

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula española EC-IOE, al mando del piloto español Sr. Antonio Fernández Martínez (Q.E.P.D).

EXENTA N° 03 /

SANTIAGO, 03 ENE. 2012  
03 ENE. 2012

Con esta fecha se ha dictado la siguiente

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 086 de fecha 14 de enero de 2011, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del accidente de aviación que afectó al piloto español Sr. Antonio Fernández Martínez (Q.E.P.D), al mando de la aeronave marca Air Tractor, modelo AT-802, matrícula española EC-IOE, de propiedad de Bancantabria Inversiones S.A, ocurrido con fecha 09 de enero de 2011, mientras se encontraba efectuando labores de combate de incendio forestal en el sector de Tanahuillin, comuna de Santa Juana, 40 Km al Sureste de la ciudad de Concepción, Región del Biobío, impactó con árboles del sector, para posteriormente precipitarse a tierra. A consecuencia del suceso el piloto al mando falleció en el lugar del accidente. El observador aéreo que acompañaba al piloto resultó con lesiones de gravedad. La aeronave quedó destruida a raíz del accidente.
- b) La inspección realizada en el lugar del accidente por el equipo investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
- c) La Hoja de Vida del piloto Sr. Antonio Fernández Martínez (Q.E.P.D).
- d) La licencia de piloto comercial de avión del Sr. Antonio Fernández Martínez (Q.E.P.D).
- e) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
- f) La declaración del Sr. Patricio Hualquipan Catrileo.
- g) El Informe Final y Técnico del Accidente de Aviación caratulado con el N°1571SP.

- h) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Accidente.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes 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, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo y pertinentes, y demás normas citadas y aplicables.

**CONSIDERANDO:**

- a) Que, el piloto al mando efectuó la primera misión del día a las 16:00 hora local, despegando desde el emplazamiento eventual de Tanahuillin, para efectuar un vuelo de combate de incendio forestal en un lugar ubicado a 1,5 NM al Sureste, regresando luego de efectuar el lanzamiento de agua.
- b) Que, el jefe de brigada de la forestal "Bosques Arauco S.A" solicitó un nuevo lanzamiento, por lo cual el piloto al mando efectuó un carguío de agua, despegando hacia el lugar del incendio.
- c) Que, durante las maniobras para efectuar el segundo lanzamiento, la aeronave impactó con árboles del sector, sin haber lanzado el agua, para luego precipitarse contra el terreno.
- d) Que, el piloto falleció en el lugar del accidente, mientras que el observador aéreo que lo acompañaba, resultó con lesiones de gravedad y la aeronave destruida.
- e) Que, en las inspecciones realizadas en el terreno, se encontró el switch de activación del sistema de control de lanzamiento de retardante (FRDS) en posición "off", es decir, apagado. Lo anterior quiere decir que la computadora y panel de control no estaban activados, por lo cual, el sistema hidráulico tampoco estaba operando para generar la suficiente presión para relizar el lanzamiento, razón por la cual no era posible efectuar el lanzamiento de agua en forma normal.
- f) Que, el manual de vuelo de la aeronave, en la sección procedimientos normales, contempla la lista de chequeo "antes del despegue", la cual señala que el switch del sistema FRDS debe estar en posición "AUTO". Esto hace presumir que el piloto habría omitido llevar el switch a la posición señalada en la lista.
- g) Que, lo anterior es concordante con la declaración del Jefe de la Unidad de Brigada Contra Incendio, quien señaló que la aeronave no efectuó la descarga cuando fue solicitada.

- h) Que, al no realizar la descarga de agua, la aeronave no recuperó altura oportunamente, manteniendo una velocidad cercana a los 120 nudos, debido a lo cual, impactó con árboles del sector de, aproximadamente, 15 a 20 metros de altura, desprendiéndose la punta del ala izquierda junto con el alerón, ante lo cual el piloto perdió el control del avión, para impactar luego con otro árbol y finalmente contra el terreno.
- i) Que, el informe Técnico Operacional emitido por la Dirección Meteorológica de Chile contempla que, al momento del accidente las condiciones eran de buena visibilidad y cielos despejados. Del mismo modo el jefe de la brigada contra incendios declaró que el incendio estaba controlado y que le fue posible ver la aeronave, por lo que se estima que las condiciones de visibilidad y meteorológicas no fueron causal o un factor contribuyente al accidente investigado.
- j) Que, el piloto al mando tenía su licencia de vuelo vigente, sin observaciones, lo que le permitía efectuar el vuelo.
- k) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente.
- l) Que, el mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a las disposiciones aeronáuticas, sin observaciones.
- m) Que, el sistema control de lanzamiento de retardante (FRDS) estaba apagado, por lo cual, la aeronave no pudo realizar el lanzamiento de agua, lo que dificultó su montada.
- n) Que, la aeronave continuó el descenso, impactando con árboles del sector de, aproximadamente, 15 a 20 metros de altura, para luego impactar con otro árbol y finalmente, con el terreno.
- o) Que, las condiciones de visibilidad eran aptas para efectuar el combate de incendio.
- p) Que, la aeronave resultó destruida debido al accidente.
- q) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación, caratulada con el N°1571SP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en

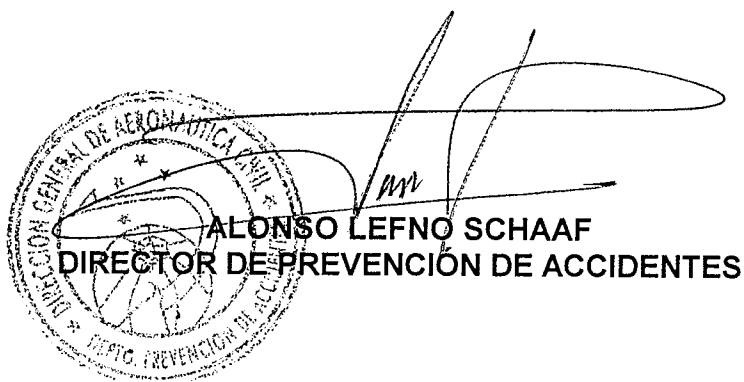
el Departamento Prevención de Accidentes.

- 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido a la aeronave marca Air Tractor, modelo AT-802, matrícula española EC-IOE, de propiedad de Bancantabria Inversiones S.A, al mando del Sr. Antonio Fernández Martínez (Q.E.P.D), fue que la aeronave no recuperó el descenso, durante una maniobra de combate de incendio, al no liberar el agua en el lugar previsto, impactando contra árboles y finalmente, contra el terreno.
- 3) Actuaron como factores contribuyentes:
  - Omisión, probablemente involuntaria, por parte del piloto, al no activar antes del despegue el sistema de control de lanzamiento de retardante (FRDS).
  - Pérdida de control de la altura durante la maniobra de lanzamiento de agua.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:
  - Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a empresas y pilotos que efectúan combate de incendios forestales.
  - Reforzar el uso de las listas de verificación por parte de las empresas que efectúan trabajos aéreos, y especialmente por aquellas que realizan operaciones de alto riesgo.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
  - Que, deje constancia del suceso en la Hoja de Vida del piloto Sr. Antonio Fernández Martínez (Q.E.P.D).
  - Que, deje constancia del suceso en la carpeta de la aeronave matrícula EC-IOE.
- 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 para el cumplimiento, deberán indicar la fecha estimativa de término y finalmente comunicar el cumplimiento de las disposiciones.
- 7) Conforme a lo establecido en los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, los interesados podrán interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil.

- 8) El informe final se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso a sus costas.

Anótese, notifíquese y comuníquese. (FDO. JAIME ALARCÓN PÉREZ, General de Aviación, (A) DIRECTOR GENERAL).

Lo que se transcribe para su conocimiento.



ALONSO LEFNO SCHAAF  
DIRECTOR DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

**DISTRIBUCIÓN:**

- EJ. N° 1.- SRES. FAASA CHILE SERVICIOS AÉREOS LIMITADA
- EJ. N° 2.- DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN
- EJ. N° 3.- DEPARTAMENTO JURÍDICO
- EJ. N° 4.- DEPARTAMENTO SEGURIDAD OPERACIONAL (DSO)
- EJ. N° 5.- DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (PREVAC)
- EJ. N° 6.- DPA. SIAA, EXPEDIENTE 1571SP
- EJ. N° 7.- DPA. SIAA, ARCHIVO (MP)
- EJ. N° 8.- OFICINA CENTRAL DE PARTES