



**DGAC**  
CHILE

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

# DPA

Departamento  
Prevención de  
Accidentes

## INFORME FINAL ACCIDENTE DE AVIACIÓN Nº 1630OR

Aeronave : HAWKER BEECHCRAFT 200.

Lugar : Aeródromo Eulogio Sánchez  
Errázuriz (SCTB), comuna de La  
Reina, Región Metropolitana.

Fecha : 03 de agosto de 2012.

## **ANTECEDENTES**

La metodología de la Investigación considera las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) establecidos en el Anexo 13, "Investigación de Accidentes de Aviación", al Convenio de Chicago publicado por la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), y lo establecido en el "Reglamento sobre Investigaciones de Accidentes e Incidentes de Aviación" (DAR-13), aprobado por Decreto Supremo N° 216 de fecha 03 de diciembre del 2003.

## **DESCRIPCIÓN DEL ACCIDENTE**

El día 03 de agosto de 2012, la aeronave marca Beechcraft, modelo 200, matrícula al mando del piloto de transporte de línea aérea Sr.

acompañado del copiloto Sr. con 8 personas a bordo, realizarían un vuelo de transporte de pasajeros, para lo cual, planificaron despegar 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 rodaje del avión, avanzando por la calle W y cuando realizaba el viraje a la izquierda para ingresar a la calle F, el ala izquierda del avión impactó contra un cable tensor de un poste de alumbrado público.

A consecuencia de lo anterior, la tripulación y pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños en su ala izquierda.

### **1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS**

#### **1.1. Reseña del vuelo**

1.1.1. El día 03 de agosto de 2012, el piloto de transporte de línea aérea Sr.

al mando de la aeronave matrícula acompañado del piloto comercial de avión Sr. quien realizaba la función de copiloto, planificaron realizar un vuelo de traslado de pasajeros desde el aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB) de la ciudad de Santiago, hasta el aeródromo Robinson Crusoe (SCIR) de la Isla Juan Fernández.

1.1.2. Luego, se embarcaron ocho pasajeros a la aeronave matrícula iniciando el piloto al mando Sr. el rodaje del avión desde el hangar N° 3,

perteneciente a la empresa  
ingresar a la calle W.

hasta

- 1.1.3. Posteriormente y de acuerdo a su relato, el piloto al mando continuó el rodaje de la aeronave sobre la línea amarilla de la calle W y al llegar a la intersección de las calles W y F, efectuó un viraje a la izquierda, durante el cual el ala izquierda del avión impactó contra un cable tensor de un poste de alumbrado público.
- 1.1.4. A consecuencia de lo anterior, la tripulación del avión y sus ocho pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños en su ala izquierda.

1.2. **LESIONES A PERSONAS**

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves				
Menores				
Ninguna	02	08		10
Total	02	08		10

1.3. **DAÑOS SUFRIDOS POR LA AERONAVE**

La aeronave resultó con los siguientes daños:

- Plexiglás de punta de ala, quebrado.
- Luz estroboscópica izquierda, quebrada.
- Carenado de punta de ala, con recubrimiento doblado y rasgado.
- Costilla de punta de ala doblada, rasgada y con remaches cortados.
- Borde de ataque de la punta del ala, abollado y doblado hacia arriba.
- Recubrimiento superior de punta de ala, doblado y rasgado.

**Ver Anexo "A" Fotografías y anexo "B" Informe técnico.**

1.4. **OTROS DAÑOS**

No hubo.

1.5. **INFORMACIÓN SOBRE LA TRIPULACIÓN**1.5.1. **Piloto al mando**

ÍTEM	ANTECEDENTE
NOMBRE	
EDAD	57 años.
R.U.T.	
LICENCIA	Piloto de Transporte de Línea Aérea .
HABILITACIÓN	Clase: Multimotor terrestre. Tipo: BE20, D228. Función: Vuelo por Instrumentos.
REGISTRA ACC/INCID.	No.

1.5.2. **Experiencia de Vuelo**

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	2.825:10
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	51:40
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	92:45
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	126:45
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	00:10
HRS. DE VUELO TOTALES	10.272:30

1.5.3. **Copiloto**

ÍTEM	ANTECEDENTE
NOMBRE	
EDAD	58 años.
R.U.T.	
LICENCIA	Piloto Comercial de Avión .
HABILITACIÓN	Clase: Monomotor terrestre y Multimotor terrestre. Tipo: N/A. Función: Vuelo por Instrumentos (31/07/2012).
REGISTRA ACC/INCID.	No.

1.5.4. **Experiencia de Vuelo**

ANTECEDENTES	HORAS DE VUELO
HRS. DE VUELO EN EL MATERIAL	04:00
HRS. DE VUELO 30 DÍAS PREVIOS	00:00
HRS. DE VUELO 60 DÍAS PREVIOS	00:00
HRS. DE VUELO 90 DÍAS PREVIOS	03:10
HRS. DE VUELO DÍA DEL SUCESO	00:10
HRS. DE VUELO TOTALES	10.541:30

1.6. **INFORMACIÓN SOBRE LA AERONAVE**1.6.1. **Antecedentes de la aeronave**

ITEM		ANTECEDENTE		
MATRÍCULA				
MARCA		Hawker Beechcraft Co.		
MODELO		200		
N° SERIE		BB-326		
HORAS DE VUELO		11.424,5		
RANGO DE CENTRO DE GRAVEDAD		DESDE (Pulgadas)	HASTA (Pulgadas)	PARA (Libras)
		(+185,0)	(+196,4)	12.500
		(+181,0)	(+196,4)	11.279 o menos
PLAZAS AUTORIZADAS		Tripulación 01		Pasajeros 9
ÚLTIMA INSPECCIÓN		09.04.2012, a las 11.301,4 horas,		
AÑO DE FABRICACIÓN		1978		
PESOS CERTIFICADOS	P.V. <sup>1</sup>	8.398,5 lb.		
	P.M.D. <sup>2</sup>	12.500 lb.		

1.6.2. **Antecedentes de los motores**

ANTECEDENTES	MOTOR N° 1	MOTOR N° 2
MARCA	Pratt & Whitney Ca.	
MODELO	PT6A-41	PT6A-41
N° SERIE	PCE-81488	PCE-80701
T.B.O. (Time Between Overhaul)	3.600 horas	3.600 horas
T.S.O. (Time Since Overhaul)	2.286,5 horas	1.705,5 horas
ÚLTIMA INSPECCIÓN	Fase 1, 09.04.2012,	

1.6.3. **Antecedentes de las hélices**

ANTECEDENTES	HÉLICE N° 1	HÉLICE N° 2
MARCA	McCauley	
MODELO	4HFR34C754-1	4HFR34C754-1
N° SERIE	981669	981559
T.B.O. (Time Between Overhaul)	3.500 Hrs. / 72 meses	3.500 Hrs. / 72 meses
T.S.O. (Time Since Overhaul)	1.374,5 hrs.	1.374,5 hrs.
ÚLTIMA INSPECCIÓN	Fase 1, 09.04.2012,	

<sup>1</sup> P.V.: Peso vacío.<sup>2</sup> P.M.D.: Peso máximo de despegue.

1.6.4. **Documentación a bordo de la aeronave**

ANTECEDENTES	OBSERVACIONES
CERTIFICADO DE MATRÍCULA	A bordo y sin observaciones.
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	A bordo y sin observaciones.
MANUAL DE VUELO	A bordo y sin observaciones.
BITÁCORA DE VUELO	A bordo y sin observaciones.

1.6.5. **Historial de mantenimiento**

Se verificó que el explotador efectuaba el mantenimiento de acuerdo al Programa de Inspecciones establecido por el fabricante y aprobado por la DGAC, en el Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA)

Las inspecciones, trabajos de mantenimiento y cumplimiento de las Modificaciones e Inspecciones Mandatorias (MIM) se encontraban registrados en los documentos de mantenimiento respectivos de la aeronave y contaban con la certificación de vuelta al servicio, efectuada por personal calificado con su licencia aeronáutica vigente.

