

EXENTA N°

0330

SANTIAGO,

28 MAY 2013

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al helicóptero marca Bell, modelo 206L-1, matrícula el día 30 de octubre de 2013, en el predio agrícola Huertos de Catemu, comuna de Catemu, Región de Valparaíso.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 073, del 04 de noviembre de 2013, que abre la investigación caratulada con el N° 1684OR.
- c) La licencia del piloto comercial de helicóptero
- d) Los registros de horas de vuelo del piloto, entregadas por la empresa propietaria y operadora de la aeronave.
- e) Los certificados de matrícula y aeronavegabilidad del helicóptero Bell, modelo 206L-1.
- f) Los registros de mantenimiento del helicóptero Bell, modelo 206L-1.
- g) Los relatos del mandante de la aplicación agrícola y mecánico de mantenimiento.
- h) Las inspecciones y verificaciones realizadas al helicóptero Bell, modelo 206L-1.
- i) Los cálculos de peso y balance del helicóptero Bell, modelo 206L-1.
- j) El Manual de Vuelo del helicóptero Bell, modelo 206L-1.
- k) El Manual de Operaciones de la empresa operadora.
- l) El anexo "D" Procedimiento de Aplicaciones Agrícolas, del Manual de Operaciones de la empresa operadora.
- m) El Informe Técnico Operacional N° 388/13, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- n) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1684OR.
- o) El expediente de la investigación.
- p) 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 30 de octubre de 2013, el piloto comercial de helicópteros, al mando de la aeronave Bell, modelo 206L-1, efectuaba un trabajo aéreo que consistía en fumigar una plantación de paltos, al interior del predio agrícola Huertos de Catemu y cuando finalizaba el último vuelo de fumigación, la aeronave impactó con unos cables de alta tensión, producto de lo cual, el helicóptero se precipitó contra el terreno. A consecuencia de lo anterior, el piloto falleció en el lugar y el helicóptero resultó destruido.
- b) Que, al verificar la licencia y habilitaciones del piloto al mando, no se detectaron observaciones que imposibilitaran la ejecución del vuelo en que ocurrió el suceso investigado.
- c) Que, respecto al piloto comercial de helicóptero y a la actividad aérea de aplicación agrícola que desarrollaba la aeronave, cabe señalar que ambos aspectos se encontraban incorporados y detallados en el Manual de Operaciones de la empresa.
- d) Que, los registros de mantenimiento de la aeronave verificados, permitieron constatar que el operador cumplía con el Programa de Mantenimiento aprobado por la DGAC y además, que no había registros de discrepancias pendientes, que hubiesen impedido realizar el vuelo en cuestión.
- e) Que, en relación con la condición del helicóptero y las inspecciones realizadas a sus componentes, indican que éste se encontraba aeronavegable al momento del accidente, sin que existan indicios ni evidencias de mal funcionamiento que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado.
- f) Que, de acuerdo a lo relatado por el mecánico de mantenimiento, tanto en el pre vuelo del helicóptero como en las operaciones de fumigación previas al accidente, no se detectaron discrepancias que hubiesen advertido de algún funcionamiento anormal que hubiese causado o contribuido al suceso investigado.
- g) Que, acorde con los relatos del mandante de la aplicación agrícola y del mecánico de mantenimiento, previo al inicio de las actividades, el piloto junto al administrador (mandante) del predio agrícola, realizaron un sobrevuelo de reconocimiento donde se ubicaron los sectores a fumigar y se reconocieron los peligros del área, entre ellos, el tendido eléctrico de alta tensión. Lo anterior, indicaría que el piloto conocía la ubicación de los cables, los cuales no dificultaron la operación de fumigación durante los cuatro vuelos previos al accidente.
- h) Que, conforme al relato del mecánico de mantenimiento y mientras realizaba actividades propias de su función, en el último vuelo de fumigación del helicóptero, observó un destelló en el cielo y posteriormente una explosión. Lo anterior, sería concordante con el momento en que el helicóptero impactó en forma imprevista contra los cables de alta tensión, situación que provocó que la aeronave perdiera el control y se precipitara contra el terreno.
- i) Que, las inspecciones realizadas a los restos del helicóptero, permitieron establecer que las palas del rotor principal impactaron contra los cables de alta tensión, cortando dos de ellos, los que se enrollaron al mástil del helicóptero, situación que permite establecer que el rotor principal se encontraba girando con potencia al momento del impacto.

- j) Que, del mismo modo, las inspecciones revelaron que a consecuencia del impacto, el mástil del helicóptero se dobló hacia atrás, lo cual indica que el helicóptero se encontraba en vuelo traslacional al momento del impacto, y además, provocó que se cortaran los controles del rotor principal (mando colectivo y cíclico) y el eje de acople del motor a la transmisión. Por los daños antes descritos, el piloto al mando no tuvo control sobre el helicóptero, lo cual provocó que se precipitara contra el terreno en forma descontrolada, impactando contra un cerco y rocas, ocasionando que el fuselaje se seccionara en tres partes y el piloto resultara fallecido.
- k) Que, respecto a las condiciones meteorológicas del lugar del suceso, el equipo investigador constató la existencia de nubosidad alta (cielo cubierto) y visibilidad horizontal de más de 5 kilómetros, situación que fue confirmada por el informe emitido por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC), motivo por el cual, es posible descartar algún fenómeno meteorológico como factor contribuyente o como causa, a la ocurrencia del suceso.
- l) Que, en el Informe Final y en el Informe Técnico de la investigación N° 1684OR, se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de éstos y la causa del accidente.
- m) Que, los antecedentes y documentos que forman del expediente de la investigación, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- n) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1684OR, 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 más probable del accidente ocurrido el día 30 de octubre de 2013, que afectó al piloto comercial de helicóptero, al mando de la aeronave Bell, modelo 206L-1, fue que durante un trabajo aéreo de aplicación agrícola (fumigación) a baja altura, el piloto al mando de la aeronave impactó en forma inadvertida, contra unos cables de alta tensión.
- 3) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto comercial de helicóptero.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del helicóptero Bell, modelo 206L-1.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en charlas y talleres orientados a los pilotos que realizan trabajos aéreos en helicópteros.
- 5) 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.

- 6) 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.
- 7) 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.



Rolando Mercado Zamora
ROLANDO MERCADO ZAMORA
General de Brigada Aérea (A)
DIRECTOR GENERAL