



INFORME PRELIMINAR 24 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2024-23

23.ABR.2025

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 : 23 de abril de 2023.
Hora suceso : 14:33 hora local.
Lugar : Cercanías del Aeródromo Isla Mocha (SCIM), a 100 metros de la línea de costa, comuna de Lebu, Región del Biobío.
Aeronave : Avión Piper, modelo PA-32-300.
Ocupantes : 01 Piloto al mando y 04 pasajeros.
Lesiones : Mortales 04 (cuatro) y graves 01 (uno).
Licencia piloto : Piloto Comercial de Avión, Vigente.
Actividad : Traslado de pasajeros.

Reseña del suceso

El día 23 de abril del 2023, a las 14:33 HL, un piloto comercial de avión al mando de una aeronave fabricada por Piper, modelo PA32-300 despegó desde el Aeródromo de Isla Mocha (SCIM), Provincia de Arauco, Región del Biobío, con la finalidad de realizar un vuelo de traslado de pasajeros. Posterior al despegue y por motivos que son materia de la investigación, la aeronave se precipitó al mar.

A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando y tres pasajeros resultaron fallecidos, sobreviviendo una pasajera, la aeronave resultó destruida.

Antecedentes del vuelo

El día 23 de abril del 2023, un piloto comercial de avión, al mando de una aeronave Piper, modelo PA-32-300, con cuatro pasajeros a bordo, despegó desde el Aeródromo de Isla Mocha (SCIM), con destino al Aeródromo Las Misiones (SCNM), ubicado en Cañete, con la finalidad de realizar un vuelo no regular de traslado de pasajeros.

Una vez aterrizada la aeronave, se drenó combustible de ambas puntas de alas, el cual fue almacenado en 4 tambores metálicos, que quedaron guardados en una bodega ubicada en el aeródromo.

Posteriormente, embarcó 4 pasajeros, realizó el despegue y efectuó un viraje hacia la izquierda, momento en el cual, la aeronave tuvo una detención de motor en vuelo, lo que provocó su descenso y posterior impacto contra el mar, a 100 metros, aproximadamente, de la línea de costa.

A consecuencia de lo anterior el piloto al mando y tres pasajeros resultaron fallecidos, sobreviviendo una pasajera. La aeronave quedó destruida.

Lesiones de personas

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	1	3	-.-	4
Graves	-.-	1	-.-	1
Menores	-.-	-.-	-.-	-.-
Ninguna	-.-	-.-	-.-	-.-
Total	1	4	-.-	5

Daños a la aeronave

La aeronave resultó destruida.

Otros daños

No aplica.

Información sobre la tripulación**Piloto al mando**

Edad	65 años	
Nacionalidad	Chileno	
Tipo de licencia	Piloto comercial de avión	
Habilitaciones	Clase	Monomotor terrestre
	Tipo	N/A
	Función	N/A
Examen médico	Vigente	Sí
	Apto	Sí
Sucesos anteriores	No registraba	

Experiencia de vuelo

Experiencia	Horas de vuelo
Total	6.372*
En el material	.-
El día del suceso	.-
60 días previos	.-
90 días previos	.-
Fuente de información	Copia de la bitácora personal de vuelo al 14 de enero de 2023.

* **Nota:** Información obtenida de los antecedentes del Sub-Departamento Licencias de la DGAC (SIPA).

Información de la aeronave

Aeronave	Avión	
Fabricante	PIPER	
Modelo	PA32-300	
N° Serie	32-40970	
Año Fabricación	1970	
Horas de servicio	5.645,0 horas (Último registro 10/03/2023)	
Pesos Certificados	PV	1.981,0 Lb
	PMD	3.400,0 Lb
Última inspección	50/100 horas y Anual (09/07/2022) a las 5.602,75 horas	



Fotografía N° 1: Vista de la aeronave involucrada en el suceso.

