

EXENTA N° 0911 /

SANTIAGO, 24 OCT 2017

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al helicóptero Robinson, modelo R44 Raven II, el día 22 de marzo de 2017, al interior de la Frutícola Olmué, comuna de Chillán, Región del Bío-Bío.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 0015, del 27 de marzo de 2017, que abre la investigación caratulada con el N° 1818OR.
- c) La licencia y habilitaciones del piloto privado de helicóptero.
- d) La bitácora personal de vuelo del piloto privado de helicóptero.
- e) El manual de vuelo del helicóptero.
- f) El manual básico de helicópteros de la Federal Aviation Administration.
- g) Los relatos de los testigos.
- h) La grabación realizada por la cámara de seguridad de la empresa, al momento del suceso.
- i) Las inspecciones realizadas por el equipo investigador al lugar del suceso y a la aeronave.
- j) El Informe Técnico Operacional N° 0151/17, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- k) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1818OR.
- l) El expediente de la investigación.
- m) 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 22 de marzo de 2017, el piloto privado de helicóptero al mando de la aeronave Robinson, modelo R44 Raven II, objeto de la investigación, sufrió un accidente de aviación al interior de la Frutícola Olmué, comuna de Chillán, Región del Bío-Bío.

- 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, las verificaciones realizadas en el helicóptero, como también a sus componentes y el análisis de la documentación técnica pertinente, 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.
- d) Que, en cuanto al suceso, el piloto al mando indicó que decidió aterrizar en el estacionamiento de vehículos de la empresa, y no en el lugar habitual (parte trasera de la empresa), debido a que el próximo vuelo se realizaría con otros pasajeros.
- e) Que, respecto a lo anterior, la inspección al estacionamiento de vehículos determinó que era un área con presencia de obstáculos naturales y artificiales (árboles, una carpa, vehículos estacionados y tres mástiles para banderas), los cuales restringieron las maniobras de aterrizaje y despegue del helicóptero, al tener el piloto que ubicar la aeronave a 14 metros de los mástiles y de frente.
- f) Que, luego, el piloto relató que abordó la aeronave con tres pasajeros y despegó a vuelo estacionario, verificando la potencia disponible, no teniendo observaciones, situación que pudo ser confirmada por los relatos de los pasajeros, quienes no oyeron ni observaron nada anormal. Luego, durante la maniobra de despegue, las palas del rotor principal del helicóptero impactaron contra un mástil para bandera.
- g) Que, respecto a lo anterior, el piloto señaló que tenía a la vista y de frente los obstáculos (tres mástiles para banderas), motivo por el cual, en la maniobra de vuelo estacionario, orientó la punta de la aeronave en diagonal y a la izquierda, para sobrepasarlos. No obstante y durante la ejecución del despegue, el piloto relató que desvió su atención hacia el panel de instrumentos, específicamente a la presión de admisión (Manifold Pressure), bajando su vista, momento en el cual la aeronave se fue a la derecha, impactando contra uno de los mástiles, hecho que contribuyó al suceso.
- h) Que, lo anterior, pudo ser comprobado en las imágenes de la cámara de seguridad de la empresa, donde se observó que la aeronave estaba en diagonal a la posición de los tres mástiles, cuando repentinamente se desvió a la derecha y las palas del rotor principal impactaron contra uno de los mástiles. Además, se observó que no se mantuvo el rumbo inicial, situación que contribuyó al suceso.
- i) Que, los daños encontrados en el helicóptero, son concordantes con la dinámica del accidente, al encontrar evidencia de los impactos de las palas del rotor principal en el mástil para bandera, lo cual finalmente provocó la pérdida de control en vuelo y que se precipitara contra el terreno.
- j) Que, por todo lo anterior, se puede señalar que durante el despegue de la aeronave desde un área con obstáculos (estacionamiento de vehículos), el piloto desvió su atención hacia un instrumento del panel de la aeronave, y no mantuvo el rumbo inicial, con lo cual el helicóptero se fue a la derecha, impactando en forma inadvertida las palas del rotor principal del helicóptero contra un mástil para bandera, lo cual provocó que la aeronave se precipitara contra el terreno y sus tripulantes resultaran con lesiones de carácter grave.

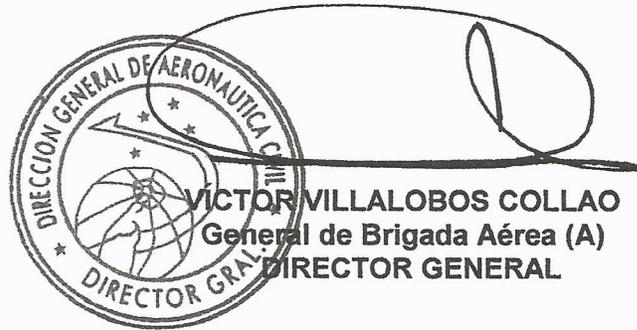
- k) Que, el piloto privado de helicóptero no registra sucesos previos de aviación.
- l) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1818OR, 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 ocurrido el día 22 de marzo de 2017, que afectó al piloto privado de helicóptero, al mando de la aeronave Robinson, modelo R44 Raven II, fue un impacto inadvertido del rotor principal del helicóptero contra un obstáculo (mástil para bandera), durante la fase de despegue, lo cual provocó que se precipitara contra el terreno.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) El piloto no se mantuvo atento a los obstáculos existentes en el entorno, al desviar su atención hacia uno de los instrumentos del helicóptero, hasta impactar.
 - b) No mantener el rumbo inicial durante el despegue.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto privado de helicóptero.
 - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del helicóptero Robinson, modelo R44 Raven II.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá remitir a la parte interesada los resultados de la investigación.
- 6) 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 pilotos de helicópteros, haciendo hincapié que al momento de operar en emplazamientos no definidos como helipuertos, consideren un área libre o con la menor cantidad de limitaciones posibles; que las distancias de seguridad entre la aeronave y los obstáculos, le permitan sobrepasarlos sin dificultad y por último, que el lugar seleccionado posibilite efectuar un descenso de emergencia en forma segura, en caso de requerirlo.
- 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.



DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR.
- EJ. N° 2.- DGAC., Departamento Jurídico.
- EJ. N° 3.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 4.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
- EJ. N° 5.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1818OR.
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 7.- DGAC., Oficina Central de Partes.