**Ver anexo "B" Informe técnico.**

1.6.6. **Peso y Balance**

De acuerdo a los antecedentes recopilados en la investigación, los cálculos de Peso y Balance al momento del suceso eran aproximadamente los siguientes:

Pilotos (2):	340 lb
Pasajeros (8):	1.235 lb
Carga:	199,5 lb
Balsa:	19,5 lb
Combustible:	3.400 lb
Eng-Start-Taxi:	- 100 lb
Peso vacío	<u>8.398,5 lb</u>
Peso Total:	13.492,5 lb

Conforme a lo anterior, la aeronave se encontraba fuera del peso máximo permitido en rampa y para el despegue (peso máximo en rampa de 12.590 libras

y de despegue de 12.500 lb.), y con un CG de 192,15 (Límites entre 185,0 y 196,4), lo cual se encontraba dentro de los límites permitidos.

1.6.7. **Inspecciones**

- 1.6.7.1. En el lugar del accidente, el equipo investigador procedió a verificar que el sector donde se produjo el impacto del ala izquierda del avión contra el cable tensor de un poste de alumbrado público, como también las calles de rodajes W y F, se encontraban en el sector privado de uso común del aeródromo "Eulogio Sánchez" (SCTB).
- 1.6.7.2. Se efectuó una inspección física al elemento con el cual impactó el ala izquierda de la aeronave, constatando que se trataba de un cable tensor que afirma un poste de alumbrado público, ubicado a un costado de la calle de rodaje W y próximo al letrero de identificación de la calle de rodaje F.
- 1.6.7.3. El cable tensor, mantenía una protección de color amarillo, el que evidenciaba marcas de desgaste por golpes y desprendimiento de pintura.
- 1.6.7.4. En el mismo lugar y debajo de la protección del cable tensor, se observaron pedazos del plexiglás del ala izquierda del avión, como asimismo restos de pintura de color amarillo.
- 1.6.7.5. Además, en el borde compuesto por tierra y pasto, ubicado al costado izquierdo de la calle de rodaje W y próximo a la intersección con la calle de rodaje F, se observaron huellas de los neumáticos de las ruedas del tren de aterrizaje principal izquierdo.
- 1.6.7.6. Se verificaron los daños en la aeronave, observando que la punta del ala izquierda, presentaba daños por hundimiento y rotura.
- 1.6.7.7. En el sector de los daños de la punta de ala izquierda, se observaron restos de pintura de color amarillo, coincidente con el color del protector del cable tensor.
- 1.6.7.8. Los indicadores de combustible marcaban lo siguiente: Estanques principales 2.700 lbs., estanque auxiliar izquierdo 400 lbs. y estanque auxiliar derecho 300 lbs., lo que dio un total de 3.400 lbs.
- 1.6.7.9. La aeronave mantenía como equipo de supervivencia, una balsa con capacidad para 10 personas.

1.6.8. **Peritaje**

Con la finalidad de verificar la distancia entre el ala izquierda y la ubicación del cable tensor, se trasladó otro avión Beechcraft B200, también de la empresa , hasta la intersección de las calles de rodajes W con F y se posicionó sobre la línea amarilla, pudiendo constatar que no existía una distancia libre que permitiera evitar el impacto del ala izquierda del avión contra el cable tensor.

La condición descrita en el párrafo anterior, además permitió establecer que al momento de comenzar el viraje desde la calle de rodaje W a F, y cada vez que se siguiera la línea amarilla, los neumáticos traspasarían el borde de la calle de rodaje, dejando sus huellas en la parte conformada por tierra y pasto.

**Ver anexo “C” Fotografías Peritaje.**

1.7. **INFORMACIÓN METEOROLÓGICA**

El Informe Técnico Operacional N° 250/12 de la Dirección Meteorológica de Chile, señaló, respecto al aeródromo “Eulogio Sánchez” (SCTB) para el día del suceso, lo siguiente:

*“El día 03 de agosto de 2012, en particular entre las 10:00 y las 11:00, hora local, el sector del aeródromo Tobalaba, Región Metropolitana, se presentó con circulación ciclónica”.*

*“El cielo se presentó nublado a los 1500 y a los 3900 pies. La visibilidad permaneció ilimitada, La temperatura varió de 8° a 9° C en el período señalado. El viento predominante fue de dirección Suroeste con una intensidad media de 03 nudos (6Km/h)”.*

Información METAR:

*“10:00 hora local: Viento suroeste con 03 nudos, visibilidad ilimitada. Cielo nublado a 1500 m y a 3900 m. Temperatura ambiente 8.0 °C, temperatura punto de rocío 6.0 °C, QNH 1019 hPa”.*

1.8. **AYUDAS A LA NAVEGACIÓN**

No aplicable.



1.9. **COMUNICACIONES**

No aplicable.

1.10. **CARACTERÍSTICAS DEL AERÓDROMO**

De acuerdo a la Publicación de Información Aeronáutica (AIP CHILE) Volumen I, las características del Aeródromo en que ocurrió el suceso son:

Nombre del Aeródromo	:	Eulogio Sánchez (SCTB).
Ubicación	:	Santiago, Región Metropolitana.
Coordenadas	:	33° 27' 25" S, 70° 32' 50" W.
Elevación	:	2.129 ft.
Dimensiones	:	1.000 x 30 m.
Pistas	:	01 – 19.
Superficie	:	Asfalto.
Administrador	:	Sr. Maximiliano Godoy Venturini.
Uso	:	Público.

1.11. **PLAN DE VUELO**

El plan de vuelo, entre otros datos, consignaba reglas de vuelo instrumental, nivel de vuelo 260 (26.000 pies), un tiempo estimado en ruta de dos horas y diez minutos, una autonomía de vuelo para cinco horas y treinta minutos y 7 personas en total a bordo.

El formulario de manifiesto de pasajeros señalaba como piloto al mando al Sr. \_\_\_\_\_ como copiloto al Sr. \_\_\_\_\_ y la cantidad de ocho pasajeros.

1.12. **INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LA AERONAVE Y EL IMPACTO**

El impacto del ala izquierda de la aeronave matrícula \_\_\_\_\_ contra el cable tensor de un poste de alumbrado público, fue al interior del aeródromo "Eulogio Sánchez" (SCTB), Región Metropolitana, específicamente en la intersección de las calles de rodaje W y F.

La inspección realizada en el lugar del suceso, permitió establecer que el cable tensor mantenía una protección metálica de color amarillo, el cual tenía diversos impactos y desprendimiento de su pintura. Asimismo, se encontró bajo el cable tensor, pedazos del plexiglás del ala izquierda del avión, como asimismo restos de pintura de color amarillo.

Por otra parte, se observaron huellas de las ruedas del tren principal izquierdo del avión, en el terreno conformado por tierra y pasto, a un costado de la calle de rodaje W.

Respecto a los daños encontrados en la aeronave y específicamente al punto de rotura y hundimiento del extremo del ala izquierda, fue posible observar restos de pintura de color amarillo, coincidentes con el color de la protección que mantenía el cable tensor, contra el cual impactó.

1.13. **INCENDIO**

No aplicable.

1.14. **SUPERVIVENCIA**

No aplicable.

1.15. **INFORMACIÓN ADICIONAL**

1.15.1. **Manual de Operaciones de la empresa**

El Manual de Operaciones, en su punto 1.1.4, señala que los pilotos que se desempeñen en vuelos a Juan Fernández, deberán poseer su licencia comercial o PTLA vigente, con habilitación de vuelo por instrumentos (IFR) y de TIPO en la aeronave.

