

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-ABX, al mando del piloto comercial de helicóptero Sr. Eduardo Boisset Encina.

EXENTA N° 0691 /

SANTIAGO, 24 SET. 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó al helicóptero marca Eurocopter, modelo AS 350 B3, matrícula CC-ABX, el día 12 de diciembre de 2011, en el sector de Pascua-Lama, Provincia de Huasco, Región de Atacama.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 02773 del 13 de diciembre de 2011, que abre la investigación caratulada con el N° 1603SP.
- c) La licencia y hoja de vida del piloto Sr. Eduardo Boisset Encina.
- d) Los certificados de aeronavegabilidad y matrícula de la aeronave matrícula CC-ABX.
- e) El cálculo de Peso y Balance de la aeronave CC-ABX, para el vuelo en que ocurrió el accidente.
- f) El relato del piloto al mando.
- g) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- h) Los daños en la aeronave y en el sitio del suceso a causa del accidente.
- i) El historial de mantenimiento del avión matrícula CC-ABX.
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación N° 1603SP.
- 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 día 12 de diciembre de 2011 el piloto al mando despegó desde el aeródromo de Vallenar (SCLL) con destino el campamento "El Colorado", perteneciente al proyecto minero "Pascua-Lama".
- b) Que, el piloto al mando mantenía vigente la respectiva licencia y habilitación para la aeronave y tipo de operación de vuelo, lo que le permitía operar la aeronave.
- c) Que, la aeronave estaba con su certificado de aeronavegabilidad vigente al momento del accidente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo a la normativa aeronáutica, sin observaciones, no siendo un factor causal o contribuyente al hecho investigado.
- d) Que, de acuerdo a las inspecciones realizadas en el lugar del accidente, se observó una eslinga de tela aún conectada al sistema de enganche y sin carga. Ésta medía 8 metros y se estableció que el largo alcanzaba a llegar, sin problemas, al rotor de cola. También se procedió a inspeccionar el rotor de cola, donde se observó que una de las palas tenía signos de haber sido impactada por un elemento de color verde, coincidente con la eslinga que llevaba el helicóptero. Dichas marcas también fueron encontradas en el estabilizador horizontal y el tail boom del helicóptero.
- e) Que, lo anteriormente señalado confirma que la eslinga venía colgando desde el helicóptero y, por efectos del viento relativo, habría oscilado hacia la parte posterior, colisionando con el rotor de cola y ocasionando los daños observados en las palas. Lo anterior provocó que el piloto efectuara un descenso autorrotativo, en cuya fase final perdió el control direccional, lo que culminó con el impacto contra la quebrada.
- f) Que, del mismo modo, el piloto al mando declaró que "asumí que la eslinga me había golpeado el rotor de cola", decidiendo realizar una autorrotación y durante la fase final del descenso autorrotativo, se vio obligado a bajar el colectivo, ya que el helicóptero tendía a guiñar hacia la derecha o a la izquierda, por lo que culminó con el impacto contra la quebrada de un río, lo cual es concordante con los hechos analizados en los párrafos anteriores.
- g) Que, el fabricante del helicóptero, Eurocopter, en el suplemento al manual de vuelo, en lo referente a carga externa, especifica una nota de precaución donde el realizar vuelos con cables extendidos desde los helicópteros sin carga están prohibidos, debido al riesgo que representan para la seguridad del vuelo. Este aspecto no se encontraba considerado en el Manual de Operaciones de la empresa. Del mismo modo, el documento señala que los criterios de operación de la empresa deben estar de acuerdo con lo especificado en el manual de vuelo de la aeronave.
- h) Que, a consecuencia del suceso, el piloto al mando resultó ileso y la aeronave con daños.
- i) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1603SP, 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 accidente ocurrido el día 12 de diciembre de 2011, que afectó al piloto Sr. Eduardo Boisset Encina, al mando del helicóptero matrícula CC-ABX, fue la pérdida del control direccional de la aeronave durante el flare luego de un descenso autorrotativo, debido a la colisión en vuelo de la eslinga sin carga que colgaba del helicóptero con el rotor de cola, impactando posteriormente en la quebrada de un río.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) No cumplimiento del manual de vuelo en el sentido de la prohibición de volar con eslinga sin carga.
 - b) No establecer en el manual de operaciones de la empresa, la prohibición de volar con eslinga sin carga.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
 - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Eduardo Boisset Encina y en la carpeta del helicóptero matrícula CC-ABX.
 - b) Que, se estudie la factibilidad y conveniencia de incluir en los manuales de operaciones, la prohibición de realizar operaciones de carga externa con eslinga sin carga.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá dar a conocer la presente investigación en exposiciones y talleres orientados a pilotos comerciales de helicóptero y empresas de trabajos aéreos que prestan el servicio de cargas externas, enfatizando la importancia de no realizar vuelos con eslingas o cables sin carga.
- 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 y notifíquese.




JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL