

Nº 01263 / EXENTA

SANTIAGO, 08 NOV. 2011

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución Exenta Nº 0297 del 14 de febrero de 2011 que abre la investigación del accidente de aviación.
- b) El Informe Final del accidente de aviación caratulado con el Nº 1578XP.
- 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 inspecciones realizadas por el equipo investigador.
- f) Los antecedentes de la aeronave, proporcionados por la autoridad aeronáutica argentina.
- g) La declaración del piloto de la aeronave, Sr. Juan Fragueiro Frías.
- h) La declaración de la pasajera de la aeronave, Sra. Susana Miriam Rigos.
- i) El Informe Técnico de la investigación.
- j) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 3º letra r) de la Ley Nº 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 11 de febrero de 2011, el piloto comercial de avión, de nacionalidad argentina, al mando de la aeronave experimental Europa XS, matrícula LV-X275, en circunstancias que realizaba un vuelo entre las ciudades de Coyhaique y Castro, debido a problemas de visibilidad en la ruta, tuvo que descender, maniobra durante la cual se le detuvo el motor, amarizando en las cercanías del Puerto Raúl Marín Balmaceda.
- b) Que, el piloto al mando se encontraba con su licencia y habilitación vigente para operar la aeronave.

- c) Que, la aeronave se encontraba con su certificado de aeronavegabilidad exigido por la autoridad argentina, vigente.
- d) Que, los registros de mantenimiento de la aeronave aprobados por la autoridad aeronáutica argentina, estaban sin observaciones.
- e) Que, de acuerdo al informe de la Dirección Meteorológica de Chile, las condiciones meteorológicas al momento del accidente, en el tramo Quellón-Latitud 47 grados, eran nublado con nubosidad tipo estratocúmulos entre los 2.500 y 6.000 pies sobre el nivel medio del mar
- f) Que, la temperatura al nivel medio del mar era de 15 grados Celsius.
- g) Que, el piloto debido a las condiciones de visibilidad reducida, descendió desde 10.500 pies con potencia reducida de su motor, sin aplicar potencia cada 1.000 a 2.000 pies de descenso, como está recomendado para evitar la formación de hielo al carburador.
- h) Que, la aeronave no tiene sistema de aire caliente al carburador.
- i) Que, el piloto al mando en su declaración, señaló que la reducción de potencia junto con la baja temperatura de la mayor parte del descenso, debido a la altitud, provocaron la formación de hielo en los carburadores.
- j) Que, posterior al accidente y recuperar la aeronave desde el mar, el piloto y propietario sin haber realizado mantenimiento previo, puso en funcionamiento el motor de la aeronave sin ningún tipo de problema, lo que indicaría que la detención del motor no se habría debido a fallas de encendido o mecánicas.
- k) Que, el boletín de servicio de Rotax, emitido por el fabricante del motor en mayo de 1990, señala que cuando se detiene el motor en vuelo y al estar la aeronave en tierra, se pone en marcha sin problemas, el origen de la detención podría ser hielo al carburador.
- l) Que, en las inspecciones hechas a la aeronave en el lugar del suceso, el equipo investigador no encontró fallas en los diferentes sistemas de la aeronave, que pudiesen haber contribuido al accidente.
- m) Que, el piloto y pasajeros resultaron ilesos en el accidente.
- n) Que, la aeronave sufrió daños menores en el accidente.
- o) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

### **RESUELVO:**

- a) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación, caratulada con el N° 1578XP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento "Prevención de Accidentes".
- b) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido a la aeronave experimental Europa XS, matrícula LV-X275, fue la detención del motor, debido a la formación de hielo en los carburadores durante su descenso.

- c) Actuaron como factores contribuyentes:
1. Técnicas inadecuadas de descenso por parte del piloto.
  2. Falta de un sistema de aire caliente al carburador en la aeronave.
  3. Condiciones meteorológicas del sector, propicias para la formación de hielo en el carburador,
- d) El Departamento "Prevención de Accidentes" deberá disponer que:
1. Se dé a conocer el suceso investigado a través de la página web institucional.
  2. Se incluya el caso investigado en exposiciones y talleres orientados a los operadores de este tipo de aeronaves, que no tengan un sistema de aire caliente al carburador.
- e) 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 informar la fecha estimativa de término y, finalmente, informar una vez cumplidas las disposiciones.
- f) 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 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.
- g) Para lo anterior 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