

INFORME PRELIMINAR 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2051-24

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.

1. DATOS

Fecha suceso	: 25 de febrero de 2024.
Hora suceso	: 16:00 hora local.
Lugar de aterrizaje	: Aeródromo de Pichilemu (SCPM).
Aeronave N° 1	: Avión Cessna, modelo 172M
Aeronave N° 2	: Avión Cessna, modelo 172L.
Piloto al mando Aeronave N° 1	: Piloto comercial de Avión.
Piloto al mando Aeronave N° 2	: Piloto comercial de Avión.
Ocupantes Aeronave N° 1	: 01 Piloto al mando, 03 pasajeros.
Ocupantes Aeronave N° 2	: 01 Piloto al mando, 01 pasajero.

2. RESEÑA DEL SUCESO

En el contexto de una actividad Aérea de “Vuelos populares” un piloto al mando de una aeronave (N° 1) Cessna 172M, colisionó a otra aeronave (N° 2) Cessna 172L, en pista

04 del Aeródromo de Pichilemu (SCPM).

La colisión se produjo durante la carrera de despegue de la aeronave N° 1, cuando se encontró con la aeronave N° 2, la cual incursionó en pista activa.

Los pilotos y pasajeros de ambas aeronaves resultaron ilesos.

Las aeronaves resultaron con daños.

3. LESIONES DE PERSONAS

En Aeronave N° 1

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales	-.-	-.-	-.-	-.-
Graves	-.-	-.-	-.-	-.-
Menores	-.-	-.-	-.-	-.-
Ninguna	1	3	4	-.-
Total	1	3	4	-.-

En Aeronave N° 2

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

4. DAÑOS A LAS AERONAVES

Aeronave N° 1: Ala izquierda, con marcas de roce en los recubrimientos del borde de ataque y parte inferior del ala.

Aeronave N° 2: Ala derecha, con deformaciones y marcas de roce sobre borde superior del ala, marcas de roce en la luz de navegación y deformación en el recubrimiento del borde de ataque y carenado de punta de ala.

5. TRIPULACIÓN DE VUELO

Piloto al mando de la Aeronave N° 1

Edad	34 años	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto comercial de avión	
Habilitaciones	Clase	Monomotor terrestre
	Tipo	N/A
	Función	Vuelo por instrumentos
Examen médico	Vigente	Sí
	Apto	Sí
Sucesos anteriores	No registra	
Experiencia	Horas de vuelo	
Total	1.401,5	
H/V Totales en avión	294,7 Hrs.	
H/V En Cessna 172	294,7 Hrs.	
H/V El día del suceso	04 Hrs.	
H/V 60 días previos	12,8 Hrs.	
H/V 90 días previos	18,1 Hrs.	
Fuente de información	Bitácora personal del piloto	

Piloto al Mando de la Aeronave N° 2

Edad	22 años	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto comercial de avión	
Habilitaciones	Clase	Monomotor terrestre
	Tipo	N/A
	Función	Vuelo por instrumentos
Examen médico	Vigente	Sí
	Apto	Sí
Sucesos anteriores	No registra	

Experiencia	Horas de vuelo
Horas de Vuelo	201.8 Hrs.
Totales en avión	201.8 Hrs.
En el Cessna 172	181.3 Hrs.
El día del suceso	1.8 Hrs.
60 días previos	22.8 Hrs.
90 días previos	28.2 Hrs.

6. INFORMACIÓN DE LAS AERONAVES

Información general Aeronave N° 1

Aeronave	Avión	
Fabricante	Cessna	
Modelo	172M	
N° Serie	17263205	
Año Fabricación	1974	
Pesos Certificados	PV	1455 Lbs.
	PMD	2292 Lbs.

Información general Aeronave N° 2

Aeronave	Avión	
Fabricante	Cessna	
Modelo	172L	
N° Serie	17260061	
Año Fabricación	1972	
Pesos Certificados	PV	1421 Lbs.
	PMD	2513 Lbs.

7. MANTENIMIENTO

Estado de mantenimiento de la Aeronave N° 1

La revisión de los registros de Aeronavegabilidad, permitió establecer que el operador

cumplía con el mantenimiento obligatorio para el tipo de Aeronave, conforme a la normativa aeronáutica, en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) autorizado, habilitado y vigente en la marca y modelo de Aeronave, con el cual mantenía contrato de mantenimiento vigente.

Estado de mantenimiento de la Aeronave N° 2

La revisión de los registros de Aeronavegabilidad permitió establecer que el operador cumplía con el mantenimiento obligatorio para el modelo de Aeronave, conforme a la normativa aeronáutica, en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) autorizado, habilitado y vigente en la marca y modelo de Aeronave, con el cual mantenía contrato de mantenimiento vigente.

La Aeronave no tenía intención de vuelo, solamente debía ser trasladada desde el lugar en que realizó mantenimiento (Cambio de neumático, costado Oeste de pista), hacia la plataforma de estacionamiento del aeródromo.

En el libro de vuelo con fecha 25 de febrero de 2025, hay registro de discrepancia por incidente con la siguiente anotación: “En inspección visual post vuelo, se puede observar raspaduras de pintura en borde de ataque punta de ala derecha”, anotación correspondiente a la Ruta SCPM–SCQL¹.

8. COMBUSTIBLE

Ambas con combustible a bordo, conforme al Manual de vuelo de las respectivas Aeronaves, correspondiente a gasolina de aviación de octanaje 100LL.

