



**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

INFORME PRELIMINAR 12 MESE DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2075-24

25.OCT.2024

ANTECEDENTES

La metodología de la Investigación considera las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) establecidos en el Anexo 13, "Investigación de Accidentes de Aviación", al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y lo establecido en el "Reglamento sobre Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación" (DAR-13), aprobado por Decreto Supremo N° 302 de fecha 20 de octubre del 2020. Esta es información preliminar y podría estar sujeta a cambios.

LA TÉCNICA UTILIZADA Y LOS PROCEDIMIENTOS INVESTIGATIVOS, ESTÁN ORIENTADOS A LA DETERMINACIÓN DE LAS CAUSAS QUE ORIGINARON EL SUCESO, Y NO OBEDECEN A OTROS FINES QUE NO SEAN LA PREVENCIÓN. EL USO DE LOS RESULTADOS AQUÍ ALCANZADOS, DE SER UTILIZADOS PARA OTROS FINES QUE NO SEAN LA PREVENCIÓN, PODRÍA TERGIVERSAR LOS RESULTADOS ESPERADOS.

Fecha suceso	: 25 de octubre de 2024.
Hora suceso	: 14:10 hora local.
Lugar	: Acceso sur del balneario "Hornitos", comuna de Mejillones, Región de Antofagasta.
Aeronave	: Ultraliviano no Motorizado del tipo Parapente.
Ocupantes	: 02
Licencia Piloto	: Piloto de Ultraliviano No Motorizado (vigente).
Actividad	: Vuelo comercial.

Reseña del suceso:

El día 24 de octubre de 2024, un piloto de ultraliviano no motorizado (UL) al mando de un parapente, fabricado por Ozone, modelo magnum 3, despegó con una pasajera, desde la zona denominada cota 1200 ubicada al oeste del balneario hornitos, con el propósito de realizar un vuelo de turismo aventura y aterrizar en las cercanías del balneario hornitos.

Un testigo señala que, después de 05 minutos de vuelo y mientras la aeronave se encontraba a 5.2 kilómetros al NE de la zona del despegue, se produjo una pérdida de control del parapente, comenzando a realizar giros de 360° en descenso, hasta impactar contra el terreno.

Posteriormente, la pasajera y el piloto fueron evacuados a través de vía aérea por personal del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (SAR). A consecuencia de lo anterior, el piloto resultó con lesiones graves y la pasajera fallece posteriormente en el Hospital de Antofagasta. El parapente (Vela) no fue encontrada.

Lo anterior debe ser investigado con el objeto de establecer las posibles causas del suceso de aviación, junto con determinar y proponer medidas tendientes a evitar la repetición futura de hechos similares.



Fotografía N° 1: Vista referencial del tipo de UL.

Lesiones de personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	-.-	1	-.-	1
Graves	1	-.-	-.-	1
Menores	-.-	-.-	-.-	-.-
Ninguna	-.-	-.-	-.-	-.-
Total	1	1	-.-	2

Daños a la aeronave

La vela no fue encontrada.

Otros daños

No aplica.

Información sobre la Tripulación

Edad	22 años	
Nacionalidad	Colombiana	
Tipo de licencia	Piloto De Ultraliviano No Motorizado (UL)	
Habilitaciones	Clase	No aplicable.
	Tipo	No aplicable.
	Función	No aplicable.
Examen médico	Vigente	Sí.
	Apto	Sí.
Sucesos anteriores	No	

Experiencia de vuelo

Experiencia	Horas de vuelo
Total	Sin información
En el material	Sin información
24 horas previas	Sin información

