



DIRECCIÓN GENERAL AERONÁUTICA CIVIL
AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE
ACCIDENTES E INCIDENTES – AIG



INFORME PRELIMINAR
CODIGO DEL SUCESO: ACCID-02-26

FECHA DEL SUCESO:	13 DE ABRIL DE 2026
LUGAR:	26 NM DE VILLA TUNARI
DEPARTAMENTO:	COCHABAMBA
MATRÍCULA	CP-3243
MARCA Y MODELO:	CESSNA 550
OPERADOR:	PRIVADO
TAXONOMIA:	EN ROUTE
FECHA DE ELABORACIÓN:	12/05/2026



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

**AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE
ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG**



INFORME PRELIMINAR SUCESO ACCID 02-26

ADVERTENCIA

El Área de Investigación de Accidentes e Incidentes emite el presente Informe Preliminar de investigación que contempla la información factual que ha sido obtenida en la etapa inicial del proceso de investigación del suceso.

La investigación es conducida en cumplimiento a la normatividad nacional RAB 830 y de acuerdo a los métodos recomendados en el Anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

El único objetivo de las investigaciones de accidentes o incidentes, es la prevención de futuros accidentes e incidentes. El propósito de esta actividad no es determinar la culpa o la responsabilidad.

La información que se incluye es susceptible de poder variar a medida que la investigación avance. Nada en la presentación de este documento o en los puntos planteados en él debe interpretarse como una indicación de las conclusiones de la investigación.

Consecuentemente, el uso que se haga de este Informe para cualquier propósito distinto al de la prevención de futuros accidentes o incidentes aéreos resultará en conclusiones o interpretaciones erróneas.



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



LISTA DE ABREVIACIONES

ACCID	Accidente.
AIG	Investigación de Accidentes e Incidentes (Accident Investigation Group).
ATC	Control de Tránsito Aéreo (Air Traffic Control).
CB	Cumulonimbus (tipo de nube).
CI	Cirrus (tipo de nube).
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil (AAC).
DOC	Documento.
FEW	Pocas nubes (1-2 octas).
FL	Nivel de vuelo (Flight Level).
FU	Humo (Smoke).
GARMIN	Garmin (fabricante de equipos de navegación).
GPS	Sistema de Posicionamiento Global (Global Positioning System).
HOB	Hora Oficial de Bolivia.
hPa	Hectopascal, que es una unidad de presión atmosférica.
IFR	Reglas de Vuelo Instrumental (Instrumental Flight Rules).
KT	Nudos (unidad de velocidad).
METAR	Informe Meteorológico Aeronáutico rutinario.
NAABOL	Navegación Aérea y Aeropuertos Bolivianos.
NM	Millas Náuticas.
NOSIG	Sin cambios significativos previstos (No Significant Changes).
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional.
PCA	Piloto Comercial de Avión.
PIC	Piloto al mando.
QFE	Presión atmosférica en el aeródromo.
QNH	Presión atmosférica ajustada al nivel medio del mar.
RAB	Reglamentación Aeronáutica Boliviana.
RERA	Lluvia reciente (Recent Rain).
RMK	Observaciones adicionales (Remarks).
SCT	(Scattered) Significa nubes dispersas (3-4 octas).
SLCB	Aeropuerto Jorge Wilstermann–Cochabamba (Códigos de aeródromos ICAO).
SLET	Aeropuerto El Trompillo – Santa Cruz (Códigos de aeródromos ICAO).
SLLP	Aeropuerto Internacional El Alto – La Paz (Códigos de aeródromos ICAO).
TCU	Torre cúmulo (tipo de nube).
UTC	Tiempo Universal Coordinado.
VCSH	Chubascos en las proximidades (Vicinity Showers).
VRB	Viento de dirección variable.



