DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

INFORME PRELIMINAR 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2067-24

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 Nº 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	:	14 de agosto de 2024.
Hora suceso	:	00:08 hora local.
Lugar	:	Aeródromo Chacalluta (SCAR), Arica, Región de Arica y Parinacota.
Aeronave	:	Avión Piper, modelo PA-31T1.
Piloto al mando	:	Piloto de Trasporte de Línea Aérea.
Ocupantes	:	02 Pilotos y 03 pasajeros.

Reseña del suceso:

El suceso de aviación ocurrido con fecha 14 de agosto 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 tres pasajeros a bordo.

El objetivo del vuelo era realizar un traslado secundario (ambulancia aérea) y durante el aterrizaje en la pista 02 del Aeródromo Chacalluta (SCAR), Arica, Región de Arica y Parinacota, la punta de ala izquierda de la aeronave hizo contacto con la pista.

A consecuencia de lo anterior, la tripulación de vuelo y los tres pasajeros resultaron ilesos y la punta de ala izquierda de la aeronave con una raspadura en la parte inferior.

Lesiones de personas

Lesiones	Pilotos	Pasajeros	Otros	Total
Mortales				
Graves				
Menores				
Ninguna	2		3	5
Total	2		3	5

Daños a la aeronave

Estanque de combustible de punta del ala izquierda con desgastes.

Otros daños

No hubo

Fotografía N° 1: Piper modelo PA-31T1.

Información de aeronave

Información general

Aeronave	**Avión**	
Fabricante	Piper Aircraft Inc.	
Modelo	PA-31T1	
N° Serie	31T-7920053	
Año Fabricación	1979	
Horas de servicio	11.631,7	
Pesos Certificados	PV	
	PMD	8.500 / 6.800 libras (confirmar)
Última inspección	12/07/2024, con requisitos de Evento 1, cada 100 horas.	

Motores

Posición	**1**	**2**
Fabricante	PRATT & WHITNEY	PRATT & WHITNEY
Modelo	PT6A-28	PT6A-28
Número de Serie	PCE-51986	PCE-50722
Última inspección	12/07/2024, Evento 1 (cada 100 horas).	12/07/2024, Evento 1 (cada 100 horas).

Hélices

Posición	**1**	**2**
Fabricante	HARTZELL	HARTZELL
Modelo	HC-B3TN-3	HC-B3TN-3
Número de Serie	BUA-24768	BUA-24767
Última inspección	12/07/2024, Evento 1 (cada 100 horas).	12/07/2024, Evento 1 (cada 100 horas).

Combustible

Conforme al TCDS N° A8EA aplicable a la aeronave el combustible a ocupar en la aeronave puede ser JP-1, JP4 o JP-5. En Chile se suministra Kerosene de Aviación del tipo Jet A-1.

Documentación a bordo

Documentación a bordo	**Condición**
Certificado de Matrícula	Sin observaciones
Certificado de Aeronavegabilidad	Sin observaciones

Manual de vuelo	Sin observaciones
Bitácora de vuelo	Sin observaciones

Estado de mantenimiento de la aeronave

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 15/12/2023 la DGAC otorgo el Certificado de Aeronavegabilidad estándar N° 22623/2023, valido hasta el 14/12/2032.

El 12/07/2024, a las 11.544,4 horas de servicio de la aeronave, 87,5 horas previo al suceso, fue terminada la última inspección con requisitos de Evento 1/ 100 horas, a la aeronave, motor y hélice. Además, se cumplieron los AD 2009-13-06 R1 y 2004-25-16 R1. La conformidad de mantenimiento emitida por el CMA contratado estableció que la aeronave estaba apta para retornar al servicio.

El piloto al mando registro en bitácora de vuelo de la aeronave folio N° 200, después de ocurrido el suceso investigado, la siguiente discrepancia "*Raspón en tip de combustible ala izquierda*".

Ayudas para la navegación

No aplica.

Comunicaciones

La tripulación de vuelo mantuvo contacto radial con personal de control de tránsito aéreo del aeropuerto Chacalluta, no manifestando la existencia de discrepancias en la aeronave previo a la ocurrencia del suceso.

Registradores de vuelo

No contaba con registradores de vuelo.

Información del sitio del suceso

Nombre	Chacalluta
Designador OACI	SCAR

Coordenadas	18º 20' 55" S
	70º 20' 19" W
Elevación	51 m / 166 ft
Pistas	02/20
Dimensiones	2170 x 45 m.
Tipo de superficie	Asfalto.
Horas de operación	24 horas.
Uso	Publico.

