



INFORME PRELIMINAR 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2089-25

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 : 20 ENE.2025.

Hora suceso : 18:06 HL / 21:06 UTC

Lugar : Comuna de Freire, Región de La Araucanía.

Aeronave : Avión Piper, PA31-325.

Licencia Piloto : Piloto Privado de Avión.

Ocupantes : 04 (cuatro).

Reseña del suceso:

El día 20 de enero de 2025, el piloto al mando de la aeronave avión Piper, modelo PA31-325, junto a tres (03) pasajeros, con la intención de realizar un vuelo privado, despegaron desde el Aeropuerto La Araucanía (SCQP) hacia el Aeródromo de Villarrica (SCVI), Región de La Araucanía.

Mientras se encontraban en la fase del despegue desde la pista 19 de SCQP y por motivo que es parte de la investigación, el motor N°2 (derecho) de la aeronave perdió potencia. En ese momento, el piloto notificó la emergencia a la torre de control del SCQP, manteniendo el vuelo de la aeronave en el rumbo de eje de la pista de despegue.

Momento más tarde, el piloto pierde el control de la aeronave precipitándose sobre un predio agrícola a 2.700 metros al Sur de la pista 19 de SCQP.

Tras el impacto de la aeronave con el terreno, los ocupantes la abandonan por sus propios medios y sin lesiones, mientras que la aeronave, tras el derrame de combustible desde sus estanques y el contacto de éste con las partes calientes de los motores, resulta incendiada.

Información del sitio del suceso

El sitio del suceso se encontraba a 2.700 metros al Sur del término de la pista 19 de SCQP, dentro de un recinto particular en la Comuna de Freire, Región de La Araucanía, en las coordenadas Lat. 38°7'19,35" S, Long. 72°39'54" W.

El terreno tenía una elevación aproximada de 100 metros sobre el nivel del mar.

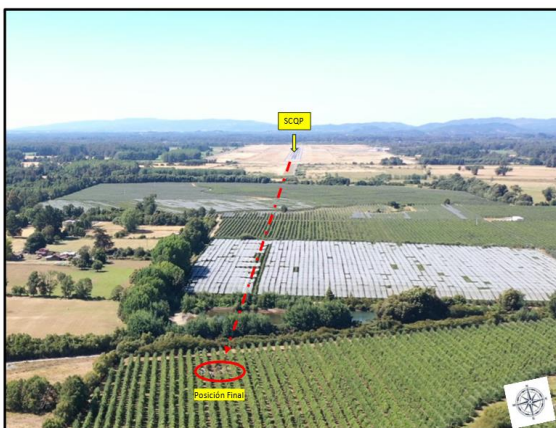


Imagen N°1: Lugar del suceso.

Inspección de la aeronave en el lugar del suceso

El equipo investigador concurrió al lugar del suceso observando lo siguiente:

La aeronave se encontraba sobre una plantación de árboles de manzanos de una altura promedio de 2,50 metros de alto. La aeronave se encontraba con dirección 57° NE, con la mayor parte de su estructura incendiada y destruida.



Imagen N°2: Vista aérea de la aeronave en el lugar del suceso

Se comprobó la integridad ésta, encontrándose con su estructura completa en el lugar del suceso.



Imágenes N°3 y 4: Vista de los daños de la aeronave

De acuerdo con lo relatado por el piloto, la aeronave se habría incendiado posterior al impacto de ésta contra el terreno, posiblemente derivado del derrame de combustible y contacto con las partes calientes de la aeronave.

Posteriormente, se realizó una inspección a la pista de despegue, en donde personal del SSEI del Aeródromo (SCQP) encontró una abrazadera en el lugar donde el piloto experimentó la pérdida de potencia de la aeronave.

El equipo investigador junto al CMA encargado del mantenimiento de la aeronave, pudo constatar que la pieza correspondía a una abrazadera de banda (V-Band coupling), perteneciente a una de las uniones del turbo cargador con el sistema de escape del motor derecho.

