

OBJ.: Cierre investigación del accidente de aviación que afectó al piloto privado de helicóptero, Sr. Mario Patricio Esperidión Sánchez.

EXENTA N° 0190 /

SANTIAGO, 14 MAY 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave Eurocopter EC-135 P2+, matrícula C-26, ocurrido el día 30 de noviembre de 2014, en Gran Avenida intersección con Cuarta Avenida, Comuna de San Miguel, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 60 de fecha 02 de diciembre de 2014, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe final de la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1725XP.
- d) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- e) Las declaraciones de la tripulación y testigos del accidente.
- f) Las inspecciones y peritajes realizados al lugar del accidente y a la aeronave por el equipo de investigadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- g) El expediente de la investigación.
- h) El Informe técnico de la investigación.
- i) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el art. 3º, letra r) de la ley N° 16.752; Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo, y

CONSIDERANDO:

- a) Que, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que el día 30 de noviembre de 2014, el piloto al mando de la aeronave, mientras se encontraba aterrizado en Gran Avenida José Miguel Carrera intersección con Cuarta Avenida, Comuna de San Miguel, Región Metropolitana, con sus motores funcionando y sus rotores girando, fue impactado por un carro bomba que pasó por el lugar.

- b) Que, el piloto resultó herido de gravedad en el accidente y el copiloto y tripulante que habían descendido antes de la aeronave, resultaron ilesos.
- c) Que, la aeronave resultó destruida.
- d) Que, el piloto, mantenía su licencia al día, sin observaciones, lo que le permitía volar la aeronave.
- e) Que, la aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente y se encontraba aeronavegable al momento del accidente, sin que existieran indicios ni evidencias de mal funcionamiento de sus sistemas, que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado.
- f) Que, de acuerdo a las inspecciones realizadas en el sitio del suceso y a los antecedentes recabados, el sector elegido para aterrizar el helicóptero, no cumplía con el Protocolo de Seguridad establecido por la Carabineros de Chile, ya que éste señala una zona segura de operación para el helicóptero de 20 metros por 20 metros, y el área de posada era aproximadamente de 20 metros de ancho por 15 metros de largo.
- g) Que, cuando la aeronave aterrizó, el sector no estaba acordonado y sólo había un funcionario policial deteniendo el tránsito. Lo señalado, está avalado por la declaración del paramédico de la aeronave, quién relató que al momento de posarse el helicóptero, recién había llegado un funcionario policial, quien detuvo el tránsito de la primera y segunda pista de circulación.
- h) Que, el hecho que al momento de efectuar el aterrizaje el helicóptero, sólo se encontrara un funcionario policial deteniendo el tránsito, indicaría que no se cumplió con el Protocolo de Seguridad para estas operaciones, el cual exige al menos cinco funcionarios aislando el lugar o bien, que el sector esté conificado o delimitado con vehículos policiales, antes de que la aeronave inicie la maniobra de aproximación para aterrizar.
- i) Que, la ubicación y estacionamiento del furgón policial en forma perpendicular a la aeronave y el bloqueo que realizó de la primera y segunda pista de circulación de la calzada, contribuyó a la ocurrencia del suceso, al no dejar espacio suficiente para la pasada de vehículos de emergencia por la pista izquierda, entre el helicóptero y el furgón.
- j) Que, mientras el helicóptero permanecía aterrizado en el eje central de la Gran Avenida, con sus motores en funcionamiento, los rotores girando y ocupando la tercera pista de circulación de ambas calzadas de acuerdo a lo relatado por el conductor del vehículo de bomberos, fue autorizado por un funcionario policial, a ingresar por la tercera pista de circulación.
- k) Que, debido a lo anterior y al circular el vehículo de bomberos por la tercera pista de circulación, entre el espacio dejado por el helicóptero y el furgón policial, el vehículo de bomberos impactó contra las palas del rotor principal de la aeronave, produciéndose con ello que comenzara a girar, originando una resonancia en tierra de la aeronave, que terminó destruyéndola. El golpe de las palas con la estructura del vehículo de bomberos, se debió a que la altura de giro de las palas es de 3.35 metros, distancia que es menor a la altura del vehículo de emergencia, la cual era de 3.70 metros.
- l) Que, por todo lo señalado, es posible concluir que la aeronave aterrizó en un área que no cumplía con los Protocolos de Seguridad para su operación y al mismo tiempo, se

permitió la circulación de un vehículo de emergencia por la tercera pista de circulación, móvil que se vio impedido de mantener una distancia de separación suficiente con el helicóptero, debido a la ubicación de un vehículo policial, lo cual llevó a que impactara las palas del rotor principal del helicóptero.

m) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1725XP, 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 fue debido a no mantener una zona segura de operación para el helicóptero, permitiendo el ingreso de un vehículo de emergencia, el cual impactó contra las palas del rotor principal de la aeronave.
3. Actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Inadecuada selección del área de posada del helicóptero.
 - b) No dar cumplimiento al Protocolo de Seguridad para el aterrizaje de helicópteros.
 - c) Inadecuada implementación de medidas de seguridad en el área de posada.
 - d) Ubicación del furgón policial, que obstaculizó la circulación del vehículo de bomberos.
4. El Departamento Prevención de Accidentes deberá:
 - a) Disponer que el caso investigado sea dado a conocer a través de la página Web y otros medios institucionales.
 - b) Recomendar a la Prefectura Aérea de Carabineros, que las tripulaciones aéreas revisen el procedimiento de operación en áreas confinadas y las medidas de protección correspondientes a la aeronave.
 - c) Informar a organismos de rescate como Bomberos, SAMU y otros, del peligro que representa un helicóptero aterrizado con sus motores en funcionamiento y rotores girando.
5. El Departamento de Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja de vida del piloto y en la carpeta de antecedentes de la aeronave.
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 los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N° 19.880 sobre 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. Para lo anterior, 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.



MAXIMILIANO LARRAECHEA LOESER
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SR. MARIO PATRICIO ESPERIDION SÁNCHEZ
EJ. N° 2.- SR. ÁLVARO RODRIGO APARICIO VERA
EJ. N° 3.- PREFECTURA ÁEREA DE CARABINEROS.
EJ. N° 4.- DGAC., Departamento Jurídico.
EJ. N° 5.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
EJ. N° 6.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1725XP.
EJ. N° 8.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
EJ. N° 9.- DGAC., Oficina Central de Partes.