



INFORME PRELIMINAR DE 30 DÍAS ACCIDENTE DE AVIACIÓN N° 2109-25

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 : 29 de octubre del 2025

Hora suceso : 17:05 Hora Local

Lugar : 5,8 kms al NW del aeródromo "Victor Lafón" (SCSF), San Felipe, Región de Valparaíso

Aeronave : Ultraliviano motorizado (ULM), Rans, modelo S-9CHAOS

Ocupantes : 1

Lesiones : 1 fallecido

Licencia Piloto : Piloto privado ULM.

Reseña del suceso:

El día 29 de octubre del 2025, un piloto de ultraliviano motorizado (ULM), al mando de una aeronave fabricada por Rans modelo S9 Chaos, despegó desde la pista del Aeródromo de Víctor Lafón (SCSF), San Felipe, Región de Valparaíso, con intenciones de efectuar un vuelo recreativo. Mientras sobrevolaba, el sector 21 de Mayo, ubicado 5,8 km al noroeste del lugar de despegue, la aeronave pierde altura impactando contra el terreno.

A consecuencia de lo anterior, el piloto resultó fallecido y la aeronave destruida e incendiada.

Lesiones de personas:

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

Daños a la aeronave:

La aeronave resultó con daños de consideración.

Otros daños:

No hubo.

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

Edad	43 años	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto privado ULM	
Habilitaciones	Función	ULM AVIÓN
Examen médico	Vigente	Sí
	Apto	Sí
Sucesos anteriores	No registra.	

Experiencia de vuelo:

Experiencia	Horas de vuelo
Total	Sin información disponible
En el material	Sin información disponible
El día del suceso	5 minutos (*)
24 horas previas	Sin información disponible
07 días previos	Sin información disponible
90 días previos	Sin información disponible
Fuente de información	(*) Del día del suceso, sacada de las cámaras de seguridad en el aeródromo y del lugar del accidente. No se cuenta con la bitácora personal del piloto.

Información de la Aeronave

Aeronave	Ultraliviano motorizado (ULM)	
Fabricante	Rans	
Modelo	S-9 CHAOS	
N° Serie	1009213	
Año Fabricación	2010	
Horas de servicio	Sin registro	
Pesos Certificados (kg.)	PV	158,8 kg
	PMD	304 kg
Última inspección	Sin registro	



Imagen referencial del ULM

Motor

Posición	Monomotor
Fabricante	ROTAX
Modelo	912 ULS
Número de Serie	6779444
Última inspección	Cumplido para overhaul con 2.099,4 hrs.

Hélice

Posición	Monomotor
Fabricante	Woodcomp
Modelo	Bipala.
Número de Serie	2600719
Última inspección	Cumplida para overhaul con 500 hrs.

Combustible

La aeronave habría sido cargada con gasolina de automóvil de 97 octanos. La capacidad de los estanques de combustible es de 60 litros.

Estado de mantenimiento de la aeronave

La aeronave accidentada se encontraba en el “Registro de identificación y control de antecedentes de vehículo ULM” que mantiene la DGAC.

Documentación de abordó

Documentación	Condición
Certificado de Matrícula	No aplica
Certificado de Aeronavegabilidad	No aplica.
Manual de vuelo	No aplica.
Bitácora de vuelo	No aplica.
Lista de verificaciones	No aplica.

Carga de la aeronave

Será parte del informe final.

Información meteorológica

Será parte del Informe Final.

Ayudas para la navegación

No aplica.

Comunicaciones

No aplica.

Información del sitio del suceso

El equipo investigador que suscribe efectuó una inspección visual al sitio del suceso ubicado al interior de un predio privado del sector 21 de mayo, callejón Segovia, Aconcagua, Región de Valparaíso de la comuna de San Felipe en las coordenadas 32°43'27.88"S 70°45'32.52"O, la superficie del terreno era de tierra y pasto seco de consistencia dura.

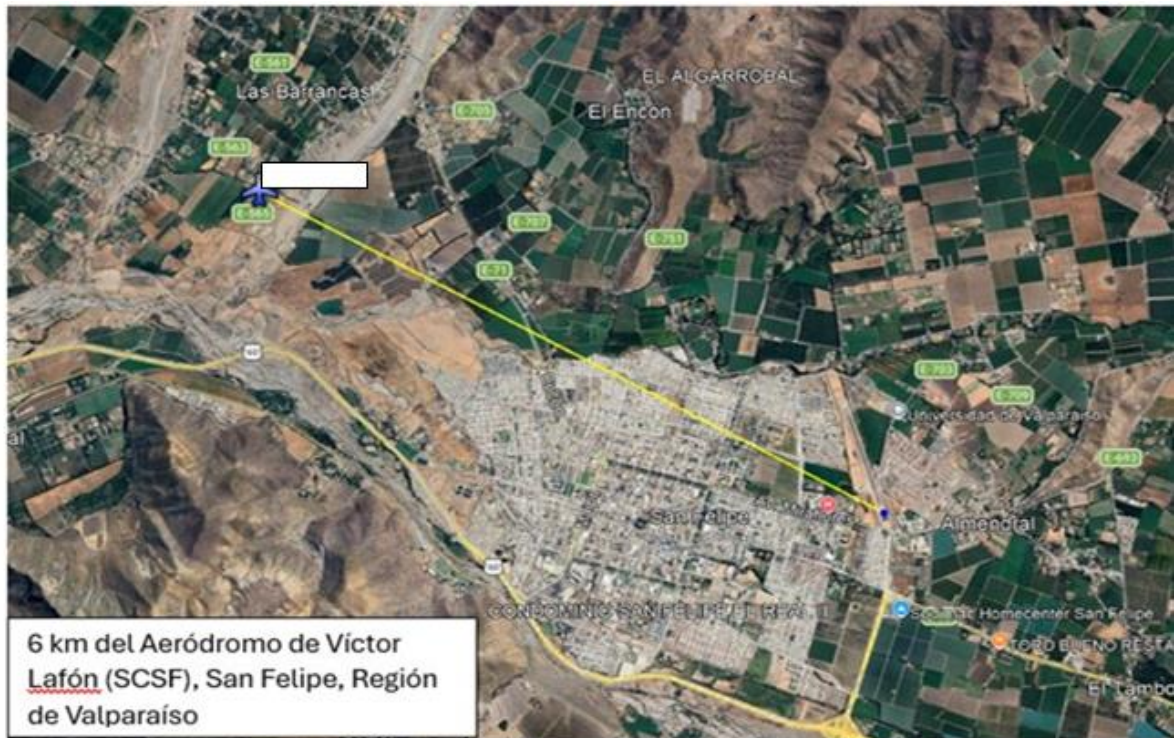


Imagen N°1 muestra sitio del suceso.

Registradores de vuelo

No aplica.

Información sobre los restos de la aeronave siniestrada y el impacto

El equipo investigador realizó una inspección visual y fijación fotográfica de la aeronave, en el sitio del suceso obteniendo lo siguiente:

INSPECCIÓN A LA AERONAVE

La aeronave impactó contra el terreno en posición invertida quedando con su nariz orientada hacia el Norte Este, resultando incendiada, el fuselaje construido de tubos se encontró con múltiples fracturas y deformaciones, consumiéndose la mayor parte de su recubrimiento de tela, se pudo establecer la integridad de la aeronave identificando sus partes principales fuselaje, alas, empenaje y motor, todas ellas con daño por acción del fuego.

Se inspeccionaron ambas alas encontrándose fracturadas en la zona de raíz de ala, y con múltiples fracturas y deformaciones, el ala izquierda con su montante de soporte unido al fuselaje y al ala, con su ferretería instalada. El montante de soporte del ala derecha fracturado, la ferretera de fijación al fuselaje y al ala instalada.

INSPECCIÓN POSTERIOR DEL MOTOR

El equipo investigador tomo contacto con el fabricante del motor Rotax con el fin de obtener soporte técnico y poder establecer la condición operativa del motor al momento del impacto. El fabricante sugirió efectuar algunas inspecciones para tal efecto, las que fueron efectuadas.

Información médica y patológica

Será parte del Informe Final.

Incendios

Los restos de la aeronave evidencian haber sido en su mayoría consumidos por el fuego.

Aspectos de supervivencia

En la cabina se pudo observar restos del arnés de hombros y cinturón de seguridad, a su vez se pudo observar parte de la estructura del extintor y su sistema de soporte.

Ensayos e investigación

No aplica.

Información sobre organización y gestión

No aplica.

Información adicional

INFORMACIÓN TÉCNICA.

Del lugar de trabajo se pudo recuperar información técnica asociada a las modificaciones del sistema de lubricación, enfriamiento y de combustible, coincidente con las modificaciones y elementos encontrados en la aeronave.

FABRICANTE DEL MOTOR ROTAX

Consultado el fabricante del motor instalado en la aeronave, este indicó que Rotax prohíbe estrictamente el uso de sus motores para acrobacias, como se indica en el Manual del Operador de Rotax.

NORMATIVA AERONÁUTICA

DAN 103 VEHÍCULOS ULTRALIVIANOS MOTORIZADOS

103.3 Aplicación

(a) Esta Norma se aplicará a todo ULM que sea operado en el espacio aéreo nacional, cualquiera sea la nacionalidad de su propietario o su Estado de origen.

(b) Esta norma también aplica a los operadores (propietarios) de Ultralivianos Motorizados (ULM) que, al 22 de noviembre del 2007, hubiesen tenido registrado ante la DGAC estas aeronaves y pueden seguir manteniendo tal condición hasta:

(1) El término de su vida útil;

(2) Cambio de categoría de la aeronave; o

(3) Por la renuncia expresa del propietario del ULM. 2 ED 1 / NOV 2007 ENM 3 JUL 2023 103.5

Características técnicas de los ULM DAN 103 Todo ULM que sea operado en el espacio aéreo nacional deberá reunir las siguientes características técnicas mínimas:

(a) Su peso vacío no excederá los 160 kilogramos. Sólo por razones de seguridad en las operaciones aéreas, se permitirá incorporar equipos opcionales, independientes del peso establecido anteriormente. El peso máximo permitido en equipos opcionales será el equivalente al 30% del peso del vehículo ULM;

(b) Su capacidad máxima de combustible será de 60 litros;

(c) Su límite de velocidad será de 65 nudos (CAS); y

(d) Su velocidad máxima de pérdida sin potencia (stall) no deberá exceder los 35 nudos (CAS).

(e) En el caso de ULM equipados con motores eléctricos, el peso de las baterías eléctricas no excederá el equivalente en peso a la capacidad de combustible máxima.

Situación actual de la investigación:

A la fecha de emisión del presente Informe Preliminar, la investigación se encuentra en etapa de recopilación 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.