

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierre investigación del incidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-PFC, al mando del piloto Sr. Alejandro Fantoni Salas.

EXENTA N° 01087 /

SANTIAGO, 30 SET. 2011

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 02069 de fecha 27 de octubre de 2010, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del incidente de aviación que afectó al piloto Sr. Alejandro Fantoni Salas, al mando de la aeronave marca Piper, modelo PA-32, matrícula CC-PFC, de propiedad de Comercial La Esperanza S.A., ocurrido con fecha 24 de octubre de 2010, en circunstancias que se encontraba efectuando un vuelo desde el aeródromo de Torca (SCLI) con destino el aeródromo de Tobalaba (SCTB) y estando nivelado a 5.500 pies de altitud, se desprendió la capota superior del motor. El piloto aterrizó de emergencia en un potrero del fundo Piuchen. El piloto al mando y tres pasajeros abandonaron la aeronave por sus propios medios, resultando ilesos. La aeronave quedó con daños en la capota superior del motor y carenado del tren de aterrizaje principal.
- b) La inspección realizada en el lugar del incidente por el equipo investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
- c) La Hoja de Vida del piloto Sr. Alejandro Fantoni Salas.
- d) La licencia de piloto privado de avión del Sr. Alejandro Fantoni Salas.
- e) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
- f) La declaración del Sr. Alejandro Fantoni Salas.
- g) El Informe Final y Técnico del Incidente de Aviación caratulado con el N°1564SP.

- h) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Incidente.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes 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, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo y pertinentes, y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día del incidente el piloto al mando despegó aproximadamente a las 10:30 HL desde el aeródromo Eulogio Sánchez con destino el aeródromo de Torca, realizando el vuelo sin observaciones.
- b) Que, el piloto, posteriormente, despegó desde el aeródromo de Torca con destino al aeródromo Eulogio Sánchez aproximadamente a las 15:30 HL.
- c) Que, el piloto al mando, según su declaración, previamente había efectuado el pre-vuelo en ambos aeródromos, sin encontrar observaciones que impidieran realizar el vuelo.
- d) Que, el vuelo se realizó a una altitud de 5.500 pies, con condiciones meteorológicas visuales y sin observaciones.
- e) Que, luego de aproximadamente 20 minutos de vuelo y estando la aeronave próxima a la localidad de Marchihue, el piloto se percató que la mitad de la capota se había desprendido de la aeronave y la otra mitad había quedado golpeando con el fuselaje.
- f) Que, por lo anteriormente descrito, el piloto al mando procedió a realizar un aterrizaje de emergencia en un potrero de la zona.
- g) Que, el piloto y los pasajeros resultaron ilesos. La aeronave tuvo daños menores.
- h) Que, en la mañana del día del incidente, el piloto al mando despegó desde el aeródromo Eulogio Sánchez con destino el aeródromo de Torca, realizando el vuelo de una hora aproximadamente sin novedades, por lo cual se puede presumir que el sistema de aseguramiento de capotas de motor habrían estado operando en formal normal.
- i) Que, de acuerdo a los antecedentes entregados por el piloto al mando, éste realizó el prevuelo en el aeródromo de Torca, no encontrando observaciones que impidieran efectuar el vuelo. Se debe mencionar que el prevuelo contempla la verificación de las capotas de motor por seguridad, pero no su remoción, por lo que sería poco probable que algún broche hubiese

quedado suelto o mal asegurado y no fuera observado al realizar este procedimiento.