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



Contenido

INFORME PRELIMINAR SUCESO ACCID 02-26	2
ADVERTENCIA	2
INTRODUCCIÓN – DATOS DEL SUCESO	5
SINOPSIS.....	5
1.1. Reseña del vuelo.	6
1.2. Lesiones a personas.	7
1.3. Daños sufridos por la aeronave.....	6
1.4. Otros daños.....	6
1.5. Información sobre el personal.	6
1.6. Información sobre la aeronave.	8
1.6.1. Datos generales	8
1.7. Información meteorológica.....	8
1.8. Ayudas a la navegación.	11
1.9. Comunicaciones.	11
1.10. Información del aeródromo	16
1.11. Registradores de vuelo.....	16
1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.	16
1.13. Información médica y patológica.	17
1.14. Incendio.	17
1.15. Aspectos relativos a la supervivencia.....	17
1.16. Ensayos e investigaciones.....	8
1.17. Información sobre organización y gestión.....	9
1.18. Información adicional.....	9
1.19. Técnicas de investigación útiles o eficaces.....	9
2. HECHOS DEFINIDOS.....	9
3. TAREAS PENDIENTES.	9



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



INTRODUCCIÓN – DATOS DEL SUCESO

DATOS SOBRE EL SUCESO			
FECHA	HORA (UTC)	CLASIFICACIÓN	FASE DE VUELO
13/04/2026	14:57	ACCID	EN ROUTE
CÓDIGO	LUGAR		DEPARTAMENTO
ACCID 02-26	16 32 36 S – 65 28 42 W		COCHABAMBA

DATOS SOBRE LAS AERONAVES				
MATRÍCULA	MARCA	MODELO	AÑO	N° SERIE
CP-3243	CESSNA	550	2006	550-1132

SINOPSIS (horas establecidas en tiempo UTC)

El 13 de abril de 2026, la aeronave CESSNA modelo 550 con matrícula CP-3243, despegó del aeródromo El Trompillo (SLET) a horas 10:47 UTC con destino al Aeropuerto Internacional de La Paz (SLLP), completando el vuelo sin novedades. Posteriormente, inició el vuelo de retorno despegando a horas 12:31 UTC. Minutos después del despegue, se perdió el contacto con el Control de Tránsito Aéreo (ATC). De acuerdo con la información disponible, la aeronave presentó una trayectoria de vuelo errática, describiendo patrones circulares y, poco tiempo después, impactó contra el terreno.



FIGURA 1. Vista de la aeronave desde el helicóptero.



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS.

1.1. Reseña del vuelo.

Descripción del suceso las horas están establecidas en tiempo UTC,

El domingo 12 de abril de 2026, en horas de la tarde, la aeronave fue preparada por personal de mantenimiento, realizándose el reabastecimiento de combustible y la limpieza general, con el propósito de asegurar su disponibilidad operativa para el vuelo programado a primera hora del día siguiente.

El día lunes 13 de abril de 2026, se efectuó un vuelo de traslado de pasajeros desde el Aeródromo El Trompillo con destino al Aeropuerto Internacional de El Alto, con posterior retorno programado al aeródromo de origen.

El vuelo se llevó a cabo bajo plan de vuelo SLET–SLLP. El despegue se realizó desde el Aeródromo El Trompillo a las 10:47 UTC, conforme a la autorización emitida por el control de tránsito aéreo (ATC), desarrollándose esta fase sin novedades.

Una vez en el Aeropuerto Internacional de El Alto, a las 12:09 UTC, en un primer contacto para realizar el vuelo de retorno la tripulación solicitó información y autorizaciones correspondientes al ATC.

El despegue para el vuelo de retorno se efectuó a las 12:31 UTC. Durante el ascenso inicial, la aeronave alcanzó los 19 000 pies, notificando dicha altitud conforme a los procedimientos establecidos y continuando posteriormente su ascenso. Tras el cambio de frecuencia a La Paz Terminal (123.9 MHz), la tripulación estableció comunicación normal y fue autorizada a ascender hasta el nivel de vuelo FL390.

Minutos más tarde, el ATC autorizó a la aeronave a proceder hacia un punto de la aerovía, solicitando notificación al alcanzar el nivel de vuelo FL290, para posteriormente continuar el ascenso a FL390. Durante esta fase, el ATC proporcionó información meteorológica del aeródromo El Trompillo, la cual fue recibida por la tripulación.

Transcurridos algunos minutos, el ATC intentó establecer comunicación con la aeronave en reiteradas ocasiones, sin obtener respuesta. Posteriormente, tras varios llamados, se logró contacto momentáneo para coordinar el cambio de frecuencia a La Paz Centro (128.2 MHz).

En dicha frecuencia, luego de múltiples intentos, se estableció comunicación con la tripulación, la cual reportó encontrarse a 77 millas náuticas del VOR La Paz, ascendiendo a través de FL370 hacia FL390, y estimando el punto SANSO a las 13:14 UTC.

Este constituyó el último contacto registrado con la aeronave.



