



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

INFORME PRELIMINAR 24 MESES DEL ACCIDENTE DE AVIACIÓN N° 2050-24

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 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 febrero de 2024

Hora suceso : 12:02 Hora Local

Lugar : Aeródromo Pucón (SCPC)

Aeronave : Mooney Airplane Company, Inc., modelo M20J

Ocupantes : 1

Lesiones : 0

Licencia Piloto : Piloto privado, categoría avión y clase aviones monomotor terrestres.

Reseña del suceso:

El día 25 de febrero de 2024, un piloto privado de avión, realizó un vuelo desde el Aeródromo Villarrica (SCVI) hacia el Aeródromo Pucón (SCPC), con el objeto de recoger a una pasajera en este último aeródromo y trasladarla al Aeródromo Corte Alto (SCPR), en la ciudad de Purránque.

En su planificación de aterrizaje, decidió hacer uso de la pista 28 como avión número dos en la aproximación, considerando que una aeronave con paracaidistas lo precedía y se encontraba próxima a aterrizar en la misma pista.

Una vez aterrizada la aeronave con paracaidistas, el piloto realizó su aproximación a la pista 28.

Al momento del aterrizaje del avión en la pista, éste hizo contacto con su parte ventral y con el tren de aterrizaje retraído.

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

Lesiones de personas:

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

Daños a la aeronave:

- **Fuselaje:** Recubrimientos inferiores del fuselaje, desgastados. Antena VHF, desgastada.
- **Superficies de control de vuelo:** Cazoletas de los flaps, desgastadas. Recubrimientos de ambos flaps, desgastados.
- **Ala:** Tubo Pitot en el ala izquierda, desgastado.
- **Tren de aterrizaje:** Recubrimientos de los portalones de las piernas del tren de aterrizaje, desgastados.
- **Hélice:** Palas desconectadas del cubo y sus puntas desgastadas.

Otros daños:

No hubo.

Información sobre la tripulación:

Piloto al mando

Edad	69 años	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto Privado	
Habilitaciones	Categoría	Avión
	Clase	Aviones monomotor terrestres

	Tipo	No aplicable
Examen médico	Vigente	Sí
	Apto	Sí
Sucesos anteriores	No registra.	

Experiencia de vuelo:

Experiencia	Horas de vuelo
Total	1.735:20
En el material	60:03
El día del suceso	00:12
24 horas previas	02:12
07 días previos	04:36
90 días previos	21:08
Fuente de información	Bitácora personal de vuelo.

Información de la aeronave

Aeronave	Avión	
Fabricante	Mooney Airplane Company Inc.	
Modelo	M20J	
N° Serie	24-1165	
Año de fabricación	1981	
Horas de servicio	4.199,78	
Pesos certificados (lb.)	PV	1.790,50 libras
	PMD	2.740,00 libras
Última inspección	09/11/2023, Inspección anual y aplicación de AD/DA.	



Imagen N°1: Aeronave modelo M20J, referencial.

Mantenimiento:

La aeronave era sometida al mantenimiento obligatorio (Inspección Anual) establecido en la normativa DAN 92 Volumen I.

El mantenimiento se realizaba en un Centro de Mantenimiento Aeronáutico aprobado por la DGAC y habilitado para el tipo y modelo de aeronave.

El detalle de los antecedentes estará expuesto en el Informe Final de la investigación.

Documentación a bordo:

Documentación	Condición
Certificado de Matrícula	Sin observaciones.
Certificado de Aeronavegabilidad	Dentro del período de extensión del certificado (30-11-2023).
Manual de vuelo	Sin observaciones.
Bitácora de vuelo	Sin observaciones.

Información meteorológica:

De acuerdo con la información meteorológica entregada por la DMC, a través del Informe Técnico Operacional N° 060/24, del 20 de marzo de 2024, se informó que las condiciones meteorológicas del día 25 de febrero de 2024 eran las que a continuación se detallan:

“El día 25 de febrero de 2024, entre las 11:00 y 13:00 hora local, en la comuna de Pucón, Región de La Araucanía, la configuración en superficie es de un margen anticiclónico debilitado. De

acuerdo con lo observado en las imágenes de satélite, a la hora de interés, el cielo se presentó despejado. Por otra parte, la estación meteorológica de San Enrique registró una temperatura del aire promedio de 25,8 °C con un 27 % de humedad relativa, entre las 11:00 y las 13:00 hora local. Mientras que el viento que predominó en el lugar fue viento del suroeste y alcanzó intensidades que variaron entre los 8 y los 10 Km/h”.

