



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

**INFORME PRELIMINAR 24 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2041-23**

**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 : 12 de noviembre del 2023.

Hora suceso : 15:53 HL / 18:53 UTC

Lugar : Pista 23 del Aeródromo de Viña del Mar (SCVM), Región de Valparaíso.

Aeronave : Avión PA-28R-180.

Licencia Piloto : Piloto Privado de Avión.

Ocupantes : 01 piloto y 03 pasajeros.

**Reseña del suceso:**

El hecho ocurrió al regreso de un vuelo recreacional, donde el piloto realizó un aterrizaje de emergencia sin la rueda de nariz del tren delantero abajo, en la Pista 23 del SCVM, quedando la aeronave detenida en la pista.

A consecuencia de lo anterior, el piloto y los pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños.

**Lesiones de personas:**

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

**Daños en la aeronave:**

**Hélice:** Ambas palas deformadas y con desgastes.

**Motor:** Capota inferior de motor y ductos de escape, desgastados.

**Tren de aterrizaje:** Portalones de la pierna de nariz, montante (housing strut) del amortiguador de la pierna de nariz, amortiguador de vibraciones (shimmy damper), brazo (arm, steering) de dirección de la rueda de nariz y barra de acoplamiento plegable inferior (drag link, down) con desgastes.

**Sistema de calefacción para la cabina:** Caja intercambiadora de calor (shroud assembly) con fractura y desprendimiento parcial de una cuaderna y ducto para salida de aire caliente, deformado. Manguera flexible, cortada.

**Otros daños:**

No hay

**Información sobre la tripulación:****Piloto al mando:**

Edad	56 años al día del suceso	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto Privado de Avión	
Habilitaciones	Clase	Monomotor terrestre
	Tipo	No.

	<b>Función</b>	No.
<b>Examen médico</b>	<b>Vigente</b>	Si.
	<b>Apto</b>	Si, con uso de lentes
<b>Sucesos anteriores</b>	Registra 01 suceso anterior con fecha 25 nov.2005	

**Información de la aeronave:**

<b>Aeronave</b>	<b>Avión</b>	
<b>Fabricante</b>	Piper Aircraft Inc.	
<b>Modelo</b>	PA-28R-180 (Arrow)	
<b>N° Serie</b>	28R-30904	
<b>Año Fabricación</b>	1968	
<b>Horas de servicio</b>	1.784.5	
<b>Pesos Certificados</b>	<b>PV</b>	1.551,00 libras
	<b>PMD</b>	2.500,00 libras
<b>Última inspección</b>	El 16/12/2022, Inspección Anual.	



**Imagen N°1: Avión marca Piper Aircraft modelo PA-28R-180**

### **Mantenimiento:**

El 16/12/2022 a las 1.759,1 de servicio de la aeronave en un CMA aprobado por la DGAC, habilitado en el tipo y modelo de aeronave y con capacidad de efectuar inspecciones anuales, fue realizada la última Inspección Anual de acuerdo con la DAN 43 y Lista de Chequeos, siendo establecido que a esa fecha la aeronave estaba apta para retornar al servicio respecto a los trabajos realizados, siendo además certificado que se encontraba en condición Aeronavegable.

El 06/02/2023 la DGAC otorga a la aeronave la cuarta Extensión del Certificado de Aeronavegabilidad (EXCA) del tipo estándar N° 16024/2017, valido hasta el 30 de noviembre del 2024.

El 21/06/2023 a las 1.774,8 horas de servicio de la aeronave se efectuó la última Inspección y Pruebas al Transponder (cada 24 meses) exigida en la DAN 92 Volumen I<sup>1</sup> punto 92.611.

En la bitácora de vuelo el piloto al mando, después de ocurrido el suceso, se registra en el folio N° 35 la siguiente una discrepancia "*Procedimiento bajada de tren en condición normal, la luz de tren abajo y asegurado no enciende la luz de nariz. Procedimiento bajado de emergencia se mantiene en la misma condición. Finalmente, en aeródromo de Torquemada (se aterriza) sin tren de nariz*".

### **Información meteorológica:**

#### **Hora 18:00 UTC**

Viento: Dirección 270°, con 07 nudos de intensidad.

Visibilidad: Ilimitada

Nubosidad: Dispersa a 2.300 pies, cubierto a 3.300 pies.

Temperatura: 15 °C, punto de rocío 10°C.

QNH: 1018 hPa.

#### **Hora 19:00 UTC.**

Viento dirección 250°, con 08 nudos de intensidad.

Visibilidad: Ilimitada.

Nubosidad: Dispersa a 2.300 pies.

Temperatura: 15 °C, punto de rocío 10°C.

QNH: 1018 hPa.

### **Ayuda para la navegación:**

No aplica.

### **Comunicaciones:**

El piloto al mando notificó la emergencia al Servicio de Tránsito Aéreo de SCVM.

---

<sup>1</sup> Reglas de operación para la aviación no comercial aviones pequeños, con motores convencionales, planeadores y globos.

### **Información del sitio del suceso:**

Pista 23 del Aeródromo de Viña del Mar, ubicado a 15 Km al NE de la Ciudad de Viña del Mar, Región de Valparaíso, en las coordenadas 32°56'59"S; 71°28'43"W. a una altura de 140 m desde el nivel del mar.



**Image N°2: Referencia ubicación del sitio del suceso**

Pista 23 del Aeródromo de Viña del Mar (SCVM)	
Orientación	230°
Dimensiones	1.750 x 30 metros
Superficie	Asfalto
Servicio	SEI CAT 5, proporsionado por la Armada



**Imagen N°3: Posición Final de la Aeronave**



### **Inspección de la aeronave en el sitio del suceso:**

Luego que el piloto realizó el aterrizaje de emergencia en la Pista 23, la aeronave quedó detenida en la pista, a 245 metros del umbral 23.



**Imagen N°4: Aeronave en el sitio del suceso**

Posteriormente la aeronave fue retirada del lugar del suceso y trasladada a dependencias del operador en SCVM, en donde el equipo investigador observó lo siguiente:

Ambas puntas de las palas de la hélice se encontraban con desgaste y deformaciones hacia atrás, atribuible al contacto con la superficie de la pista.



**Imagen N°5: Daños en las palas de la hélice**

La capota inferior de motor y portalón de la pierna de nariz se encontraba con desgaste longitudinal, atribuible al contacto con la pista.

La pierna de nariz se encontraba trabada y arriba.



**Imagen N°6: Tren delantero.**

La palanca de accionamiento del tren de aterrizaje (normal) se encontraba en posición abajo.

La palanca accionamiento de bajada del tren (emergencia) se encontraba en posición abajo.

Se efectuaron pruebas de accionamiento del tren de aterrizaje en procedimiento normal y de emergencia, comprobando que solo bajaban las dos piernas del tren principal, quedando el tren delantero trabado en su recorrido hacia abajo, sin lograr su extensión total.

**Información médica y patológica:**

No aplica.

**Incendio:**

No aplica.

**Aspecto de supervivencia:**

Los cinturones de seguridad operaron sin observaciones.

El piloto como también los pasajeros, abandonaron la aeronave por sus propios medios, sin lesiones.

No hubo activación del ELT (Transmisor Localizador de Emergencia).

**Ensayos e Investigación:**

No aplica.

**Información sobre organización y gestión:**

El piloto como también la aeronave pertenecían a un club aéreo.

**Información adicional:**

Incorporado en el Informe Final de la investigación.

**Estado de la investigación:**

El informe Final de la investigación se encuentra en etapa de revisión. Por lo anterior, la investigación aún se mantiene en proceso.