

## INFORME PRELIMINAR 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2062-24

### 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 : 09 de julio de 2024.  
Hora suceso : 17:10 hora local.  
Lugar : Aeródromo El Loa (SCCF), Ciudad de Calama, Región de Antofagasta.  
Aeronave : Avión Piper, modelo PA-31T1.  
Piloto al mando : Piloto de Transporte de Línea Aérea.  
Ocupantes : 02 Pilotos y 05 pasajeros.

**Reseña del suceso:**

El suceso de aviación ocurrido con fecha 09 de julio de 2024, 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-31T1, con cinco pasajeros a bordo.

El objetivo del vuelo era realizar un traslado secundario (ambulancia aérea) de una paciente desde al Aeródromo El Loa (SCCF), Calama, Región de Atacama, con destino el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (SCEL), Santiago, Región Metropolitana.

Mientras la aeronave se encontraba en la plataforma, en el puesto N° 5, con ambos motores en funcionamiento, el tren de nariz de la aeronave se replegó.

A consecuencia de lo anterior, la tripulación de vuelo y los cinco pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños en la zona delantera del fuselaje (nariz) y en los dos motores.



**Imagen N°1: Piper modelo PA-31T1**

### Lesiones de personas

Lesiones	Pilotos	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves				
Menores				
Ninguna	2	5		7
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>5</b>		<b>7</b>

### Daños a la aeronave

Fuselaje delantero (nariz) Radomo con rayaduras

Fuselaje inferior trasero al momento de levantar la aeronave

Hélice derecha con daños por impacto contra el terreno

Hélice izquierda con daños por impacto contra el terreno

Motor derecho con daños por detención brusca.

Motor izquierdo con daños por detención brusca.

### Otros daños

No hubo

### Información sobre la Tripulación

#### Piloto al Mando

<b>Edad</b>	38 años	
<b>Nacionalidad</b>	Chilena	
<b>Tipo de licencia</b>	Piloto Transporte de Línea Aérea de Avión	
<b>Habilitaciones</b>	<b>Clase</b>	Monomotor Terrestre / Multimotor Terrestre
	<b>Tipo</b>	PAY2 / PAY1 / BE9L / BE20
	<b>Función</b>	Instructor de vuelo / Vuelo por instrumentos / English proficient N° 4
<b>Examen médico</b>	<b>Vigente</b>	Si
	<b>Apto</b>	Si
<b>Sucesos anteriores</b>	No registra.	

**Copiloto**

<b>Edad</b>	67 años	
<b>Nacionalidad</b>	Chilena	
<b>Tipo de licencia</b>	Piloto Comercial de Avión	
<b>Habilitaciones</b>	<b>Clase</b>	Monomotor Terrestre
	<b>Tipo</b>	PAY2 / BE9L
	<b>Función</b>	Vuelo por instrumentos
<b>Examen médico</b>	<b>Vigente</b>	Si
	<b>Apto</b>	Si
<b>Sucesos anteriores</b>	No registra.	

**Información de aeronave****Información general**

<b>Aeronave</b>	<b>Avión</b>	
<b>Fabricante</b>	Piper Aircraft Inc.	
<b>Modelo</b>	PA-31T1	
<b>N° Serie</b>	31T-7820020	
<b>Año Fabricación</b>	1978	
<b>Pesos Certificados</b>	PV	5.271 libras
	PMD	9.000 libras

**Motores**

<b>Posición</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Fabricante</b>	PRATT & WHITNEY	PRATT & WHITNEY
<b>Modelo</b>	PT6A-28	PT6A-28
<b>Número de Serie</b>	PCE-51562	PCE-51545

**Hélices**

<b>Posición</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
<b>Fabricante</b>	HARTZELL	HARTZELL
<b>Modelo</b>	HC-B3TN-3	HC-B3TN-3
<b>Número de Serie</b>	BUA-24791	BUA-24793

**Combustible**

Conforme a los antecedentes de la investigación, la aeronave fue cargada el día del suceso con 700 litros (185 US galones / 1.100 libras) de combustible Kerosene de Aviación del tipo Jet A-1, totalizando 1200 libras en el estanque izquierdo y 1.150 libras en el estanque derecho.

### **Documentación a bordo**

<b>Documentación a bordo</b>	<b>Condición</b>
<b>Certificado de Matrícula</b>	Sin observaciones
<b>Certificado de Aeronavegabilidad</b>	Sin observaciones
<b>Manual de vuelo</b>	Sin observaciones
<b>Bitácora de vuelo</b>	Sin observaciones

### **Carga de la aeronave**

De acuerdo con los antecedentes recopilados en la investigación, el peso de la aeronave al momento del suceso en SCCF habría sido de:

<b>Pesos</b>	<b>PV</b>	5.271 libras
	<b>Piloto/Copiloto</b>	340 libras
	<b>Pasajeros</b>	850 libras
	<b>Carga</b>	139 libras
	<b>Combustible</b>	2.350 libras
	<b>Peso al despegue</b>	8.950 libras
	<b>PMD</b>	9.000,00 libras

### **Información de la aeronave y el lugar del suceso**

El equipo investigador concurrió el día 10 de julio de 2024 al aeródromo, lugar donde estaba estacionada la aeronave.

El personal SEI del aeródromo de turno del día del suceso, efectuó el registro del suceso en la puesto N° 5. Se observó la aeronave del suceso y fueron encontradas las marcas del impacto de las hélices en la plataforma. (Fotografías 1 y 2)



**Fotografías 1 y 2: Aeronave del suceso y marcas en la plataforma**

### **Inspección de la aeronave**

La aeronave fue inspeccionada por el equipo investigador y personal del SEI de turno en el Aeródromo El Loa, siendo registrados los daños de las hélices y el fuselaje inferior trasero. (Fotografías 3 y 4)



### Fotografías 3 y 4: Daños en las hélices y parte del fuselaje inferior trasero

El personal SEI del aeródromo de turno del día del suceso, efectuó el registro del suceso en la puesto N° 5.

Se observó en primera instancia, la posición de la palanca del tren de aterrizaje (arriba) y posteriormente las luces de posición en tren abajo y asegurado (luces verdes). (Fotografías 5 y 6)



### Fotografías 5 y 6: Palanca del tren y luces de posición

#### Información médica y patológica

No aplicable.

#### Incendios

No aplicable.

#### Aspectos de supervivencia

La tripulación y los pasajeros descendieron de la aeronave por sus propios medios asistidos por personal de SSEI de turno en el Aeropuerto El Loa.

El ELT no opero debido a que no se produjeron fuerzas de aceleración que lo activaran automáticamente.

## **Ensayos e investigación**

No aplica

## **Información sobre organización y gestión**

La empresa operadora de la aeronave al momento de producirse el suceso investigado estaba en posesión del Certificado de Operador Aéreo (AOC) N° 1389, emitida el 29 de marzo del 2019 con fecha de vencimiento indefinida. En el documento la DGAC certifica que la empresa aérea está autorizada para operar como "Empresa Aerocomercial de Transporte Aéreo y de Trabajos Aéreos", según se detalla en las Especificaciones relativas a las Operaciones, de conformidad con el "Manual de Operaciones" y con los requisitos especificados en la DAN 119, DAN 135 y DAN 137.

Según lo establecido en las Especificaciones de las Operaciones emitida por la DGAC para la aeronave fue establecido que se encontraba autorizada para realizar operaciones de transporte aéreo comercial, de pasajeros, carga, servicios de transporte aéreo no regular de pasajeros, según DAN 135, y trabajos aéreos de ambulancia aérea (traslado secundario) y rescate aéreo (traslado primario), según DAN 137.

La DGAC autorizó un Manual de Operación de la empresa operadora de la aeronave, el cual permite una orientación al personal de operaciones durante el desarrollo de sus funciones y su contenido entrega información e instrucciones acerca de la manera como desarrollar las operaciones de la empresa. Todo personal participante en la realización de las operaciones deberá estar informado de los procedimientos establecidos, los cuales se deben aplicar, no obstante, se debe recordar que la seguridad de vuelo se consigue aplicando permanentemente un Buen criterio y Disciplina de Vuelo.

La empresa aérea operadora de la aeronave mantenía contrato de mantenimiento con un CMA aprobado por la DGAC y habilitado en el tipo y modelo de aeronave. El mantenimiento de la aeronave se planificaba conforme al Programa de mantenimiento aprobado por la DGAC, el cual se encuentra basado en lo establecido por el fabricante de la aeronave, motor y hélice en los respectivos manuales de mantenimiento. El programa de mantenimiento describía las inspecciones horarias, calendarías, especiales, eventuales y por ciclos aplicables, además de los periodos de overhaul, tiempo de vida limitada de los componentes.

Conforme al Manual de operaciones numeral 1.5 1.5- Personal de Vuelo – Tripulaciones, la tripulación de vuelo de la aeronave el día del suceso, era parte de dotación de pilotos permanentes y eventuales.

**Estado de la investigación:**

- La investigación se encuentra en etapa de análisis de los antecedentes y la elaboración del Informe Final.