

OBJ.: Cierra investigación del incidente de aviación que afectó al piloto privado de avión

EXENTA N° 0645 /

SANTIAGO, 31 JUL 2017

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El incidente de aviación ocurrido el día 06 de diciembre de 2016, a la aeronave marca Cessna, modelo 172N, en el sector Vegas de Itata, Comuna de Coelemu, Región del Biobío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 098, del 12 de diciembre de 2016, que abre la investigación caratulada con el N° 1799SP.
- c) Las inspecciones y verificaciones realizadas a la aeronave y al lugar del suceso, por parte del Equipo Investigador.
- d) La licencia y hoja de vida del piloto al mando de la aeronave.
- e) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave.
- f) El historial de mantenimiento de la aeronave.
- g) Los relatos del piloto al mando y su acompañante.
- h) El Informe Técnico Operacional de la Dirección Meteorológica de Chile, respecto del lugar del incidente.
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1799SP.
- j) El expediente de la investigación.
- k) 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, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 06 de diciembre de 2016, el piloto privado de avión al mando de la aeronave marca Cessna, modelo 172N, efectuó un vuelo de eficiencia entre el Aeródromo de Viña del Mar (SCVM), Región de Valparaíso y el Aeródromo Carriel Sur (SCIE), de la ciudad de Concepción, Región del Biobío. Mientras se encontraba vertical a la desembocadura del río Itata, con 5.500 pies, el motor de la aeronave no respondió a los requerimientos de potencia. Ante esto, el piloto debió aterrizar de emergencia en un predio cercano a la ribera sur del río antes mencionado.

- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para la operación de la aeronave, por lo cual no presentaban observaciones.
- c) Que, en el estado de mantenimiento, no se encontraron discrepancias en los diferentes sistemas de la aeronave, no siendo esto causa o un factor contribuyente al suceso investigado.
- d) Que, durante la inspección efectuada a la aeronave en el lugar del suceso, se pudo observar que el mando del acelerador estaba desconectado del carburador debido a la pérdida del perno que los une. Esta situación provocó que el piloto al mando no pudiera mantener y controlar la potencia requerida del motor para continuar el vuelo.
- e) Que, el hecho de que las partes desconectadas no presentaran daño ni desgaste excesivo, permitiría presumir que el pin (chaveta), que debe asegurar la tuerca para que no gire y así el perno no se salga, no estuvo instalado, o si estuvo instalado, se salió, quedando el perno desasegurado.
- f) Que, lo anterior es concordante con lo declarado por el piloto al mando, en el sentido de que el motor no presentó rateos o explosiones y los parámetros de presión de aceite y temperatura permanecieron normales, ya que el motor no sufrió ningún tipo de falla respecto de los sistemas internos, sino una desconexión entre la palanca de potencia y el carburador.
- g) Que, a raíz de lo anterior, el piloto debió realizar un aterrizaje de emergencia en un terreno en el sector de Las Vegas de Itata.
- h) Que, el piloto al mando y su acompañante resultaron ilesos.
- i) Que, la aeronave resultó sin daños.
- j) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1799SP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivar los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa del incidente ocurrido el día 06 de diciembre de 2016, que afectó al piloto privado de avión al mando de la aeronave marca Cessna, modelo 172N, fue la desconexión entre el mando del acelerador y el carburador, lo que generó la pérdida del control de la potencia.
- 3) Que, actuó como factor contribuyente en el incidente la pérdida del perno que conecta el mando del acelerador con el carburador.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes deberá:
 - Difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, en actividades de prevención.
 - Remitir al operador aéreo las conclusiones de esta investigación, con el propósito que sean difundidas al Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) a cargo de la aeronave.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto privado de avión y en la carpeta de la aeronave.
- 6) Las organizaciones internas de la DGAC deberán informar al Departamento Prevención de

- 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.-
- EJ. N° 2.-
- EJ. N° 3.- DGAC., Departamento Jurídico.
- EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 5.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1799SP.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.