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



De acuerdo con información obtenida, se observó que la aeronave se desvió hacia la izquierda de su ruta prevista, al norte de la ciudad de Cochabamba, realizando posteriormente patrones de vuelo errático con virajes continuos por la derecha, nivelada en FL390.

Finalmente, tras aproximadamente 2 horas y 26 minutos de vuelo, desde su despegue del aeropuerto de La Paz la aeronave se precipitó a tierra a 26 millas náuticas del municipio de Villa Tunari, en zona selvática.

1.2. Lesiones a personas.

LESIONES	TRIPULACIÓN	PASAJEROS	OTROS	TOTAL
MORTALES	2	0	0	2
GRAVES	0	0	0	0
LEVES	0	0	0	0
NINGUNA	0	0	0	0

1.3. Daños sufridos por la aeronave.

La aeronave sufre daños de consideración en el fuselaje y motores, así mismo la aeronave fue clasificada como “**destruida**” porque los principales elementos estructurales y/o sistemas están dañados al punto de que no resulta práctico reparar la aeronave para restablecer su aeronavegabilidad, (la mayor parte del fuselaje se encontraba partida).

1.4. Otros daños.

No hubo.

1.5. Información sobre el personal.

PILOTO	
Sexo	Masculino
Edad	65 años
Nacionalidad	Boliviano
Licencias,	PCA
Habilitaciones	HAB. IFR, MULTIMOTORES, PIC B721, B722, SW3, B190, B743, B744, C550.
Certificación médica aeronáutica	Vigente
Horas de vuelo hasta la fecha	3885:48 (horas registradas en el tipo de aeronave)



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



PILOTO	
Sexo	Masculino
Edad	42 años
Nacionalidad	Boliviano
Licencias,	PCA
Habilitaciones	HAB. IFR, MULTIMOTORES, PIC SW4, SW3, CRJ-200, E-190-195
Certificación médica aeronáutica	Vigente
Horas de vuelo hasta la fecha	11.334 horas

1.6. Información sobre la aeronave.

1.6.1. Datos generales.

Matrícula	CP-3243
Marca	CESSNA
Modelo	550
Año de fabricación	2006
Fabricante	CESSNA AIRCRAFT COMPANY
Número de serie	550-1132
Certificado de matrícula	N°1744
Fecha de expedición	17/03/2026
Observaciones	Base de operaciones Santa Cruz
Certificado de aeronavegabilidad	N°2773
Categoría	NORMAL
Fecha primera expedición	17/03/2026
Fecha última expedición	17/03/2026
Vigencia	17/03/2027

1.7. Información meteorológica.

Los datos meteorológicos correspondientes al presente suceso fueron proporcionados por NAABOL, los cuales reflejan las condiciones meteorológicas antes y durante el accidente de las estaciones de La Paz, Cochabamba y El Trompillo.



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



INFORME METEOROLÓGICO DE LAS ESTACIONES SLLP, SLCB Y SLET DE FECHA 13 DE ABRIL DE 2026

METAR SLLP 131400Z VRB02KT 9999 SCT013 12/04 Q1040 NOSIG RMK A3071 QFE629.2 HR61 P93// AC/CI=

A horas 10:00 HOB (hora de Bolivia); dirección del viento variable con una intensidad de 2 nudos (1.02 m/s), visibilidad más de 10 kilómetros, cielo parcialmente nuboso a 1300 pies (396.24 metros), con una temperatura de 12 grados Celsius, temperatura de punto de rocío 4 grados Celsius, la presión atmosférica de 1040 hPa, en pulgadas de mercurio 3071 y QFE 629.2 hPa, humedad relativa 61% y en notas altocúmulos (AC) y cirrus (CI).

METAR SLCB 131400Z 30003KT 9999 FEW030 22/11 Q1027 NOSIG RMK A3033 QFE753.1 HR50 CI FU=

A horas 10:00 HOB (hora de Bolivia); dirección del viento de 300° (grados) con una intensidad de 3 nudos (1.54 m/s), visibilidad de más de 10 kilómetros, cielo poco nuboso a 3000 pies (914.4 metros), con una temperatura de 22 grados Celsius, temperatura de punto de rocío 11 grados Celsius, la presión atmosférica de 1027 hPa, en pulgadas de mercurio 3033 y QFE 753.1 hPa, humedad relativa 50% y en notas cirrus (CI) y humo (FU).

METAR SLET 131400Z 35005KT 9999 VCSH FEW010 SCT018 FEW030CB 25/23 Q1014 RERA RMK A2996 QFE965.2 HR88 CB/NW VCSH/SE/S AC/CI=

A horas 10:00 HOB (hora de Bolivia); dirección del viento de 350° (grados) con una intensidad de 5 nudos (2.57 m/s), visibilidad de más de 10 kilómetros, chubascos en las proximidades, cielo poco nuboso a 1000 pies (304.8 metros), cielo parcialmente nuboso a 1800 pies (548.64 metros), cumulonimbos a 3000 pies (914.4 metros), con una temperatura de 25 grados Celsius, temperatura de punto de rocío 23 grados Celsius, la presión atmosférica de 1014 hPa, en pulgadas de mercurio 2996 y QFE 965.2 hPa, humedad relativa 88% y en notas Cumulonimbos en dirección Noroeste, chubasco de lluvia en dirección Sureste y Sur, altocúmulos (AC) y cirros (CI).

METAR SLLP 131500Z 29004KT 9999 SCT015 13/02 Q1039 NOSIG RMK A3070 QFE629.0 HR48 P3384 AC/CI=

A las 11:00 HOB (hora de Bolivia); dirección del viento de 290° (grados) con una intensidad de 4 nudos (2.05 m/s), visibilidad de más de 10 kilómetros, cielo parcialmente nuboso a 1500 pies (457.2 metros), con una temperatura de 13 grados Celsius, temperatura de punto de rocío 2 grados Celsius, la presión atmosférica de 1039 hPa, en pulgadas de mercurio 3070 y QFE 629.0 hPa, humedad relativa 48% y en notas altocúmulos (AC) y cirros (CI).



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE
ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



METAR SLCB 131500Z 24004KT 9999 FEW030 24/10 Q1026 NOSIG RMK A3030 QFE752.3 HR41 AC FU=

A horas 11:00 HOB (hora de Bolivia); dirección del viento de 240° (grados) con una intensidad de 4 nudos (2.05 m/s), visibilidad de más de 10 kilómetros, cielo poco nuboso a 3000 pies (914.4 metros), con una temperatura de 24 grados Celsius, temperatura de punto de rocío 10 grados Celsius, la presión atmosférica de 1026 hPa, en pulgadas de mercurio 3030 y QFE 752.3 hPa, humedad relativa 41% y en notas altocúmulos (AC) y humo (FU).

METAR SLET 131500Z 33012KT 9999 VCSH FEW012 SCT020 FEW030CB 27/24 Q1013 RMK A2993 QFE964.4 HR83 CB/VCSH W/NW AC/CI=

A horas 11:00 HOB (hora de Bolivia); dirección del viento de 330° (grados) con una intensidad de 12 nudos (6.17 m/s), visibilidad de más de 10 kilómetros, chubascos en las proximidades, cielo poco nuboso a 1200 pies (365.76 metros), cielo parcialmente nuboso a 2000 pies (609.6 metros), cumulonimbos a 3000 pies (914.4 metros), con una temperatura de 27 grados Celsius, temperatura de punto de rocío 24 grados Celsius, la presión atmosférica de 1013 hPa, en pulgadas de mercurio 2993 y QFE 964.4 hPa, humedad relativa 83% y en notas cumulonimbos y chubasco de lluvia en dirección Oeste y Noroeste, altocúmulos (AC) y cirros (CI).

METAR SLLP 131600Z 28005KT 9999 SCT017 13/01 Q1038 NOSIG RMK A3068 QFE628.6 HR47 P94// AC/CI=

A horas 12:00 HOB (hora de Bolivia); dirección del viento de 280° (grados) con una intensidad de 5 nudos (2.57 m/s), visibilidad de más de 10 kilómetros, cielo parcialmente nuboso a 1700 pies (518.16 metros), con una temperatura de 13 grados Celsius, temperatura de punto de rocío 1 grados Celsius, la presión atmosférica de 1038 hPa, en pulgadas de mercurio 3068 y QFE 628.6 hPa, humedad relativa 47% y en notas altocúmulos (AC) y cirrus (CI).

