

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CKD, al mando del piloto comercial de helicóptero Sr. Alejandro San Martín Lara.

EXENTA N° 01568 /

SANTIAGO, 21 OCT. 2009

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N°02047, del 26 de agosto de 2008, que abre la investigación para establecer la causa del accidente de aviación, caratulado con el N°1495AE, ocurrido con fecha 21 de agosto de 2008 en la ciudad de Copiapó, en circunstancias que el helicóptero matrícula CC-CKD, al mando del piloto Sr. Alejandro San Martín Lara, se dirigía a efectuar un trabajo aéreo en control de heladas, impactó en forma inadvertida contra el terreno, resultando con daños en su estructura y el piloto con lesiones de carácter leve.
- b) La inspección por parte del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- c) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave matrícula CC-CKD.
- d) La Hoja de Vida del piloto Sr. Alejandro San Martín Lara.
- e) Copia de la Hoja de Calificación del piloto Sr. Alejandro San Martín Lara.
- f) Copia del Manual de Operaciones de Aerokipreos Ltda., Apéndice E, Informe de Instrucción de Piloto, del Sr. Alejandro San Martín Lara.
- g) Copia del Manual de Operaciones de la empresa Aerokipreos Ltda., Anexo C, Procedimiento de Prevención y Control de Heladas.
- h) Copia de las Especificaciones Operativas de la Empresa Servicios Aéreos Kipreos Ltda.
- i) Copia del Registro de Horas de Vuelo de Helicóptero de la Empresa Aerokipreos, correspondiente a la aeronave matrícula CC-CKD.
- j) Copia de la Bitácora Personal de Vuelo del Sr. Alejandro San Martín Lara.
- k) Copia del Certificado de Aptitud Psicofísica N°020579, de fecha 24 de junio de 2008, del piloto Sr. Alejandro San Martín Lara.
- l) La declaración del piloto Sr. Alejandro San Martín Lara y mecánico de aviación Sr. Alex Solís Díaz.
- m) Copia del oficio D.S.CMAE.DEP.OF."R"N°2118 del 05 de septiembre de

- 2008, del Centro de Medicina Aeroespacial de la FACH, pronunciándose sobre la situación médica del piloto Sr. Alejandro San Martín Lara.
- n) El Informe Final y Técnico del accidente caratulado con el N°1495AE.
- o) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del accidente.
- p) 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.
- q) La Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, y demás normas citadas y aplicables.

**CONSIDERANDO:**

- a) Que, el día 21 de agosto de 2008, el piloto de helicópteros Sr. Alejandro San Martín Lara, al mando de la aeronave marca Garlick, matrícula CC-CKD, en circunstancias que se dirigía a realizar un trabajo aéreo de control de heladas al interior de un recinto agrícola en la ciudad de Copiapó, en forma inadvertida impactó el helicóptero sobre el terreno, finalizando volcado, con daños en toda su estructura y el piloto con lesiones de carácter leve.
  - b) Que, la documentación a bordo de la aeronave se encontraba vigente, y el piloto contaba con la habilitación requerida para la operación de la aeronave objeto de la investigación.
  - c) Que, previo al vuelo de la aeronave, el mecánico declaró haber revisado el helicóptero, sin encontrar observaciones. Posteriormente, y de acuerdo a lo señalado por el piloto, realizó el pre-vuelo de la aeronave sin novedades.
  - d) Que, de acuerdo a lo expuesto por el piloto. Éste habría verificado las condiciones meteorológicas del lugar, percatándose que no había reducción de visibilidad por bruma o niebla en el lugar que impidiera la ejecución de la operación en condiciones de vuelo visual nocturno.
  - e) Que, el piloto relató haber efectuado la puesta en marcha del motor de la aeronave de acuerdo a la lista de chequeo, verificando entre otros ítems, la correcta indicación de los instrumentos de motor, funcionamiento de las luces de anticollisión, posición y el foco de aterrizaje, lo cuales no presentaron observaciones.
  - f) Que, considerando que el vuelo se haría en condiciones nocturnas, se encendieron algunos "chonchones", con el propósito de guiar al piloto hasta el lugar de trabajo. Posteriormente, el piloto despegó, elevándose unos 50 metros de altura, para sobrepasar unas cabañas ubicadas a un costado del helipuerto eventual y luego dirigirse hacia el lugar de trabajo.
-

- g) Que, conforme a lo manifestado por el piloto, luego de haber sobrepasado las cabañas, inició un descenso alcanzando una velocidad entre 30 y 50 nudos, la cual es mayor a la indicada en el Manual de Operaciones de la empresa, para realizar esa actividad.
- h) Que, posteriormente, el piloto indicó en la investigación que comenzó a regular el ángulo de la luz del foco de búsqueda, a objeto de apoyarse con una mayor iluminación, para nivelar la aeronave a una altura de entre 4 a 5 metros sobre los parronales. Considerando su relato, el haber mirado el switch, probablemente lo distrajo del control del descenso de la aeronave, impactando inadvertidamente contra el terreno.
- i) Que, los daños de la aeronave y las huellas en el lugar, coinciden con un impacto en vuelo controlado contra el terreno, lo que permitiría suponer que la distracción ocasionada por la desviación de la vista hacia el switch, lo llevó a descender más allá de lo planificado.
- j) Que, de acuerdo a las declaraciones del piloto y del personal de tierra que apoyaba el trabajo de control de heladas, durante el breve tiempo que duró el vuelo, hubo comunicaciones en ambos sentidos. Este factor posiblemente habría contribuido a la distracción del piloto sobre el control de su aeronave.
- k) Que, de acuerdo a los antecedentes recopilados durante la investigación, indican que la condición técnica de la aeronave, la cual se encontraba aeronavegable, no habría tenido incidencia en el accidente.
- l) Que, producto del accidente, el piloto resultó con lesiones de carácter leve, en tanto la aeronave resultó con daños.
- m) Que, la causa más probable del accidente fue un error operacional por parte del piloto al mando, al no mantener la separación vertical con el terreno, debido a la distracción ocasionada por la fijación en el switch de control del foco de búsqueda, impactando inadvertidamente contra el terreno.
- n) Que, actuaron como factores contribuyentes:
- Velocidad de operación mayor a la recomendada para el trabajo aéreo en cuestión.
  - Escasas referencias visuales ubicadas en el trayecto de desplazamiento hacia los parronales
- o) Que, no existen diligencias pendientes en esta investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1495AE, 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 21 de agosto de 2008, que afectó a la aeronave marca Garlick, matrícula CC-CKD, al mando del piloto de helicópteros Sr. Alejandro San Martín Lara, en circunstancias que se dirigía a realizar un trabajo aéreo de control de heladas al interior de un recinto agrícola en la ciudad de Copiapó, fue un error operacional por parte del piloto al mando, al no mantener la separación vertical con el terreno, debido a la distracción ocasionada por la fijación en el switch de control del foco de búsqueda, impactando inadvertidamente contra el terreno.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a) Velocidad de operación mayor a la recomendada para el trabajo aéreo en cuestión.
  - b) Escasas referencias visuales ubicadas en el trayecto de desplazamiento hacia los parronales.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá:
  - a) Reforzar a los pilotos que realizan trabajos aéreos de control de heladas, la importancia de mantener la atención diversificada en todos los aspectos relevantes a la operación.
  - b) El Subdepartamento Licencias deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Alejandro San Martín Lara.
  - c) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deberá dejar constancia del suceso en la carpeta del helicóptero matrícula CC-CKD.
- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) 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