

EXENTA N° 0952 /

SANTIAGO, 17 DIC 2012

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 0394 del 24 de febrero de 2012, que abre la investigación caratulada con el N° 1614CG.
- b) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- c) Los antecedentes del piloto Sr. Gary Fisher.
- d) El historial de mantenimiento de la aeronave matrícula CC-CNM.
- e) La inspección y peritajes realizadas por el equipo Investigador de la DGAC.
- f) El estudio meteorológico del lugar y hora del accidente.
- g) Los relatos del piloto y personal de mantenimiento involucrado.
- h) El Informe Final e Informe Técnico de la Investigación del accidente de aviación N° 1614CG.
- i) El expediente de la investigación.
- j) 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 22 de febrero del año 2012, el piloto Sr. Gary Fisher, al mando del helicóptero Bell UH-1H, matrícula CC-CNM, junto a un mecánico de mantenimiento de aeronaves y a un supervisor de mantenimiento, en circunstancias que realizaba un vuelo de verificación sobre la localidad de Labranza, Temuco, perdió el control de la aeronave, logrando aterrizar de emergencia en la parcela N° 18 del sector de Lelfunche.

- b) Que, el piloto al mando Sr. Gary Fisher, el supervisor de mantenimiento Sr. Pablo David Pino Campos y el mecánico de mantenimiento Sr. Rodrigo Andrés Muñoz Obando, resultaron ilesos y la aeronave con daños.
- c) Que, el piloto al mando Sr. Gary Fisher mantenía su licencia de Piloto Comercial de Helicópteros N° 250 vigente, el Examen Médico Aero Espacial (MAE) apto y su Bitácora personal de vuelo, al día.
- d) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente y su mantenimiento se realizaba de acuerdo al programa autorizado por la autoridad aeronáutica, sin observaciones.
- e) Que, de acuerdo a los antecedentes, el rotor de cola y sus partes habrían estado sin observaciones antes de iniciar el vuelo en que ocurrió el accidente.
- f) Que, en vuelo y durante el procedimiento de verificación de cargas colectiva, sin poder hidráulico, se produjo la pérdida de control del helicóptero, con una violenta guiñada a la derecha.
- g) Que, luego de reestablecer el poder hidráulico, la aeronave se niveló y siguió girando hacia la derecha sin control direccional, a pesar que el piloto accionó el pedal izquierdo para detener los giros, haciendo evidente la falla del rotor de cola.
- h) Que, el piloto decidió realizar el procedimiento de autorrotación, recuperando el control de la aeronave en esta condición y logrando aterrizar de emergencia.
- i) Que, en la inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente se verificaron: los rastros y huellas, tanto en la aeronave como en el sitio del suceso, su trayectoria, posición final y la condición de sus componentes.
- j) Que, en las inspecciones a la aeronave, se verificó en el rotor de cola el desprendimiento de ferretería en la unión de la varilla de cambio de paso de la pala blanca con el grip y en la unión entre el "Slider" y la cruceta de cambio de paso, lo que provocó que el rotor de cola perdiera su equilibrio rotacional y golpeará el estabilizador vertical del cono de cola, en vuelo, dañándose y quedando la aeronave sin control direccional.
- k) Que, los daños causados por las palas del rotor de cola a la estructura del estabilizador, fueron previos al contacto de la aeronave con el terreno.
- l) Que, los demás daños encontrados en la aeronave fueron a causa del contacto anormal de la aeronave con el terreno y su posterior volcamiento.
- m) Que, de acuerdo a los antecedentes meteorológicos recopilados, el factor meteorológico no habría sido causal, ni factor contribuyente al accidente.
- n) Que, los relatos confirman los hechos y son concordantes con ellos.

- o) Que, tanto en el Informe Final como en el Informe Técnico 1614CG, se establece la posible secuencia de los hechos y la probable causa del accidente.
- p) Que, en el expediente de la investigación, los antecedentes y documentos que forman parte de ella como anexos, informes, relatos, diligencias, pruebas funcionales y citas, concuerdan y respaldan los Informes Final y Técnico.
- q) Que, no existen diligencias pendientes en la Investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1614CG, 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 el día 22 de febrero del 2012, que afectó al piloto Sr. Gary Fisher, al mando del helicóptero matrícula CC-CNM, fue la pérdida de control de la aeronave en vuelo, a consecuencia de la pérdida del rotor de cola.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - Desprendimiento de ferretería en la unión de la varilla de cambio de paso de la pala roja con el grip y en la unión entre el "Slider" y la cruceta de cambio de paso del rotor de cola, que ocasionaron un desbalance y desalineación del eje de rotación de las palas.
  - Corte del estabilizador vertical y eje de mando del rotor de cola.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto y en la carpeta del helicóptero matrícula CC-CNM.
- 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 charlas y talleres orientados a los operadores de helicópteros.
- 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