

INFORME PRELIMINAR 24 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2015-23

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 enero de 2023.
Hora suceso : 14:30 hora local.
Lugar : Aeródromo Reñihue (SCRH), Región de Los Lagos.
Aeronave : Avión, Cessna, modelo U206G.
Licencia Piloto : Piloto Privado de Avión.
Ocupantes : 02 ocupantes. A consecuencia de lo anterior el piloto al mando y un pasajero resultaron ilesos.

Reseña del suceso:

El suceso de aviación ocurrido con fecha 25 de enero de 2023, que afectó a un piloto privado de avión, estando al mando de la aeronave Cessna, modelo U206G, junto a un pasajero a bordo. El hecho ocurrió durante el aterrizaje del avión en la pista 33 del

Aeródromo Reñihue (SCRH), Región de Los Lagos, lugar en el cual, terminó volcado y detenido en la pista.



A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando y el pasajero resultaron ilesos y la aeronave con daños.

Lesiones de personas

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

Daños a la aeronave

Hélice: Las tres palas con daños por golpe contra el terreno y una doblada hacia atrás.

Motor: Sujeto a inspección por detención brusca por golpe de la hélice.

Fuselaje: Con abolladuras diversas en su cono, plano vertical fijo, rudder. por roce de la aeronave por la superficie de la pista.

Alas: Derecha, con abolladuras y su montante doblado. Izquierda con abolladuras en alerón, flap y pérdida de material en su punta.

Evidencia de incendio: No hubo.

Evidencias de impacto antes del contacto con el terreno: No hubo.

Otros daños: No hubo.

Información sobre la Tripulación

Piloto al mando

Edad	50 años	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto Privado de Avión	
Habilitaciones	Clase	Monomotor Terrestre
	Tipo	--
	Función	--
Examen médico	Vigente	Si
	Apto	Si
Sucesos anteriores	No registra	

Experiencia	Horas de vuelo
Total	236:28
En el material	170
24 horas previas	01:24
7 días previos	01:18
90 días previos	15:36

Información de aeronave

Información general

Aeronave	Avión	
Fabricante	Cessna	
Modelo	U206G	
N° Serie	U20606051	
Año Fabricación	1981	
Horas de vuelo	1.831,5	
Pesos Certificados	PV	2.055,50 libras
	PMD	3.600 libras
Última inspección	Anual 30/11/2022	

Motor

Fabricante	Teledyne Continental Motors
Modelo	IO520F12B
Número de Serie	1004087
Última inspección	Anual 30/11/2022

Hélice

Fabricante	Mc Cauley
Modelo	D3A34C404
Número de Serie	091297
Última inspección	Anual 30/11/2022

Combustible

La aeronave utilizaba gasolina de aviación, grado 100LL, correspondiente al combustible autorizado por el fabricante.

Se verifico la cantidad de 40 USG por ala (152 litros), aproximadamente de gasolina de aviación 100LL.

Mantenimiento

El operador efectuaba el mantenimiento obligatorio en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA), habilitado, autorizado y vigente en a marca y modelo de la aeronave.

Los Registros de Mantenimiento (Bitácoras de Mantenimiento, Cartillas de Inspecciones), estaban de acuerdo con lo exigido por la normativa de la DGAC.

El 30 de noviembre de 2022 se realizó la inspección anual, por renovación del certificado de aeronavegabilidad, realizada a las 1.815,0 horas de servicio, esta inspección, permitió volver al servicio la aeronave en forma satisfactoria.

El 30 de noviembre 2022, se efectuó la inspección anual de 50,100 y 200 horas, a las 1.815,0 horas de la aeronave, 568,3 horas del motor y 568,3 horas de la hélice esta inspección, permitió su vuelta al servicio.

Conforme a los registros de mantenimiento verificados, no se encontró discrepancias ni observaciones anteriores, relacionadas con algún sistema de la aeronave.

