

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al operador de parapente Srta.

EXENTA N° 0296 /

SANTIAGO, 17 JUL 2015

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 58 del 11 de noviembre de 2014, que abre la investigación caratulada con el N° 1724XP.
- b) Las inspecciones realizadas en el lugar del suceso y al parapente.
- c) Los antecedentes remitidos por la Fiscalía Local de Alto Hospicio, en la que se establece que la operadora de parapente, tuvo heridas de carácter grave.
- d) El estudio meteorológico del lugar y a la hora del suceso.
- e) El Informe Final de la investigación N° 1724XP.
- f) El expediente de la investigación.
- g) 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 10 de noviembre 2014, a las 11:00 hora local, en circunstancias que la operadora de parapente realizaba un vuelo de práctica, en la Comuna de Alto Hospicio, Iquique, Región de Tarapacá, mientras cruzaba en vuelo la ruta A-16, camino que une la localidad de Alto Hospicio y la ciudad de Iquique, se precipitó a tierra en el kilómetro 40 de la citada ruta.
- b) Que, a consecuencia de lo anterior, la operadora resultó con lesiones de carácter grave.
- c) Que, la operadora al mando no tenía credencial.
- d) Que, el parapente no se encontraba registrado en la D.G.A.C.
- e) Que, de acuerdo a las inspecciones, el parapente se habría encontrado en buenas condiciones al momento del despegue, sin que existieran indicios ni evidencias de mal funcionamiento de sus controles, vela y líneas, que hubiesen causado o contribuido al suceso investigado, lo que estaría avalado por la decisión de despegar de la operadora.

- f) Que, la inspección en el terreno y las lesiones que sufrió la operadora, permitirían establecer que el parapente impactó con alta energía contra la superficie de asfalto, lo que indicaría un descenso violento, que sólo puede ser atribuido a una caída por pérdida de sustentación entrando en una autorrotación a baja altura.
- g) Que, lo anterior concordaría con lo señalado en el Parte de Carabineros de Chile, en el sentido que al parecer se originó una falla en su equipo, lo que provocó la desestabilización del sistema de sustentación, ocasionando que se precipitara a la calzada.
- h) Que, respecto a las condiciones climáticas reinantes en el sector, el informe meteorológico señaló viento de dirección Sur, con una intensidad de promedio de 3.6 Km/h y el análisis de las condiciones orográficas locales indicó que en el sector de Alto Hospicio, se pudieron haber presentado corrientes descendentes durante el día, debido a las condiciones propias de la circulación de montaña, no obstante su intensidad no pudo ser determinada, estimándose que fueron de carácter débil durante el periodo de interés. No se considera este factor como contribuyente al suceso.
- i) Que, el peso del operador y del pasajero versus la capacidad de la vela se encontraban dentro de los parámetros, y el parapente, al ser inspeccionado, se encontró en condición de operación normal, factores que no contribuyeron en el suceso.
- j) Que, durante el proceso de la investigación, los antecedentes recopilados permiten determinar que el accidente no es atribuible a una falla del parapente.
- k) Que, no existen diligencias pendientes.

RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del suceso de aviación caratulada con el N°1724XP, 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 fue la pérdida de control del parapente por parte de la operadora, debido a una pérdida de sustentación y posterior entrada en autorrotación.
- 3) El Departamento Prevención de Accidentes deberá difundir el presente suceso a través de la página web y otros medios Institucionales, como asimismo, incluirlo en exposiciones y talleres orientados a los operadores de este tipo de aeronaves y clubes aéreos.
- 4) 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.
- 5) 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.

- 6) 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, archívese.



MAXIMILIANO LARRAECHEA LOESER
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.- SRTA.
EJ. N° 2.- DGAC., Depto. Jurídico.
EJ. N° 3.- DGAC., Depto. Seguridad Operacional.
EJ. N° 4.- DGAC., Depto. Prevención de Accidentes, Sección Prevención.
EJ. N° 5.- DGAC., DPA, SIAA, Expediente 1724XP.
EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo Resoluciones.
EJ. N° 7.- DGAC., Oficina Central de Partes.