

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al avión matrícula CC-KED.

EXENTA N° 0123/

SANTIAGO, 25 ENE 2010

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 01260, del 28 de julio de 2009, que abre la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1527WS, a cargo del investigador Sr. Winston San Martín, que afectó al avión marca Cessna, modelo 210F, matrícula CC-KED, de propiedad del Club Aéreo de San Fernando, tripulado por el piloto privado de avión Sr. Diego García de la Huerta Sutil como piloto alumno y por el piloto privado de avión Sr. Francisco Ruiz-Clavijo Squella, como instructor de vuelo, el día 25 de julio de 2009, en un predio aledaño al Aeródromo de San Fernando, durante la ejecución de un vuelo de instrucción.
- b) La inspección realizada a la aeronave en el lugar del accidente por parte del equipo investigador.
- c) La Hoja de Vida del piloto privado de avión Sr. Diego García de la Huerta Sutil.
- d) La Hoja de Vida del piloto privado de avión Sr. Francisco Ruiz-Clavijo Squella.
- e) La Bitácora de la aeronave matrícula CC-KED.
- f) El relato del piloto Sr. Diego García de la Huerta Sutil.
- g) El relato del piloto Sr. Francisco Ruiz-Clavijo Squella.
- h) El Informe Final y Técnico del accidente de aviación caratulado con el N° 1527WS.
- i) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la investigación del accidente.
- j) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el artículo 3° letra r) de la Ley N°16.752; la Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13; demás normas citadas, aplicables y pertinentes.

**CONSIDERANDO:**

- a) Que, el día 25 de julio de 2009, el piloto alumno Sr. García de la Huerta y el instructor de vuelo Sr. Ruiz-Clavijo Squella se reunieron en las dependencias del Club Aéreo de San Fernando, con la finalidad de efectuar un vuelo en el avión matrícula CC-KED.
  - b) Que, el objetivo del vuelo era verificar la eficiencia del piloto Sr. García de la Huerta en el material Cessna 210F, requerimiento para la operación según el Plan de Prevención de Accidentes del Club Aéreo, por haber permanecido sin volar en ese tipo de aeronave por un período superior a 30 días.
  - c) Que, el vuelo tenía una duración estimada de 30 minutos y se realizaría como vuelo local en el Aeródromo de San Fernando.
  - d) Que, de acuerdo a los relatos, durante el prevuelo, puesta en marcha, taxeo y carrera de despegue, la aeronave presentó parámetros de operación normal, sin embargo, luego de levantar ruedas y al encontrarse aproximadamente 100 pies sobre el terreno, la tripulación percibió una pérdida parcial de potencia que le impidió mantener el vuelo, efectuando un aterrizaje forzoso en un predio aledaño.
  - e) Que, la tripulación no sufrió lesiones, en tanto la aeronave resultó con daños en toda su estructura.
  - f) Que, ambos pilotos mantenían vigentes las licencias y habilitaciones requeridas para la aeronave y tipo de operación en que ocurrió el accidente.
  - g) Que, la aeronave se encontraba con su certificado de aeronavegabilidad vigente.
  - h) Que, el brazo de articulación del conjunto de control de aceleración presentó una fractura, durante el despegue.
  - i) Que, la falla del brazo de articulación del conjunto de control de aceleración produjo el cierre paulatino de la válvula de chapaleta, con la consecuente disminución del volumen de aire para la operación del motor, ocasionando una pérdida de potencia, que impidió mantener el vuelo.
  - j) Que, el buje no autorizado y sobredimensionado, ubicado en el extremo superior del brazo de articulación del conjunto de control de aceleración, habría ocasionado que, producto de accionar el control del acelerador, se generara el ovalamiento y desgaste del extremo del brazo actuador, hasta ocasionar la fractura.
  - k) Que, en las inspecciones de 100 horas a que fue sometida la aeronave antes del accidente, no se detectó la presencia del buje no autorizado, ni el deterioro paulatino del brazo actuador.
  - l) Que, ante la imposibilidad de mantener el vuelo, la tripulación decidió efectuar un aterrizaje forzoso en un predio aledaño, en cuya aproximación el ala derecha impactó contra un tendido de fibra óptica, produciendo el
-

corte de un cable y el desprendimiento de parte del borde de ataque de esa ala.

- m) Que, la causa más probable del accidente fue la pérdida parcial de potencia durante el despegue, producto del cierre paulatino de la válvula de chapaleta a consecuencia de la fractura del brazo actuador del conjunto de control de aceleración.
- n) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a. Instalación de un buje sobredimensionado y no autorizado, en el brazo actuador del conjunto de control de aceleración.
  - b. No detectar, durante las inspecciones de 100 horas, la existencia del buje sobredimensionado ni el deterioro paulatino del brazo actuador.
- o) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1527WS, 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 el día 25 de julio de 2009, mientras la tripulación compuesta por el piloto alumno Sr. Diego García de la Huerta Sutil y el instructor de vuelo Sr. Francisco Ruiz-Clavijo Squella, efectuaba un vuelo de instrucción en el avión Cessna, modelo 210F, matrícula CC-KED, fue la pérdida parcial de potencia durante el despegue, producto del cierre paulatino de la válvula de chapaleta a consecuencia de la fractura del brazo actuador del conjunto de control de aceleración.
  - 3) Declárase que actuaron como factores contribuyentes:
    - a. Instalación de un buje sobredimensionado y no autorizado, en el brazo actuador del conjunto de control de aceleración.
    - b. No detectar, durante las inspecciones de 100 horas, la existencia del buje sobredimensionado ni el deterioro paulatino del brazo actuador.
  - 4) El Departamento Prevención de Accidentes deberá:
    - a. Fomentar, en el personal que realiza labores de mantenimiento, la importancia de la ejecución de tales tareas en forma acuciosa y evitar completamente el uso de piezas no autorizadas.
-

- 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:
- El Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en las hojas de vida de los pilotos Sres. Diego García de la Huerta Sutil y Francisco Ruiz-Clavijo Squella.
  - El Subdepartamento Aeronavegabilidad emita un documento técnico para los Centros de Mantenimiento Aeronáutico habilitados en trabajos de aeronaves marca Cessna, modelos 210, 206, U206, y 207, de acuerdo con lo indicado en el Service Bulletin Teledyne Continental N° SB08-3, que considere agregar a las instrucciones del ítem 17 (compartimiento de motor) de la cartilla de inspección de 100 horas "Controles y articulaciones de motor y hélice", lo siguiente: "verifique condición general, libertad de movimiento y recorrido y evidencias de desgaste de las partes".
  - El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta del avión marca Cessna, modelo 210F, matrícula CC-KED.
- 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 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.
- 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.



**JOSÉ HUEPE PÉREZ**  
**GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)**  
**DIRECTOR GENERAL**