



INFORME PRELIMINAR 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N°2100-25

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 : 07 de mayo de 2025.
Hora suceso : 19:20 hora local (aproximadamente).
Lugar : 6.8 millas náuticas al noreste de la localidad de Curacaví, Región Metropolitana.
Aeronave : Avión, marca Piper, modelo PA-31T.
Licencia tripulación : Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión y Piloto Comercial de Avión.
Ocupantes : 04 Pasajeros

Reseña del suceso:

Suceso de aviación ocurrido con fecha 07 de mayo de 2025, que afectó a la tripulación conformada por un Piloto de Transporte de Línea Aérea de Avión y un Piloto Comercial de Avión a bordo de la aeronave Piper, modelo PA-31T, con cuatro pasajeros a bordo.

El objetivo del vuelo era realizar un traslado secundario (ambulancia aérea), despegando desde el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (SCEL) con destino el Aeródromo Chacalluta (SCAR), Arica. Posteriormente, encontrándose en ruta hacia el norte, la tripulación de vuelo informó por frecuencia radial ATC, formación de hielo en la aeronave, perdiéndose el contacto radar y las comunicaciones con la aeronave, declarándose como “desaparecida”.

Finalmente, la aeronave fue localizada el día 08 de mayo de 2025, 6.8 millas náuticas al Noreste de la localidad de Curacaví, Región Metropolitana.

A consecuencia de lo anterior, la tripulación de vuelo y los cuatro pasajeros resultaron fallecidos en el lugar del suceso y la aeronave destruida.

Lesiones de personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	02	04	.-	06
Graves	.-	.-	.-	.-
Menores	.-	.-	.-	.-
Ninguna	.-	.-	.-	.-
Total	02	04	.-	06

Daños a la aeronave:

La aeronave resultó destruida.

Otros daños:

No aplica.

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

Edad	66 años	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto de Transporte de Línea Aérea (Avión)	
Habilitaciones	Clase	Monomotor terrestre / Multimotor Terrestre
	Tipo	DHC6 / PAY1 / PAY 2
	Función	English Proficient N° 4 – Vuelo por Instrumentos
Examen médico	Vigente	Sí
	Apto	Sí

Copiloto

Edad	58 años	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto Comercial de Avión	
Habilitaciones	Clase	Monomotor terrestre / Multimotor Terrestre
	Tipo	--
	Función	Instructor de Vuelo / I.V.I
Examen médico	Vigente	Sí
	Apto	Sí
Sucesos anteriores	No	

Información de la aeronave:

Aeronave	Avión	
Fabricante	Piper	
Modelo	PA-31T	
N° Serie	31T-7920082	
Año Fabricación	1979	
Pesos Certificados	PV	5.665 libras
	PMD	9.000 libras



Imagen N° 1: Aeronave involucrada en el suceso.

Motores

Posición	Motor 1	Motor 2
Fabricante	Pratt and Whitney	Pratt and Whitney
Modelo	PT6-A28	PT6-A28
Número de Serie	PCE-52046	PCE-50508

Hélices

Posición	Hélice 1	Hélice 2
Fabricante	Hartzell	Hartzell
Modelo	HC-B3TN-3B	HC-B3TN-3B
Número de Serie	BUA-24603	BUA-20249

Combustible:

El combustible utilizado por la aeronave correspondía a kerosene de aviación JP1. El detalle será incluido en el Informe Final del suceso.

Documentación a bordo:

Documentación	Condición
Certificado de Matrícula	No encontrado, se estima destruido en el suceso.
Certificado de Aeronavegabilidad	No encontrado, se estima destruido en el suceso.
Manual de vuelo	No encontrado, se estima destruido en el suceso.
Bitácora de vuelo	No encontrado, se estima destruido en el suceso.

Mantenimiento:

La revisión de los registros de aeronavegabilidad se encuentra en revisión del equipo investigador.

Carga de la aeronave:

La información de carga estará considerada en el Informe Final.

Información meteorológica:

La información meteorológica entregada por la DMC, a través del Informe Técnico Operacional N° 124/25, será incorporada en el Informe Final. Es importante mencionar que de acuerdo a los antecedentes meteorológicos obtenidos a la fecha, en la zona donde se encontraba volando la aeronave, había presencia de cúmulos de nubes y formación de hielo.

Ayudas para la navegación:

De acuerdo con los primeros antecedentes, la aeronave efectuaba un vuelo bajo las reglas visuales (VFR) y posteriormente continuaría el vuelo bajo reglas de visuales de vuelo nocturno.

Comunicaciones:

Las comunicaciones efectuadas entre los Servicios de Tránsito Aéreo y la aeronave se encuentran en revisión por parte del equipo de investigación, junto con el apoyo de investigación de tránsito aéreo.

La aeronave declaró emergencia y formación de hielo en la zona en que se encontraba volando.

Información del aeródromo de despegue:

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

Nombre	Aeropuerto Arturo Merino Benítez
Designador OACI	SCEL
Coordenadas	Latitud: 33° 23' 39" S Longitud: 70° 47' 37" O
Elevación	1.555 pies (474 metros)
Pistas	17R/35L - 17L/35R
Dimensiones	3.800 x 45 metros – 3.750 x 55 metros
Tipo de superficie	ASPH
Horas de operación	H24
Uso	Público – Internacional / Adm: D.G.A.C

Registadores de vuelo:

La aeronave, por normativa vigente, no requería la instalación de registradores de vuelo.

Información del sitio del suceso:

Coordenadas: Lat. 33° 19' 44.7 Sur, Long. 71° 01' 51.00 Oeste.

Elevación del terreno: 1010 metros (3.310 pies).



Imagen N° 2: Ubicación sitio del suceso (Google Earth).



Fotografías N° 1 y 2: Lugar del suceso y ángulo de impacto.

Información sobre la aeronave y el impacto:

- El equipo investigador, realizó una inspección y fijación fotográfica de la aeronave.
- Se comprobó la integridad de la aeronave.
- Se estableció una alta energía en el impacto (velocidad).
- La aeronave resultó destruida en el suceso.



Fotografías N° 5, 6 y 7: Restos de la aeronave.

Inspecciones especializadas:

- Se encuentra en espera de la recepción del informe escrito de la inspección realizada a los motores, en instalaciones del fabricante (Pratt & Whitney). Las conclusiones de sus resultados se encontrarán incorporados en el Informe Final de la investigación.



Fotografías N° 8 y 9: Restos de los motores y hélices.

Información sobre organización y gestión

Será incorporada en el Informe Final de la investigación.

Relatos

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

Técnicas de investigaciones útiles o eficaces

No aplicable.

Estado de la investigación:

La investigación se encuentra en etapa de análisis de los antecedentes y elaboración del informe final, para determinar la causa del suceso y con ello generar recomendaciones de seguridad operacional.