

EXENTA N° 0449 /

SANTIAGO, 19 JUN. 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 02254 del 21 de octubre de 2011, que abre la investigación caratulada con el N° 1597AE.
- b) Los antecedentes del piloto Sr. Andrés Navarro Haeussler.
- c) El historial de mantenimiento de la aeronave matrícula CC-PCS.
- d) El cálculo de peso y balance de la aeronave matrícula CC-PCS.
- e) El informe METAR emitido a la hora del incidente.
- f) La planificación de vuelo del piloto, señor Andrés Navarro Haeussler.
- g) La situación ocurrida el momento que el helicóptero inició el vuelo.
- h) El trabajo del equipo investigador en el lugar del incidente e inspecciones realizadas a la aeronave.
- i) Los relatos del piloto y testigos.
- j) El Informe Final N° 1597AE.
- k) El expediente de la investigación.
- l) 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, el piloto Sr. Andrés Navarro Haeussler poseía su licencia de piloto privado de helicóptero N° 218 y habilitación vigente, lo que le permitía operar la aeronave matrícula CC-PCS.
- b) Que, el mantenimiento y los trabajos técnicos se realizaban de acuerdo a los tiempos establecidos por el fabricante de la aeronave y del motor. Los Registros de Mantenimiento, se encontraban actualizados de acuerdo a lo estipulado por la DGAC y con su Certificado de Aeronavegabilidad vigente.
- c) Que, la aeronave despegó con un peso máximo de despegue menor al permitido, estando el centro de gravedad dentro del límite normal, por lo que esta situación no contribuyó al incidente.
- d) Que, el informe Metar de la hora en que ocurrió el incidente permitía el vuelo visual, por lo que el factor meteorológico no habría sido causal ni factor contribuyente al incidente.
- e) Que, el día 14 de octubre de 2011, el piloto privado de helicóptero, Sr. Andrés Navarro Haeussler, presentó plan de vuelo en la oficina ARO del aeródromo Eulogio Sánchez, vía telefónica, con el propósito de realizar un vuelo entre el Aeródromo Municipal de Vitacura de la ciudad de Santiago (SCLC) y la localidad de Marbella, Región de Valparaíso, en el helicóptero R-44, matrícula CC-PCS.
- f) Que, previo al vuelo, el piloto verificó entre otras cosas, la cantidad de combustible, aceite, rotores y luces de advertencia (warning lights) conforme a lista de chequeo. Luego en la cabina y de acuerdo al relato del piloto, continuó con su lista de chequeo verificando entre otras cosas el switch del gobernador en la posición "ON", encontrándose todo sin observaciones.
- g) Que, a las 12:00 hora local se produjo el despegue, la aeronave se elevó aproximadamente a un metro y medio en vuelo estacionario, giró hacia el Sur en 90 grados, avanzó algunos metros hacia delante, giró hacia el Oeste y ascendió entre 4 a 5 metros sobre el terreno.
- h) Que, el piloto indicó que, al momento de despegar desde el vuelo estacionario, se activó la alarma sonora de bajas RPM y se iluminó la luz de advertencia de bajas RPM (LOW-RPM).
- i) Que, en su declaración el piloto indicó que durante las maniobras previas al despegue desde vuelo estacionario, habría movido en forma inadvertida el switch del control del gobernador, el cual va instalado en el extremo del bastón del colectivo. El manual de la aeronave señala que este interruptor debe estar en posición (ON), antes de la partida del motor.

- j) Que, la función del gobernador hace que la potencia del motor se ajuste automáticamente para mantener las revoluciones del rotor principal cuando el paso colectivo se cambia. Éste puede ser activado o desactivado accionando un interruptor que va ubicado en el extremo delantero del bastón colectivo.
- k) Que, en este caso, al desconectarse el gobernador al momento de despegar, el motor no se ajustó automáticamente al requerimiento para despegar, provocando una pérdida de RPM, razón por la cual se activó la alarma sonora de baja RPM y luz del indicador LOW RPM. Este hecho produjo una disminución de las revoluciones (bajo 97%) por falta de control manual del acelerador.
- l) Que, esta situación habría sorprendido al piloto, en el momento que iniciaba el despegue al activarse la alarma de bajas RPM. Su reacción fue subir el colectivo, lo que contribuyó a disminuir las RPM. El piloto no mantuvo la potencia del motor en forma manual, tal como lo indica el manual de la aeronave en el capítulo 3 "*procedimiento de emergencia*". Esto hizo que disminuyera la sustentación del helicóptero, reaccionando con un giro hacia la derecha por efecto del torque, lo que fue corregido por el piloto aplicando el pedal izquierdo, aterrizando en forma brusca, resultando la aeronave con daños en su estructura.
- m) Que, el equipo investigador constató en el lugar del suceso, que la aeronave presentaba daños en su estructura asociados a un aterrizaje brusco.
- n) Que, en el Informe Final N° 1597AE se establece la posible secuencia de los hechos y la probable causa del incidente.
- o) Que, en el expediente de la investigación, los antecedentes y documentos que forman parte de ésta tales como anexos, informes, relatos, diligencias y pruebas funcionales, concuerdan y respaldan lo establecido en el Informe Final y Técnico.
- p) Que, no existen diligencias pendientes.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del incidente de aviación caratulada con el N° 1597AE, 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 más probable del incidente ocurrido el día 14 de octubre de 2011, que afectó al piloto privado de helicóptero licencia N° 218, Sr. Andrés Navarro Haeussler, al mando del helicóptero marca Robinson, modelo R-44 II, matrícula CC-PCS de propiedad de Transportes

ICARO, fue un error operacional por parte del piloto al desconectar en forma inadvertida el gobernador al momento del despegue, lo que provocó una baja de las RPM del rotor principal, seguida de una pérdida de sustentación, que hizo que la aeronave descendiera, aterrizando en forma brusca.

- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Reacción inadecuada del piloto, al subir el colectivo al momento en que bajaron las RPM del rotor durante el despegue, agravando la situación.
 - b) No mantener, el piloto, en forma manual la potencia del motor, al desconectarse el gobernador.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá que:
 - a) Se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto privado de helicóptero, licencia N° 218, Sr. Andrés Navarro Haeussler y en la carpeta del helicóptero Robinson, modelo R-44 II, matrícula CC-PCS.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:

Que se dé a conocer este suceso a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC. Comentar este incidente en las charlas que dicta la DGAC a los operadores de helicópteros Robinson modelo R 44, con el propósito de advertir a los pilotos sobre esta situación .
- 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 estipulado 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 y notifíquese.



JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL