

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-CAV, al mando del piloto Sr. Francisco Arcos Gajardo

EXENTA N° 0245 /

SANTIAGO, 02 MAR. 2011

Con esta fecha se ha dictado lo siguiente:

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 0313 de fecha 23 de febrero de 2010, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del accidente de aviación que afectó al piloto Sr. Francisco Arcos Gajardo, al mando del helicóptero matrícula CC-CAV, ocurrido con fecha 20 de febrero de 2010 en la localidad de Río Bueno, 28 NM al norte de la ciudad de Osorno, Región de Los Lagos, mientras efectuaba un vuelo entre las ciudades de Osorno y Santiago. El despegue desde el Aeródromo "Cañal Bajo" se realizó aproximadamente a las 11:29 HL, y luego de 49 minutos de vuelo la aeronave se precipitó a tierra a la cuadra de Río Bueno. El piloto al mando y un pasajero abandonaron la aeronave por sus propios medios y sin lesiones. La aeronave resultó con daños de consideración.
 - b) La inspección realizada en el lugar del accidente por el equipo investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
 - c) La Hoja de Vida del piloto Sr. Francisco Arcos Gajardo.
 - d) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave.
 - e) La declaración del Sr. Francisco Arcos Gajardo.
 - f) La transcripción de las comunicaciones del día del accidente.
 - g) El Informe Final y Técnico del Accidente de Aviación caratulado con el N°1548SP.
-

- h) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Accidente.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes 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, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo y pertinentes, y demás normas citadas y aplicables.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el objetivo del vuelo era el regreso a la ciudad de Santiago, vía Temuco, posterior Chillán, Talca y finalmente el Aeródromo "Eulogio Sánchez".
 - b) Que, el despegue desde el Aeródromo "Cañal Bajo" se realizó a las 11:29 HL, con rumbo norte, y según lo declarado por el piloto al mando, la intención era mantener 800 pies sobre el terreno (AGL) durante todo el vuelo.
 - c) Que, luego de 17 minutos de vuelo, el piloto reportó a Osorno torre haber tenido una "aparente" falla del helicóptero.
 - d) Que, posteriormente debido a problemas de comunicaciones, fue necesario solicitar apoyo a otra aeronave, donde el piloto al mando del helicóptero CC-CAV informó que al parecer lo sucedido fue solamente el choque con un pájaro y continuaba el vuelo sin mayor problema.
 - e) Que, a las 12:14 HL el piloto reportó estar a la cuadra de Río Bueno para abandonar zona y frecuencia, y tuvo que hacer un acercamiento hacia Osorno debido a que no tenían alcance de comunicaciones.
 - f) Que, finalmente, siendo las 12:18 HL, se hace el último contacto radial con el helicóptero CC-CAV, donde solicitó la frecuencia de Valdivia.
 - g) Que, según lo declarado por el piloto al mando, luego del último contacto con Osorno torre, el helicóptero presentó una falla, precipitándose a tierra en una vega del sector, 13 NM al noreste de Río Bueno.
 - h) Que, el piloto al mando y el único pasajero resultaron ilesos y abandonaron la aeronave por sus propios medios. La aeronave resultó con daños de consideración.
 - i) Que, el peritaje efectuado al conjunto del rotor de cola estableció que éste fue afectado por un elemento contundente y sólido, probablemente el impacto con un pájaro que generó daños en el sistema. Las partes internas
-

que constituyen el conjunto, estaban bien instaladas y su condición mecánica era normal, sin defectos y denotaban una adecuada lubricación.