Ayudas para la navegación:

No aplicable

Comunicaciones:

No aplicable

Información del aeródromo de despegue/aterrizaje:

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

Nombre	Pucón
Designador OACI	SCPC
Coordenadas	39° 17' 29" Sur.
	71° 55' 15" Oeste.
Elevación	268 metros / 879 pies
Pistas	10/28
Dimensiones	1.700 x 30 metros.
Tipo de superficie	Asfalto
Horas de operación	Desde el comienzo del crepúsculo civil matutino hasta el fin del crepúsculo civil vespertino (HJ)
Uso	Público

Nota: Conforme a lo publicado en Internet Flight Information System (IFIS), SCPC es un aeródromo no controlado de uso público¹.

¹ Aeródromo en el que no se facilita el Servicio de Control de Aeródromo, que puede o no tener Servicio de Información de Vuelo de aeródromo, y está destinado al uso público (DAP 11 00).

Información sobre la aeronave y el impacto:

En cuanto al sitio del suceso, este se encontraba en la pista 28 del Aeródromo “Pucón”, en las coordenadas geográficas 39°17'34'' Sur y 71°54'45'' Oeste, a 46,70 metros del inicio del umbral de la pista 28, en su costado Este (Imagen N°2).



Imagen N° 2: Vista de la ubicación del sitio del suceso (cuadro amarillo).

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

Con el objeto de dejar habilitado el aeródromo, la aeronave fue autorizada para ser removida de la pista y ser trasladada al interior de un hangar ubicado en el mismo aeródromo.

La tarea de traslado fue efectuada por el personal de mantenimiento de un CMA habilitado en el tipo y modelo de aeronave, actividad que fue registrada por administrador del aeródromo y el piloto al mando, a través de videos y fotografías.

En la bitácora de vuelo, el piloto al mando registró la siguiente discrepancia: “Aterrizaje sin tren (de aterrizaje, en posición arriba) en Pucón”.

En la primera inspección al interior de la cabina de vuelo, se encontró que el disyuntor del tren de aterrizaje estaba afuera (desconectado el sistema eléctrico).

Se comprobó la integridad de la aeronave y, en cuanto a las condiciones en que quedó esta, se estableció la existencia de diversos daños estructurales ubicados en el fuselaje, ala, hélice y tren de aterrizaje, daños que comprometían su resistencia estructural.

Se realizaron diversas pruebas funcionales al sistema de bajada del tren de aterrizaje, no encontrándose observaciones en cuanto a su operación.

El tren de aterrizaje, bajaba y aseguraba, pero la alarma sonora, al ser accionado el acelerador, no funcionó.

Información médica y patológica:

Piloto al mando resultó ileso.

Incendio:

No se encontraron rastros de incendio en vuelo o después del impacto en la aeronave.

Aspectos de supervivencia:

El piloto al mando abandonó la aeronave por sus propios medios.

La aeronave no sufrió daños en la estructura de los asientos ni en sus puertas.

El arnés de seguridad utilizado por el piloto operó sin observaciones.

El transmisor localizador de emergencia no se activó, debido a que no hubo desaceleración abrupta de la aeronave.

Información sobre organización y gestión:

La aeronave es de uso privado y está operada de acuerdo con la normativa DAN 92 Volumen I Regla de Operación para la Aviación No Comercial. Aviones pequeños, con motores convencionales, planeadores y globos.

Estado de la Investigación:

A la fecha de emisión del presente Informe Preliminar, la investigación se encuentra en su etapa de espera de recepción de antecedentes técnicos por parte del CMA y revisión de antecedentes, con la finalidad de determinar la causa que llevó a la ocurrencia del suceso de aviación investigado por la DGAC y establecer aquellas recomendaciones que den lugar.