Motor

Fabricante	LYCOMING
Modelo	IO-540-K1A5
Número de Serie	L-10040-48
Última inspección	50/ 100 horas y Anual (09/07/2022) a las 200,00 horas

Hélice

Fabricante	HARTZELL
Modelo	HC-C3YR-1RF
Número de Serie	DY-7273B
Última inspección	Anual (02/02/2022) a las 261,11 horas

Mantenimiento

El Encargado de Control de Mantenimiento (ECM) demostró el cumplimiento del Programa Mantenimiento aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) en las frecuencias establecidas por el fabricante y la normativa aeronáutica, en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) autorizado, habilitado y vigente en la marca y modelo de aeronave hasta el día 10 de marzo del 2023 (44 días previo al suceso). Las Bitácoras de Mantenimiento y registros de horas de vuelo, de acuerdo con el relato del ECM, habrían ido en la aeronave el día del accidente, por lo que se habría destruido, razón por la cual a esta fecha no se pudo demostrar el cumplimiento del Programa de Mantenimiento.

Los “Registros de Mantenimiento” de la aeronave, motor y hélice tenidos a la vista no permitieron establecer la condición de aeronavegabilidad, desconociéndose las horas totales de operación de la aeronave al día del suceso.

El día 09 de julio del 2022 a las 5.602,75 horas de servicio de la aeronave, se dio término a la inspección con requisitos de 50/100 horas y/o Anual. Al término de la inspección, el CMA certificó que los trabajos se realizaron en forma satisfactoria y que la aeronave se encontraba en condiciones para retornar al servicio.

Combustible

Los estanques de combustible de la aeronave resultaron destruidos por el accidente. Se obtuvo una muestra de combustible, del lugar donde se efectuó su último carguío, la que fue sometida a análisis en un laboratorio especializado demostrando que estas correspondían a combustible de aviación cumpliendo los requisitos de especificación Norma ASTM D910 - 21 y (1), prueba realizada por método ASTM D 2699-23, comparación con ISO-Octano (NOR 100,0).

De acuerdo con el relato de testigos, antes del último vuelo de la aeronave, se drenó de sus estanques de punta de ala el combustible existente, retirando 60 litros de cada estanque (120 litros en total), el que fue almacenado en una bodega en cuatro tambores metálicos con capacidad de 30 litros cada uno (Fotografía N° 2). El equipo investigador efectuó fijación fotográfica del combustible drenado de la aeronave constatando que este se había almacenado en cuatro tambores metálicos. Se midió el contenido de cada tambor estableciendo que se almacenó 30 litros en cada tambor (Fotografía N° 3). Con posterioridad se obtuvo una muestra de combustible de estos tambores la que fue enviada a análisis en un laboratorio especializado.



Fotografías N° 2 y 3: Vista de 4 tambores metálicos con combustible drenado de las puntas de ala de la aeronave.

El resultado del análisis de las muestras de combustible demostró que estas correspondían a combustible de aviación cumpliendo los requisitos de especificación Norma ASTM D910 - 21 y (1) Prueba realizada por método ASTM D 2699-23, comparación con ISO-Octano (NOR 100,0).

Documentación a bordo

Documentación	Condición
Certificado de Matrícula	No encontrado
Certificado de Aeronavegabilidad	No encontrado
Manual de vuelo	No encontrado
Bitácora de vuelo	No encontrado

Carga de la aeronave

Los antecedentes de carga de la aeronave serán detallados en el Informe Final.

Información meteorológica

El Informe Técnico Operacional N.º 124/23 de la Dirección Meteorológica de Chile, señaló entre el Aeródromo Isla Mocha (SCIM) y Cañete, Región del Bio Bío, lo siguiente:

CONCLUSIONES:

“El día 23 de abril de 2023, entre las 13:00 y 15:00 hora local, entre la ruta Isla Mocha y Cañete, Región del Biobío, la configuración en superficie es margen anticiclónico. De acuerdo con lo observado en las imágenes de satélite, a la hora de interés, el cielo se presentó con escasa nubosidad.

De acuerdo con los datos de la estación más cercana, estación climatológica Isla Mocha Ad., entre las 13:00 hora local y 15:00 hora local del día 23 de abril de 2023, la temperatura del aire promedio entre estas horas fue de 13.8 °C, junto con una humedad relativa del 82 %. Por otra parte, el viento predominante corresponde a dirección Sur, con una intensidad promedio de 11.7 nudos (21.7 km/h aproximadamente), la dirección del viento observada coincide con la configuración en superficie. 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”.

Ayudas para la navegación

No aplicable.

