

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL  
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó a la aeronave tipo ultraliviano matrícula ULM 149, al mando del operador Sr. Sergio Rivillos Santibáñez (Q.E.P.D).

EXENTA N° 038 /

SANTIAGO, 06 ENE. 2012

Con esta fecha se ha dictado la siguiente:

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

**VISTOS:**

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 0640 de fecha 31 de marzo de 2011, que ordena iniciar una investigación para establecer la causa más probable del accidente de aviación que afectó al operador Sr. Sergio Rivillos Santibáñez (Q.E.P.D), al mando de la aeronave ultraliviana marca Aeros II Trike, matrícula ULM 149, ocurrido con fecha 26 de marzo de 2011, mientras se encontraba efectuando un vuelo entre el aeródromo Víctor Lafón de la ciudad de San Felipe (SCSF) y el sector de Papudo, cuando impactó inadvertidamente contra el cerro Tacna. El piloto al mando falleció en el lugar del accidente. La aeronave resultó con daños severos a raíz del accidente.
- b) La inspección realizada en el lugar del accidente por el equipo investigador del Departamento Prevención de Accidentes de esta Dirección General de Aeronáutica Civil.
- c) La experiencia del operador Sr. Sergio Rivillos Santibáñez (Q.E.P.D).
- d) La bitácora personal de vuelo del Sr. Sergio Rivillos Santibáñez (Q.E.P.D).
- e) El registro de pesaje para aeronaves ultralivianas.
- f) El certificado de identificación y control de antecedentes para aeronaves ultralivianas.
- g) La declaración de los Srs. Juan Cristian Mancilla Bernal, Arturo Vergara Valls y Miguel Bianchini Frost.
- h) El Informe Final y Técnico del Accidente de Aviación caratulado con el N°1583SP.

- i) Todos los antecedentes y documentos que forman parte del expediente de la Investigación del Accidente.
- j) Lo dispuesto en los artículos 181 y siguientes 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, las facultades legales y administrativas propias de mi cargo y pertinentes, y demás normas citadas y aplicables.

**CONSIDERANDO:**

- a) Que, el operador despegó aproximadamente a las 11:00 HL desde el aeródromo de San Felipe (SCSF), junto a otras dos aeronaves del tipo Ultraliviano Motorizado.
- b) Que, posteriormente, luego de volar 1 hora y 30 minutos, aterrizaron en el sector de Mantagua.
- c) Que, a las 16:30 HL despegaron desde Mantagua para regresar a San Felipe (SCSF), lugar desde donde el operador accidentado continuaría su vuelo con destino final al sector de Colina.
- d) Que, después del despegue continuaron el vuelo por el borde costero, manteniendo, aproximadamente, 1.500 pies de altitud y rumbo Norte.
- e) Que, de acuerdo a los relatos, estando a la cuadra del sector de Maitencillo, próximos al cerro Tacna (donde se encuentra emplazada una escuela de parapentes), el operador al mando del ULM 149 efectuó un giro de 180 grados y descendió con el propósito de efectuar una pasada baja sobre el cerro, maniobra durante la cual impactó contra la ladera.
- f) Que, el operador falleció en el lugar del accidente y la aeronave resultó con daños severos.
- g) Que, de acuerdo a los antecedentes de la investigación, el operador fallecido contaba con varios años de experiencia de vuelo en vehículos ultralivianos motorizados y no motorizados, sin embargo, no fue posible precisar la cantidad de horas de vuelo ya que su bitácora personal de vuelo se encontraba desactualizada e incorrectamente llenada.
- h) Que, el operador al mando, a pesar de contar con una experiencia de vuelo no precisada, no registraba una Autorización de Operador de Vehículo Ultraliviano, requerida por la autoridad aeronáutica para la operación de este tipo de aeronaves.

