



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

INFORME PRELIMINAR DE 12 MESES DEL ACCIDENTE DE AVIACIÓN N° 2068-24

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 de 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 : 18 de agosto de 2024.

Hora suceso : 17:55 HL

Lugar : Aeródromo “General Bernardo O’Higgins” (SCCH), Chillán, región de Ñuble.

Aeronave : Cessna 210K.

Licencia Piloto : Piloto Privado de avión.

Ocupantes : 01 piloto.

Reseña del suceso:

Accidente de aviación que afectó a un avión Cessna 210K, en la pista del aeródromo General Bernardo O’Higgins, Chillán, Región del Ñuble, el día 18 de agosto de 2024, al salirse de la pista e impactar en una zanja ubicada paralela a esta última.

A consecuencia de lo anterior, el piloto resultó con lesiones leves y la aeronave con daños.

Lesiones de personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
----------	-------------	-----------	-------	-------

Mortales	-.-	-.-	-.-	-.-
Graves	-.-	-.-	-.-	-.-
Menores	1	-.-	-.-	1
Ninguna	-.-	-.-	-.-	-.-
Total	1	-.-	-.-	1

Daños a la aeronave:

Fuselaje: Cubiertas del motor, quebradas y deformadas.

Ala derecha: Punta de ala, deformada y con pérdida de material.

Estructura de cola: Deformada.

Estabilizador horizontal derecho: Deformado y con pérdida de material.

Tren de aterrizaje: Puertas del tren de nariz, deformadas.

Hélice: Rayaduras y picaduras en las palas de la hélice, cono deformado.

Motor: Sujeto a inspección por golpe con el terreno.

Otros daños:

No aplica.

Información sobre la tripulación:

Edad	65 AÑOS	
Nacionalidad	Chileno	
Tipo de licencia	PILOTO PRIVADO DE AVIÓN	
Habilitaciones	Clase	MONOMOTOR TERRESTRE
	Tipo	N/A
	Función	N/A
Examen médico	Vigente	Si
	Apto	Si
Suceso anterior	NO	

Experiencia	Horas de vuelo
Total	1.749,32
En el material	400
7 días previos	0,0
24 horas previas	0.0

Día del suceso	0.7
Fuente de información	Bitácora personal de vuelo del piloto

Información de la Aeronave

Aeronave	Avión	
Fabricante	Cessna	
Modelo	210K	
N° Serie	21059492	
Año de fabricación	1971	
Horas de vuelo	4.305,48	
Pesos Certificados	PV	2.298 libras
	PMD	3.800 libras
Última inspección	50, 100, 200 y Anual 22/04/2024	



Imagen 1: Foto de referencia del modelo

Información del sitio del suceso:

De acuerdo con la Publicación de Información Aeronáutica (AIP CHILE) Volumen I, las características del aeródromo en el que se desarrolló el suceso eran las siguientes:

Nombre	General Bernardo O’Higgins
Designador OACI	SCCH
Coordenadas	Latitud: 36° 34' 58" S

	Longitud: 72° 01' 54" W
Elevación	499 pies (152 metros)
Pistas	04/22
Dimensiones	1750 x 30 metros
Tipo de superficie	ASPH
Horas de operación	IVNO Lu-Do 1230-2230 VRNO Lu-Do 1130-2359
Uso	PUB

La aeronave se encontraba retornando a su aeródromo de origen, el aeródromo “General Bernardo O’Higgins” (SCCH), realizando una aproximación al cabezal 22.



Imagen N°2: primer toque de rueda en pista.

