

EXENTA N° 0932,

11 DIC 2012

SANTIAGO,

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al avión Hawker Beechcraft, modelo 200, matrícula CC-ACV, el día 03 de agosto de 2012, en el aeródromo "Eulogio Sánchez" (SCTB), comuna de La Reina, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 02222, del 07 de agosto de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1630OR.
- c) La licencia de piloto de transporte de línea aérea de avión y hoja de vida del Sr. Carlos Piraino Neuenschwander.
- d) La licencia de piloto comercial de avión y hoja de vida del Sr. Fernando Urzúa Donoso.
- e) La bitácora personal de vuelo del piloto Sr. Carlos Piraino Neuenschwander.
- f) La bitácora personal de vuelo del piloto Sr. Fernando Urzúa Donoso.
- g) Los relatos del piloto al mando, copiloto e inspector de operaciones aéreas.
- h) El peso y balance del avión matrícula CC-ACV.
- i) La inspección y peritaje realizado por el Equipo Investigador en el lugar del suceso.
- j) Las inspecciones y verificaciones realizadas al avión matrícula CC-ACV.
- k) El Reglamento de Usuarios del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB).
- l) El Manual de Operaciones de la empresa AEROTRANSPORTES ARAUCANÍA LTDA., anexo M, "Operación Juan Fernández".
- m) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1630OR.
- n) El expediente de la investigación.
- o) 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 03 de agosto del 2012, el piloto Sr. Carlos Piraino Neuenschwander, al mando del avión matrícula CC-ACV, acompañado del copiloto Sr. Fernando Urzúa Donoso, planificaron trasladar 8 pasajeros desde el aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB) de la ciudad de Santiago, al aeródromo Robinson Crusoe (SCIR) de la Isla Juan Fernández. Posteriormente, el piloto al mando inició el taxeo del avión, avanzando por la calle de rodaje W y cuando realizaba el viraje a la izquierda para ingresar a la calle de rodaje F, el ala izquierda del avión impactó contra un cable tensor de un poste de alumbrado público.
- b) Que, la verificación de las licencias y habilitaciones de la tripulación de vuelo, permitió establecer que el piloto al mando contaba con las competencias exigidas reglamentariamente, para operar la aeronave en el vuelo en que se produjo el accidente investigado. Por otro lado, el copiloto se encontraba con su habilitación de vuelo por instrumentos vencida y no poseía habilitación de tipo en el material de vuelo B200, ambas requeridas para efectuar la operación en que ocurrió el suceso, de acuerdo a lo que señala el Manual de Operaciones de la Empresa.
- c) Que, en relación con la condición del avión, las evidencias encontradas en el lugar del suceso y el análisis de la documentación técnica pertinente, indican que ésta se encontraba aeronavegable al momento del accidente, sin que existan indicios ni evidencias de mal funcionamiento que hubiese causado o contribuido al suceso investigado.
- d) Que, de acuerdo al Reglamento de Usuarios del aeródromo Eulogio Sánchez, se estableció que las calles de rodaje W y F se ubican dentro del área privada de uso común y por otra parte, que no existe referencia alguna al tipo de demarcaciones existente en las citadas calles de rodaje.
- e) Que, igualmente, el Supervisor del Club Aéreo de Santiago señaló que las líneas que existen en las calles de rodaje ya indicadas, constituyen una guía referencial que pueden o no ser utilizadas por los pilotos durante el rodaje. No obstante, se estima que de existir cualquier demarcación en el área de maniobras del aeródromo, éstas deberían cumplir con los estándares reglamentarios, a fin de facilitar las operaciones, dejando de ser meras referencias que, en contextos determinados, podrían inducir a errores.
- f) Que, conforme a lo señalado por el Gerente de Operaciones de la empresa ATA, quién manifestó que las tripulaciones conocían del riesgo de operar el avión B200, cuando efectuaban el viraje desde la calle de rodaje W a F, es posible señalar, que de haberse puesto en conocimiento de tal peligro al Administrador del aeródromo, se hubiese podido adoptar medidas de mitigación que hubiesen podido evitar la ocurrencia del suceso investigado.
- g) Que, asimismo, el piloto al mando Sr. Piraino, relató que el desplazamiento del avión lo realizó sobre la línea amarilla de la calle de rodaje W, situación que contrastada con el peritaje realizado, permitió establecer que al iniciar el viraje para ingresar a la calle de rodaje F, no existía una distancia libre que permitiera evitar el impacto contra el cable tensor. Lo anterior, se ratifica con las huellas de los neumáticos encontradas fuera de la calle de rodaje, lo que demuestra que se sobrepasaba el borde de calle.

- h) Que, además de lo anterior, el piloto señaló que olvidó prolongar el desplazamiento de la aeronave cuando realizaba el viraje de W a F, es decir, sobrepasar la línea amarilla, lo cual habría evitado el impacto del ala izquierda del avión contra el cable tensor de un poste de alumbrado público, lo cual finalmente, desencadenó los daños en la estructura de la aeronave.
- i) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1630OR, se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de éstos y la causa del accidente.
- j) Que, en el expediente de la investigación, los antecedentes y documentos que forman parte de ella, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1630OR, 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 del accidente ocurrido el día 03 de agosto de 2012, que afectó al piloto Sr. Carlos Piraino Neuenschwander, al mando del avión matrícula CC-ACV, fue que realizó el rodaje del avión B200, siguiendo la línea amarilla de referencia, la cual no le permitía mantener una distancia libre, impactando el ala izquierda del avión contra un cable tensor de un poste de alumbrado público.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) La empresa ATA, nunca dio aviso al administrador del aeródromo del peligro de la operación del avión modelo B200, para que se adoptaran medidas de mitigación.
 - b) El piloto al mando olvidó ampliar su radio de viraje, al ingresar desde la calle de rodaje W a F.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en las hojas de vida de los pilotos Sr. Carlos Piraino Neuenschwander y Fernando Urzúa Donoso.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del avión matrícula CC-ACV.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes sugerirá al Administrador del Aeródromo Eulogio Sánchez Errázuriz, el establecer los límites de envergadura de las aeronaves que operan en las diferentes áreas del aeródromo.
- 6) El Departamento Prevención de Accidentes deberá dar a conocer este accidente a través de los diferentes programas de prevención que realiza la DGAC, haciendo énfasis en:
 - a) Que, los pilotos mantengan la atención en obstáculos eventuales durante la ejecución de los rodajes, especialmente en áreas confinadas.
 - b) Que, los pilotos y las empresas operadoras, den a conocer en forma oportuna, situaciones que revistan carácter de peligro, con la finalidad de que se adopten medidas de mitigación.

- 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.



Jaime Alarcón Pérez
JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL