

INFORME PRELIMINAR 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2105-25

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, se establece poner a disposición del público una declaración provisional cada 12 meses desde ocurrido el accidente.

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 : 30.AGO.2025.
Hora suceso : 14:34 hora local.
Lugar : Aeródromo Cañal Bajo – Carlos Hott Siebert (SCJO), Osorno, Región de Los Lagos.
Aeronave : Helicóptero Robinson, modelo R44 II
Ocupantes : 2 (dos).
Lesiones : Ilesos.
Licencia : Piloto privado de helicóptero.
Actividad : Vuelo local.

Reseña del suceso:

El día 30 de agosto de 2025 un piloto privado, con habilitación en categoría de helicóptero, junto a un pasajero, despegó desde el Aeródromo de Pilauco (SCOP), ciudad de Osorno, Provincia de Osorno, Región de Los Lagos, a bordo de un helicóptero, marca Robinson, Modelo R44 II con plan de Vuelo al Club Aéreo de Osorno, ubicado en Aeródromo Cañal Bajo – Carlos Hott Siebert (SCJO).

Durante la fase de aterrizaje en las instalaciones del Club Aéreo de Osorno, la aeronave sufrió una pérdida de control en vuelo y posterior impacto contra el terreno. Como consecuencia de lo

anterior, la piloto al mando y el pasajero resultaron ilesos y la aeronave con daños de importancia.



Imagen N°1: Aeronave involucrada en el suceso (referencial).

Lesiones de personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales	-.-	-.-	-.-	-.-
Graves	-.-	-.-	-.-	-.-
Menores	-.-	-.-	-.-	-.-
Ninguna	1	1	2	-.-
Total	1	1	2	-.-

Daños de la aeronave:

Fuselaje: Cabina con diferentes abolladuras y el parabrisas frontal izquierdo quebrado, puertas de la aeronave deformadas.

Cono de cola: Con deformaciones aproximadamente a un metro de la unión con el fuselaje, último tercio del cono cola fracturado a la altura de la caja de transmisión de rotor de cola, estabilizadores horizontal y vertical doblados.

Rotor principal: Ambas palas del rotor principal dañadas, dobladas y fracturadas, varilla de cambio de paso pala rotor principal quebrada.

Transmisión Principal: Deformada y fracturada.

Rotor de cola: Eje de mando al rotor de cola, doblado, pedales doblados patín de cola doblado, y palas del rotor de cola fracturadas.

Tren de aterrizaje: Tubos cruzados doblados, tren de aterrizaje izquierdo fracturado y derecho deformado.

Motor: Con filtraciones.

Otros daños:

No aplica.

Información sobre tripulación:

Piloto al mando

Edad	63 años	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto Privado de Helicóptero	
Habilitaciones	Clase	N/A
	Tipo	R44
	Función	N/A
Examen médico	Vigente	Si.
	Apto	Si.
Sucesos anteriores	No registra.	

Experiencia	Horas de vuelo
Total	73:54
En el material	73:54
24 horas previas	00:12
7 días previos	03:24
90 días previos	10:24

Información de la aeronave:

Información general

Aeronave	Helicóptero	
Fabricante	Robinson	
Modelo	R44 II	
N° Serie	10893	
Año Fabricación	2017	
Horas de servicio al día del suceso	1.467,9	
Pesos Certificados	Peso Vacío	1.521,19 libras.
	Peso Máximo Despegue	2.500 libras.
Última inspección	05.MAYO.2025	

Motor

Fabricante	Lycoming
Modelo	IO-540-AE1A5
Número de Serie	L-30460-48A
Última inspección	05.may.2025

Rotor principal

Fabricante	Robinson Helicopter Company
Número de parte	C016-7
Número de serie	13848/13971
Última inspección	05.may.2025

Rotor de cola

Fabricante	Robinson
Número de parte	C029-3
Número de serie	16987/8
Última inspección	05.may.2025

Mantenimiento:

Los antecedentes serán expuestos en el Informe Final, el cual a la fecha se encuentra en etapa de revisión final.

Información meteorológica:

El día 30 de agosto de 2025, a las 14:27 hora local (18:27 UTC), en la comuna de Osorno, Región de Los Lagos, la configuración en superficie fue de altas presiones.

De acuerdo con lo observado en las imágenes de satélite (anexo II (a y b)), a la hora de interés, el cielo se presentó con nubosidad, del tipo cúmulos y altocúmulos con base a los 7.000 pies y tope nuboso por sobre los 15.000 pies.

Según la estación meteorológica del Aeródromo Cañal Bajo de Osorno, la temperatura del aire fue 18.9°C, con una humedad relativa del 48 % en promedio, mientras que el viento que predominó en el lugar fue de dirección sureste con una intensidad promedio de 14 km/h, exactamente a las 14:27 hora local. La información es consistente con lo reportado en el METAR de las 18:00 UTC, el cual registra un valor de temperatura y de intensidad y dirección del viento con la misma tendencia observada. Por otra parte, por la topografía del lugar, se pueden provocar vientos de ascenso y descenso locales, lo que ayudaría en la intensificación de vientos sobre la zona de interés.

Información de la aeronave y del sitio del suceso:

La aeronave fue encontrada al interior de las instalaciones del Club Aéreo de Osorno, el cual se sitúa lateral a la pista del Aeródromo Cañal Bajo (SCJO), apoyada sobre el costado izquierdo del fuselaje de la aeronave, el tren de aterrizaje de la aeronave (fracturado), con rumbo 210°, en las coordenadas geográficas Latitud 40°36'50.95" Sur Longitud 73° 3'42.34" Oeste.

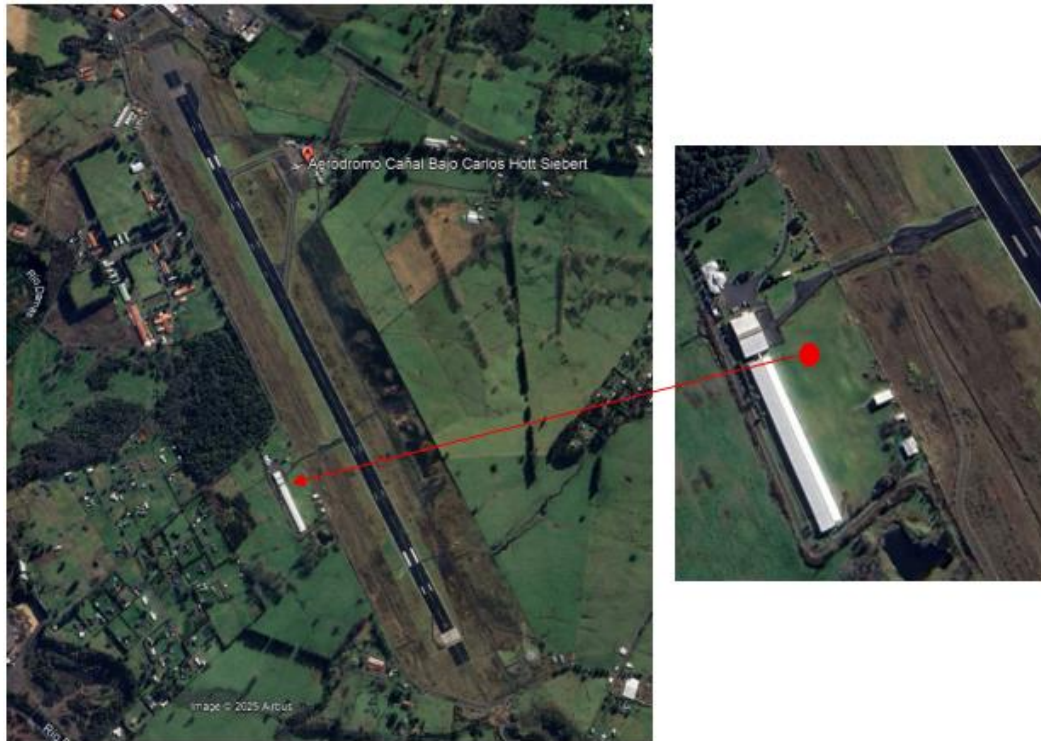


Imagen N°2: Sitio del suceso lateral a pista del Aeródromo Cañal Bajo – Carlos Hott Siebert SCJO.

Inspección de la aeronave en el sitio del suceso:

Durante la inspección visual de la aeronave en el sitio del suceso, se realizó el registro gráfico, empadronamiento de testigos, toma de relatos a los ocupantes de la aeronave, recolección de muestra de combustible, establecimiento de la posición de la aeronave en el Aeródromo Cañal Bajo y su ubicación con respecto del aeródromo de despegue, “Pilauco” (SCOP). Asimismo, se verificó, la integridad de la aeronave en el sitio del suceso.

- La aeronave se encontraba apoyada sobre su costado izquierdo y presentaba un daño estructural en el tren de aterrizaje del tipo skid, evidenciándose una fractura del patín izquierdo y deformaciones en el patín derecho, ambos daños a consecuencia del impacto de la aeronave contra el terreno.



Imagen N°3: Posición final de la aeronave.

- Las palas del rotor principal se encontraban fracturadas y con evidentes deformaciones a lo largo de su envergadura.
- El cono de cola presentaba fractura estructural.
- Las palas del rotor de cola se encontraban fracturadas.
- El compartimiento del motor evidenciaba deformaciones en las capotas superiores, así como fracturas y deformaciones en la bancada de motor.
- El parabrisas se encontraba fracturado y desprendido de su posición original.
- Los arneses de seguridad de los asientos delantero izquierdo y derecho, mantenían sus hebillas en posición abierta, encontrándose ambos en estado funcional.
- El panel de instrumentos presentaba deformaciones localizadas.
- Durante la inspección de los estanques de combustible, no se evidenció presencia de combustible, situación atribuible a las deformaciones y fracturas observadas en ambos estanques.
- Panel de Instrumentos, se encontró con la totalidad de interruptores cortados.



