

EXENTA N° 0208 /

SANTIAGO, 25 MAY 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) El accidente de aviación ocurrido el día 07 de noviembre de 2014, que afectó al operador de parapente, de nacionalidad Estadounidense, al mando del parapente de su propiedad marca Ozone, modelo Rush 4, en circunstancias que realizaba un vuelo en el sector de Palo Buque, 15 kilómetros al sur de la ciudad de Iquique, Región de Tarapacá, se precipitó contra el terreno.
- b) La Resolución DGAC Exenta N° 59, del 14 de noviembre de 2014, que abre la investigación caratulada con el N° 1723SP.
- c) La inspección efectuada al parapente por parte del investigador encargado.
- d) El relato del operador accidentado.
- e) El Informe Técnico Operacional N° 356/14, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- f) El Informe Final de la investigación N° 1723SP.
- g) El expediente de la investigación.
- h) 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, conforme al mérito de la investigación, ha quedado establecido que, el día 07 de noviembre de 2014, en circunstancias que el operador de nacionalidad estadounidense, efectuaba un vuelo en el sector Palo Buque, al sur de Iquique, despegando desde una colina, se precipitó contra el terreno.
- b) Que, el operador no contaba con la credencial de operador de vehículos ultralivianos y el parapente no se encontraba registrado. Sin embargo, contaba con una credencial de una institución extranjera no gubernamental (Asociación de Parapentistas y Vuelo a Vela de Estados Unidos (USHPA)), donde acreditó su nivel de novicio (P-2), con la habilitación de despegues desde tierra (Foot Launch).
- c) Que, el parapente marca Ozone, modelo Rush 4 (categoría CEN-B), es un tipo de parapente diseñado para operadores que posean un nivel de experiencia intermedio, es

decir, debería ser operado por un parapentista nivel P-3, según las competencias establecidas por la institución extranjera que acreditó al operador. El hecho de volar un parapente que requería una mayor experiencia por parte del operador accidentado, habría actuado como un factor contribuyente al suceso investigado.

- d) Que, la inspección efectuada al parapente arrojó como resultado que éste no presentó fallas físico-mecánicas, concordante con la declaración del operador, descartando la participación del parapente como causa o factor contribuyente del accidente.
- e) Que, refuerza lo anterior, lo señalado por el mismo operador, cuando declaró que si hubiera tenido más experiencia, como ejemplo, 10 años de vuelo en parapente, probablemente habría podido salir de la situación que provocó el accidente.
- f) Que, de acuerdo a lo señalado por el informe meteorológico y el operador, la costa se presentó cubierta en una primera instancia, con térmicas estables y una atmósfera tranquila. Posteriormente se despejó, lo que provocó una activación de la atmósfera, creando vientos y turbulencia.
- g) Que, a raíz de lo anterior, mientras se encontraba volando a una altura de 100 metros sobre el terreno, habría sido afectado por una turbulencia, lo que provocó la plegada frontal asimétrica del lado derecho de la vela, haciéndolo entrar en un spin o giro hacia la derecha, perdiendo el control de parapente hasta impactar contra el terreno.
- h) Que, el operador sufrió lesiones graves a raíz del accidente.
- i) Que, en el Informe Final N° 1723SP se encuentran establecidos los hechos, la posible secuencia de estos y la causa del accidente.
- j) Que, los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la investigación, concuerdan y respaldan los Informes Final.
- k) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1723SP, 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 ocurrido el día 07 de noviembre de 2014, que afectó al operador, al mando del parapente marca Ozone, modelo Rush 4, fue la pérdida del control del parapente debido a una plegada frontal asimétrica del lado derecho de la vela, entrando en un spin o giro hacia el mismo lado, hasta impactar contra el terreno.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Efectuar el vuelo en un parapente cuya performance sobrepasaba la experiencia del operador
 - b) Variación de la atmosfera al momento del accidente, aumentando los vientos y la turbulencia.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir al sistema aeronáutico nacional los resultados obtenidos en la investigación, en actividades de prevención orientada a operadores de vehículos ultralivianos.

- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) 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.
- EJ. N° 2.- DGAC., Departamento Jurídico.
- EJ. N° 3.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
- EJ. N° 4.- DGAC., DPA, Sección Prevención.
- EJ. N° 5.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente N° 1723SP.
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 7.- DGAC., Oficina Central de Partes.