

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al helicóptero matrícula CC-CBW, al mando del piloto Sr. Eduardo Canala Pecchenino (Q.E.P.D).

EXENTA Nº 01548 /

SANTIAGO, 16 OCT. 2009

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N°0317 de fecha 16 de febrero de 2009, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del accidente de aviación que afectó al piloto Sr. Eduardo Canala Pecchenino (Q.E.P.D), ocurrido con fecha 15 de Febrero de 2009, en el cerro Polhuin, localidad de Chanco, Región del Maule, al mando del helicóptero matrícula CC-CBW.
- b) La inspección realizada en el lugar del accidente, y las pruebas efectuadas por el equipo investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
- c) La licencia de piloto comercial del Sr. Eduardo Canala Pecchenino (Q.E.P.D).
- d) La copia de la Hoja de Vida del piloto Sr. Eduardo Canala Pecchenino (Q.E.P.D).
- e) Las copias de las hojas de Calificación de Pilotos del Sr. Eduardo Canala P., entregadas por la empresa Sociedad Aero Flight Service S.A.
- f) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
- g) Las declaraciones de los Srs. Miguel Cifuentes Picon, Francisco Bocanegra Barbecho, Gustavo Concha Medina, Carlos Peñailillo Vega, Benito López Henríquez, César Bustos Osorio, Eric Pacheco González, José Parra Pereira, Marcos Moraga Henríquez, Isaac López López, Héctor Moya Castillo y Ricardo Parada.
- h) La copia de la página 70 del Anexo I, del Manual de Operaciones de la Empresa Sociedad Aero Flight Service S.A.

- i) La copia de las Especificaciones Operativas, Mantenimiento de las Aeronaves, de la Sociedad Aero Flight Service S.A., respecto del helicóptero accidentado, de fecha 10 de enero de 2008.
- j) La copia del Certificado de Horas de Vuelo del piloto Sr. Eduardo Canala Pecchenino (Q.E.P.D), emitido por el Comandante del Comando de Combate de la FACH, de fecha 19 de mayo de 2008.
- k) La copia del Reporte de Honeywell, Defense and Space (Field Service Department), de fecha 19 de febrero de 2009.
- l) El Informe de Autopsia N°15/09 del Servicio Médico Legal de Cauquenes, de fecha 10 de marzo de 2009.
- m) La Solicitud de Peritaje N°06/2/349/0995 del 25 de febrero de 2009, respecto del combustible utilizado en las turbinas Lycoming T53, según especificación ASTM-D1655 (Jet A, A1).
- n) El Informe Técnico Operacional N°17/09 de fecha 25 de febrero de 2009, emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- o) El Informe Final y Técnico del Accidente de Aviación caratulado con el N°1514SP.
- p) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Accidente.
- q) 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 día 15 de Febrero de 2009, en circunstancias que el piloto comercial de helicóptero Sr. Eduardo Canala Pecchenino (Q.E.P.D), al mando de la aeronave Northwest Rotorcraft UH-1H, matrícula CC-CBW, efectuaba el traslado de doce brigadistas en combate de incendios forestales, y luego de aproximadamente dos minutos después del despegue, el helicóptero impactó contra la ladera de un cerro. El piloto y los doce brigadistas fallecieron en el accidente, y la aeronave destruida.
  - b) Que, el día del accidente, esto es el 15 de febrero de 2009, el piloto al mando del helicóptero matrícula CC-CBW, se encontraba efectuando
-

operaciones de combate de incendio en el sector del cerro Polhuin, región del Maule.

- c) Que, aproximadamente a las 11:00 HL, el piloto debió suspender las operaciones debido a que la visibilidad se redujo por la entrada de nubosidad baja desde la costa, debiendo aterrizar en Polhuin, base regular del piloto y aeronave.
  - d) Que, posteriormente, aproximadamente las 15:50 HL, el piloto procedió a recoger brigadistas y dirigirse al sector de Ninhue, cercano a la ciudad de Quirihue.
  - e) Que, el helicóptero despegó desde la base de Polhuin con seis brigadistas que se encontraban en ese lugar, y posteriormente recogió a otros seis brigadistas en el sector de los Bajíos.
  - f) Que, el traslado de brigadistas está estipulado y aprobado en el Manual de Operaciones de la Empresa.
  - g) Que, luego de recoger a los últimos brigadistas, el piloto al mando despegó dirigiéndose al sector de Ninhue, impactando contra la ladera de un cerro, luego de aproximadamente dos minutos de vuelo.
  - h) Que, en consideración al ángulo de impacto, el estado en que quedó la aeronave, las características de las marcas dejadas en el terreno, la dispersión de los restos, y la distancia que recorrió después del primer impacto, se puede presumir que el helicóptero colisionó con velocidad y en una actitud de ascenso, lo que indicaría que su encuentro con la ladera del terreno fue inadvertido (CFIT: "*Controlled Flight Into Terrain*").
  - i) Que, en este orden de ideas, la dispersión de los restos y el nivel de destrucción de los mismos, permiten suponer que la aeronave tenía velocidad y energía al momento del impacto, ya que según consta en la investigación, el cárter de aceite (oil sump) de la transmisión principal, se encontró a 66 metros cerro arriba desde el punto del impacto.
  - j) Que, los daños en las palas del rotor principal y las del rotor de cola, indicarían que ambos componente estaban operando en forma normal al momento del accidente.
  - k) Que, si bien el Informe Meteorológico para la zona señaló que predominaban los cielos despejados, de acuerdo a declaraciones de testigos, las condiciones meteorológicas existentes en el lugar del accidente, se encontraban restringidas por la presencia de nubosidad que entraba y salía del sector.
-

- l) Que, debido a la restricción de visibilidad que habría afectado al piloto al mando, provocada por la nubosidad, la aeronave impactó contra la ladera del cerro de forma inadvertida.
- m) Que, el piloto al mando y los doce brigadistas fallecieron en el accidente.
- n) Que, a consecuencia del accidente la aeronave resultó destruida.
- o) Que, respecto a las habilitaciones del piloto para la operación, puede indicarse que obtuvo su Licencia de Piloto Comercial de Helicópteros en septiembre de 2008, y la Habilitación de Combate de Incendios Forestales en diciembre de 2008, luego de cumplir y aprobar satisfactoriamente con su período de entrenamiento.
- p) Que, el piloto al mando tenía su licencia vigente y estaba habilitado para volar la aeronave y efectuar labores de combate de incendios.
- q) Que, la aeronave tenía sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.
- r) Que, el mantenimiento de la aeronave se realizaba de acuerdo a un programa autorizado por la Autoridad Aeronáutica y sin observaciones.
- s) Que, la aeronave se encontraba dentro de los límites de peso y balance.
- t) Que, el motor de la aeronave y sus componentes, habrían operado en forma normal.
- u) Que, las condiciones meteorológicas de nubosidad en el sector del accidente influyeron en el accidente.
- v) Que, la aeronave, durante el vuelo ingresó en la nubosidad, impactando inadvertidamente contra la ladera del cerro.
- w) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación, caratulada con el N°1514SP, 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 Northwest Rotorcraft UH-1H, matrícula CC-CBW, de propiedad de Bosques Arauco S.A, al mando del Sr. Eduardo Canala Pecchenino (Q.E.P.D),
-

fue un error operacional del piloto al mando, al ingresar en nubes durante un vuelo bajo reglas de vuelo visual, impactando inadvertidamente contra el terreno.

- 3) Actuó como factor contribuyente las condiciones de nubosidad que afectaban el área en que se produjo el accidente.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:
  - 4.1) Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a empresas y pilotos que efectúan trabajos de combate de incendios forestales.
  - 4.2) Se remita copia de la presente resolución al Registro Nacional de Aeronaves, para los efectos dispuestos en el artículo 42 letra c) del Código Aeronáutico.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
  - 5.1) Que el Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en la Hoja de Vida del piloto Sr. Eduardo Canala Pecchenino (Q.E.P.D).
  - 5.2) Que el Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta del helicóptero matrícula CC-CBW.
- 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 de 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 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.
- 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 y notifíquese.



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