

EXENTA N° 0281 /

SANTIAGO, 02 MAY 2014

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

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación que afectó al avión marca Piper, modelo PA-18, matrícula CC-KWI ocurrido el día 31 de agosto de 2013, en el Aeródromo Municipal de Vitacura (SCLC), Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 057 del 04 de septiembre de 2013, que abre la investigación caratulada con el N° 1675AB.
- c) La inspección del equipo investigador en el lugar del accidente.
- d) Las inspecciones realizadas al avión, (remolcador), matrícula CC-KWI.
- e) El historial de mantenimiento de la aeronave marca Piper, modelo PA-18, matrícula CC-KWI, del Club de Planeadores de Santiago.
- f) El registro de Peso y Balance de la aeronave al momento del despegue.
- g) El informe emitido por la Dirección Meteorológica de Chile indicando las condiciones meteorológicas de la zona del accidente.
- h) Los antecedentes de los pilotos al mando de las aeronaves.
- i) Las declaraciones de la controladora de tránsito aéreo, los pilotos y testigos.
- j) El informe final y el expediente de la investigación del accidente de aviación N° 1675AB.
- k) 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, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 31 de agosto de 2013, en circunstancias que el piloto privado de avión, licencia N° 6.741, Sr. Helmuth Petersen Ralph, al mando del avión marca Piper, modelo PA-18, matrícula CC-KWI, sufrió un accidente de aviación, al impactar contra el muro divisorio con la Costanera Norte, cuando se encontraba en la fase de despegue, causando daños a la estructura de la aeronave. El piloto no sufrió lesiones.
- b) Que, las condiciones meteorológicas en el Aeródromo Municipal de Vitacura eran aptas para realizar vuelo visual al momento del accidente.
- c) Que, el programa de mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente, no encontrándose en sus registros anomalías que pudiesen haber influido en el suceso.
- d) Que, las inspecciones realizadas a la aeronave, establecieron que no hubo fallas en sus componentes antes del impacto contra el muro de contención.
- e) Que, el piloto al mando del avión matrícula CC-KWI y el piloto del helicóptero matrícula CC-AFT, se encontraban con sus licencias de vuelo vigentes, por lo que podían realizar este tipo de vuelo.
- f) Que, la controladora de turno en el Aeródromo Municipal de Vitacura se encontraba con su licencia aeronáutica al día, por lo que estaba habilitada para desempeñar funciones en la torre de control.
- g) Que, los procedimientos locales del Aeródromo Municipal de Vitacura, no contemplan requerimientos para el desplazamiento de helicópteros en vuelo desde los hangares ubicados al Este del aeródromo y la torre de control o sus alrededores, siendo una costumbre que el desplazamiento se realice por la pista activa, con la autorización del controlador de la torre de control, en caso que esté activado el servicio. En este caso en particular, el piloto del helicóptero matrícula CC-AFT fue autorizado por la controladora a realizar el rodaje aéreo "a discreción" desde hangares ubicados al Este a carguío de combustible, sin especificar restricciones o posición de aeronaves en los alrededores de la pista en uso.
- h) Que, el avión PA - 18 se encontraba ubicado en la diagonal a la pista activa y notificó listo para despegar con planeador en remolque, siendo instruido por la controladora inicialmente a mantener posición y posteriormente autorizado a despegar de la pista 25, sin informar del tráfico en progreso

desde hangares Este a combustible, sin considerar que ambas aeronaves podrían utilizar la misma pista al mismo tiempo.