METAR SLCB 131600Z 31004KT 9999 SCT030 FEW033TCU 26/09 Q1025 NOSIG RMK A3027 QFE751.4 HR35 TCU/NW AC FU=

A horas 12:00 HOB (hora de Bolivia); dirección del viento de 310° (grados) con una intensidad de 4 nudos (2.05 m/s), visibilidad de más de 10 kilómetros, cielo parcialmente nuboso a 3000 pies (914.4 metros), torre cúmulos a 3300 pies (1005.8 metros), con una temperatura de 26 grados Celsius, temperatura de punto de rocío 9 grados Celsius, la presión atmosférica de 1025 hPa, en pulgadas de mercurio 3027 y QFE 751.4 hPa, humedad relativa 35% y en notas torre cúmulos (TCU) en dirección noroeste, altocúmulos (AC) y humo (FU).



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



METAR SLET 131600Z 33012KT 9999 FEW013 SCT020 29/25 Q1013 RMK A2991 QFE963.7 HR78 AC/CI=

A horas 12:00 HOB (hora de Bolivia); dirección del viento de 330° (grados) con una intensidad de 12 nudos (6.17 m/s), visibilidad de más de 10 kilómetros, cielo poco nuboso a 1300 pies (396.24 metros), cielo parcialmente nuboso a 2000 pies (609.6 metros), con una temperatura de 29 grados Celsius, temperatura de punto de rocío 25 grados Celsius, la presión atmosférica de 1013 hPa, en pulgadas de mercurio 2991 y QFE 963.7 hPa, humedad relativa 78% y en notas altocúmulos (AC) y cirros (CI).

La evaluación detallada de la influencia de las condiciones meteorológicas sobre el desarrollo del vuelo continúa en proceso.

1.8. Ayudas a la navegación.

La aeronave contaba con equipo GPS GARMIN 750, vinculado con el piloto automático y equipos de navegación instrumental.

1.9. Comunicaciones.

Las comunicaciones ATC fueron analizadas mediante las grabaciones de las dependencias ATS correspondientes, identificándose períodos de comunicaciones normales, seguidos de intervalos de respuesta intermitente y posterior pérdida de contacto. A continuación, se presenta la transcripción proporcionada para el análisis, los contactos con la aeronave se encuentran sombreados, todas las horas registradas se encuentran en UTC, se debe restar 4 horas para establecer el horario local.

TRANSCRIPCIÓN DE GRABACIÓN (Torre La Paz)	
EVENTO: CP3243	
FECHA: 13/ABR/2026	
LUGAR: RWY Y CTR	
EQUIPO: FREQ 119,50 MHz	

HORA (UTC)	CALLING	Transcripción
12:09,46		(solo se liga la frecuencia)
12:10,51	CP3243	La Paz CP 3 1 2 1 buen día
	APP	3 1 2 1 buenos días prosiga
	CP3121	2 7 millas 2 2 5 descenso a 2 0 0 directo USVIL 3 1 2 1
	APP	Copiado desciende a 1 7 mil pies QNH 3 0 7 0 pulgadas autorizado RNAV pista 1 0 notifique USVIL
	CP3121	Descenso a 1 7 mil 3 0 7 0 llamo USVIL iniciando RNP X pista 1 0 3 1 2 1
12:15,57	CP3121	Inicia procedimiento CP 3 1 2 1



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



	APP	3121 copiado notifique VUKAN
	CP3121	Llama VUKAN 3 1 2 1
12:16,59	APP	Bolivia 663 aproximación
12:17,22	BOV663	(ilegible)
	APP	6 6 3 buenos días descienda a 17 mil pies QNH 3 0 7 0 autorizado RNP X pista 1 0 notifique en posición SUPTI
	BOV663	Descenso a 1 7 mil pies QNH 3 0 7 0 llamara SUPTI boliviana 6 6 3 autorizado RNP X pista 1 0
	APP	Correcto no tiene demora ahora la aproximación
	BOV663	Gracias
12:19,06	CP3121	La Paz CP 3 1 2 1
	APP	3 1 2 1 a la vista autorizado a aterrizar pista 10 viento calma
	CP3121	Autorizado a aterrizar pista 1 0 3 1 2 1
12:21,35	CP3243	La Paz terminal CP-3 2 4 3 punto de espera listo para el... la salida
	APP	3 2 4 3 mantener posición
	CP3243	Manteniendo
	APP	3121 en tierra 2 4 abandonar pista vía ALFA contactar superficie 1 2 1,9
	CP3121	Por ALFA 21,9 buen día 3 1 2 1
	APP	Buenos días
12:22,09	BOV663	Posición SUPTI boliviana 6 6 3
	APP	6 6 3 autorizado a aterrizar pista 10 viento calma
	BOV663	Autorizado a aterrizar pista 1 0 boliviana 6 6 3
12:25,34	APP	Boliviana 6 6 3 prevea abandonar calle ALFA
	BOV663	copiado
12:26,56	APP	3 2 4 3 ruende a posición en pista mantenga
	BOV663	Posición y mantener 3 2 4 3
	APP	Boliviana 6 6 3 en tierra 2 9 abandona pista vía ALFA cambia a 1 2 1 9
	BOV663	ALFA 1 2 1, 9 boliviana 6 6 3
12:27,20	APP	3 2 4 3 autorizado a despegar 2 8 viento calma
	CP-3243	Autorizado a despegar CP 3 2 4 3
12:30,07	APP	3 2 4 3 en el aire 3 1 notifique a través de 1 9 0
	CP-3243	3 1 en el aire llamo a través de 1 9 0 el CP 3 2 4 3
12:32,05	CP-3243	La Paz CP 3 2 4 3 deja 1 9 0 para 3 7 0 solicitamos de la presente volar directo a la posición SANSO
	APP	3 2 4 3 copiado la solicitud favor con 1 2 3 9 con terminal
	CP-3243	Paso ahora 2 3 9 gracias hasta luego
	APP	Hasta luego

