

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DIRECCIÓN GENERAL

OBJ.: Cierra investigación del accidente de aviación que afectó al Ultra Liviano Motorizado, registro ULM-062 al mando del Operador de ULM Sr. Leonardo Godoy Echeverría.

EXENTA N° 0861 /

SANTIAGO, 27 NOV 2012

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

VISTOS:

- a) La Resolución DGAC Exenta N° 02788 del 15 de diciembre de 2011, que abre la investigación caratulada con el N° 1602CG.
- b) La inspección del Equipo Investigador en el lugar del accidente.
- c) Los antecedentes del Operador Sr. Leonardo Godoy Echeverría.
- d) Los daños en el Ultra Liviano Motorizado y en el sitio del suceso a causa del accidente.
- e) Los peritajes realizados al Ultra Liviano Motorizado ULM-062.
- f) El estudio meteorológico del lugar y hora del accidente.
- g) El cálculo de peso y balance del Ultra Liviano Motorizado ULM-062, al momento del accidente.
- h) Los relatos de testigos.
- i) El Informe Final e Informe Técnico de la Investigación del Accidente de Aviación N° 1602CG.
- j) El expediente de la investigación N° 1602CG.
- k) 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, el día 08 de diciembre del año 2011, el operador Sr. Leonardo Godoy Echeverría al mando del vehículo ultraliviano, registro ULM 062, despegó desde la pista 17 del aeródromo Alberto Santos Dumont (SCSA) para realizar un vuelo local en el sector y al momento de efectuar el aterrizaje se vio enfrentado, de forma inadvertida, a una corriente convectiva que desestabilizó su aeronave y provocó que diera un bote en la pista. Ante esto, el operador decidió rehusar la maniobra y volvió a despegar virando inmediatamente a la izquierda, perdiendo el control de la aeronave y precipitándose contra el terreno. A consecuencia del impacto contra el terreno, el operador resultó con lesiones graves y el vehículo ULM con daños.
- b) Que, el operador del ultraliviano tenía su Credencial vigente y sin observaciones.
- c) Que, la aeronave tenía su documentación sin observaciones.
- d) Que, la condición técnico mecánica del vehículo ultraliviano, no habría causado ni contribuido a la ocurrencia del accidente investigado.
- e) Que, los daños sufridos por la aeronave fueron producto del accidente.
- f) Que, la aeronave se precipitó a tierra debido a una pérdida de sustentación (stall) a baja altura, al sobrepasar el ángulo de ataque crítico en viraje a la izquierda, durante la ejecución de una maniobra de rehusada y la acción del operador de llevar hacia atrás el bastón del ULM, agravando la condición de Stall.
- g) Que, la aeronave fue afectada durante el viraje por corrientes de aire propias de las características orográficas locales del aeródromo (circulación de montaña), que agravaron su condición y facilitaron la pérdida de sustentación.
- h) Que, debido a la baja altura en la que ocurrió la pérdida de sustentación, el operador no tuvo tiempo, ni altura para recuperar la condición de vuelo.
- i) Que, a consecuencia del impacto, el operador y único ocupante resultó con lesiones de carácter grave y la aeronave dañada.
- j) Que, no quedan diligencias pendientes.

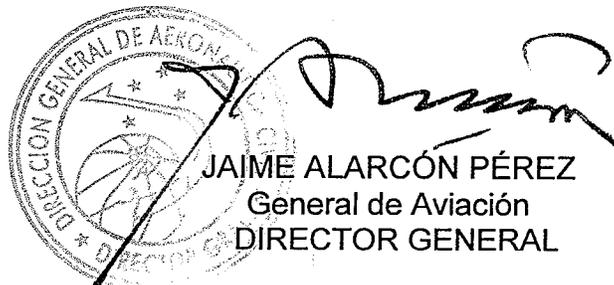
RESUELVO:

- 1) Declárase cerrada la investigación del accidente de aviación caratulada con el N° 1602CG, 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 08 de diciembre del año 2011, el operador Sr. Leonardo Godoy Echeverría al mando del vehículo ultraliviano, registro ULM 062, fue que el operador

ejecutó un viraje a baja altura, sobrepasando el ángulo de ataque crítico, durante la ejecución de una rehusada, que ocasionó la entrada en pérdida (stall) del vehículo ultraliviano motorizado, precipitándose sin control contra el terreno.

- 3) Que, actuaron como factores contribuyentes:
 - a) Corrientes de aire, propias de la circulación de montaña.
 - b) Acción del operador de llevar hacia atrás el bastón del ULM, agravando la condición de Stall.
- 4) El Departamento Seguridad Operacional deberá dejar constancia del suceso en el registro del operador.
- 5) El Departamento Prevención de Accidentes deberá dar a conocer este suceso a través de los diferentes programas de prevención de accidentes que realiza la DGAC.
- 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 y notifíquese.



JAIME ALARCÓN PÉREZ
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL