

EXENTA N° 0420 /

SANTIAGO, 01 JUN. 2012

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 0805 del 21 de abril de 2011, que abre la investigación caratulada con el N° 1586AB.
- b) La inspección del equipo investigador en el lugar del incidente.
- c) Los antecedentes de la instructora de vuelo, Srta. Pía Zúñiga Cambiaso.
- d) Los antecedentes del alumno piloto, Sr. Juan Pierotich Briceño.
- e) El historial de mantenimiento de la aeronave CC-CBK.
- f) La programación del vuelo.
- g) El informe meteorológico del sitio del suceso emitido por la Dirección Meteorológica de Chile causa del incidente.
- h) El cálculo de peso de la aeronave CC-CBK, al momento del incidente.
- i) Los relatos de la instructora de vuelo y el alumno piloto.
- j) El Informe Final N° 1586AB.
- 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, la inspección ocular a la aeronave estableció que la aeronave no sufrió daños y la tripulación resultó ilesa, abandonándola por sus propios

medios.

- b) Que, la instructora de vuelo y el alumno piloto, tenían sus licencias de vuelo vigentes para operar la aeronave, no existiendo en este sentido algún factor contribuyente al incidente.
- c) Que, el programa de mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente, no encontrándose en sus registros observaciones que pudiesen haber influido en el hecho.
- d) Que, el día 19 de abril de 2011, la instructora de vuelo, Srta. Pía Zúñiga Cambiaso realizó un vuelo local junto al alumno piloto Sr. Juan Pierotich Briceño, en el sector de Melipilla, a bordo de la aeronave Cessna 150 A, matrícula CC-CBK, perteneciente a la empresa MEGAPARTS S.A.
- e) Que, la inspección de prevuelo, puesta en marcha y chequeos de la aeronave, fueron realizados por el alumno piloto y supervisado por la instructora de vuelo, sin que encontraran discrepancias.
- f) Que, despegaron desde el Aeródromo Melipilla (SCMP), a las 11:34 hora local y se dirigieron hacia el Noroeste a 2.500 pies de altura, con el propósito de repasar maniobras de vuelo, en consideración a que el alumno piloto sería presentado a rendir examen para obtener licencia de piloto privado al día siguiente.
- g) Que, el vuelo se realizó de acuerdo a lo programado hasta los 22 minutos, momento en que el motor se detuvo bruscamente, sin lograr su reencendido en vuelo.
- h) Que, a raíz de lo anterior, la instructora realizó un aterrizaje forzoso en un predio próximo al lugar en que se encontraban volando.
- i) Que, las condiciones meteorológicas no influyeron en la causa del incidente.
- j) Que, el peso de la aeronave no influyó en la causa del incidente.
- k) Que, de acuerdo con los antecedentes, establecidos en el informe técnico, indican que a la aeronave se le detuvo el motor en vuelo, debido a la quebradura del cigüeñal, el que se separó en dos partes, causando que el motor se detuviera en forma inmediata.
- l) Que, respecto a los peritajes realizados al motor y al cigüeñal, la quebradura del eje se habría debido a una fatiga de material.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

### **RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1586AB, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archiversse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.

- a. Declárase que la causa más probable del incidente ocurrido el día 19 de abril de 2011, que afectó a la instructora de vuelo, Srta. Pía Zúñiga C. y el piloto alumno, Sr Juan Pierotich B. a bordo del avión matrícula CC-CBK, fue la detención del motor de la aeronave en vuelo, a consecuencia de la quebradura del eje del cigüeñal.
  - b. Que, actuó como factor contribuyente, la fatiga del eje del cigüeñal.
- 2) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida de la instructora de vuelo, del alumno piloto y en la carpeta del avión matrícula CC-CBK.
  - 3) El Departamento Prevención de Accidentes deberá:
    - a. Difundir el suceso a los CMA que realicen mantenimiento a este tipo de motores, como asimismo, a los explotadores de aeronaves equipadas con estos motores, con el propósito de dar a conocer posibles riesgos potenciales que puedan afectar su funcionamiento en la operación de las aeronaves que los utilizan.
    - b. Dar a conocer el suceso investigado a través de los medios institucionales.
  - 4) Las organizaciones internas de la Dirección General de Aeronáutica Civil 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.
  - 5) 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.
  - 6) 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 y notifíquese.