Del mismo modo se señala en el punto 1.2.1, que todo vuelo que se realice a la Isla Juan Fernández deberá contar con un Primer Oficial, el cual deberá tener como mínimo la licencia comercial con las habilitaciones IFR y de TIPO del material que se esté volando.

1.15.2. **Reglamento de Usuarios del aeródromo Eulogio Sánchez**

El Reglamento de usuarios, en su artículo 8º, establece que *“Las áreas privadas de uso común están destinadas al uso de los socios de los clubes propietarios, de los arrendatarios de éstos y de las personas especialmente autorizadas por los clubes propietarios...”*.

Además, señala que *“Entre ellas, están la plataforma de combustible, las calles de rodaje interiores “E”, “F”, “L”, “G” y “W”...”*.

1.15.3. **Administración Club Aéreo**

Consultado el Supervisor del Club Aéreo , respecto a las demarcaciones de las calles de rodaje en el sector de uso privado, señaló que no existen “líneas de demarcación”, por lo tanto no están consideradas en el Reglamento de Usuarios del aeródromo. Del mismo modo, se mencionó que en el sector de uso privado del aeródromo Eulogio Sánchez, sólo existen unas líneas de referencia que, como su designación indica, no son más que una guía no obligatoria, para el desplazamiento en tierra de aeronaves menores y de poca envergadura.

1.15.4. **Empresa**

Consultado el Gerente de Operaciones, Sr. , respecto si las tripulaciones de la empresa conocían del riesgo de operar el avión B200 cuando efectuaban el viraje desde la calle de rodaje W a F, manifestó que efectivamente las tripulaciones conocían el peligro de los postes y cables en el rodaje al operar el avión en comento, pero que en ningún momento se realizó un informe escrito sobre las observaciones de la demarcación central de la calle de rodaje al administrador del aeródromo.

1.16. **RELATOS**

1.16.1. **Extracto del relato del piloto al mando**

*“...nos trasladamos hacia SCTB al hangar N° 3 . , para el embarque de los pax, el copiloto les hizo el breafing de rigor y el suscrito revisó la cantidad de carga y si iba bien asegurada, en un principio se pensó que iban a hacer 7 pax pero después nos percatamos que eran 8 pax”.*

*“Al iniciar el rodaje por calle “W” el copiloto se preocupó de las comunicaciones y la autorización IFR y el suscrito del control de la aeronave, siguiendo la línea amarilla, al doblar por calle “F”, siguiendo la línea amarilla, impacté con el ala izquierda con un cable que sale de un poste. Después puse reversa para sacar el avión de esa posición... y regresé hacia el hangar de ATA”.*

**Consultado el piloto respecto a cómo se provocó el impacto del ala izquierda contra el cable de tensión, manifestó lo siguiente:**

*“Cada vez que efectuaba el rodaje por la calle “W”, siempre sobre la línea amarilla y al realizar el viraje a la izquierda hacia la calle de rodaje F, sabía que debía prolongar el desplazamiento del avión y no virar inmediatamente, es decir, no seguir la línea amarilla, ya que eso podía provocar que impactara contra los cables, lo cual en esta oportunidad no realicé”.*

1.16.2. **Extracto del relato del copiloto**

*“Iniciando el taxeo desde hangar vía calle W, haciendo el viraje por calle F, golpeó cable tensor del poste de alumbrado público, ubicado al costado de calle W, con la punta del ala del avión BE-200, área muy confinada para este avión...”*

*“se llenó plan de vuelo con información principal vía teléfono, condicionada a rectificar por frecuencia, pax total 08”.*

**Consultado el copiloto respecto a si sabía que en la intersección de las calles de rodajes W y F, se debía prolongar la trayectoria del avión y no continuar sobre la línea amarilla, manifestó lo siguiente:**

