconexión del magneto derecho provocó la pérdida parcial de potencia del motor, al dejar de funcionar el magneto derecho, y emanación de humo visible que fue provocado por la fuga de aceite al tomar contacto con las partes calientes del motor.
- j) Que, al ocurrir la falla del magneto derecho, la aeronave se encontraba en la fase de despegue, a poca altura respecto al terreno, quedando en una condición crítica para mantener el vuelo, momento en que el piloto realizó un viraje pronunciado por la izquierda, agravando la condición de vuelo, perdiendo sustentación y dando como resultado que se precipitara a tierra.
- k) Que, el impacto contra el terreno y posterior incendio de la aeronave, provocó la destrucción del avión.
- l) Que, al interior de la aeronave se encontraba su piloto y tres pasajeros, los que fallecieron en el lugar a causa del suceso.
- m) Que, no existen diligencias pendientes.

#### RESUELVO:

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1696AB, 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 provocada por la desconexión del magneto derecho del motor en vuelo, al fracturarse la oreja de sujeción asociada a sobre-cargas sufridas sobre las clamp (mordazas de sujeción), durante los trabajos de instalación, remoción y/o funcionamiento del motor en el tiempo.

3. Actuaron como factores contribuyentes:
  - a) Poca altura disponible respecto al terreno, al momento de ocurrir la falla del magneto derecho en un momento crítico del vuelo.
  - b) Viraje pronunciado por la izquierda posterior a la falla del magneto, agravando la situación del vuelo, perdiendo la sustentación y precipitándose a tierra.
  - c) Escaso tiempo de reacción disponible del piloto para realizar un procedimiento para falla de motor en el despegue.
4. El Departamento Prevención de Accidentes deberá disponer que el caso investigado sea difundido por medio de publicaciones y en seminarios este informe de accidente, con el propósito de resaltar algunos riesgos, peligros y limitaciones que existen en la operación de aeronaves, al momento tener una emergencia al momento del despegue.
5. El Departamento Seguridad Operacional
  - a) Deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto al mando de la aeronave y en la carpeta de antecedentes de la aeronave.
  - b) Comunicar a los Centros de Mantenimiento Aeronáuticos, la causa y los factores contribuyentes de la falla del magneto, con el propósito de prevenir situaciones similares a futuro.
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, notifíquese, publíquese y archívese.



MAXIMILIANO LARRAECHEA LOESER  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SRES.
- EJ. N° 2.- DGAC, Departamento Jurídico.
- EJ. N° 3.- DGAC, Departamento Seguridad Operacional.
- EJ. N° 4.- DGAC, DPA, Sección Prevención.
- EJ. N° 5.- DGAC, DPA, SIAA, expediente N° 1696AB.
- EJ. N° 6.- DGAC, DPA, SIAA, archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 7.- DGAC, Oficina Central de Partes.