El piloto al mando posterior al suceso estampó la nota registrada en la bitácora de la aeronave *“Al momento de aterrizar salgo de la pista originando un suceso con las consecuencias de daño en el avión”*

Documentación a bordo

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

Carga de la aeronave

De acuerdo con los antecedentes de la investigación, el peso de la aeronave al momento del suceso habría sido el siguiente:

Pesos	PV	2.055,50 libras
	Piloto	190 libras
	Pasajero	190 libras
	Carga	n/a
	Combustible	240 libras
	Peso al aterrizaje	2.675,50
	PMD	3.600 libras

Información meteorológica

De acuerdo con los antecedentes de la investigación y al relato del piloto al mando y el pasajero, al momento del suceso había presencia de una leve llovizna, nublado, sin turbulencia y buena visibilidad. (Ver fotografía N° 1)



Fotografía N° 1: Vista de la aeronave en la pista y referencia meteorológica

Ayudas para la navegación

No aplicable.

Comunicaciones

No aplicable.

Información de aeródromo

De acuerdo con la Publicación de Información Aeronáutica (AIP CHILE) Volumen I, las características del aeródromo de despegue, eran las siguientes:

Nombre	Aeródromo Reñihué
Designador OACI	SCRH
Coordenadas	42° 35' 08" Latitud Sur 72° 29' 40" Longitud Oeste
Elevación	16 pies (5 metros)
Pistas	15/33
Dimensiones	500*15
Tipo de superficie	Tierra
Horas de operación	HJ
Uso	Privado

La última inspección efectuada a la pista fue realizada por la Zona Aeroportuaria Sur con fecha 23/03/2023, posterior a la fecha del suceso, encontrando la pista operativa.

Registradores de vuelo

No aplica.

Información sobre la aeronave y el impacto

De acuerdo con la inspección realizada en la pista, la aeronave se desplazó 240 metros durante el aterrizaje, quedando detenida al costado izquierdo de la pista. (Ver imagen N° 1)



Imagen N° 1: Posición final de la aeronave

Se realizó una inspección en el lugar del suceso, encontrando dos marcas del neumático del tren de nariz, con una extensión de total de 15 metros. (Ver fotografías N° 2 y 3)



Fotografías N° 2 y 3: Marcas neumático del tren de nariz y montículo

La aeronave se encontró en un hangar del citado aeródromo, donde quedó en resguardo, posterior al suceso (Ver fotografía N° 4).



Fotografía N° 4: Vista de la aeronave en el hangar.

Se efectuó una fijación fotográfica de la aeronave.

Se verificó que la integridad de la aeronave estaba completa.

El fuselaje y empenaje, con diversos daños en el plano vertical fijo y rudder por golpe en su estructura (Ver fotografía N° 5 y 6).





Fotografía N° 5 y 6: Vista de los daños en el fuselaje.

Ala izquierda con diversas abolladuras y su punta con pérdida de material (Ver fotografía N° 7).



Fotografía N° 7: Vista del daño del ala izquierda.

Ala derecha, con abolladuras en su parte inferior y su montante doblado (Ver fotografía N° 8).



Fotografía N° 8: Vista del montante doblado.

La hélice, presentaba daños por golpe en sus tres palas, una con su punta doblada (Ver fotografía N° 9).



Fotografía N° 9: Vista de la hélice.

Los tres neumáticos del tren de aterrizaje inflados y sin desgastes anormales y todos con pérdida de sus carenados, horquilla del tren de nariz doblada (Ver fotografía N° 10).



Fotografía N° 10: Vista general del tren de aterrizaje.

El interior de la cabina de mando se encontró en condición normal y ambas columnas de mando sin daños.

Se verificaron las superficies de control de vuelo de la aeronave, verificando continuidad desde los controles a los respectivos planos.

Se efectuó una inspección externa al motor, no determinando alguna falla de algún componente, se verificó la continuidad de los mandos de control a los componentes del motor sin observaciones.

Se verificó la cantidad de aceite del motor, normal 7 cuartos, de un total de 8 cuartos.

Se verificó la documentación de a bordo de la aeronave, encontrándose sin observaciones.

Información médica y patológica

No aplicable.

Incendios

No aplicable.

Aspectos de supervivencia

El piloto al mando resultó ileso, abandonando la aeronave por sus propios medios.

Los elementos de seguridad (arneses de seguridad y cinturones de seguridad), operaron sin observaciones.

Ensayos e investigación

No aplicable.

Información sobre organización y gestión

No aplicable.

Estado de la investigación:

La investigación se encuentra en la etapa de presentación del Informe Final.