

EXENTA N° 023 /

SANTIAGO, 11 ENE. 2013

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

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 02851 del 10 de octubre de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1638AB.
- b) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del incidente.
- c) Los antecedentes del Comandante de la aeronave y del personal de apoyo en tierra.
- d) El historial de mantenimiento de la aeronave matrícula CC-ABW.
- e) Las inspecciones realizadas a la aeronave matrícula CC-ABW.
- f) El informe meteorológico del lugar y hora del incidente.
- g) Los relatos de los involucrados en el suceso.
- h) El Informe Final e Informe Técnico de la Investigación del Accidente de Aviación N° 1638AB.
- i) El expediente de la investigación N° 1638AB.
- j) 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 01 de octubre de 2012, el piloto Sr. Jorge Franklin Saballa, ingresó al estacionamiento Remoto 26 en la losa del aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCEL), de acuerdo las instrucciones entregadas por el controlador de tránsito aéreo.
- b) Que, en el lugar de estacionamiento R 26, se encontraban los equipos de apoyo para atender al avión, pero adicionalmente se encontraban algunos equipos de otra empresa que atendía a la aeronave del estacionamiento contiguo, quedando una escala de pasajeros en el trayecto de la ruta de estacionamiento del avión, cuya altura sobrepasaba al ala izquierda.

- c) Que, durante esta maniobra, el piloto visualizó la escala de pasajeros y carga que se encontraba al costado izquierdo de la plataforma y al observar operarios en el lugar, asumió que el espacio era suficiente para no tener contacto con aquellos elementos, fijando la atención en el mecánico que le daba indicaciones con linternas de señales, al frente de la aeronave, perdiendo finalmente el contacto visual con los operarios que se encontraban al costado.
- d) Que, los operarios estaban encargados de desplazar las escalas hacia las puertas de embarque del avión, y al verlo aproximarse al lugar de estacionamiento R 26, uno de ellos se percató de la cercanía de la escala con el ala izquierda del avión, por lo que gritó e hizo señas al mecánico que se encontraba frente al avión, lo que no fue observado oportunamente por éste.
- e) Que, la punta del ala del avión hizo contacto con la escala, provocándole pequeñas hendiduras en el sector del borde de ataque, sin lesiones a los pasajeros ni al personal de tierra, como tampoco hubo daños a los equipos de tierra.
- f) Que, la tripulación tenía sus licencias de vuelo y habilitaciones al día, lo que les permitía realizar este tipo de vuelo.
- g) Que, al avión Airbus 320, matrícula CC-ABW, se le realizaba su programa de mantenimiento de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente, no encontrándose en sus registros anomalías que pudiesen haber influido en el hecho.
- h) Que, las condiciones meteorológicas en el sector del aeropuerto Arturo Merino Benítez eran aptas para operar en condiciones visuales.
- i) Que, no existen diligencias pendientes.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1638AB, 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 del incidente ocurrido el día 01 de octubre de 2012, que afectó a la aeronave Airbus 320, matrícula CC-ABW, se debió a que el personal de apoyo en tierra estimó erróneamente, que la escala de pasajeros que se encontraba en el área de estacionamiento asignada a la aeronave, no sería impactada por el ala izquierda del avión durante la maniobra de estacionamiento en el remoto 26.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - La falta de coordinación entre los operadores de losa y el mecánico, para reaccionar ante la detección del riesgo inminente.
  - Falta de elementos de apoyo para los operadores de losa, como linternas de señalización y paletas refractantes, para notificar al mecánico sobre el peligro que puedan observar.

- El supervisor de la empresa operadora del avión, durante la inspección efectuada previa al arribo de la aeronave, no detectó que la escala constituía un obstáculo en el área de operación.
  - El comandante de la aeronave asumió erróneamente que el espacio disponible, era suficiente para para estacionar la aeronave en el remoto 26.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la carpeta del avión AIRBUS 320, matrícula CC-ABW.
  - 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá dar a conocer este suceso, a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC.
  - 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