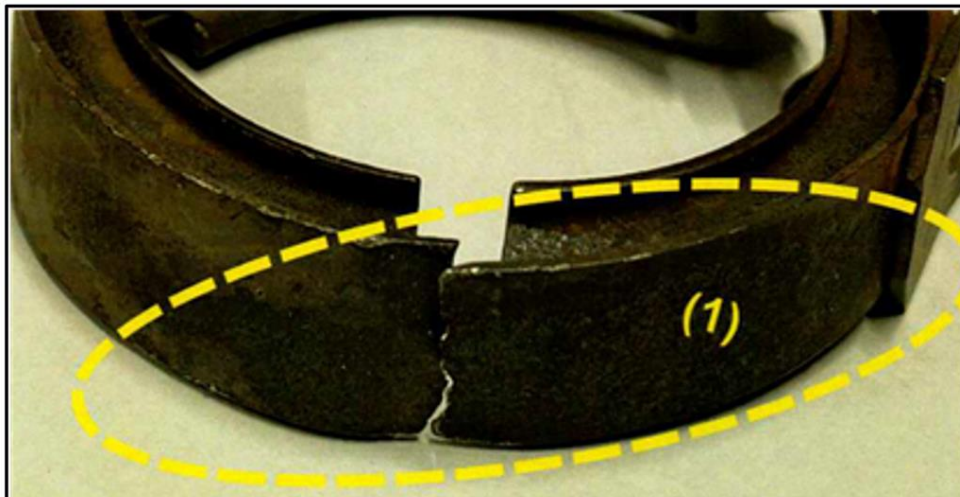


Imagen N°5: V-Band coupling de la aeronave encontrada en la pista de despegue.

Inspección a la V-Band coupling

En un CMA especializado, se efectuó una inspección a la V-Band coupling fracturada y desprendida durante el despegue de la aeronave encontrando las siguientes observaciones:

La fractura se desarrolló en una zona con daño de corrosión severo por temperatura, esto es evidente por la textura y la notable pérdida de material en la sección central de la banda externa fracturada.



Imágenes N°6: Vista de la V-Band coupling.

Información técnica

El turbocompresor está diseñado para aumentar la potencia y la eficiencia del motor mediante el suministro de aire comprimido al colector de admisión. Esto permite que los motores funcionen a máxima potencia a altitudes mucho mayores que los motores de aspiración natural. La energía para impulsar el turbocompresor se extrae de la energía de los gases de escape, que pasan por la turbina y luego se expulsan por la parte inferior de las capotas.

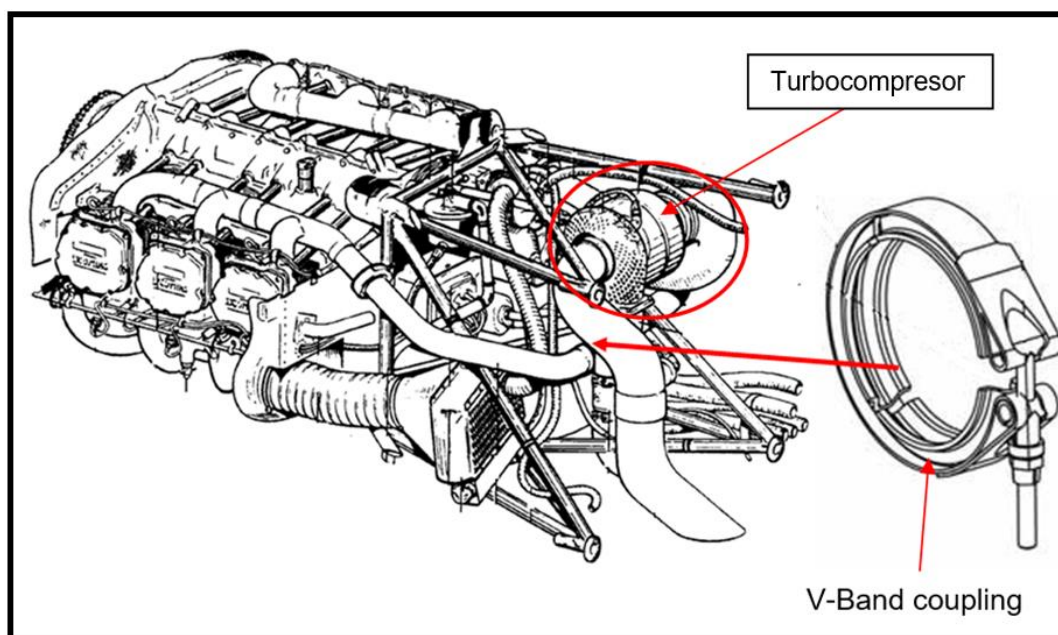


Imagen N°7: Ubicación en el motor de la V-Band coupling.

Elementos de Seguridad

Los cinturones de seguridad funcionaron en forma correcta, sin observaciones, lo que permitió que los ocupantes de la aeronave abandonaran ésta por sus propios medios.

No hubo activación del ELT.

Información Meteorológica:

Según información METAR, el aeropuerto La Araucanía (SCQP) registró dirección de vientos de Suroeste (240°) con intensidades de 11 nudos, visibilidad de 10 Km o más y sin fenómenos de tiempo significativos en el aeródromo o alrededores; observándose una temperatura del aire de 24°C y temperatura de rocío de 13°C a las 21:00 UTC (18:00 hora local).

Estado de la investigación:

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