

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al operador de vehículo ultraliviano motorizado

EXENTA Nº 0733 /

SANTIAGO, 07 DIC 2016

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

**VISTOS:**

- a) El accidente de aviación que afectó al vehículo ultraliviano motorizado, marca E.B., modelo EB-4, el día 21 de mayo de 2016, en el kilómetro 50 de la Panamericana Norte, localidad de Rungue, comuna de Til Til, Región Metropolitana.
- b) La Resolución DGAC Exenta Nº 033, del 24 de mayo de 2016, que abre la investigación caratulada con el Nº 1777OR.
- c) La credencial del operador de vehículo ultraliviano motorizado.
- d) La bitácora personal del operador de vehículo ultraliviano motorizado.
- e) Los relatos de los testigos.
- f) El registro de identificación y control de antecedentes del vehículo ultraliviano motorizado.
- g) El Informe Técnico Operacional Nº 164/16, realizado por la Dirección Meteorológica de Chile (DMC).
- h) Lo señalado en la DAN 103, "Vehículos Ultralivianos Motorizados".
- i) Las inspecciones realizadas por el equipo investigador al vehículo ultraliviano motorizado en el lugar del suceso.
- j) El Informe Final e Informe Técnico de la investigación Nº 1777OR.
- k) El expediente de la investigación.
- l) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguiente del Código Aeronáutico; el artículo 3º letra r) de la Ley Nº 16.752; el Reglamento de Investigación de Accidentes de Aviación DAR-13, la Ley Nº 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 21 de mayo de 2016, el operador de vehículo ultraliviano motorizado, al mando de la aeronave marca E.B, modelo EB-4 objeto de la investigación, sufrió un accidente de aviación en el kilómetro 50 de la Panamericana Norte, localidad de Rungue, comuna de Til Til, Región Metropolitana.
- b) Que, el operador del vehículo ultraliviano motorizado tenía su credencial al día y sin observaciones, además mantenía su examen médico vigente, condiciones que le permitían operar este tipo de aeronave.
- c) Que, la aeronave estaba enrolada en el registro y control de ULM que mantiene la DGAC y tenía asignado un código de identificación nacional, sin observaciones.
- d) Que, el resultado de la inspección efectuada al motor y hélice y en general a la aeronave, no establecieron causas técnicas o mecánicas que hubieran causado o contribuido al accidente investigado.
- e) Que, respecto al vuelo que realizó el operador entre los Aeródromos Lipanguí (SCKL), comuna de Lampa y Dr. Carlos Barriá B. (SCSA), comuna de Til Til, la información meteorológica y los relatos de testigos, permiten señalar que al Norte del aeródromo de salida existía presencia de nubosidad y reducción de visibilidad, condiciones que se mantenían en el sector del accidente, con presencia de lluvia y granizos. Estas condiciones no habrían sido consideradas por el operador en su planificación de vuelo, factores que habrían contribuido a la ocurrencia del accidente.
- f) Que, por lo anterior y de acuerdo a lo señalado en la DAN 103 "Vehículos Ultralivianos Motorizados", referente a las condiciones de operación de un ULM, se estima que las condiciones meteorológicas se habrían encontrado bajo las mínimas establecidas en la norma, y que el operador no habría mantenido referencias visuales claras respecto a la tierra, debido a la visibilidad reducida, nubosidad y precipitaciones.
- g) Que, la inspección en el lugar del accidente y la huella del tren de aterrizaje encontrada 90 metros antes de la posición final del avión, estableció que la aeronave impactó el terreno cuando se encontraba a 3 kilómetros al Suroeste del Aeródromo Dr. Carlos Barriá B. (SCSA). Lo anterior, indicaría que el operador, ante la presencia de condiciones meteorológicas adversas, continuó el vuelo cada vez más próximo al terreno, hasta impactar.
- h) Que, de acuerdo a todo lo anterior, es posible señalar que el operador efectuó un vuelo visual en condiciones meteorológicas adversas, perdiendo las referencias visuales e impactando en forma inadvertida y en actitud de descenso contra el terreno, finalizando su recorrido 90 metros más adelante hacia el Oeste, hecho que provocó que el operador falleciera y la aeronave resultara con daños en su estructura.

- i) Que, el operador de vehículo ultraliviano motorizado no registra sucesos previos de aviación.
- j) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1777OR, 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 el día 21 de mayo de 2016, que afectó al operador de vehículo ultraliviano motorizado al mando de la aeronave ULM, modelo EB-4, fue Impactar el ULM en forma inadvertida contra el terreno, debido a la pérdida de referencias visuales por parte del operador, al continuar el vuelo en condiciones meteorológicas de visibilidad reducida.
- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
  - a) Inadecuada planificación de vuelo por parte del operador, al no considerar las condiciones meteorológicas adversas en la ruta y sector del accidente.
  - b) No mantener el vuelo bajo las reglas de vuelo visual (VFR).
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá disponer:
  - a) Que, se deje constancia del suceso en la hoja de vida del operador de vehículo ultraliviano motorizado.
  - b) Que, se deje constancia del suceso en la carpeta del vehículo ultraliviano motorizado.
- 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 procesos de difusión orientado a los operadores de este tipo de aeronaves y reiterando las disposiciones contenidas en la DAN 103 "Vehículos Ultralivianos Motorizados".
- 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 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.

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, notifíquese, publíquese y archívese.



**VICTOR VILLALOBOS COLLAO**  
**General de Brigada Aérea (A)**  
**DIRECTOR GENERAL**

DISTRIBUCIÓN:

- EJ. N° 1.-
- 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° 1777OR. ✓
- EJ. N° 6.- DGAC., DPA, SIAA, Archivo (Resoluciones).
- EJ. N° 7.- DGAC., Oficina Central de Partes.