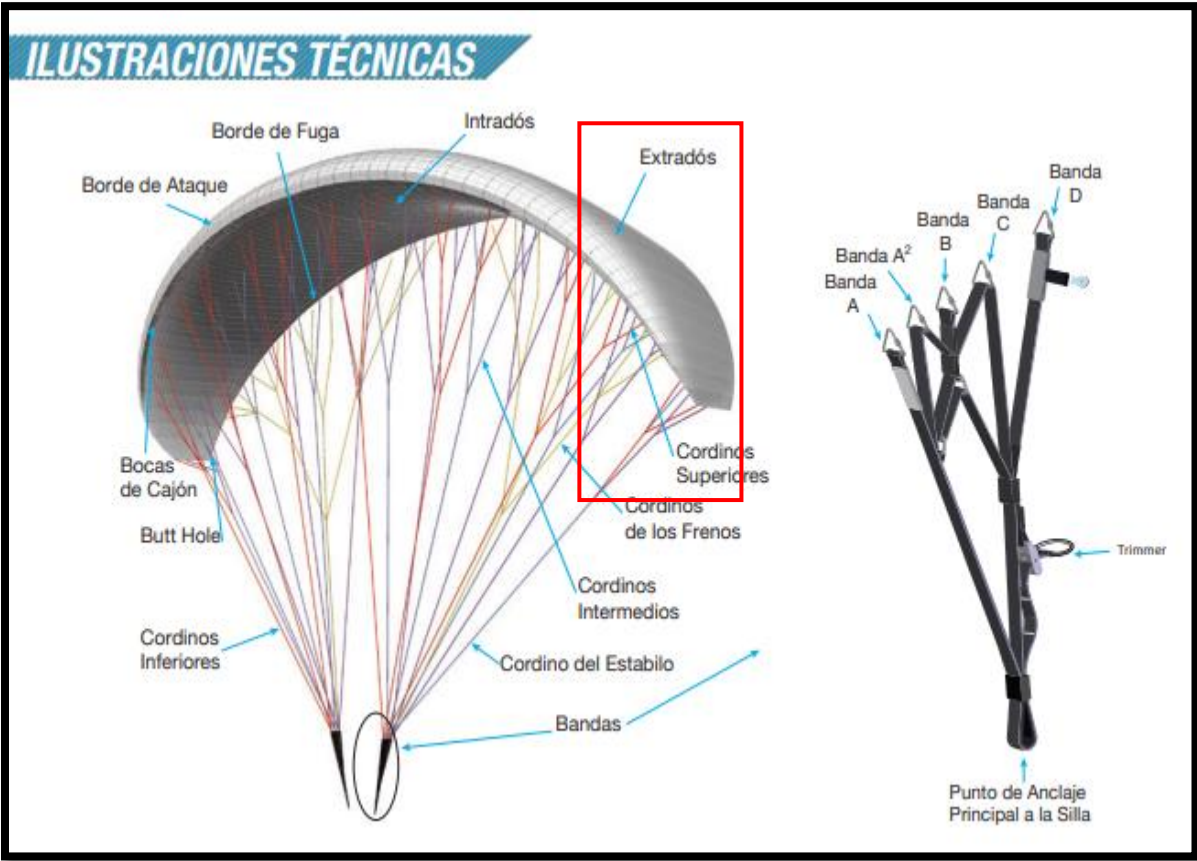
7 días previos	Sin información
90 días previos	Sin información
Fuente de información	Información entregada por dueño de la empresa operadora.

Información de la aeronave



ESPECIFICACIONES

	38	41
Número de Cajones	54	54
Superficie Proyectada (m²)	32.1	34.7
Superficie Real (m²)	38.2	41.2
Envergadura Proyectada (m)	11	11.4
Envergadura Real (m)	14.1	14.7
Alargamiento Proyectado	3.8	3.8
Alargamiento Real	5.2	5.2
Cuerda Central (m)	3.37	3.5
Peso de la Vela (Kg)	7.26	7.69
Rango de pesos Homologación (Kg)	110-185	130 -220
Homologación EN/LTF	B	B



Información general

Aeronave	Vehículo ultraliviano no motorizado del tipo parapente.
Fabricante	Ozone
Vela	
Modelo	Magnum 3
N° Serie	No establecido.
Año Fabricación	No establecido.
Silla	
Modelo	Woody Valley
N° Serie	No establecido.
Año Fabricación	No establecido

1.1.1 Documentación a bordo

No aplica.

1.1.2 Carga de la aeronave

De acuerdo con los antecedentes disponibles, el peso de la aeronave, al momento del despegue habría sido de:

Pesos	PV	130 kilogramos.
	Piloto	65 kilogramos.
	Pasajera	60 kilogramos
	Equipamiento	Sin información.
	Peso al despegue	125 Kilogramos.
	PMD	220 kilogramos.

Estado de mantenimiento

El vehículo Ultraliviano No Motorizado (UL) no estaba incorporado en el registro y control de UL no motorizado que mantiene la DGAC.

El vehículo Ultraliviano no fue encontrado, por lo que no se pudo observar su condición.

En lo que se refiere al estado de mantenimiento previo a la ocurrencia del suceso del vehículo Ultraliviano No Motorizado (UL), no fue posible establecer su condición, por lo que en se desconoce el estado de mantenimiento anterior debido a la falta de registros.

El operador del UL no poseía el documento “Identificación y Control de Antecedentes”, que constituye la autorización de uso del ultraliviano comprobando que cumple los requisitos del Código Aeronáutico, que es emitido por una sola vez y no tendrá fecha de vencimiento.

1.2 Ayudas para la navegación

No aplica.

1.3 Comunicaciones

No aplica.

1.4 Información del Sitio del Suceso

El sitio del suceso se encontraba en un sector montañoso ubicado a 5 kilómetros al Este del Balneario “Hornitos”, comuna de Mejillones, Región de Antofagasta (Imagen N° 1) y a 3 kilómetros de la intersección de la carretera 1 norte con la vía de acceso sur al Balneario de hornitos.

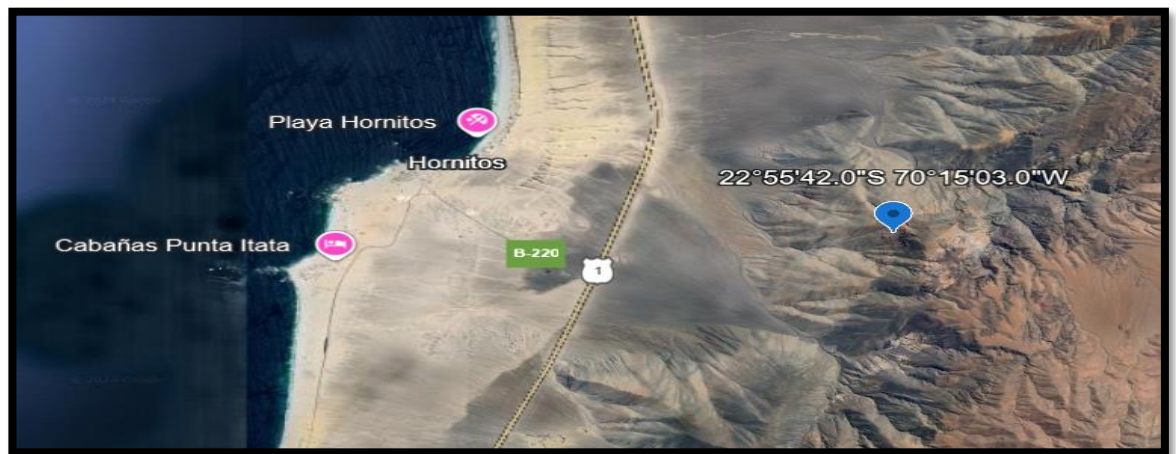


Imagen N° 1: Ubicación del sitio del suceso, con respecto al balneario hornitos.



Imagen N° 1: Secuencia del suceso.



Imagen N° 3: Lugar del suceso.

Inspección de la aeronave en el sitio del suceso:

La aeronave (sillas) fue inspeccionada en el sitio del suceso, observando lo siguiente:

Las sillas del piloto y la pasajera fueron registradas e inspeccionadas.

La vela no fue encontrada.

Información meteorológica:

El Informe de la Dirección Meteorológica de Chile, señaló para el sector del accidente, lo siguiente:

CONCLUSIONES

El día 24 de octubre de 2024, entre las 13:00 hora local y las 15:00 hora local, en la comuna de Mejillones, Región de Antofagasta, la configuración sinóptica en superficie es de un margen anticiclónico débil.

De acuerdo con lo observado en las imágenes de satélite, a la hora de interés, el cielo se presentó despejado.

Según información METAR, el aeródromo de Andrés Sabella (SCFA), registró dirección de vientos que variaron del sur al suroeste con intensidades de 14 nudos, visibilidad de 10 km o más presentando nubosidad parcial entre los 1100 y los 1700 pies; observándose una temperatura del aire de 16°C y temperatura de rocío de 11°C entre las 16:00 UTC y las 18:00 UTC.

Por otra parte, la estación meteorológica de Mejillones registró una temperatura del aire promedio de 18.9 °C con un 62.1 % de humedad relativa, entre las 13:00 y las 15:00 hora local. Mientras que el viento que predominó en el lugar fue viento del norte y alcanzó intensidades de 16.6 km/h.

De acuerdo con la información de viento del 24 de octubre de 2024 y 15:00 H.L. del modelo de reanálisis (NCEP/NCAR), se aprecia de viento varía de los 19.4, en el nivel de 925 y 600 hPa (1000 y 4000 metros aprox.), respectivamente.

Cabe destacar que los datos obtenidos desde el reanálisis corresponden a información referencial para las condiciones del lugar.

Por otra parte, por la topografía del lugar se pueden provocar vientos de ascenso y descenso locales, lo que ayudaría en la intensificación de vientos sobre la zona de interés.

Información médica y patológica

El piloto de UL resultó con lesiones graves quedando internado por dos días en el hospital por un golpe en la cabeza en contra del terreno.

La pasajera producto de las lesiones de la caída, fue evacuada y trasladada por vía aérea, falleciendo en el Hospital de Antofagasta.

El informe del SML no se encuentra disponible.

Aspectos de supervivencia

La Pasajera y el Piloto fueron rescatados desde el sitio del suceso por personal del SAR, por vía aérea.

El piloto portaba casco, guantes y antiparras.

La pasajera portaba casco, guantes y antiparras

El paracaídas de emergencia no fue activado.

Normativa aeronáutica

DAN 104 "Operaciones en Vehículos Ultralivianos no Motorizados (UL)"

Párrafo 104.9 letra (b) "Responsabilidades del piloto u operador". El piloto u operador será responsable de que se ejecuten las actividades de mantenimiento requeridas para que el vehículo U.L, se encuentre en condiciones seguras para realizar los vuelos previstos; y se prevea los riesgos en su operación dentro del entorno en que se realicen estos vuelos, de manera de mantener el más alto nivel de seguridad operacional.

Párrafo 104.11 "Registro y control de UL en la DGAC". El propietario del UL no motorizado, deberá verificar que los datos, que en la misma se indican, se incorporen en el registro y control de UL no motorizado que para este efecto llevará la DGAC (Sub-Departamento de Aeronavegabilidad).

Párrafo 104.13 "Documento de Identificación y Control de Antecedentes". Una vez efectuado el control o inspección física, pesaje y control de performances al UL, la DGAC (Sub departamento de Aeronavegabilidad) emitirá el documento "Identificación y Control de Antecedentes", que constituye la autorización de uso del ultraliviano comprobando que cumple los requisitos del Código Aeronáutico, que será emitida por una sola vez y no tendrá fecha de vencimiento.

Estado de la investigación:

La investigación administrativa se encuentra en etapa de trabajo en el informe final, para determinar la causa del suceso y con ello generar recomendaciones de seguridad operacional, en este tipo de aeronave.