

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-ABM al mando del piloto comercial de avión Sr. Claudio Lobos Andrade.

EXENTA N° 0547 /

SANTIAGO, 24 JUL 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 02414 del 15 de noviembre de 2011, que abre la investigación caratulada con el N° 1598CG.
- b) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- c) Los antecedentes del piloto Sr. Claudio Lobos Andrade.
- d) El historial de mantenimiento de la aeronave CC-ABM.
- e) Los daños en la aeronave y rastros en el sitio del suceso.
- f) El peritaje realizado por ENAER a la caja de aire (caliente) del carburador.
- g) Las Actas de Inspección realizadas por el equipo investigador de la DGAC.
- h) El estudio meteorológico del lugar, día y hora del accidente.
- i) Los relatos del piloto y testigo.
- j) El Informe Final e Informe Técnico 1598CG.
- 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, el día 11 de noviembre del año 2011, la aeronave marca LAVIA, modelo PA-25-260, matrícula CC-ABM, al mando del piloto Sr. Claudio Lobos Andrade, tuvo una falla de potencia de motor durante la carrera de despegue por la pista 08 del aeródromo de Melipilla (SCMP), saliéndose de ésta y quedando posada sobre su vientre en un terreno arado colindante al aeródromo.
- b) Que, en la inspección del equipo investigador en el lugar del accidente se verificaron: los rastros y huellas, tanto en la aeronave como en el sitio del suceso, su trayectoria y posición final, los daños en la aeronave y la condición de sus componentes.
- c) Que, el piloto al mando Sr. Claudio Lobos Andrade resultó ileso, mantenía su licencia de Piloto Comercial de avión N° 1.561 vigente, el Examen Médico Aero Espacial (MAE) apto y su Bitácora personal de vuelo al día.
- d) Que, los antecedentes administrativos y documentos de la aeronave CC-ABM, como certificado de matrícula, certificado de aeronavegabilidad, manual de vuelo, bitácora de vuelo, programa de mantenimiento, registros de revisión, cumplimiento de MIM y el registro de peso y balance, se encontraban sin observaciones, lo que no contribuyó al accidente.
- e) Que, los daños sufridos por la aeronave, a excepción de los encontrados en la caja de aire (caliente) del carburador y en el cilindro número cuatro, fueron producto del accidente.
- f) Que, conforme a las inspecciones y al peritaje realizado por ENAER a la caja de aire (caliente) del carburador y a sus aletas deflectoras de aire (Vane Air-Carburetor), se estableció que el aluminio utilizado en su fabricación es una aleación de aluminio 1100, con un espesor de 0,040 pulgadas, más delgado y blando que el correspondiente por diseño, de aleación de aluminio 6061-T6, de 0,051 pulgadas de espesor.
- g) Que, lo anterior expuesto pudo facilitar las deformaciones de la caja en comento y el desprendimiento y fractura de la aleta deflectora de aire P/N 64042, que fue ingestada por el motor, quebrándose en dos trozos que fueron encontrados, uno en la garganta del carburador y el otro en el interior del cilindro número cuatro.
- h) Que, el trozo de la aleta deflectora de aire en el interior del cilindro cuatro podría haber dañado la válvula de escape, provocando su pérdida de compresión y una pre-ignición de la mezcla aire combustible al actuar como punto caliente. El trozo en la garganta del carburador podría haber obstruido el paso de la mezcla aire combustible y/o obstruido la válvula de aceleración (mariposa). Los hechos anteriores, juntos o por separado, provocaron una pérdida de potencia del motor.

- i) Que, de acuerdo al Informe Meteorológico 144/12 de la Dirección Meteorológica de Chile, el factor meteorológico no habría sido causal, ni factor contribuyente al accidente.
- j) Que, los relatos del piloto y testigo, confirman los hechos y son concordantes con ellos.
- k) Que, tanto en el Informe Final como en el Informe Técnico 1598CG se establece la posible secuencia de los hechos y la probable causa del accidente.
- l) Que, en el expediente de la investigación, los antecedentes y documentos que forman parte de ella como anexos, informes, relatos, diligencias, pruebas funcionales y citas, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1598CG, 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 más probable del accidente ocurrido el día 11 de noviembre de 2011, que afectó al piloto Sr. Claudio Lobos Andrade, al mando del avión matrícula CC-ABM, fue la pérdida de potencia del motor durante el despegue, a consecuencia de la obstrucción del carburador y/o pre-ignición y pérdida de compresión del cilindro número cuatro, como consecuencia del desprendimiento e ingesta del motor de la aleta deflectora de aire (vane Air Carburetor) P/N 64042.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - Desprendimiento y quebradura de la aleta deflectora de aire (vane Air Carburetor) P/N 64042 perteneciente a la caja de aire (caliente) del carburador, que generó dos cuerpos ingestados por el carburador y el motor respectivamente.
 - La caja de aire (caliente) del carburador P/N 64040, instalada en el motor, no cumplía con las especificaciones de diseño en cuanto al tipo de aleación de aluminio y espesor ocupado en su fabricación.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá:
 - dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto, en la carpeta del avión matrícula CC-ABM.
 - Disponer las medidas necesarias para evitar que se instalen o mantengan instaladas cajas de aire (caliente) del carburador P/N 64040 fabricadas por LAVIASA, en aeronaves de matrícula chilena de los modelos PA25-260 /235/150 y en cualquier otro tipo de aeronave que pudieran provocar una falla y/o pérdida de potencia del motor.

- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el presente suceso a los propietarios, explotadores y centros de mantenimiento de este tipo de aeronaves que tengan instalado en sus aeronaves o posean cajas de aire (caliente) de carburador similares.
- 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 y notifíquese.




JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL