

## INFORME PRELIMINAR 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N°2084-24

### 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** : 01 de septiembre de 2024.  
**Hora suceso** : 14:00 hora local.  
**Lugar** : Sector Las Vizcachas, comuna de Puente Alto, Región Metropolitana.  
**Aeronave** : Parapente (Ultraliviano No Motorizado), marca SkyWalk, modelo Join't 3.  
**Licencia** : Piloto de Ultraliviano No Motorizado.  
**Ocupantes** : 01 Piloto y 01 Pasajera

### **Reseña del suceso:**

El suceso de aviación ocurrido el día 01 de septiembre del 2024, aproximadamente a las 14:00 hora local, donde el piloto de Parapente, quien volaba al mando de su parapente, marca SkyWalk, modelo Join't 3, junto a una pasajera, se encontraban próximos a aterrizar en el sector Las Vizcachas, comuna de Puente Alto, Región Metropolitana, cuando inadvertidamente se precipitaron contra el terreno.

A consecuencia de lo anterior, el piloto del ultraliviano no motorizado (Parapente) y la pasajera resultaron con lesiones y el ultraliviano no motorizado (Parapente) sin daños.



**Imagen:** Ultraliviano no motorizado (Parapente) SkyWalk, modelo Join't 3 (Referencial)

### **Lesiones de personas**

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
<b>Mortales</b>				
<b>Graves</b>	01	01		02
<b>Menores</b>				
<b>Ninguna</b>				
<b>Total</b>	<b>01</b>	<b>01</b>		<b>02</b>

**Daños a la aeronave**

No hubo.

**Otros daños**

No hubo.

**Información sobre el piloto****Piloto al mando**

<b>Edad</b>	38 años	
<b>Nacionalidad</b>	Venezolana	
<b>Tipo de licencia</b>	1674	
<b>Habilitaciones</b>	<b>Habilitación</b>	Parapente
	<b>Tipo</b>	N/A
	<b>Función</b>	N/A
<b>Sucesos anteriores</b>	No registra	

**Experiencia de vuelo**

<b>Experiencia</b>	<b>Horas de vuelo</b>
<b>Total</b>	300 aprox
<b>24 horas previas</b>	01:00 aprox
<b>7 días previos</b>	Sin información
<b>90 días previos</b>	Sin información

**Nota:** De acuerdo con los registros que constan en la DGAC, Subdepartamento de Licencias, el piloto de UL comenzó el programa de instrucción genérico en una escuela de vuelo de parapentes en enero 2022 y obtuvo su licencia piloto de UL con fecha 25/02/2022 con más de 20 horas de vuelo.

Del mismo modo, el certificado emitido por un instructor de vuelo con fecha 12/12/2022, Curso de conducción biplaza, señala que efectuó 15 vuelos de instrucción biplaza con más de 11 horas de vuelo. El certificado también señala que, a la fecha de emisión, el

piloto UL contaba con a lo menos 150 horas de vuelo y 135 despegues en diversas condiciones de vuelo.



### **Información del parapente**

<b>Fabricante</b>	SkyWalk	
<b>Modelo</b>	Join't 3, talla S	
<b>N° Serie</b>	SGJ 030 SLE-2023-46662	
<b>Año Fabricación</b>	2023	
<b>Pesos Certificados</b>	Peso Vacío de la Vela	7,2 kg.
	Peso Máximo en Vuelo	100 a 200 kg.

### **Información de la silla o arnés de piloto y pasajero**

<b>Fabricante</b>	GIN	
<b>Modelo</b>	Safari Pilot 2 / Safari Passenger 2	
<b>N° Serie</b>	1122-vst21415 / 0323-vsp21435	
<b>Pesos Certificados</b>	Peso Vacío de la Silla	2.6 kg. / 1.7 kg.
	Peso Máximo en Vuelo	200 kg.

### **Combustible**

No aplicable.

### **Documentación a bordo**

<b>Documentación</b>	<b>Condición</b>
<b>Formulario de Identificación y Control de Antecedentes<sup>1</sup> (DAN 104)</b>	Con observaciones, el UL no se encontraba registrado ante la DGAC <sup>2</sup> .

<sup>1</sup> DAN 104.9 Los UL no cuentan con un Certificado de Aeronavegabilidad otorgado por la Dirección General de Aeronáutica Civil y que en estas operaciones aéreas deberá asumir su responsabilidad ante un accidente o incidente.

<sup>2</sup> DAN 104.13 La DGAC emitirá Formulario de "Identificación y Control de Antecedentes", que constituye la autorización de uso del ultraliviano comprobando que cumple los requisitos del Código Aeronáutico, una vez que se efectuó el control o inspección física, pesaje y control de performances al UL.

## Carga de la aeronave

De acuerdo con los antecedentes recopilados, el peso de la aeronave para el vuelo habría sido de:

<b>Pesos</b>	<b>Peso Vacío</b>	11,5 kg (7,2 kg de la vela + 4,3 kg de las sillas).
	<b>Piloto y pasajera</b>	150,0 kg. (Estimado)
	<b>Peso de despegue</b>	161,5 kg.
	<b>Rango Peso en vuelo</b>	Entre 100 a 200 kg.

## Estado de mantenimiento de la aeronave

Según el relato del propietario y operador del UL, había adquirido el parapente en noviembre del 2023 y estaba con excelentes condiciones.

Conforme a las instrucciones proporcionadas en el manual del fabricante de la vela SkyWalk, se debe inspeccionar después de 24 meses o 200 horas de funcionamiento, los cuales, a la fecha del suceso, aún no se cumplían.



**Fotografía N° 1:** Registro físico de inspecciones del Parapente.

### **Información meteorológica**

De acuerdo con los antecedentes de la investigación, al momento del suceso, las condiciones meteorológicas eran aptas para el vuelo en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

Del mismo modo, de acuerdo con lo relatado por el piloto de UL, las condiciones eran favorables, un día soleado y en principio tranquilo, aunque se reportaron algunas turbulencias hacia las afueras de la ladera.

Un testigo también señaló que al momento del suceso se habría producido un cambio repentino en la dirección del viento, lo que habría afectado a la operación del parapente.

### **Ayudas para la navegación**

No aplica.

### **Comunicaciones**

No aplica.

### **Información del lugar del suceso**

El lugar del suceso se encuentra ubicado en el sector denominado Las Vizcachas, comuna de Puente Alto, Región Metropolitana, en las coordenadas 33° 35' 44.2" Latitud Sur / 70° 30' 36" Longitud Oeste. Corresponde a un lugar, donde se realizan actividades de vuelo de vehículos ultralivianos no motorizados del tipo Parapente (Imagen N° 2) (Fotografía 2).



Imagen N° 2: Ubicación del lu



**Fotografía 2:** Ubicación del área de despegue del UL.

### **Registradores de vuelo**

No aplica.

### **Información sobre la aeronave y el impacto**

#### **Inspección a la aeronave**

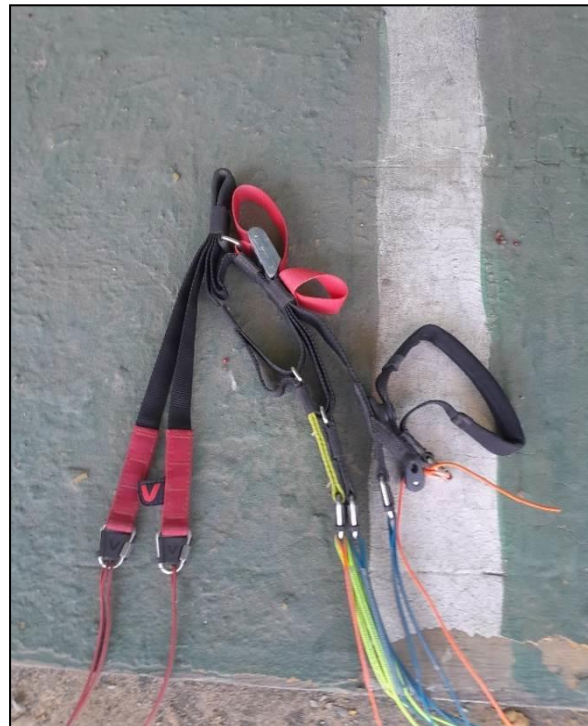
El equipo investigador realizó una inspección física del lugar del suceso y del parapente, observando lo siguiente: (Fotografías 3, 4, 5 y 6)

- Vela (telas superior e inferior, celdas o cajones, cuerdas, cordones, bandas, mosquetones, aceleradores y frenos), sin observaciones.
- Silla o arnés, sin observaciones.
- Silla o arnés, poseía compartimiento para colocar paracaídas de emergencia.

- La aeronave poseía paracaídas de emergencia.
- Vela y arnés, ambos poseían tarjetas de identificación, legibles.



**Fotografías 3 y 4:** Vela del parapente sin daños.



### **Impacto**

De acuerdo con lo relatado por el piloto, el comportamiento de la vela habría sido afectada por alguna turbulencia o algún viento catabático<sup>3</sup>, lo que habría provocado que la vela perdiera su configuración normal de vuelo y permitió que entrara en pérdida, justo en el momento del giro o la vuelta hacia la derecha en la que se encontraba, precipitándose contra el terreno (Fotografía 7).



**Fotografía 7:** Lugar de impacto en el terreno.

### **Información médica y patológica**

A consecuencia de la caída, el piloto y la pasajera resultaron con lesiones graves a nivel de la columna.

---

<sup>3</sup> Viento Catabático: es un viento que cae en picada desde una zona elevada de la atmósfera hacia una zona más baja, llevando aire con una mayor densidad que el que reemplaza.

## **Incendio**

No aplicable.

## **Aspectos de supervivencia**

- El piloto y la pasajera utilizaban casco protector.
- El parapente poseía paracaídas de emergencia.
- Ambos fueron trasladados a Centros Asistenciales de emergencia vía terrestre.

## **Ensayos e investigación**

No aplica.

## **Información sobre organización y gestión**

De acuerdo con los antecedentes de la investigación, la empresa que operaba el Parapente se encontraba registrada en el Servicio Nacional de Turismo (Sernatur) para “Vuelo ultraliviano no motorizado biplaza o parapente biplaza”, con registro vigente.

## **Estado de la investigación:**

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