Imagen N°4 y 5: Deformaciones y fracturas en conjunto de palas del rotor principal, cono de cola y rotor de cola.



Imagen N°6 y 7: Interior de la cabina.



Imagen N°8: Fractura tren de aterrizaje tipo SKID.

Ayudas de navegación:

No aplica.

Comunicaciones:

La aeronave mantuvo comunicaciones con los servicios de tránsito aéreo del Aeródromo Cañal Bajo - Carlos Hott Siebert (SCJO).

Información del aeródromo:

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

Nombre	Aeródromo de Cañal Bajo – Carlos Hott Siebert
Designador OACI	SCJO
Coordenadas	40° 36' 41" Latitud Sur
	73° 03' 38" Longitud Oeste
Elevación	187 pies / 57 metros
Pistas	15/33
Dimensiones	1.950 * 45
Tipo de superficie	Asfalto (ASPH)
Horas de operación	HJ
Uso	Público

Registradores de vuelo:

No aplica.

Información médica y patológica:

No aplica.

Incendio:

No aplica.

Aspectos de Supervivencia:

La piloto al mando y el pasajero abandonaron la aeronave por sus propios medios, con asistencia de personal del Club Aéreo que se encontraba en el sitio del suceso. Los asientos se encontraron anclados a sus respectivas estructuras y los sistemas de sujeción se encontraban en buenas condiciones. El transmisor localizador de emergencia (ELT) no se activó.

Ensayos e Investigación:

Durante el empadronamiento de cámaras en el sitio del suceso, se identificó un dispositivo de vigilancia orientado hacia la plataforma del Club Aéreo de Osorno, lo que permitió obtener una secuencia audiovisual completa del accidente que afectó a la aeronave.

Conforme a los antecedentes evidenciados en el video, la aeronave ingresó en vuelo estacionario en efecto suelo (IGE)¹ desde la calle de rodaje que conduce a las instalaciones del Club Aéreo de Osorno, manteniéndose posteriormente en vuelo estacionario frente a los hangares del recinto aéreo.

Durante esta maniobra, la piloto del helicóptero experimentó una pérdida de control direccional, iniciando un giro no comandado hacia la derecha, alcanzando aproximadamente 180 grados de rotación antes del impacto.



Imagen N°9: Posición de vuelo estacionario (IGE) del helicóptero, frente a los hangares.



Imagen N° 10 a la 13: Secuencia de la pérdida de control del helicóptero (IGE), frente a los hangares.

¹ IGE: *In Ground Effect* o "en efecto suelo".

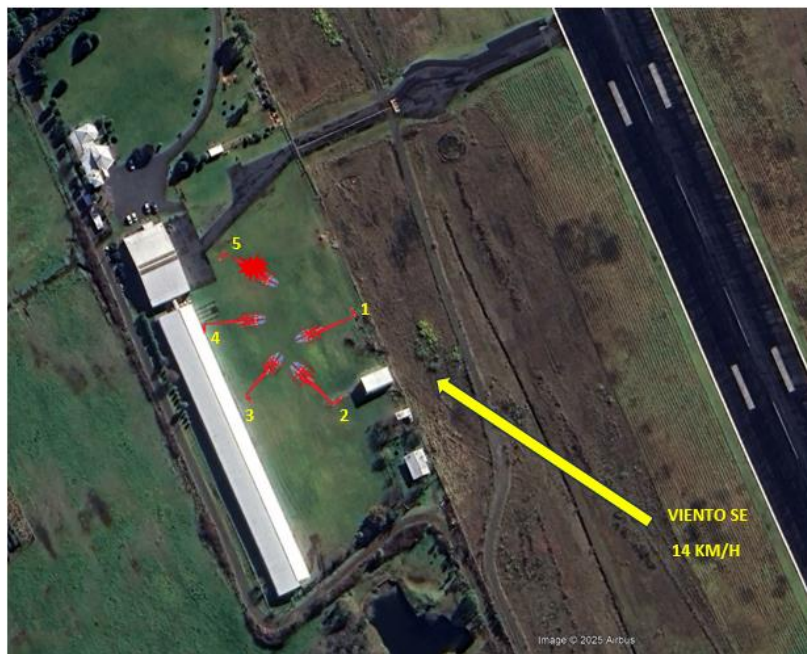


Imagen N°14: Secuencia de la pérdida de control del helicóptero (IGE), en relación con la componente de viento.

Información sobre la organización y gestión:

No aplica.

Técnicas de investigación útiles y eficaces:

No aplica.

Estado de la Investigación:

La investigación se encuentra finalizada y actualmente en etapa de revisión del Informe Final, previo a su remisión a las partes interesadas, conforme a lo dispuesto en el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.