

OBJ.: Cierra investigación de accidente de aviación que afectó al helicóptero matrícula CC-CGR, al mando del piloto comercial de helicóptero Sr. Osvaldo Carrasco Muñoz.

DGAC EXENTA N°01533

SANTIAGO, 14 OCT. 2009

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N°0377 de fecha 13 de febrero de 2008, que dispuso la investigación del accidente de aviación caratulado con el N°1474 AE, a cargo del investigador Sr. Ángel Espinoza, y que afectó al helicóptero matrícula CC-CGR, que el día 09 de febrero de 2008 sufrió un accidente en la localidad de Chollay, ubicada al interior de la ciudad de Vallenar, resultando la aeronave dañada, el piloto con heridas de gravedad, y un pasajero fallecido.
 - b) La inspección realizada a la aeronave con posterioridad al accidente, por parte del Equipo Investigador del Departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC.
 - c) Las declaraciones del piloto comercial de helicóptero Sr. Osvaldo Carrasco Muñoz; del Gerente General de la Empresa Alfa Helicóptero Sr. Mauricio Gutiérrez M.; y del mecánico de helicóptero Sr. Dante Cid Carmona.
 - d) El Informe Técnico Operacional de la Dirección Meteorológica de Chile N°019/08 de fecha 03 de marzo de 2008, respecto de las condiciones meteorológicas estimadas para el día 09 de febrero de 2008, a las 11:20 horas, al interior de la ciudad de Vallenar.
 - e) El Informe de Protocolo de Autopsia N°031-081 de fecha 15 de febrero de 2008, del Servicio Médico Legal de Copiapó.
 - f) La fotocopia del Libro de Novedades del Jefe del Aeródromo La Florida, de fecha 18 de febrero de 2008.
-

- g) El Informe Químico Toxicológico de Drogas de Abuso N°28/2008, emitido por el Servicio Médico Legal de Copiapó de fecha 19 de febrero de 2008.
- h) La copia de la Certificación Médica del Hospital Clínico de la FACH de fecha 25 de marzo de 2008, respecto del Sr. Osvaldo Carrasco Muñoz, signada por el facultativo Enzo Mantelli Luck.
- i) El Informe de Alcoholemia N°152/08 de fecha 31 de marzo de 2008, emitido por el Servicio Médico Legal de La Serena.
- j) El informe realizado por el Investigador Técnico del Departamento de Prevención de Accidentes de la DGAC, Sr. Carlos Riquelme Sandoval de fecha 21 de noviembre de 2008.
- k) Copia del Programa de Seguridad Operacional de la Empresa Alfa Helicópteros S.A.
- l) Los anexos C, E y G del Manual de Operaciones de la Empresa Alfa Helicópteros S.A..
- m) La hoja de vida del piloto de helicóptero Sr. Osvaldo Carrasco Muñoz.
- n) El Informe Final y Técnico del Accidente de Aviación caratulado con el N°1474AE.
- o) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Accidente.
- p) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; artículo 3°, letra r) de la Ley N°16.752; Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo, y demás normas citadas, aplicables y pertinentes.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 09 de febrero de 2008, aproximadamente a las 07:00 horas local, el piloto Sr. Osvaldo Carrasco Muñoz, al mando del helicóptero marca Eurocopter, Modelo SA 315B, matrícula CC-CGR, de propiedad de la Empresa Alfa Helicópteros S.A., despegó desde la base ubicada en la localidad de Chollay, al interior de Vallenar, con el propósito de realizar un vuelo de prospección magnética, llevando a bordo de la aeronave al pasajero ciudadano canadiense Sr. Derek Bernhard Ilskens (Q.E.P.D.), quien operaba un equipo para prospección magnética.
-

- b) Que, aproximadamente a las 06:00 hora local, y previo al vuelo, el mecánico de la empresa declaró haber preparado la aeronave y revisado conforme a la lista de chequeo, no encontrando observaciones. Según sus dichos, el helicóptero fue despachado con 400 litros de combustible, que le permitían una autonomía de vuelo de 02:00 horas.
 - c) Que, aproximadamente a las 09:00 hrs. local, la aeronave regresó a la base de Chollay, donde el piloto manifestó que el helicóptero se encontraba sin observaciones. Y luego, tras un descanso de media hora, el piloto despegó nuevamente hacia el lugar de trabajo, para lo cual debía volar la aeronave en sentido Norte Sur y viceversa, sobre líneas paralelas predeterminadas, las que habían sido ingresadas a un equipo GPS instalado a bordo del helicóptero, y que cubrían un terreno montañoso con elevaciones que variaban entre 6.000 y 9.000 pies.
 - d) Que, la distancia de los tramos a sobrevolar era de 25 kilómetros, para lo cual el piloto manifestó que mantuvo una altura constante de 300 a 350 pies aproximadamente, siguiendo la topografía del terreno.
 - e) Que, según declaración del mecánico de mantenimiento Sr. Dante Cid Carmona, una persona de nacionalidad australiana monitoreaba el vuelo a través de un sistema satelital, desde la Base de Chollay, el que habría indicado que perdió la señal de la aeronave, para luego recibir una información de la Empresa MPX desde Canadá, comunicando que el helicóptero matrícula CC-CGR se había precipitado a tierra.
 - f) Que, según declaración de testigos y el mérito de la investigación, tras despegar nuevamente para volar en el mismo sector señalado en los considerandos anteriores, en el momento que el helicóptero se encontraba ascendiendo con rumbo Sur, a baja velocidad, y manteniendo una altura aproximada de 300 pies, sobre el terreno, con viento Norte, siguiendo el relieve del terreno, cuyas elevaciones variaban entre los 6.000 y 9.000 pies, la aeronave se precipitó a tierra.
 - g) Que, a consecuencia del impacto de la aeronave contra el terreno, el piloto y el operador del equipo de medición geomagnética, resultaron heridos de gravedad y el helicóptero con daños en su estructura y rotores, falleciendo posteriormente el pasajero y ciudadano canadiense Sr. Derek Bernhard Ilskens en el lugar del accidente.
 - h) Que, según relato del piloto, segundos antes de precipitarse a tierra, “... *sentí que el helicóptero se me fue contra el terreno...*”. Ello haría presumir que la aeronave eventualmente se vio afectada por una corriente descendente, que pudo haberla llevado en descenso hasta impactar contra el suelo.
-

- i) Que, respecto a una eventual corriente descendente en el lugar del accidente, el Informe Meteorológico concluyó que, *"De acuerdo al análisis de la información meteorológica, se estima que en el sector al interior de Vallenar el día 09 de febrero de 2008 se presentó una visibilidad mayor a 10.000 metros. Cielos sin nubosidad significativa. Los vientos predominantes se estimaron principalmente del Oeste con una intensidad promedio de 15 km/hr. La temperatura se estimó entre los 22°C y 24°C. Turbulencia estimada es moderada entre 20.000 y 25.000 pies. Sin formación de hielo"*.
- j) Que, sin perjuicio de lo expuesto por el Informe Meteorológico, por las condiciones orográficas del sector cordillerano en que se desarrollaba la operación, es posible que un repentino aumento de la velocidad y cambio de la dirección del viento, haya generado una corriente descendente, lo que presumiblemente pudo haber provocado un descenso descontrolado de la aeronave.
- k) Que, las conclusiones del Informe Técnico, particularmente la inspección efectuada al motor del helicóptero y a la caja de transmisión, no determinaron anomalías que pudieran haber causado el accidente.
- l) Que, los antecedentes de la investigación indican que al momento de ocurrir el accidente, la aeronave operaba dentro de los límites permitidos por el Manual de Operación.
- m) Que, en consideración a la hoja de vida del piloto el Sr. Osvaldo Carrasco Muñoz, se encontraba habilitado para realizar este tipo de trabajo aéreo, y contaba con las habilitaciones pertinentes para ejecutar la operación.
- n) Que, la causa más probable del accidente fue la pérdida de control de la aeronave por parte del piloto, debido a la posible acción repentina de una corriente descendente, derivada de un cambio en la dirección e intensidad del viento, haciendo que ésta se precipitara a tierra.
- o) Que, actuó como factor contribuyente el relieve característico del terreno cordillerano, que lo hace propicio para la formación de corrientes de aire ascendente y descendente.
- p) Que, no existen diligencias pendientes en esta investigación.

RESUELVO:

1. Declárese cerrada la presente investigación del accidente de aviación N°1474AE, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivarse los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
-

2. Declárese que la causa más probable del accidente que afectó al piloto comercial de helicóptero Sr. Osvaldo Carrasco Muñoz, mientras se encontraba al mando del helicóptero marca Eurocopter, modelo SA 315B, matrícula CC-CGR, de propiedad de la empresa Alfa Helicópteros S.A., fue una pérdida de control de la aeronave por parte del piloto, debido a la posible acción repentina de una corriente descendente, derivada de un cambio en la dirección e intensidad del viento, haciendo que ésta se precipitara a tierra.
 3. Actuó como factor contribuyente el relieve característico del terreno cordillerano, que lo hace propicio para la formación de corrientes de aires ascendentes y descendentes.
 4. El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá que:
 - Se dé a conocer este accidente en charlas orientadas a pilotos que operen esta clase de aeronaves, con el propósito de evitar la repetición de este tipo de hechos.
 - Dar a conocer este accidente a las empresas aéreas de helicópteros que realizan este tipo de trabajos aéreos, con el objeto de incrementar las medidas de mitigación del riesgo, relativas al vuelo en cordillera.
 5. Se remita copia de la presente resolución al Departamento Seguridad Operacional, a fin que el Subdepartamento Aeronavegabilidad se pronuncie respecto a lo dispuesto en el artículo 42 letra c) del Código Aeronáutico.
 6. El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:
 - El Subdepartamento Licencias deje constancia de este accidente y de la presente resolución, en la hoja de vida del piloto comercial de helicóptero, Sr. Osvaldo Carrasco Muñoz.
 - El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia de este accidente y de la presente resolución en la carpeta de la aeronave marca Eurocopter, modelo SA 315B, matrícula CC-CGR.
 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, previamente deberán comunicar la fecha estimada, y finalmente informar una vez cumplidas las disposiciones.
 8. 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 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 comuníquese.



JOSÉ HUEPE PÉREZ
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
DIRECTOR GENERAL