

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al piloto privado de helicóptero, Sr. (Q.E.P.D.), en el helicóptero Bell, modelo 206L-4, matrícula CC-

EXENTA N° 033 /

SANTIAGO, 22 ENE 2016

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL.

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al helicóptero marca Bell, modelo 206L-4, ocurrido el día 31 de marzo de 2015, a 14 kilómetros al este de la Localidad de Llanta, Comuna de Diego de Almagro, Región de Atacama.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 020 de fecha 08 de Abril de 2015, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- d) La declaración del gerente de la empresa.
- e) Las inspecciones realizadas a la aeronave por el equipo de investigadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f) El expediente de la investigación.
- g) El Informe Técnico de la investigación.
- h) El Informe Final de la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1738AB.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 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

CONSIDERANDO:

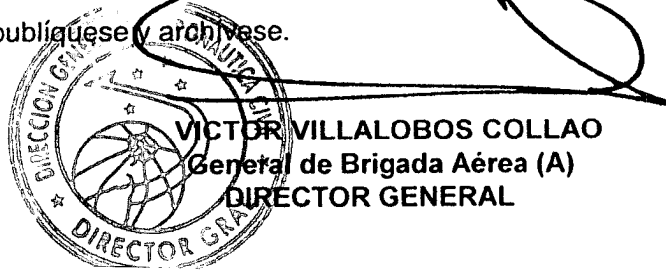
- a) Que, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 02 de Abril de 2015, el helicóptero marca Bell, modelo 206L-4, fue encontrado en la ladera de un cerro ubicado a 14 kilómetros al Este de la localidad de Llanta, Comuna de Diego de Almagro, Región de Atacama, lo que no se habría ajustado al plan de vuelo presentado por el piloto en la oficina ARO, previo al despegue del Aeródromo Desierto de Atacama en el que indicaba la ruta de las localidades de Chañaral e Inca de Oro y regreso al Aeródromo Desierto de Atacama.

- b) Que, el informe técnico operacional emitido por la Dirección Meteorológica de Chile, establece que había buena visibilidad y condiciones de viento de baja intensidad en el sector de la Localidad de Llanta.
- c) Los Registros de Mantenimiento de la aeronave verificados, permitieron constatar que el operador cumplía con el Programa de Mantenimiento aprobado por la D.G.A.C., lo que permite establecer que la aeronave se encontraba sin observaciones de mantenimiento al momento de ocurrir el accidente.
- d) Las inspecciones efectuadas por el equipo investigador a los restos de la aeronave, permitió establecer que los sistemas del helicóptero habrían actuado conforme a su funcionalidad y no serían causa o factor contribuyente del accidente investigado.
- e) Los antecedentes recopilados respecto a la condición de despegue de la aeronave, permiten establecer que el helicóptero despegó dentro de los rangos normales de Peso y Balance, por lo que este no fue un factor que influyera en el accidente.
- f) El piloto al mando de la aeronave se encontraba con su licencia de piloto privado de helicóptero al día y habilitado operar en este tipo de material de vuelo.
- g) De acuerdo a los antecedentes, la aeronave impactó contra los cables de alta tensión que se encontraban aproximadamente a 80 metros de altura respecto al terreno, altura de vuelo inferior a las mínimas establecidas en la normativa aplicable (150 metros).
- h) La inspección realizada al conjunto del rotor principal, indicaría que el impacto se produjo con el motor funcionando con potencia, descartándose como factor que hubiese provocado o influido en la causa del accidente.
- i) La pala del rotor principal que cortó el cable de alta tensión que cruzaba el camino, afectó la estabilidad del helicóptero en la trayectoria de vuelo, factor que habría influido inicialmente en la pérdida de control de la aeronave por parte del piloto.
- j) Otro cable de alta tensión que se encontraba más abajo, se enganchó en el fuselaje sin que se cortara, agravando la condición inicial de pérdida de control del helicóptero llevándolo finalmente a impactar contra el terreno.
- k) Adicionalmente, el cono de cola fue cortado por una de las palas principales, lo que agravó la condición de vuelo.
- l) El piloto no se habría percatado de la presencia de los cables de alta tensión, y al momento que la aeronave hizo contacto con ellos, perdió el control de la aeronave, lo cual provocó que se precipitara contra el terreno en forma descontrolada, impactando contra la ladera del cerro, ocasionando daños en toda la estructura de la aeronave y que todos los ocupantes resultaran fallecidos.
- m) Que, los cuatro ocupantes de la aeronave, fallecieron en el lugar a consecuencia del impacto contra el terreno.
- n) Que no hay diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1738AB, 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 del accidente fue la pérdida de control del helicóptero por parte del piloto, al impactar inadvertidamente contra cables de alta tensión, ubicados en la trayectoria de vuelo.
3. Actuó como factor contribuyente, volar bajo las alturas mínimas dispuestas en la normativa aeronáutica y en el manual de operaciones de la empresa.
4. El Departamento Prevención de Accidentes deberá disponer que el caso investigado sea dado a conocer a través de la página Web y otros medios institucionales.
5. El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto y en la carpeta de antecedentes de la aeronave.
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, deberán indicar la fecha estimativa de término y finalmente informar una vez cumplidas 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 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.
8. Para lo anterior, 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, notifíquese, publíquese y archívese.

**DISTRIBUCIÓN:**

EJ. N° 1.-
EJ. N° 2.-

- EJ. N° 3.- DGAC, Departamento Jurídico.
 EJ. N° 4.- DGAC, Departamento Seguridad Operacional.
 EJ. N° 5.- DGAC, Departamento Prevención de Accidentes (DPA), Sección Prevención de Accidentes.
 EJ. N° 6.- DGAC, DPA. SIAA, Expediente N° 1738AB.
 EJ. N° 7.- DGAC, DPA. SIAA, Archivo Resoluciones.
 EJ. N° 8.- Oficina Central de Partes.