

EXENTA N° 0448 /

SANTIAGO, 19 JUN. 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 02772, de fecha 13 de diciembre de 2011, que abre la investigación del suceso de aviación.
- b) El informe final del accidente de aviación caratulado con el N° 1601XP.
- c) El informe meteorológico del día y hora del accidente, emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- d) El Plan de Vuelo de la aeronave.
- e) Las declaraciones del piloto de la aeronave, Sr. Bernard Sagás Díaz.
- f) Las inspecciones realizadas por el equipo investigador en el lugar del accidente.
- g) El historial de mantenimiento de la aeronave.
- h) La hoja de vida del piloto Sr. Bernard Sagás Díaz.
- i) El informe Final N° 1601XP.
- j) El Informe Técnico de la investigación, que indica que no habrían existido factores de orden mecánico o técnico del avión que hubiesen contribuido a la causa del suceso.
- k) El expediente de la investigación.
- l) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 3ª 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 06 de diciembre de 2011, mientras el piloto comercial de avión, Sr. Bernard Sagás Díaz, realizaba un trabajo de fotografía aérea y sobrevolaba en viraje un costado del cerro Ñielol de la ciudad de Temuco, se le detuvo el motor a su aeronave.
- b) Que, el piloto se encontraba con su licencia y habilitación vigente para operar la aeronave.

- c) Que, la aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente al momento del accidente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica, sin observaciones, no siendo un factor contribuyente al hecho.
- d) Que, luego de 43 minutos de vuelo, al estar realizando virajes hacia la derecha al costado del cerro Ñielol, para obtener fotografías de un condominio, el motor de la aeronave tuvo una pérdida total de potencia.
- e) Que, el piloto señaló que luego de la detención del motor, controló la aeronave e intentó poner en marcha el motor, sin lograrlo, aterrizando forzosamente en el sector de la ribera Norte del río Cautín, en un camino que utilizan vehículos que extraen áridos.
- f) Que, en las pruebas, peritajes e inspecciones al motor, no se encontraron observaciones o fallas en sus componentes internos, que hubiesen provocado su detención. Así mismo se inspeccionaron y probaron los accesorios del motor, tales como bombas, bujías, magnetos, cables asociados y controles del motor, sin encontrar fallas que hubiesen contribuido a la detención del mismo.
- g) Que, de acuerdo al manual de vuelo, sección 2, pág. 2-1, el sistema de combustible tiene una capacidad de 40 galones por estanque.
- h) Que, el manual en la misma sección y página señalada anteriormente, tiene una Nota que indica que el combustible no utilizable es el que está designado para el sistema de combustible, sin embargo, dice que con 1/4 de estanque o menos, vuelos descoordinados prolongados (más de un minuto), tales como derrapes o deslizamientos, pueden provocar que no pase combustible del estanque al motor, causando su detención.
- i) Que, la aeronave al ser inspeccionada en el lugar del accidente tenía 42,5 litros (11 gal) en el estanque derecho, lo que equivale a 1/4 de la capacidad del estanque y que en el estanque izquierdo tenía 62,5 litros (16 gal), lo que equivale aproximadamente 1/3 de la capacidad del estanque.
- j) Que, en la inspección se encontró un cable que energiza la bomba eléctrica de presión de combustible en posición HI, cortado.
- k) Que debido a lo anterior, el piloto no podría haber puesto nuevamente en marcha el motor en vuelo, si el cable eléctrico de la bomba eléctrica hubiera estado cortado antes del impacto, ya que no habría permitido que la bomba auxiliar eléctrica funcionara al ser colocado el interruptor en posición HI, durante el procedimiento de puesta en marcha del motor en vuelo.

- l) Que, los peritajes realizados al combustible utilizado por la aeronave no arrojaron observaciones, por lo tanto no habrían contribuido a la detención del motor.
- m) Que, en el momento de la detención del motor, la aeronave realizaba virajes hacia la derecha, a un costado del cerro Ñielol y de acuerdo a lo declarado por el piloto, al momento de la detención del motor estaba seleccionado el estanque izquierdo.
- n) Que, la situación descrita anteriormente podría haber provocado, de acuerdo a lo señalado por el manual de vuelo (Punto 1.14 Información Adicional), que el motor de la aeronave no recibiera combustible para su funcionamiento, ya que si los estanques se encuentran con niveles de 1/4 de la capacidad total y se realizan virajes descoordinados por más de un minuto de duración, el combustible no fluiría del estanque al motor, provocando su detención.
- o) Que, en la inspección realizada a la aeronave después del accidente, se verificó ausencia de combustible en las líneas de alimentación entre la bomba de combustible y los inyectores, lo que indicaría que el motor no habría recibido combustible desde los estanques.
- p) Que, al descartar que los sistemas de la aeronave, el motor y sus accesorios tuvieran fallas y considerando que la aeronave tenía combustible para seguir volando, lo más probable es que el origen de la detención del motor haya sido porque el combustible no fluyó desde el estanque al motor, al realizar la aeronave virajes por un tiempo superior a lo indicado por su manual de vuelo.
- q) Que, el mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a las normas aeronáuticas sin observaciones.
- r) Que, las condiciones meteorológicas no influyeron en la causa del accidente.
- s) Que, el piloto y pasajero resultaron ilesos en el accidente.
- t) Que, la aeronave sufrió daños en el accidente.
- u) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1601XP, 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 más probable del accidente ocurrido a la aeronave Cessna 206, matrícula CC-CPG, fue la detención del motor de la aeronave al no recibir combustible desde el estanque seleccionado.
- 3) Actuaron como factores contribuyentes:
 - Realizar virajes con una capacidad aproximada a $\frac{1}{4}$ de la capacidad de combustible en cada estanque de la aeronave por más de un minuto.
 - Es probable que el cable eléctrico que energiza la posición HI de la bomba eléctrica, al estar cortado, no haya permitido que la bomba auxiliar eléctrica funcionara, impidiendo la puesta en marcha del motor en vuelo.
- 4) El Departamento "Prevención de Accidentes" deberá disponer que el caso investigado sea dado a conocer a través de la página Web y otros medios institucionales y sea incluido en charlas y talleres orientados a pilotos de aviación deportiva y general, insistiendo en la observancia de las notas y avisos de precaución señalados en los manuales de vuelo de las aeronaves.
- 5) El Departamento "Seguridad Operacional" deberá disponer que se deje constancia de este suceso, en la hoja de vida del piloto comercial de aviación Sr. Bernard Sagás Díaz y además en la carpeta del avión Cessna 206, matrícula CC-CPG.
- 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 y notifíquese.



JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL