

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-LWB, al mando del piloto privado de planeador Sr. Mauricio Pérez Friedman (Q.E.P.D.).

DGAC EXENTA N° 01521/

SANTIAGO, 14 OCT. 2009

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N°0145 de fecha 27 de enero de 2009, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del accidente de aviación que afectó al planeador matrícula CC-LWB, al mando del piloto Sr. Mauricio Pérez Friedman (Q.E.P.D), ocurrido el día 21 de enero de 2009 en el cordón cordillerano Los Españoles, ubicado en las proximidades del Aeródromo Vitacura, caratulado con el N°1509XP, y a cargo del investigador Sr. Xavier Pérez.
 - b) La información del Registro Nacional de Aeronaves respecto del Certificado de Matrícula de la aeronave accidentada.
 - c) El Certificado de Aeronavegabilidad Estandar N°1084/2008, de la aeronave matrícula CC-LWB.
 - d) El Informe de Autopsia N°233/09 de fecha 11 de febrero de 2009, emitido por Servicio Médico Legal de Santiago, que incluye Informe de Alcoholemia y Examen Toxicológico T- N°1019-1020/09 del Sr. Mauricio Pérez Friedman (Q.E.P.D.).
 - e) Información METAR de AMB y TOBALABA para el día 21 de enero de 2009.
 - f) Copia de los Pronósticos Cordillera y Paso Los Libertadores, correspondiente al día 21 de enero de 2009.
 - g) La licencia de piloto privado del Sr. Mauricio Pérez Friedman (Q.E.P.D.).
 - h) La Hoja de Vida del piloto Sr. Mauricio Pérez Friedman (Q.E.P.D.).
-

- i) Copia del "pilots briefing" correspondiente al cuarto día de competencia de planeadores Gran Prix Chile, del día 21 de enero de 2009.
- j) El Informe Técnico Operacional N°04/09 de la Dirección Meteorológica de Chile, de fecha 26 de enero de 2009, respecto de las condiciones meteorológicas estimadas para el día 21 de enero de 2009.
- k) La Bitácora Personal del Piloto Sr. Mauricio Pérez Friedman (Q.E.P.D.).
- l) La declaración del socio del Club Aéreo de Planeadores Sr. Arturo Diez Voigt.
- m) Las copias de los documentos relativos a las distintas exigencias de pruebas de las Clasificatorias del Grand Prix Chile 2009.
- n) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del accidente.
- o) El Informe Final y Técnico del accidente caratulado con el N°1509XP.
- p) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes del Código Aeronáutico; el artículo 3° letra r) de la Ley N°16.752; Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13; demás normas citadas, aplicables y pertinentes.

CONSIDERANDO:

- a) Que, el día 21 de enero de 2009 el piloto Sr. Mauricio Pérez Friedman (Q.E.P.D.), al mando de la aeronave matrícula CC-LWB, participaba en la competencia mundial de planeadores Grand Prix, que se realizaba en el Aeródromo Municipal de Vitacura, organizado por el Club de Planeadores de Santiago.
 - b) Que, el día antes indicado, el planeador CC – LWB, al mando del Sr. Mauricio Pérez Friedman (Q.E.P.D.), fue remolcado para despegar a aproximadamente las 13:30 horas local, desde el Aeródromo Vitacura, para posteriormente dirigirse al sector del cordón cordillerano Los Españoles, en donde se estrelló en una ladera del sector, aproximadamente a las 14:30 horas local.
 - c) Que, de acuerdo a la investigación, la aeronave impactó de forma plana con el terreno, quedando destruida con sus restos sin dispersión, lo que haría presumir que la aeronave impactó en descenso, supuestamente afectada por una corriente de aire descendente, propia de esos sectores cordilleranos.
 - d) Que, el Informe Meteorológico emitido por la Dirección Meteorológica de Chile, estimó que el día del accidente "en el sector cordillerano al Noroeste del Aeródromo Vitacura, entre las 13:00 y las 16:00 horas local, se presenta sin
-

restricción de visibilidad, y según la imagen satelital se observa formación de nubosidad cumuliforme de desarrollo vertical, predominantemente en el sector cordillerano”.

- e) Que, las condiciones señaladas en el informe meteorológico mencionadas en el considerando anterior, serían propensas para la formación de eventuales corrientes de aire descendentes.
 - f) Que, de acuerdo a las instrucciones dispuestas para la prueba, el briefing meteorológico para los participantes señaló textualmente *“no hay buenas noticias para hoy: existe un gran sistema de baja presión frente a la costa, creando una atmósfera de baja energía. No hay grandes inversas y con la temperatura del día hoy, todo se ha deteriorado. Viento del este a una altitud que favorece la entrada a Chile de aire húmedo desde Argentina. Cúmulus Nimbus y lluvias están presentes al Norte del Valle de Los Andes”.*
 - g) Que, en consideración a los antecedentes de la investigación, el viento en el sector donde estaba operando la aeronave era de dirección Este-Oeste, con formación de nubosidad cumuliforme, lo que fue informado previo al despegue a los participantes. Dicha condición meteorológica imperante, habría favorecido la formación de corrientes descendentes en el sector específico.
 - h) Que, por evidencias y registros obtenidos en el lugar del accidente, la aeronave impactó plano con respecto al terreno, producto de un descenso continuo, considerando la mínima dispersión de sus restos, con un nulo desplazamiento horizontal después del impacto. Conforme con lo anterior, presumiblemente el planeador se encontraba a una altura tal que pudo haber sido afectado por una corriente de aire descendente, perdiendo altura con una alta razón de descenso, hasta impactar con la superficie.
 - i) Que, la aeronave contaba con sus certificados de matrícula y aeronavegabilidad vigentes.
 - j) Que, el piloto contaba con su licencia y habilitaciones sin observaciones, lo que le permitía realizar el vuelo de la especie.
 - k) Que, sobre la base de inspecciones y peritajes realizados en terreno a los restos del planeador, y de su estado de mantenimiento verificado a través de los antecedentes técnicos, no existen indicaciones de fallas en el orden mecánico o técnico que pudieran estar relacionadas con el accidente.
 - l) Que, el piloto al mando falleció en el accidente y el planeador resultó destruido.
-

- m) Que, la causa más probable del accidente fue un error operacional por parte del piloto, al volar a una altura que resultó insuficiente para recuperar el control de vuelo del planeador, al verse afectado por una corriente de aire descendente que lo llevó a impactar sin control contra la superficie.
- n) Que, actuaron como factor contribuyente, las condiciones meteorológicas imperantes en el sector al momento del accidente.
- o) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación, caratulada con el N°1509XP, 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 a la aeronave Discus-b, matrícula CC-LWB de propiedad del Club de Planeadores de Santiago, al mando del Sr. Mauricio Pérez Friedman (Q.E.P.D), fue debido a un error operacional por parte del piloto, al volar a una altura que resultó insuficiente para recuperar el control de vuelo del planeador, al verse afectado por una corriente de aire descendente que lo llevó a impactar sin control contra la superficie.
 - 3) Actuaron como factor contribuyente, las condiciones meteorológicas imperantes en el sector al momento del suceso.
 - 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá que, el presente accidente sea comentado en los clubes de planeadores del país, difundiendo la causa, de manera que los pilotos tomen los resguardos necesarios en este tipo de vuelo.
 - 5) Remítase copia de la presente resolución al Registro Nacional de Aeronaves, para los efectos dispuestos en el artículo 42 letra c) del Código Aeronáutico.
 - 6) El Departamento Seguridad Operacional dispondrá:
 - Dejar constancia de este suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Mauricio Pérez Friedman (Q.E.P.D.).
 - Se deje constancia del hecho en la Carpeta del planeador Discus-b, matrícula CC-LWB.
-

- 7) 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.
- 8) 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 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.
- 9) Para lo anterior, el informe final se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso, a sus costas.

Anótese y notifíquese.



JOSÉ HUEPE PÉREZ
GENERAL DE BRIGADA AÉREA (A)
DIRECTOR GENERAL