

EXENTA Nº 0602

SANTIAGO, 31 DIC. 2015

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

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación ocurrido el día 22 de febrero de 2015, que afectó al piloto privado de avión, al mando de la aeronave ultraliviana motorizada (ULM), marca Manta, modelo Scout III, en circunstancias que realizaba un sobrevuelo del Lago Rupanco, Provincia de Osorno, Región de Los Lagos, se precipitó contra el lago, quedando a 100 metros de la orilla.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 015, del 02 de marzo de 2015, que abre la investigación caratulada con el N° 1734SP.
- c) La inspección efectuada a la aeronave ultraliviana motorizada (ULM), por parte del equipo investigador.
- d) La licencia y hoja de vida del piloto privado de avión.
- e) El relato del piloto accidentado.
- f) El Informe Técnico Operacional N° 277/15, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- g) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1734SP.
- h) El expediente de la investigación.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguiente del Código Aeronáutico; el artículo 3º 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, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que, el día 22 de febrero de 2015, en circunstancias que el piloto privado de avión, efectuaba un sobrevuelo del Lago Rupanco, Provincia de Osorno, Región de Los Lagos, se precipitó contra el lago, quedando a 100 metros de la orilla.
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para la operación, por lo cual, no presentaba observaciones.

- c) Que, de acuerdo a las disposiciones de la autoridad aeronáutica, a la aeronave no se le exige certificado de aeronavegabilidad y su mantenimiento es responsabilidad del propietario/operador.
- d) Que, de acuerdo a lo declarado por el piloto al mando, el motor de la aeronave comenzó a perder potencia, luego de 15 minutos de vuelo, lo cual se presentó con variaciones de RPM, donde disminuían y aumentaban, incluso cuando el piloto al mando mantenía seleccionada toda la potencia.
- e) Que, durante la inspección efectuada al motor, posterior al suceso, se observó un filtro de combustible adicional instalado por el operador a la entrada de la bomba de combustible, deteriorado y quebrado. Esta situación, explicaría el comportamiento del motor descrito en el párrafo anterior, ya que al estar el filtro deteriorado y quebrado, la razón aire/combustible provocaba intermitencia en su funcionamiento, con la consiguiente pérdida de potencia del motor.
- f) Que, a raíz de lo anterior, el piloto al mando debió realizar un acuatizaje forzoso en el Lago Rupanco, quedando a 100 metros de la orilla.
- g) Que, el piloto al mando resultó ilesos, saliendo de la aeronave por sus propios medios.
- h) Que, la aeronave resultó con daños.
- i) Que, en el Informe Final N° 1734SP se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de estos y la causa del accidente.
- j) Que, los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la investigación, concuerdan y respaldan el Informe Final.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declararse cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1734SP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declararse que la causa del accidente ocurrido el día 22 de febrero de 2015, que afectó al piloto privado de avión, al mando de la aeronave ultraliviana motorizada (ULM), marca Manta, modelo Scout III, fue la pérdida de potencia del motor, debido a un filtro de combustible deteriorado y quebrado, el cual habría interrumpido el flujo de combustible afectando la razón aire/combustible y causando intermitencia en su funcionamiento con la consiguiente pérdida de potencia del motor.
- 3) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir al sistema aeronáutico nacional los resultados obtenidos en la investigación, en actividades de prevención orientada a operadores de vehículos ultralivianos.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto privado de avión.
- 5) 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.

- 6) Conforme a lo establecido en el artículo 59 de la Ley Nº 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.
- 7) 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. Nº 1.- SR. M.  
EJ. Nº 2.- DGAC., Departamento Jurídico.  
EJ. Nº 3.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.  
EJ. Nº 4.- DGAC., DPA, Sección Prevención.  
EJ. Nº 5.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente Nº 1734SP.  
EJ. Nº 6.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).  
EJ. Nº 7.- DGAC., Oficina Central de Partes.