

OBJ.: Cierre investigación del accidente de aviación que afectó al operador de Vehículo Ultra Liviano Motorizado (ULM), Sr.

EXENTA N° 0906 /

SANTIAGO, 03 DIC 2014

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

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación que afectó a la aeronave marca QUAD CITY, modelo Challenger II, matrícula l , ocurrido el día 13 de febrero de 2014, en las inmediaciones del aeródromo de Villarrica (SCVI), Región de La Araucanía.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 013 de fecha 17 de febrero de 2014, que abre la investigación del suceso de aviación.
- c) El informe meteorológico del día y hora del accidente emitido por la Dirección Meteorológica de Chile.
- d) La declaración del operador del ULM al mando de la aeronave y testigos.
- e) Las inspecciones y peritajes realizados por el equipo de investigadores de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- f) El expediente de la investigación.
- g) El Informe técnico de la investigación.
- h) El informe final de la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1705AB.
- 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 13 de febrero de 2014, el operador al mando del ULM se encontraba con su credencial de vuelo al día y estaba habilitado para operar la aeronave al momento de ocurrir el accidente.

- b) Que, el operador del ULM conocía la zona de vuelo y las características generales de las condiciones meteorológicas que habían el día del accidente, estimando que éstas condiciones no le afectarían para realizar el vuelo, por lo que efectuó el despegue.
- c) Que, el informe N° 074/14 de fecha 24 de febrero de 2014, de la Dirección Meteorológica de Chile, establece que el viento se presentó del Este, bajo 3.000 pies de altura con una intensidad entre 15 y 17 nudos.
- d) Que, las características meteorológicas en el lugar, permiten establecer que la zona se encontraba afectada por una condición meteorológica de viento, conocido como "puelche", que se caracteriza por ser de alta intensidad desde la cordillera, lo que habría afectado al control de la aeronave después del despegue.
- e) Que, inmediatamente después del despegue, la aeronave fue desplazada 400 metros hacia el sureste del eje de la pista 15, causado por efecto del viento que había en ese momento, arrastrándolo de su trayectoria, hasta que impactó a 7,5 metros de altura contra un árbol y luego contra el terreno, sin que el piloto lograra evitarlo.
- f) Que, en las inspecciones realizadas en el lugar del accidente, se constató que los daños producidos en el ULM, fueron a consecuencia del impacto con el árbol y el terreno.
- g) Que, las inspecciones efectuadas a los sistemas de la aeronave permitieron comprobar la continuidad de sus sistemas y que éstos habrían funcionado correctamente, no presentando fallas técnicas y/o mecánicas que hubieren sido causa o factor contribuyente del accidente investigado.
- h) Que, el operador sufrió lesiones de carácter grave a causa del accidente.
- i) Que, la aeronave tuvo daños en la estructura a causa del impacto contra el árbol y luego contra el terreno.
- j) Que, no existen diligencias pendientes.

### **RESUELVO:**

1. Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1705AB, 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 las condiciones de viento que había en las inmediaciones del aeródromo al momento del despegue, impidieron que el operador pudiera mantener el control del ULM.
3. Actuaron como factores contribuyentes:
  - a. Que, el operador del ULM consideró que la intensidad del viento cruzado que había en el lugar al momento del despegue, no le afectaría a la operación normal de la aeronave.
  - b. Que, las condiciones meteorológicas que se registraban en el lugar al momento del despegue de la aeronave indicaban fuertes vientos de características de "puelche".
4. El Departamento Prevención de Accidentes deberá disponer que el caso investigado sea dado a conocer a través de la página Web y otros medios institucionales.
5. El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en la hoja

de vida del operador 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.



*Rolando Mercado Zamora*  
**ROLANDO MERCADO ZAMORA**  
 General de Brigada Aérea (A)  
 DIRECTOR GENERAL

#### DISTRIBUCIÓN

- EJ. N° 1.- SR.
- EJ. N° 2.- DGAC., DEPARTAMENTO PLANIFICACION
- EJ. N° 3.- DGAC., DEPARTAMENTO JURÍDICO
- EJ. N° 4.- DGAC., DEPARTAMENTO SEGURIDAD OPERACIONAL
- EJ. N° 5.- DGAC., DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (DPA)
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, EXPEDIENTE 1705AB
- EJ. N° 7.- DGAC., DPA, SIAA, ARCHIVO (MP)
- EJ. N° 8.- DGAC., OFICINA CENTRAL DE PARTES