Información del aeródromo de despegue

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

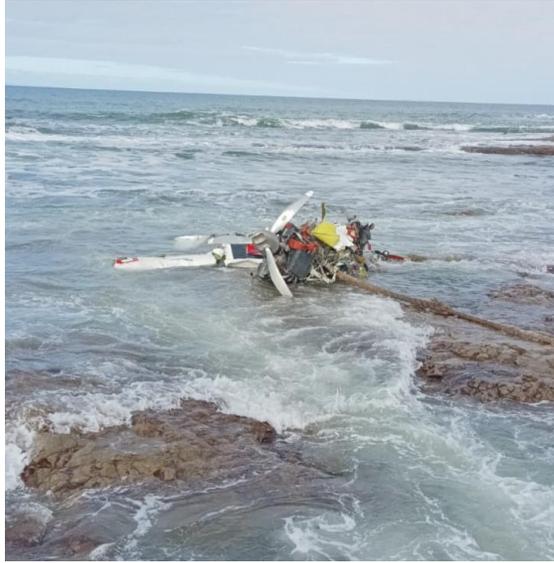
Nombre	Aeródromo Isla Mocha
Designador OACI	SCIM
Coordenadas	Latitud: 38° 23' 06" S.
	Longitud: 73° 52' 07" O.
Elevación	20 pies (6 metros)
Pistas	18/36
Dimensiones	800 x 18 metros
Tipo de superficie	Asfalto (ASPH)
Horas de operación	HJ
Uso	Público

Registadores de vuelo

No aplica.

Rescate restos de la aeronave e Inspección al sitio del suceso**Rescate restos de la aeronave:**

Personal de la Armada de Chile en coordinación con el equipo investigador, al día siguiente del accidente, efectuó el rescate de los restos de la aeronave, quedando en custodia hasta la llegada del equipo investigador, efectuando fijación fotográfica de las labores efectuadas, obteniendo lo siguiente (Fotografías N° 4, 5, 6 y 7):



Fotografías N° 4, 5, 6 y 7: Restos recuperados del mar.

La fijación fotográfica efectuada por la Armada de Chile, inmediatamente después del rescate de los restos de la aeronave, permitió establecer que la manilla selectora de estanque de combustible se encontraba posicionada hacia el lado izquierdo (Fotografías N° 8 y 9).



Fotografías N° 8 y 9: Posición manilla selectora de estanque de combustible.

Inspección sitio del suceso:

Al día siguiente del accidente, el equipo investigador concurrió al sitio del suceso, ubicado en las cercanías del Aeródromo de Isla Mocha (SCIM), inspeccionando los restos de la aeronave, obteniendo lo siguiente:

La inspección en el sitio del suceso permitió identificar el lugar del impacto de la aeronave a unos 100 metros, aproximadamente, de la costa (Fotografías N°10 y 11).



Fotografía N° 10: Vista del trayecto y ubicación final de la aeronave (marca amarilla).



Fotografía N° 11: Vista lateral de la ubicación final de los restos de la aeronave.

Inspecciones, Diligencias y Solicitudes de información

Las inspecciones, diligencias y solicitudes de información están incorporadas en el Informe Final de la investigación.

Incendio

No aplicable.

Aspectos de supervivencia

El piloto al mando y tres de sus pasajeros, resultaron fallecidos, una pasajera abandonó la aeronave posterior al impacto con el agua por sus propios medios nadando hasta la orilla.

Se pudo recuperar parte de los elementos de protección personal; dentro de los restos había una cartilla con instrucciones editada por la empresa operadora, con instrucciones de utilización del chaleco salvavidas, además se pudo recuperar tres chalecos salvavidas, los que se encontraban sin inflar, también se encontró un botiquín con vendas, gasas y algodón en su interior).

Ensayos e Investigación

Se efectuó Inspección al motor de la aeronave, en instalaciones del fabricante (Lycoming), cuyos resultados se encontrarán incorporados en el Informe Final de la investigación.

Información sobre organización y gestión

La información estará incorporada en el Informe Final de la investigación.

Relatos

La información de los relatos, se encuentran en el Informe Final de la investigación.

Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplicable.

Estado de la investigación

La investigación del suceso de aviación se encuentra en etapa de revisión, por lo que se encuentra en estado “abierta”.