

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave matrícula CC-LGB, al mando del piloto privado de planeador Sr. Baldomero Westermann Constenla.

EXENTA N° 01142 /

SANTIAGO, 27 AGO. 2010

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 02135, del 07 de diciembre de 2009, que abre la investigación para establecer la causa del accidente de aviación, caratulado con el N°1539LE, ocurrido con fecha 01 de diciembre de 2009 en el sector de Cerro Negro, comuna de Cabildo, Región de Valparaíso, en circunstancias que el piloto Sr. Baldomero Westermann Constenla, al mando del planeador matrícula CC-LGB, realizaba un vuelo en cordillera y debido a la presencia de corrientes descendentes, la aeronave comenzó a perder altitud debiendo el piloto realizar un aterrizaje forzoso en un emplazamiento no preparado, circunstancia en la cual el ala izquierda del planeador impactó contra un monolito geodésico. Lo anterior, provocó que la aeronave se arrastrara y quedara detenida 124 metros más adelante, resultando el piloto con lesiones de carácter leve y la aeronave con daños en su estructura.
- b) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- c) Los Certificados de Aeronavegabilidad y Matrícula de la aeronave matrícula CC-LGB.
- d) El relato del piloto Sr. Baldomero Westermann Constenla.
- e) El relato del piloto Sr. Francisco Corral Monsalve.
- f) La Hoja de Vida del piloto Sr. Baldomero Westermann Constenla.
- g) La bitácora de vuelo del piloto Sr. Baldomero Westermann Constenla.
- h) El Informe Técnico Operacional N° 161/09 emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- i) Los Tracks de las rutas de vuelo de planeador.
- j) El Informe Final y Técnico del accidente caratulado con el N°1539LE.
- k) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del accidente.
- 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.
- m) La Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, y demás normas citadas y aplicables.

**CONSIDERANDO:**

- a) Que, el día 01 de diciembre de 2009, el piloto Sr. Baldomero Westermann Constenla, al mando del planeador marca PZL, modelo SZD-30 B PIRAT, matrícula CC-LGB, mientras realizaba un vuelo en cordillera y debido a la presencia de corrientes descendentes, la aeronave comenzó a perder altitud, debiendo el piloto realizar un aterrizaje forzoso en un emplazamiento no preparado en el sector de Cerro Negro, comuna de Cabildo, circunstancia en la cual el ala izquierda del planeador impactó contra un monolito geodésico. A consecuencia de lo anterior, la aeronave se arrastró y quedó detenida 124 metros más adelante, resultando el piloto con lesiones de carácter leve y la aeronave con daños en su estructura.
  - b) Que, en virtud a los antecedentes recabados en la presente investigación, se puede señalar que el piloto mantenía vigente la licencia y habilitaciones necesarias para la operación de la aeronave objeto de la investigación.
  - c) Que, el análisis de la documentación de la aeronave y los registros de mantenimiento, no arrojó observaciones relacionadas con el programa de mantenimiento a que era sometido el planeador.
  - d) Que, la planificación de vuelo realizada por ambos pilotos en el aeródromo Olmué, consistió en efectuar un vuelo a vela a la cordillera de Los Andes, con la intención de aprovechar las condiciones atmosféricas de gradiente de temperatura entre los distintos niveles de vuelo, lo que permitía efectuar el recorrido sin complicaciones.
  - e) Que, en relación al relato del piloto Sr. Francisco Corral, éste señaló que la altitud que mantuvo en el cerro Tabaco fue de 1.700 pies, la cual y de acuerdo a la presencia de corrientes ascendentes, le permitieron ascender hasta los 2.400 pies, altitud con la cual hizo abandono del sector, pudiendo completar el track planificado sin inconvenientes.
  - f) Que, no obstante lo anterior, el piloto Sr. Baldomero Westermann relató haber alcanzado 1.800 pies de altitud en el cerro Tabaco, es decir, una altitud mayor a la del planeador del Sr. Francisco Corral. Sin embargo, considerando los antecedentes expuestos a través del Informe Técnico Operacional de la Dirección Meteorológica de Chile, es posible que el Sr. Westermann haya encontrado corrientes descendentes en el sector, las que bajaron la aeronave hasta 1.400 pies aproximadamente, altitud que conforme a los procedimientos de operación para este sector, se encuentra establecida como de abandono para dirigirse a una alternativa de aterrizaje.
  - g) Que, sumado a lo anterior, el piloto Sr. Baldomero Westermann señaló en su relato que las corrientes descendentes aumentaron y que no habían vientos ascendentes, razón por la cual y de acuerdo a planificación de tracks, optó por dirigirse a la alternativa de Cerro Negro que tiene 1.315 pies como altitud de abandono y ubicar un lugar para aterrizar.
-

- h) Que, una vez escogido el lugar de aterrizaje y según su relato, el piloto realizó un sobrevuelo sobre el sector, con la finalidad de planificar su aproximación, sin detectar la existencia de un monolito en el lugar seleccionado. Consecuentemente, al aterrizar, la punta del ala izquierda del planeador impactó contra el monolito.
- i) Que, posterior al impacto, el planeador se elevó y luego impactó contra el terreno, arrastrándose y quedando a 124 metros del monolito.
- j) Que, los daños encontrados en la aeronave, los restos que permanecían en el sector del monolito y la declaración del piloto al mando, hacen presumir calificadamente que el impacto fue inadvertido, sin que el piloto se hubiera percatado de la presencia del monolito, el cual representó un obstáculo en la trayectoria final de aproximación.
- k) Que, la causa más probable del accidente fue el encuentro imprevisto con corrientes descendentes, que no permitieron a la aeronave alcanzar la altitud de cruce sobre el Cerro Tabaco, obligando al piloto a efectuar un aterrizaje forzoso en un emplazamiento no preparado, impactando contra un monolito en el lugar de aterrizaje.
- l) Que, actuó como factor contribuyente:
  - No detectar la presencia del obstáculo durante el reconocimiento del lugar seleccionado para el aterrizaje forzoso.
- m) Que, no existen diligencias pendientes en esta investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1539LE, 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 01 de diciembre de 2009, que afectó al planeador marca PZL, modelo SZD-30 B PIRAT, matrícula CC-LGB, al mando del piloto Sr. Baldomero Westermann Constenla, fue el encuentro imprevisto con corrientes descendentes, que no permitieron a la aeronave alcanzar la altitud de cruce sobre el Cerro Tabaco, obligando al piloto a efectuar un aterrizaje forzoso en un emplazamiento no preparado, impactando contra un monolito en el lugar de aterrizaje.
  - 3) Que, actuó como factor contribuyente:
    - a) No detectar la presencia del obstáculo durante el reconocimiento del lugar seleccionado para el aterrizaje forzoso.
  - 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer que:
    - a) El Subdepartamento Licencias deje constancia del suceso en la hoja de vida del piloto Sr. Baldomero Westermann Constenla.
    - b) El Subdepartamento Aeronavegabilidad deje constancia del suceso en la carpeta del planeador matrícula CC-LGB.
-

- 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 pilotos de planeadores que realizan operaciones aéreas en cordillera.
- 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 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.
- 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.



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