- i) Que, posteriormente, la controladora dio instrucción al remolcador, matrícula CC-KWI de mantener posición, lo que no habría sido escuchado por el piloto del remolcador, iniciando la carrera de despegue, de acuerdo a las últimas instrucciones que escuchó.
- j) Que, el piloto del helicóptero mantenía escucha en frecuencia 122.8 MHz y tenía al remolcador a la vista, en posición de despegue para planeadores, asumiendo que el avión mantendría posición, por lo que continuó en vuelo traslacional sobre el eje de la pista, hacia sector de combustible, perdiendo finalmente de vista al remolcador, matrícula CC-KWI.
- k) Que, el remolcador, matrícula CC-KWI, inició la carrera de despegue sin tener el tráfico a la vista y vio aparecer arriba a la izquierda y en descenso al helicóptero matrícula CC-AFT, por lo que hizo un viraje hacia la derecha para esquivar al helicóptero, continuando el rodaje paralelo a la pista.
- l) Que, el piloto del planeador evaluó la condición de riesgo y soltó el cable de remolque, haciendo un viraje por la derecha para detenerse a los pocos metros, sin tener dificultades en realizar la maniobra de aborto en su despegue.
- m) Que, posteriormente, la controladora al percibir desde su punto de observación, que el helicóptero se encontraba a la derecha y arriba del avión matrícula CC-KWI, le dio instrucciones en forma reiterada e insistente al helicóptero para que virara a la derecha, por lo que el piloto realizó la maniobra indicada, quedando nuevamente delante del avión matrícula CC-KWI, a un par de metros de altura y a corta distancia entre las dos aeronaves.
- n) Que, el piloto del avión matrícula CC-KWI viró a la izquierda, frenando, para evitar colisionar con el helicóptero, quedando con una orientación casi perpendicular a la pista, pero sin lograr detener el avión hasta impactar contra el muro separador del aeródromo con la Costanera Norte.
- o) Que, las huellas de los neumáticos del avión PA -18, matrícula CC-KWI que quedaron en el terreno paralelo a la pista y luego con dirección hacia el muro de separación con la Costanera Norte, permitieron confirmar lo relatado por el piloto del remolcador.
- p) Que, de acuerdo a lo señalado anteriormente, el accidente se habría originado al momento que el remolcador inició la carrera de despegue

mientras el helicóptero se desplazaba al sector de combustible, ambos ocupando la pista activa.

- q) Que, las instrucciones correctivas entregadas por la controladora al avión remolcador de mantener posición, no habrían sido escuchadas por el piloto y las siguientes, instruidas al piloto del helicóptero, de hacer viraje de inmediato a la derecha con la intención de apartar al helicóptero de la trayectoria del remolcador, agravaron el peligro de colisión entre ambas aeronaves.
- r) Que, a causa del suceso, no hubo lesionados y el avión PA-18, matrícula CC-KWI quedó con daños a causa del impacto contra el muro perimetral que limita el aeródromo con la Autopista Costanera Norte.

### **RESUELVO**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1675AB, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archiversse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa más probable del accidente que afectó al avión remolcador, marca Piper, modelo PA-18, matrícula CC-KWI, se debió a que el piloto perdió el control del avión en tierra, al tratar de evitar colisionar con otra aeronave que se interpuso en su trayectoria de despegue, estando inicialmente ambas aeronaves autorizadas por la controladora de la torre de control a realizar las maniobras de despegue y traslado hacia el sector de combustible, respectivamente.
- 3) Que actuaron como factores contribuyentes:
  - a. La controladora autorizó al piloto del helicóptero a desplazarse desde el hangar ubicado al Este hacia el sector de combustible y posteriormente autorizó el despegue del avión remolcador.
  - b. A las aeronaves matrícula CC-AFT y CC-KWI, no se les informó la situación de tráfico en progreso.
  - c. Inicialmente el remolcador fue autorizado a despegar, luego se le instruyó a mantener posición fuera de la pista, lo que no habría sido escuchado por el piloto, iniciando la carrera de despegue.
  - d. El piloto del helicóptero fue instruido hacer viraje inmediato a la derecha, lo que obstaculizó el paso del remolcador que se desplazaba por el costado de la pista.
  - e. No existen procedimientos que contemplen el traslado desde y hacia hangares Este y sector de abastecimiento de combustible.

- 4) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
  - a. Que, se deje constancia del accidente de aviación en la hoja de vida del piloto privado de avión, licencia N° 6.741, Sr. Helmuth Petersen Ralph.
  - b. Que, se deje constancia del accidente de aviación en la carpeta del avión marca Piper, modelo PA-18, matrícula CC-KWI.
  - c. Dejar constancia en la hoja de vida de la controladora de tránsito aéreo, Sra. Jacqueline Lagos Vallvé, de los hechos ocurridos en el Aeródromo Municipal de Vitacura, mientras se encontraba de turno, el día 31 de agosto de 2013.
- 5) El Departamento Aeródromos y Servicios Aeronáuticos deberá:
  - a. Evaluar la factibilidad de establecer y publicar procedimiento para el desplazamiento de helicópteros entre los hangares ubicados al este del aeródromo y el sector de carguío de combustible.
- 6) El Departamento Prevención de Accidentes deberá:

Difundir el presente informe final a los usuarios del Club de Planeadores de Vitacura y a los controladores de tránsito aéreo que cumplen funciones en el Aeródromo Municipal de Vitacura, sobre la causa y factores contribuyentes que influyeron en el accidente.
- 7) 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.
- 8) 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.
- 9) 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



*Rolando Mercado Zamora*  
**ROLANDO MERCADO ZAMORA**  
General de Brigada Aérea (A)  
**DIRECTOR GENERAL**