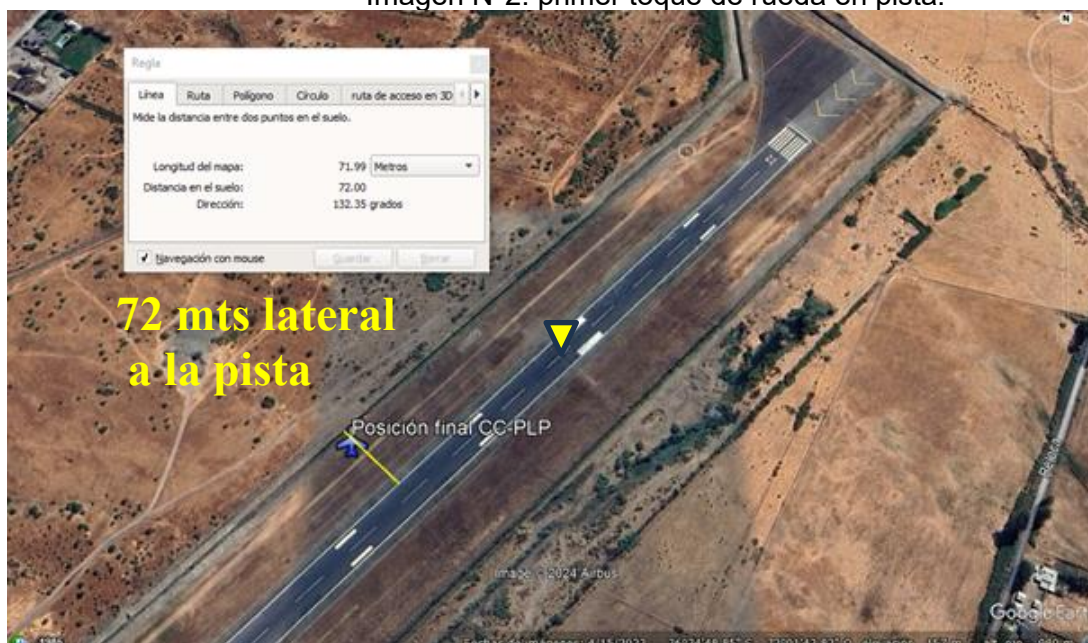


Imagen N° 3: desplazamiento a la derecha y posición final fuera de pista.

El grupo investigador determinó el punto de primer contacto mediante las marcas en la pista de las ruedas y el posterior roce de la estructura de la aeronave, para finalmente verificar el lugar de la posterior salida de la pista.

Las marcas encontradas muestran que la aeronave en primer toque de ruedas de su tren principal, se inclinó inmediatamente hacia la derecha apoyándose en la punta del ala derecha, el estabilizador trasero derecho, el neumático derecho ya en posición retraída y parte de la estructura inferior de la aeronave. (imagen N° 4 y su gráfica)

Entre el primer toque en pista y la posición final de la aeronave, ésta se desplazó 245 metros antes de caer en una zanja.

Considerando que la pista tiene una longitud de 1.750 metros, el primer toque de rueda, a 360 metros del cabezal 22, se realizó en el primer tercio de la pista.