9. DOCUMENTACIÓN A BORDO

Documentación a bordo Aeronave N° 1

Documentación	Condición
Certificado de Matrícula	Sin observaciones
Certificado de Aeronavegabilidad	Vigente
Manual de vuelo	Sin observaciones
Bitácora de vuelo	Sin observaciones

¹ Aeródromo El Boco, ubicado en sector de El Boco, Comuna de Quillota, Provincia de Quillota, Región de Valparaíso.

Documentación a bordo de la Aeronave N° 2

Documentación	Condición
Certificado de Matrícula	Sin observaciones
Certificado de Aeronavegabilidad	Vigente
Manual de vuelo	Sin observaciones
Bitácora de vuelo	Sin observaciones

10. CARGA DE LA AERONAVE

Carga de la Aeronave N° 1

Pesos	PV	1455 Lbs.
	Piloto y pasajero delantero	364 Lbs.
	Pasajeros traseros	287 Lbs.
	Equipamiento	0
	Peso al despegue	2185 Lbs.
	PMD	2292 Lbs.

Carga de Aeronave N° 2, la Aeronave no tenía intención de vuelo.

Pesos	PV	1422 Lbs.
	Piloto	No aplicable
	Pasajeros	No aplicable
	Equipamiento	No aplicable
	Peso al despegue	No aplicable
	PMD	2513 Lbs.

11. INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

“Extracto”, Informe técnico operacional N° 57/24 de fecha 25 de febrero de 2024,
Conclusiones:

- El 25 de febrero de 2024 a las 15:00 hora local, en el sector del Aeródromo de Pichilemu, comuna de Pichilemu, Régimen anticiclónico en la Región de O'Higgins, la configuración en superficie fue margen anticiclónico débil.

- De acuerdo con lo observado en las imágenes de satélite, a la hora de interés, el cielo se presentó despejado.
- La temperatura entre las 08:00 y 20:00 H.L oscilaron entre los 14.4 °C y 20.2 °C, la humedad relativa varió entre 74.4 % y 90 %, la temperatura de punto de rocío estuvo entre los 12.8 °C y 15.6 °C, no se registraron precipitaciones.
- Con respecto a la dirección del viento fue de Norte y Este en la mañana y por la tarde de Noroeste a Suroeste; su intensidad varió de 0.0 km/h a 9.2 km/h.

12. AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN

No aplicable.

13. COMUNICACIONES

No se registró comunicación aeronáutica con alguna dependencia de la DGAC.

Se efectuaron comunicaciones internas entre Aeronaves pertenecientes a Clubes Aéreos que participaban del evento de vuelos populares.

Las Aeronaves operaron en frecuencia de Transmisión de información TIBA para notificaciones de despegue, aterrizajes y que sirvieran de referencia para otras Aeronaves que se encontraban en operaciones en SCPM o en el ATZ² de éste.

14. INFORMACIÓN DEL AERÓDROMO

Nombre	Aeródromo Pichilemu
Designador OACI	SCPM
Coordenadas	Latitud: 34° 23' 45" S
	Longitud: 72° 01' 11" O
Elevación	25 MSNM
Pista	04/22
Dimensiones	591 x 18 Mts
Tipo de superficie	ASPH
Horas de operación	HJ
Uso	PUB

² Espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo.

15. REGISTRADORES DE VUELO

No aplicable.

16. INFORMACIÓN SOBRE LOS RESTOS DE LAS AERONAVES

No aplicable.

17. INSPECCIÓN AL SITIO DEL SUCESO

El equipo investigador, concurrió al sitio del suceso donde efectuó una inspección y fijación fotográfica del lugar en que pernoctó la Aeronave N° 2 y se efectuó mantenimiento y cambio de neumático.

Se identificó el lugar de la incursión en pista de la Aeronave N° 2 y de despegue de la Aeronave N° 1.

18. INFORMACIÓN MÉDICA Y PATOLÓGICA

No aplicable.

19. INCENDIOS

No aplicable.

20. ASPECTOS DE SUPERVIVENCIA

No aplicable.

21. ENSAYOS E INVESTIGACIÓN

No aplicable.

22. RELATOS

Realizados de acuerdo con diligencias de la investigación.

23. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN ÚTILES O EFICACES

De acuerdo a lo establecido por la OACI en el Anexo 13.

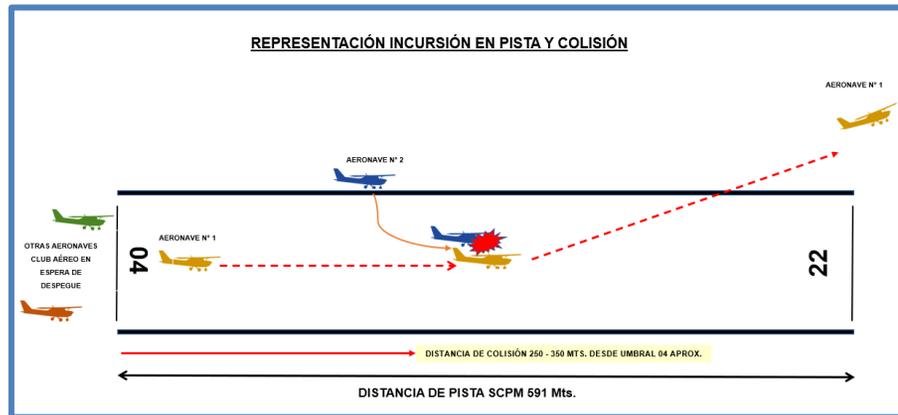


Imagen N° 1: Representación incursión en Pista SCPM.



Fotografía N° 1: Vista aérea Umbral 04 Aeródromo Pichilemu.

24. ESTADO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación se encuentra en etapa de revisión final.