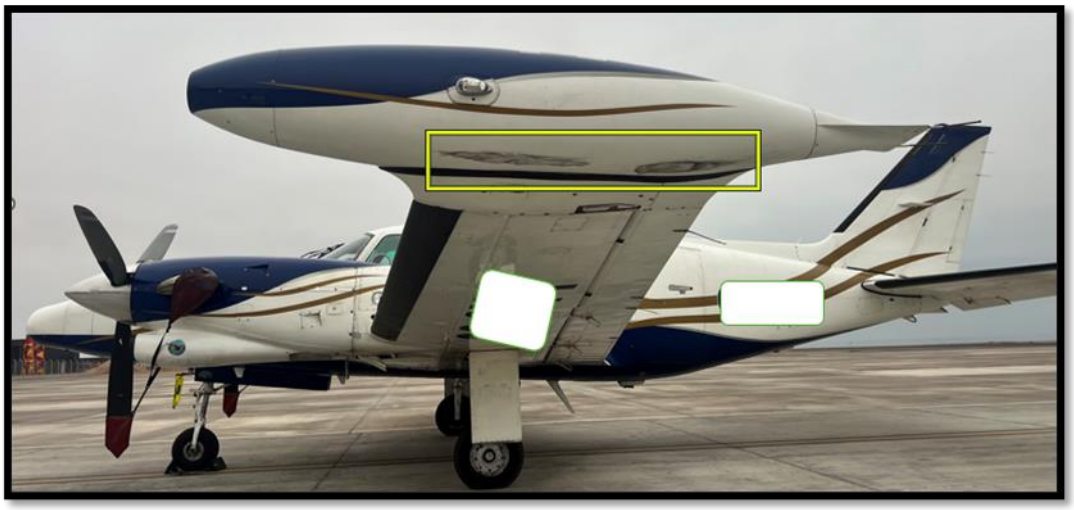
Información de la aeronave en el lugar del suceso

Fueron encontradas una marca diagonal de color blanco que se extendía desde la pista hacia la franja de seguridad, atribuible al deslizamiento de la aeronave sobre la pista.

Vista de noche y de dia de las marcas encontradas en la pista del aeropuerto Chacalluta.

Inspección de la aeronave

La aeronave después del aterrizaje fue inspeccionada por personal del SEI de turno en el aeropuerto Chacalluta, siendo registrada la existencia de dos zonas con desgastes longitudinales en la parte inferior del estanque de combustible de punta del ala izquierda.

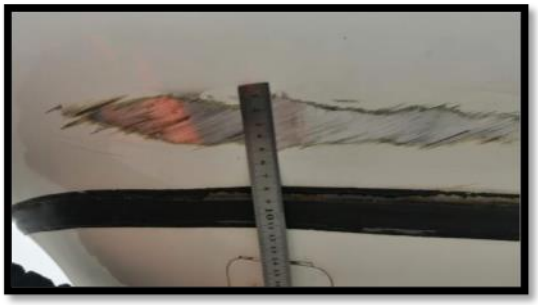


Inspección por CMA habilitado en el tipo de aeronave

Personal de mantenimiento de un CMA aprobado por la DGAC y habilitado en el tipo de aeronave efectuaron las siguientes inspecciones, considerando los requisitos de inspección establecidos en el “Cheyenne Piper Progressive Inspection 100 Hour Cycle” PA-31T PA-31T1, Document N°. 761-644, Effective Date 10/27/1994, determinando:

La existencia de dos zonas con desgastes ubicadas en la parte inferior del estanque de combustible de punta del ala izquierda.

Las dimensiones del desgaste delantero fueron de 40 X 4 centímetros y del trasero fueron de 33 X 5,5 centímetros.



Desgaste delantero en estanque de punta de ala izquierda.

Desgaste trasero en el estanque de punta de ala izqueirda.

El estanque de punta de ala izquierda, en su parte inferior, estaba pintado de color blanco. No se apreciaron daños en los puntos de sujeción del estanque de punta de ala izquierda. Ausencia de filtraciones de combustible en las zonas afectadas y de abolladuras u otros daños similares. Pernos de sujeción del estanque de combustible al ala izquierda, sin observaciones.

Tren de aterrizaje no presenta ningún tipo de daño ni evidencias de filtración. Los mecanismos de sujeción y seguridad de las tres piernas del tren y sus pozos respectivos estaban sin observaciones.

No se aprecian daños en sujetadores en las superficies de las alas (intradós y extradós), ni deformaciones en sus recubrimientos.

Adicionalmente, fueron efectuadas pruebas funcionales a los sistemas y equipos de la aeronave y verificación de los parámetros de los motores en tierra de acuerdo con lo especificado en el Manual de Vuelo P/N 761-673 Revisión 12 de fecha 31/01/2023, sin observaciones.

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 Chacalluta.

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° 002, emitida el 02 de mayo del 2022 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 autorizo 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 a 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. La composición de la tripulación de vuelo de la aeronave debía ser como mínimo la que figurada en el Manual de Vuelo; según se especifica en la DAN 135, Volumen I, Volumen II y DAN 137.

Estado de la investigación:

- La investigación se encuentra en etapa de presentación del Informe Final.