

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CRS, al mando del piloto comercial de avión Sr. José Vergara Galleguillos.

---

EXENTA Nº 0425 /

SANTIAGO, 04 JUN 2012

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

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación que afectó al avión Piper PA-28-140, matrícula CC-CRS, el día 29 de septiembre de 2011, en las inmediaciones del aeródromo Curacaví (SCCV).
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 02055 del 03 de octubre de 2011, que abre la investigación caratulada con el Nº 1596WS.
- c) El Plan de Vuelo correspondiente a la operación en que ocurrió el suceso.
- d) La licencia y hoja de vida del piloto Sr. José Vergara Galleguillos.
- e) La licencia y hoja de vida de la alumna piloto Srta. Carolina Schurmann Pelissier.
- f) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave matrícula CC-CRS.
- g) Las Especificaciones Operativas de la empresa Servicios Aéreos Romeomike Limitada.
- h) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave CC-CRS, para el vuelo en que ocurrió el accidente.
- i) Los relatos de la tripulación de vuelo.
- j) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- k) Los daños en la aeronave y en el sitio del suceso a causa del accidente.
- l) Las inspecciones y peritajes efectuados al motor y los sistemas de la aeronave, especialmente a la válvula selectora de combustible.
- m) La prueba funcional efectuada al sistema de combustibles de un avión Piper PA-28-140.
- n) El historial de mantenimiento del avión matrícula CC-CRS.

- o) El Informe Técnico Operacional de la Dirección Meteorológica de Chile N° 121/12, acerca del lugar y hora del accidente.
- p) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1596WS.
- q) El expediente de la investigación.
- r) 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 29 de septiembre de 2011, a las 16:56 hora local, el instructor de vuelo Sr. José Vergara Galleguillos, al mando del avión matrícula CC-CRS, despegó desde el Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), junto a la alumna piloto Srta. Carolina Schurmann Pleissier, con el propósito de efectuar instrucción de vuelo en la zona "Alfa" y en el Aeródromo Curacaví (SCCV), con la intención de regresar al aeródromo de despegue antes del fin del crepúsculo civil vespertino (FCCV).
- b) Que, la tripulación de vuelo mantenía vigentes las licencias y habilitaciones requeridas para la operación de la aeronave objeto del suceso, encontrándose médicamente "aptos" para la actividad de vuelo de acuerdo con sus respectivos certificados de Medicina Aeroespacial.
- c) Que, el avión contaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente y se encontraba autorizado para trabajos aéreos, entre los que se encuentra la instrucción de vuelo remunerada y, para el vuelo en que ocurrió el accidente, se encontraba dentro de los límites de peso y balance establecidos para su operación.
- d) Que, tras el despegue, la aeronave se trasladó hasta la zona "Alfa", donde la tripulación realizó maniobras de instrucción, dirigiéndose posteriormente al Aeródromo Curacaví, donde se efectuó un aterrizaje completo.
- e) Que, de acuerdo con los relatos, se habría efectuado cambio de estanque poco antes de dirigirse a aterrizar en el aeródromo Curacaví.
- f) Que, posteriormente, la alumna piloto efectuó el despegue desde la pista 10 del aeródromo, presentándose una reducción de la potencia del motor, ante lo cual el instructor de vuelo tomó los mandos de la aeronave e intentó infructuosamente recuperar la potencia normal para mantener el vuelo, efectuando un aterrizaje de emergencia en un predio contiguo al aeródromo.
- g) Que, durante la carrera de aterrizaje, el ala izquierda de la aeronave impactó contra un árbol, desprendiéndose de la estructura de la aeronave, que continuó su desplazamiento hasta detenerse a 740 metros al Sureste del aeródromo.

- h) Que, a consecuencia del suceso, la alumna piloto resultó con lesiones leves, el instructor de vuelo sin lesiones y la aeronave con daños mayores.
- i) Que, de acuerdo con la evidencia y la dispersión de restos observada durante las inspecciones efectuadas por el equipo investigador, la aeronave aterrizó con rumbo 155 grados, sobre un camino de servidumbre en el interior del predio, avanzando 24 metros hasta impactar un árbol con el ala izquierda, a consecuencia de lo cual ésta se desprendió de su unión al fuselaje, ocasionando que la aeronave girara por la izquierda sin control, continuando en desplazamiento hacia el Sur-sureste por un tramo de 37 metros, hasta detenerse (740 metros al Sureste del aeródromo), quedando con la cabina orientada al rumbo 340 grados.
- j) Que, el peritaje a la válvula selectora de combustible constató que ésta presentaba dificultad para seleccionar las diferentes posiciones, debido a que la golilla de posición (position washer), que marca las posiciones correctas de la válvula, presentaba desgaste excesivo en sus extremos, lo que resultaba en un funcionamiento inadecuado, atribuible a falla de material, sin que existiera registro de observaciones detectadas en las inspecciones anteriores. Por tratarse de una falla con los elementos internos de la válvula, no habría sido advertida desde el interior de la cabina.
- k) Que, la prueba funcional efectuada al sistema de combustible en un avión del mismo tipo que el accidentado, arrojó que en una posición intermedia, la válvula selectora ocasiona una alimentación parcial del sistema de combustible, que permite mantener el motor en funcionamiento a un régimen de potencia bajo, y al requerirse un régimen alto de potencia sólo se puede mantener por un lapso de aproximadamente 30 segundos, luego de lo cual vuelve a reducirse, sin ocasionar la detención del motor.
- l) Que, de acuerdo con los antecedentes de la investigación, no se habrían presentado fallas, además de la ya descrita, en el motor u otros sistemas de la aeronave, que hubieran intervenido en el accidente.
- m) Que, las condiciones meteorológicas se encontraban aptas para el vuelo bajo reglas de vuelo visual, descartándose su participación como causantes o contribuyentes al suceso investigado.
- n) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1596WS, se encuentran establecidos los hechos y la posible secuencia de los hechos y la probable causa del accidente.
- o) 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.
- p) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1596WS, 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 29 de septiembre de 2011, que afectó al piloto Sr. José Vergara Galleguillos, al mando del avión matrícula CC-CRS, y a la alumna piloto Srta. Carolina Schurmann Pelissier, fue la pérdida de potencia durante el despegue, a consecuencia de la reducción del flujo de combustible producto del funcionamiento inadecuado de la válvula selectora de combustible.
- 3) Que, actuó como factor contribuyente la falla de los componentes internos de la válvula selectora de combustible.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto y en la carpeta del avión matrícula CC-CRS.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a las empresas y pilotos de aviación general, como asimismo, a los Centros de Mantenimiento, a través de los medios de comunicación de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- 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.

  
JAI ME ALARCÓN PÉREZ  
General de Aviación  
DIRECTOR GENERAL