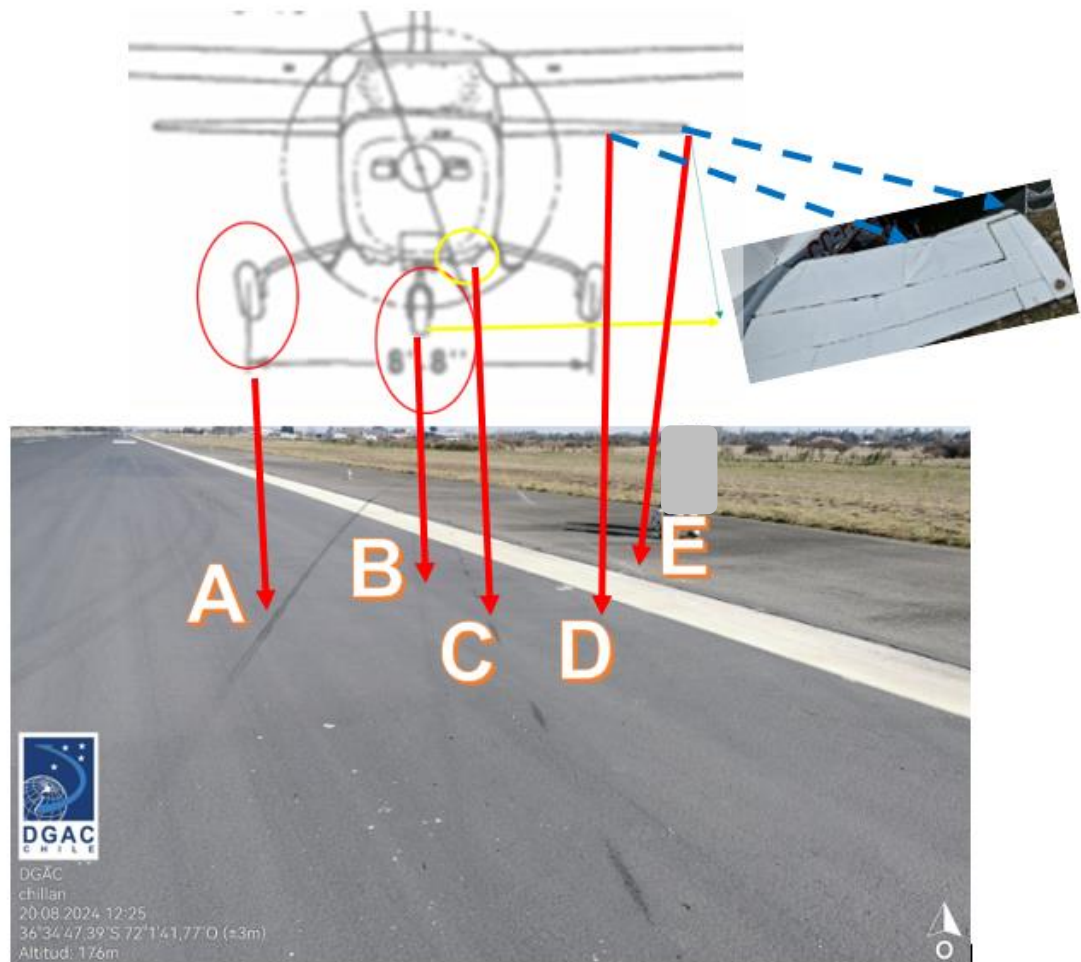


Imagen N°4: Vista de las marcas de la aeronave en su salida de pista.

Imagen de la aeronave sacada del Manual de Vuelo, con sentido opuesto a su desplazamiento, pero sirve de referencia para dimensiones.

- A: marca rueda izquierda del tren principal.
- B: marca rueda de nariz (referencia 0 (cero) para las medidas)
- C: marca rueda derecha del tren principal intermitente en posición retraída.
- D: marca dobles y apoyo de la mitad del estabilizador horizontal derecho.
- E: marca del extremo exterior del estabilizador horizontal derecho.

En la pista, no se observaron evidencias de derrames de combustible, aceite o de líquido hidráulico.

Se realizó una inspección en el sitio del suceso, encontrando la aeronave en la posición que muestran las fotografías más adelante:



Imagen N°5: Vista lateral izquierda de la aeronave en el lugar del suceso.



Imagen N°6: Vista desde la derecha con la pierna del tren principal derecho retraída.

Posteriormente, una vez efectuado el levantamiento de los antecedentes necesarios, se realizó el retiro de la aeronave mediante una grúa, siendo trasladada a un hangar cercano para continuar con la inspección.

Aspectos de supervivencia:

Los arneses de seguridad se encontraban en buenas condiciones de operatividad.

Los asientos se desplazaban libremente y aseguraban la posición seleccionada.

ELT estaba activado en el momento de llegar los investigadores, siendo desactivado al retirar la aeronave de la zanja en la que se encontraba.

Estado de la Investigación:

La investigación aún se mantiene en proceso, encontrándose en la etapa de recolección de antecedentes finales, a fin de determinar la causa del suceso, así como también, generar recomendaciones de operación para este tipo de aeronave.