- j) Que, los antecedentes de la investigación respecto al mantenimiento del rotor de cola señalan que había sido inspeccionado recientemente y que tenía 29 horas de vuelo desde la última inspección, lo cual sumado al resultado del peritaje, señalarían que al momento de producirse la falla, se encontraba sin observaciones ni discrepancias que pudieran haber sido causal o factor contribuyente del accidente.
 - k) Que, de acuerdo a la transcripción de las comunicaciones, el piloto al mando reportó una aparente falla del helicóptero luego de 17 minutos de vuelo, no señalando el origen de esta aparente falla, y en sus relatos la mencionó como *"una anomalía, un golpe poco definido respecto del lugar del helicóptero"*. Posteriormente el piloto al mando reportó a Osorno torre que *"fueron dos pajaritos de la zona que nos despedían por acá"*. Es probable que un pájaro haya golpeado una de las palas del rotor de cola, produciéndose el inicio de la falla que derivó posteriormente en el accidente.
 - l) Que, según lo declarado por el piloto al mando, luego de percibir la falla aparente del helicóptero, efectuó una verificación de los sistemas no encontrando algún indicio que impidiera la continuación de vuelo. Sin embargo, este chequeo fue efectuado en vuelo y no en tierra con el motor detenido, lo cual le habría permitido evaluar el real estado del rotor de cola, siendo esta situación un factor contribuyente a la causa del accidente.
 - m) Que, el helicóptero continuó volando por 32 minutos más, por lo que es probable que el impacto del pájaro con el rotor de cola habría sido suficiente para producir daños que posteriormente provocaron el desprendimiento en vuelo de una de las palas del rotor.
 - n) Que, lo anteriormente descrito concuerda con las inspecciones efectuadas en el lugar del accidente, ya que la pala que se desprendió no fue encontrada en el lugar, estimándose que ésta se desprendió antes de que el piloto perdiera el control direccional del helicóptero.
 - o) Que, el piloto al mando tenía su licencia vigente y estaba habilitado para volar la aeronave.
 - p) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente.
 - q) Que, el mantenimiento de la aeronave se efectuaba de acuerdo a lo dispuesto por la D.G.A.C.
 - r) Que, el rotor de cola había sido inspeccionado el 10 de septiembre de
-

2009, encontrándose sin observaciones.

- s) Que, el chequeo que el piloto efectuó en vuelo, luego de percibir el golpe, no le permitió detectar anomalías en el rotor de cola.
- t) Que, el rotor de cola sufrió daños debido al impacto con un elemento contundente, probablemente un pájaro.
- u) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación, catalogada con el N°1548SP, 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 a la aeronave marca Hiller, modelo UH-12E, matrícula CC-CAV, de propiedad de Servicios Aéreos Heliagro Limitada, al mando del Sr. Francisco Arcos Gajardo, se debió a la pérdida del control direccional de la aeronave, debido a la pérdida de la funcionalidad del rotor de cola al ser impactado probablemente por un pájaro.
 - 3) Actuaron como factores contribuyentes:
 - No haber aterrizado para efectuar el chequeo en tierra, ante una aparente anomalía en el rotor de cola.
 - 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:
 - Dar a conocer la presente investigación en charlas y talleres orientados a pilotos de helicóptero.
 - 5) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
 - Que, el Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en la Hoja de Vida del piloto Sr. Francisco Arcos Gajardo.
 - Que, el Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta de la aeronave matrícula CC-CAV.
 - 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 para el cumplimiento, deberán indicar la fecha estimativa de término y, finalmente
-

comunicar el cumplimiento de 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, los interesados podrán interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil.
- 8) El informe final 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 y comuníquese. (FDO.JAIME ALARCÓN PÉREZ, GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A), DIRECTOR GENERAL).

Lo que se transcribe para su conocimiento.



JOSÉ SALINAS NÉIRA
DIRECTOR DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES
SUBROGANTE

DISTRIBUCIÓN :

- EJ.N° 01.- SR. FRANCISCO ARCOS GAJARDO
- EJ.N° 02.- DGAC., DEPTO PLANIFICACIÓN
- EJ.N° 03.- DGAC., DEPTO.JURÍDICO
- EJ:N° 04.- DGAC., DEPTO.SEGURIDAD OPERACIONAL (DSO)
- EJ.N° 05.- DGAC., DEPTO. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (DPA), PRE-VAC
- EJ.N° 06.- DGAC., DPA., SIAA, EXPEDIENTE
- EJ.N° 07.- DGAC., DPA., SIAA, ARCHIVO ✓
- EJ.N° 08.- DGAC., OFICINA DE PARTES CENTRAL