- j) Que, posteriormente, durante el vuelo de regreso al aeródromo Eulogio Sánchez y estando nivelado a 5.500 pies, se desprendió parte de la capota superior del motor. Para que se haya desprendido la capota, es necesario que los broches del lado derecho del motor se desaseguraran por alguna razón.
- k) Que, de acuerdo a los hechos verificados, al avión durante el vuelo se le soltó, quebró y luego desprendió, la mitad del lado derecho de la capota superior del motor. La otra mitad, golpeó el área adyacente, con riesgo de salirse, sin embargo, se mantuvo en su posición, afianzada de sus 2 broches laterales.
- l) Que, el tipo de ruptura de la capota, justo en la mitad (corte longitudinal), deja en evidencia que hubo dos broches sueltos al momento de romperse la capota. Sin embargo, el incidente pudo iniciarse en cualquiera de los dos broches del lado derecho (delantero o trasero), lo que sobrecargó al segundo broche, rompiéndolo.
- m) Que, durante las inspecciones en el lugar del incidente, se pudo constatar que la chaveta de seguridad del broche trasero, del lado izquierdo, de la capota superior no estaba en su lugar y el pasador se encontraba a punto de salirse. Lo anterior hace presumir que, probablemente, alguna de las chavetas del lado derecho no estuviera en su lugar al momento previo de producirse el incidente o bien, falló por otra razón no determinada.
- n) Que, en la inspección realizada en el lugar del incidente, se constató la existencia de corrosión y desgaste en el pasador y el seguro (chaveta) del lado izquierdo delantero que permanecía instalado, situación que pudo ser similar a la ocurrida en el lado derecho de la capota, debilitando la resistencia del aseguramiento de la capota.
- o) Que, la aeronave había sido inspeccionada el 10 de junio de 2010 (4 meses y 14 días antes) y tenía 9 horas de vuelo desde esa revisión, por lo cual desde el punto de vista de los registros del avión, no existen elementos para atribuir el desprendimiento de la capota a un problema no detectado previamente. No obstante, el hecho de haber constatado la existencia de corrosión y desgaste en los broches del lado izquierdo, hace probable que esta misma condición estuviera presente en los broches del lado derecho. Sin embargo, no puede asegurarse que ello fuera la causa de la falla del primer broche.

- p) Que, por todo lo anterior, la capota se habría abierto en vuelo a consecuencia de la falla o el desaseguramiento de uno de los broches del lado derecho en vuelo, provocando la falla del segundo por sobrecarga.
- q) Que, debido al desprendimiento de la mitad de la capota superior del motor, el piloto al mando decidió realizar un aterrizaje de emergencia en un potrero de la zona ante la posibilidad del desprendimiento de la otra mitad, la cual podía golpear alguna superficie de control de la aeronave y provocar un suceso de mayores proporciones. El aterrizaje de emergencia se realizó sin observaciones.
- r) Que, el piloto al mando tenía su licencia de vuelo vigente sin observaciones, lo que le permitía efectuar el vuelo.
- s) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente.
- t) Que, el mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a las disposiciones aeronáuticas, sin observaciones.
- u) Que, el motor de la aeronave y sus sistemas asociados operaban sin observaciones.
- v) Que, el vuelo desde el aeródromo Eulogio Sánchez hasta el aeródromo de Torca se realizó sin novedades.
- w) Que, la mitad de la capota superior del motor se desprendió en vuelo, debido al desaseguramiento o falla de los broches del lado derecho.
- x) Que, se constató corrosión y desgaste en los broches del lado izquierdo, lo que hace probable que esta misma condición estuviera presente en los broches del lado derecho. Sin embargo, no puede asegurarse que ello contribuyera a la falla del primer broche.
- y) Que, el piloto realizó un aterrizaje de emergencia en un potrero de la zona que sobrevolaba, ante la posibilidad de desprendimiento de los restos de la capota y para evitar un suceso de mayores proporciones.
- z) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del incidente de aviación, caratulada con el N°1564SP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivers los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa del incidente ocurrido a la aeronave marca Piper, modelo PA-32, matrícula CC-PFC, de propiedad de Comercial La Esperanza S.A., al mando del Sr. Alejandro Fantoni Salas, se debió al desprendimiento de la mitad de la capota superior del motor durante el vuelo, a consecuencia de la falla o el desaseguramiento de los dos broches del lado derecho.
- 3) Actuó como factor contribuyente:
 - La probable falla de alguno de los seguros del lado derecho de la capota superior del motor.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:
 - Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a pilotos de aviación general.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
 - Que, difunda el presente suceso a los centros de mantenimiento aeronáutico y operadores.
 - Que, deje constancia del suceso en la carpeta de la aeronave matrícula CC-PFC.
- 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 para el cumplimiento, deberán indicar la fecha estimativa de término y finalmente comunicar el cumplimiento de 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, los interesados podrán interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil.

- 8) El informe final se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso a sus costas.

Anótese y notifíquese.



JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL