

EXENTA N° 01087,

SANTIAGO, 14 DIC 2017

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

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación ocurrido el día 15 de enero de 2017, al helicóptero marca AgustaWestland, modelo AW 119 MKII, en el sector El Trozo, 24 kilómetros al oeste de la ciudad de Cauquenes, Región del Maule.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 0006, del 20 de enero de 2017, que abre la investigación caratulada con el N° 1808SP.
- c) Las inspecciones y verificaciones realizadas a la aeronave y al lugar del suceso, por parte del Equipo Investigador.
- d) La licencia y hoja de vida del piloto al mando de la aeronave.
- e) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave.
- f) El historial de mantenimiento de la aeronave.
- g) El relato del piloto al mando.
- h) El Informe Técnico Operacional de la Dirección Meteorológica de Chile, respecto del lugar del accidente.
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1808SP.
- j) El expediente de la investigación.
- k) 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, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 15 de enero de 2017, el piloto comercial de helicóptero, al mando del helicóptero marca AgustaWestland, modelo AW 119 MKII, mientras se encontraba efectuando un vuelo de traslado de brigadistas para el combate de incendios forestales, durante la maniobra de aterrizaje en un emplazamiento eventual, se precipitó contra el terreno en el sector El Trozo, 24 kilómetros al oeste de la ciudad de Cauquenes, Región del Maule.

- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la licencia y habilitaciones requeridas para la operación de la aeronave, por lo cual no presentaban observaciones.
- c) Que, en el estado de mantenimiento y en las inspecciones efectuadas a la aeronave, no se registraron discrepancias en los diferentes sistemas de la aeronave, no siendo esto causa o un factor contribuyente al suceso investigado. Del mismo modo, la unidad Electronic Display Unit (EDU) no registró ningún tipo de falla en los diferentes sistemas de la aeronave.
- d) Que, el piloto al mando se encontraba efectuando un vuelo de traslado de siete brigadistas de combate de incendio forestal y de acuerdo a lo señalado en su relato, al momento de realizar la maniobra para aterrizar, el helicóptero habría empezado a caer repentinamente, ante lo cual aplicó colectivo arriba, tratando de detener el descenso del helicóptero, sin lograrlo.
- e) Que, lo anterior se explicaría debido a que durante la inspección efectuada al interior del helicóptero, se pudo observar que el modo de selección de potencia del motor (Engine Throttle) estaba en la posición MAN (Manual Override) y el switch del gobernador en la posición MEC (Mechanical), lo que quiere decir que el vuelo se estaba efectuando de forma manual, situación que no está recomendada por el fabricante de la aeronave.
- f) Que, a raíz de lo anterior, el piloto al mando, al momento de realizar la maniobra para aterrizar y aplicar potencia, para detener el descenso de la aeronave (colectivo arriba), el helicóptero no respondió a los requerimientos de potencia, ya que al estar volando en forma manual, el piloto es quien debe dosificar el caudal de combustible en forma manual a través del twist grip (acelerador) del bastón colectivo con el objeto de mantener en rango las RPM del rotor.
- g) Que, en este mismo sentido, el piloto al tratar de realizar el aterrizaje en un área no libre de obstáculos (área confinada), operó muy cercano al límite de potencia máxima (maximum continuous power) fuera de efecto suelo (OGE, Out of Ground Effect), con 102% de velocidad del rotor, con 23°C, 960 pies de altitud presión y 2.766 Kg.
- h) Que, lo anterior se encuentra avalado por la inspección efectuada a las palas de rotor principal, las cuales presentaron daños con bajas revoluciones. Las palas del rotor de cola no presentaron daños.
- i) Que, el piloto al mando y los siete brigadistas resultaron ilesos.
- j) Que, la aeronave resultó con daños en su estructura y su rotor principal.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

### **RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1808SP, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivar los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa más probable del accidente ocurrido el día 15 de enero de 2017, que afectó al piloto comercial de helicóptero, al mando del helicóptero marca Agustawestland, modelo AW 119 MKII, fue la pérdida de potencia del motor durante la aproximación, al perder las revoluciones mientras el piloto operaba el helicóptero en forma manual.
- 3) Actuó como factor contribuyente el operar la aeronave al límite de potencia máxima (maximum continuous power) fuera de efecto suelo.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes deberá:
  - Difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales,

como asimismo, en actividades de prevención orientada a pilotos que realizan trabajos aéreos en helicópteros.

- Informar acerca de los resultados de la investigación, a las partes involucradas.
- 5) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto de transporte de línea aérea de avión y en la carpeta 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 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.
  - 8) 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., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 5.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1808SP.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 8.- DGAC., Oficina Central de Partes.