- i) Que, el mantenimiento de este tipo de aeronaves, según la normativa aeronáutica, es responsabilidad del propietario y/o el operador, y de acuerdo a las inspecciones y verificaciones, el ULM 149 cumplía con lo reglamentario.
- j) Que, las inspecciones realizadas a la aeronave ultraliviana accidentada, descartan la participación de factores de orden técnico-mecánico en el accidente.
- k) Que, los antecedentes de la investigación indican que el operador al mando de la aeronave tipo ultraliviano, efectuaba un vuelo de regreso al aeródromo de San Felipe (SCSF), sobrevolando la costa, y en el sector de Maitencillo procedió a realizar un vuelo a baja altura sobre el cerro Tacna. Luego de aproximar desde el Norte, y encontrándose cercano al terreno, el carro de la aeronave osciló hacia la izquierda, impactando contra el terreno.
- l) Que, el efecto de péndulo y posterior impacto, se explicarían por las condiciones de viento de costado imperantes en el lugar al momento del accidente, las cuales, de acuerdo con el informe de la DMC y los relatos de testigos, eran del Suroeste. La intensidad reportada habría sobrepasado las limitaciones de la aeronave, ocasionando la pérdida de control de la aeronave mientras se encontraba operando próxima a la ladera del cerro.
- m) Que, el manual de la aeronave señala que el viento máximo que soporta para operar es de 23 nudos, misma velocidad reportada por la Dirección Meteorológica de Chile, lo cual también es coincidente con lo declarado por los testigos, siendo éste un probable factor contribuyente al accidente.
- n) Que, lo anterior hace presumir que al momento de efectuar un vuelo de baja altura sobre el terreno, y pasar cerca de la ladera del cerro Tacna, la aeronave ultraliviana impactó contra el terreno, debido a la acción del viento imperante en el sector.
- o) Que, el operador al mando no registraba una Autorización de Operador de Vehículo Ultraliviano.
- p) Que, el mantenimiento y los aspectos técnico-mecánicos de la aeronave no habrían sido causa ni factores contribuyentes al suceso investigado.
- q) Que, el operador efectuaba un vuelo de regreso al aeródromo de San Felipe, sobrevolando el sector de Maitencillo, durante el cual descendió para efectuar una pasada a baja altura sobre la ladera del cerro Tacna.

- r) Que, la intensidad y dirección del viento contribuyeron al accidente, ocasionando la pérdida de control de la aeronave mientras se encontraba próxima a la ladera.
- s) Que, la aeronave operó en condiciones de viento probablemente superiores a los límites recomendados por el fabricante.
- t) Que, no existen diligencias pendientes en la investigación.

**RESUELVO:**

- 1) Declárase cerrada la presente investigación del accidente de aviación, caratulada con el N°1583SP, 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 a la aeronave ultraliviana marca Aeros II Trike, matrícula ULM 149, al mando del Sr. Sergio Rivillos Santibáñez (Q.E.P.D), fue la pérdida de control de la aeronave por parte del operador, mientras volaba próximo a la ladera del cerro Tacna, en el sector de Maitencillo, impactando contra ésta.
- 3) Actuaron como factores contribuyentes:
  - Intensidad y dirección del viento imperante en el sector del accidente, sobrepasando los límites de operación recomendados por el fabricante.
  - Vuelo a baja altura, próximo a la ladera del cerro.
  - No contar con las autorizaciones requeridas por la autoridad aeronáutica para la operación del vehículo ultraliviano.
- 4) El Departamento Prevención de Accidentes dispondrá:
  - Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a operadores de este tipo de aeronaves.
- 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 para el cumplimiento, deberán indicar la fecha estimativa de término y finalmente comunicar el cumplimiento de las disposiciones.

- 6) Conforme a lo establecido en los artículos 21, 41 y 59 de la Ley N°19.880 sobre Bases de los Procedimientos Administrativos, los interesados podrán interponer por escrito un recurso de reposición o jerárquico en subsidio ante el Director General de Aeronáutica Civil.
- 7) El informe final se encuentra a disposición de los interesados, quienes pueden requerir las copias que deseen en formato electrónico o impreso a sus costas.

Anótese, notifíquese y comuníquese. (FDO. JAIME ALARCÓN PÉREZ, General de Aviación, DIRECTOR GENERAL).

Lo que se transcribe para su conocimiento.



ALONSO LEFNO SCHAAF  
DIRECTOR DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

**DISTRIBUCIÓN:**

- |            |  |
|------------|--|
| EJ. N° 1.- | FAMILIA RIVILLOS                               |
| EJ. N° 2.- | DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN                     |
| EJ. N° 3.- | DEPARTAMENTO JURÍDICO                          |
| EJ. N° 4.- | DEPARTAMENTO SEGURIDAD OPERACIONAL (DSO)       |
| EJ. N° 5.- | DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (PREVAC) |
| EJ. N° 6.- | DPA. SIAA, EXPEDIENTE 1583SP                   |
| EJ. N° 7.- | DPA. SIAA, ARCHIVO (MP)                        |
| EJ. N° 8.- | OFICINA CENTRAL DE PARTES                      |