

EXENTA Nº 0490,

SANTIAGO, 01 JUN 2017

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

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación que involucró al helicóptero marca Eurocopter, modelo AS350 B3, el día 14 de octubre de 2016, en el sector de La Palmería, comuna de las cabras, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 080, del 27 de octubre de 2016, que abre la investigación caratulada con el Nº 1788OR.
- c) La licencia del piloto comercial de helicóptero.
- d) La bitácora personal de vuelo del piloto comercial de helicóptero.
- e) Los relatos del piloto comercial de helicóptero, del piloto accidentado y testigo.
- f) El anexo "I" Procedimiento de carga externa, incorporado en el manual de operaciones de la empresa.
- g) La hoja de registro del briefing realizado al personal terrestre y aéreo, en la operación de carga externa.
- h) La inspección realizada al buzo de vuelo del piloto accidentado.
- i) La prueba funcional realizada al gancho remoto de carga.
- j) El formulario de peso y balance de la aeronave.
- k) El Informe Técnico Operacional Nº 285/16, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- l) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación Nº 1788OR.
- m) El expediente de la investigación.
- n) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguiente del Código Aeronáutico; el artículo 3º letra r) de la Ley Nº 16.752; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, la Ley Nº 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 14 de octubre de 2016, el piloto comercial de helicóptero al mando de la aeronave Eurocopter, modelo AS350 B3, objeto de la investigación, se vio involucrado en el accidente de aviación que afectó a una persona en tierra, la cual habría resultado con su mano izquierda atrapada en el gancho remoto de carga, hecho acontecido en el sector de La Palmería, comuna de las cabras, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins.
- b) Que, al verificar la resolución que autoriza la operación de la aeronave con matrícula canadiense, la licencia y las habilitaciones del piloto al mando, no se detectaron observaciones que imposibilitaran la ejecución del vuelo en que ocurrió el suceso investigado.
- c) Que, respecto a la condición del helicóptero, el análisis de la documentación técnica y por otra parte, las inspecciones realizadas a la estructura del gancho remoto de carga, indican que la aeronave se encontraba aeronavegable al momento del suceso y que no existían indicios ni evidencias de mal funcionamiento o deterioro de los componentes involucrados, que hubiesen causado o contribuido al hecho investigado.
- d) Que, previo al inicio de los trabajos de carga externa, se realizó un briefing de seguridad al personal involucrado, asignando a un apoyo terrestre la responsabilidad de asegurar el área de despegue y aterrizaje del helicóptero, enganchar las cargas y realizar el carguío de combustible. El citado briefing, fue registrado en un documento, de acuerdo a lo señalado en el manual de operaciones de la empresa operadora, el cual no presentaba observaciones.
- e) Que, posteriormente y siendo las 15:00 hora local, se reanudaron las operaciones de carga externa, permaneciendo uno de los pilotos en el camión de combustible, descansando.
- f) Que, durante esta nueva maniobra, el piloto al mando del helicóptero comenzó a elevar la aeronave para tensar la línea, momento en que la persona de apoyo terrestre se retiró del lugar de despegue para dirigirse al sector de acopio y enganchar la carga. Con lo anterior, de acuerdo a lo señalado en el briefing y al procedimiento de carga externa, el apoyo terrestre no mantuvo asegurada el área de seguridad de despegue del helicóptero y no estuvo atento en todo momento a la línea y gancho remoto, lo que provocó que ingresara una persona que no estaba autorizada a cooperar en la maniobra, situación que contribuyó a la ocurrencia del suceso.
- g) Que, posteriormente y mientras la aeronave continuaba con su ascenso vertical, el otro piloto que permanecía en tierra, se aproximó al área de despegue del helicóptero y procedió a manipular la línea que se mantenía sobre el gancho remoto. La acción del piloto que permanecía en tierra, no estaba dentro del briefing realizado y tampoco estaba coordinado con el piloto del helicóptero y con el apoyo terrestre, ya que sólo obedeció a una acción voluntaria de apoyo a la maniobra, hecho que contribuyó al suceso.
- h) Que, del mismo modo, si bien el piloto al mando del helicóptero relató que al levantar la línea con su gancho remoto, realizó una verificación visual hacia abajo y no se percató de la presencia del otro piloto en tierra, es posible concluir, que dicha revisión, no le permitió observar la presencia del piloto en tierra, quién hasta ese momento se mantenía bajo el helicóptero, hecho que contribuyó al suceso.

- i) Que, durante la maniobra anterior, cuando el piloto del helicóptero elevaba aún más la línea con su gancho remoto, para evitar golpes o que se enredara con algún elemento en la superficie, la mano izquierda del piloto que estaba en tierra, habría quedado atrapada en la estructura del gancho remoto, siendo elevado desde esa extremidad.
- j) Que, conforme a la inspección y prueba funcional realizada al gancho remoto de carga, no fue posible establecer la manera en que pudo haber quedado atrapada la mano izquierda del piloto accidentado, siendo finalmente elevado desde esa parte de su extremidad y precipitándose posteriormente contra el terreno.
- k) Que, a consecuencia de lo anterior, el piloto accidentado resultó con múltiples fracturas, las que eran compatibles con caída desde altura.
- l) Que, el piloto comercial de helicóptero al mando de la aeronave, no registra sucesos previos de aviación.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1788OR, para determinar la causa y adoptar medidas tendientes a evitar su repetición, debiendo archivers los antecedentes en el Departamento Prevención de Accidentes.
- 2) Declárase que la causa del accidente ocurrido el día 14 de octubre de 2016, que involucró al piloto comercial de helicóptero, al mando de la aeronave Eurocopter, modelo AS350 B3, fue la caída desde altura de una persona que se encontraba en tierra, por atrapamiento de la mano izquierda en el conjunto del gancho remoto de carga.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a) La persona de apoyo terrestre se retiró del área de seguridad y despegue del helicóptero, antes de que la línea estuviera completamente tensa.
  - b) El piloto en tierra ingresó al área de seguridad y despegue del helicóptero, sin haber sido designado y sin estar autorizado.
  - c) El piloto al mando del helicóptero realizó una verificación visual que no le permitió observar la presencia del otro piloto en tierra
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
  - a) Que, se deje constancia del suceso en las hojas de vida del piloto comercial de helicóptero al mando de la aeronave y del piloto accidentado.
  - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del helicóptero marca Eurocopter, modelo AS350 B3.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el suceso investigado a través de la página web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en exposiciones y talleres orientados a todo el personal involucrado en trabajos aéreos de carga externa, en el sentido de asegurar los puntos de despegue y aterrizajes de la aeronave, evitando el ingreso de personas no autorizadas, permitiendo con ello la operación segura del helicóptero.

- 6) El operador de la aeronave deberá reiterar al personal involucrado el cumplimiento de lo establecido en el anexo "I" procedimiento de carga externa del manual de operaciones.
- 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, deberán indicar la fecha estimativa de término y finalmente, informar una vez cumplidas las disposiciones.
- 8) 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.
- 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, notifíquese, publíquese y archívese.



**VÍCTOR VILLALOBOS COLLAO**  
**General de Brigada Aérea (A)**  
**DIRECTOR GENERAL**

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.-
- EJ. N° 2.-
- EJ. N° 3.-
- EJ. N° 4.- DGAC., Departamento Jurídico.
- EJ. N° 5.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1788OR.
- EJ. N° 8.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 9.- DGAC., Oficina Central de Partes.