*“nunca escuché nada al respecto...”.*

1.16.3. **Extracto del informe del Inspector de Operaciones Aéreas de la DGAC,**

*“Aeronave BE200 mientras rodaba hacia la pista para efectuar vuelo a Juan Fernández colisionó con un tensor de poste de alumbrado. Producto de ésto se produjo un daño en la punta de ala izquierda”.*

*“La Empresa presentó al suscrito Manifiesto de pasajeros con 8 almas a bordo además de 2 miembros de la tripulación”.*

*“No presentó... peso y balance, por lo tanto se desconoce peso operacional y CG”.*

*“El combustible fue leído directamente de los estanques del avión...Estanques principales 2.700 lbs, Auxiliar derecho 300 lbs, Auxiliar izquierdo 400 lbs, Total 3.400 lbs”.*

## 2. **ANÁLISIS**

- 2.1. 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.
- 2.2. 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.
- 2.3. 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.
- 2.4. Igualmente, el Supervisor del Club Aéreo de Santiago (punto 1.15.3) 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.

- 2.5. Conforme a lo señalado por el Gerente de Operaciones de la empresa quien 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.
- 2.6. Asimismo, el piloto al mando Sr.                   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 (punto 1.6.8), 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 (punto 1.6.7.5), lo que demuestra que se sobrepasaba el borde de calle.
- 2.7. 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.

### 3. **CONCLUSIONES**

- 3.1. El piloto al mando mantenía vigente la licencia de vuelo y habilitaciones requeridas para la aeronave en que ocurrió el accidente, sin embargo, el copiloto no reunía las habilitaciones de tipo y función para desempeñarse como tal.

- 3.2. La aeronave se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad y el mantenimiento se realizaba de acuerdo a las disposiciones reglamentarias vigentes.
- 3.3. El Reglamento de Usuarios del aeródromo Eulogio Sánchez establece las calles de rodaje W y F dentro del área privada de uso común, pero no se señala nada respecto al tipo de demarcaciones.
- 3.4. La operación del avión B200, al desplazarse sobre la línea amarilla y efectuar el viraje a la izquierda desde la calle de rodaje W a F, no permitía mantener una distancia libre que le permitiera flanquear obstáculos.
- 3.5. La empresa nunca informó al Administrador del aeródromo, que el avión B200, al efectuar el viraje sobre la línea amarilla desde la calle de rodaje W a F, representaba un peligro, lo cual hubiese posibilitado adoptar medidas de mitigación.
- 3.6. El piloto siguió la línea amarilla cuando efectuaba el viraje por la calle de rodaje W a F, olvidándose de sobrepasar tal demarcación, lo cual originó que impactara el ala izquierda del avión contra un cable tensor de un poste de alumbrado público.

#### 4. **CAUSA DEL ACCIDENTE**

El piloto al mando 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.

#### 5. **FACTORES CONTRIBUYENTES**


- 5.1. La empresa nunca dio aviso al administrador del aeródromo del peligro de la operación del avión modelo B200, para que se adoptaran medidas de mitigación.
- 5.2. El piloto olvidó ampliar su radio de viraje, al ingresar desde la calle de rodaje W a F.

6 **RECOMENDACIONES**

- 6.1 Que, el administrador del aeródromo “Eulogio Sánchez”, establezca los límites de envergadura de las aeronaves que operan en las diferentes áreas del aeródromo.
- 6.2 Dar a conocer este accidente a través de los diferentes programas de prevención que realiza la DGAC, haciendo énfasis en:
- 6.2.1 Que, los pilotos mantengan la atención en obstáculos eventuales durante la ejecución de los rodajes, especialmente en áreas confinadas.
- 6.2.2 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.



CARLOS VERGARA ARRIAGADA  
INVESTIGADOR TÉCNICO



OSCAR RIVAS OPAZO  
INVESTIGADOR ENCARGADO

**ANEXOS**

- “A” Fotografías.  
“B” Informe Técnico.  
“C” Peritaje.

**Distribución**

EJ. N° 1.- DGAC., DPA, Expediente