TRANSCRIPCIÓN DE GRABACIÓN (Área terminal)

EVENTO: CP3243

FECHA: 13/ABR/2026



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

**AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE
ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG**



LUGAR: RWY Y CTR

EQUIPO: FREQ 123,9 MHz

HORA (UTC)	CALLING	Transcripción
12:06,43	CP3121	Terminal La Paz CP 3 1 2 1 buen día
	TMA	CP 3 121 La Paz terminal muy buenos días prosiga
	CP-3121	Ingresa área terminal nivelado 2 4 0 USVIL 1 2 1 8 el CP 3 1 2 1
	TMA	CP 3 1 2 1 La Paz recibido autorizado directo USVIL sin demora en su aproximación copia condiciones La Paz viento calma visibilidad más de 10 kilómetros FEW 600 temperatura 0 8 punto de rocío 0 5 QNH 3 0 7 0 pulgadas como notas alto cúmulos cirrus notifique listo a descenso
	CP3121	3 0 7 0 y llama a descenso CP 3 1 2 1
12:10,38	CP3121	Solicita descenso CP 3 12 1
12:10,56	CP3121	La Paz CP 3 1 2 1 solicita descenso
12:10,12	CP3121	La Paz CP 3 1 2 1
	TMA	CP 3 1 2 1 La Paz prosiga
	CP3121	Solicita descenso 3 1 2 1
	TMA	Recibido descenso autorizado a nivel de vuelo 200 notifique a través de 230
	CP3121	Descenso 200 y llama libre 230 3 1 2 1
	BOV663	La Paz boliviana 6 6 3 buen día nivel 3 7 0 descenso para nivel 3 0 0 estamos 68 millas VOR PAZ con hora prevista el VOR 1 3 3 0
	TMA	Boliviana 6 6 3 La Paz muy buenos días autorizado de la presente directo al LP610 transición SUPTI sin demora en su aproximación descenso autorizado a nivel de vuelo 210 restricción cruzar arco 20 millas del V OR de La Paz nivel de vuelo 2 3 0 o superior copia condiciones
	BOV663	Autorizado al LP610 al momento descenso para nivel 200 con restricción arco 20 nivel 2 3 0 adelante con las condiciones
	TMA	Nivel de vuelo 2 1 0... 2 1 0 copie condiciones viento calma visibilidad más de 10 kilómetros FEW 600 temperatura 0 9 punto de rocío 0 5 QNH 3 0 7 0 pulgadas como notas alto cúmulos cirrus notifique a través de 230
	BOV663	Condiciones copiadas con 3 0 7 0 descenso para 2 1 0 con restricción copiada llamara a través de 2 3 0 boliviana 6 6 3
	CP3121	La Paz CP 3 1 2 1... 29 millas 2 3 0 libre descenso 200
	TMA	Recibido contacte La Paz aproximación 1 1 9, 5 buen día buen vuelo
	CP3121	19 5... 3 1 2 1 buen día gracias
12:19,22	BOV663	Deja nivel 2 4 0 para 2 1 0 boliviana 6 6 3



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



	TMA	Boliviana 6 6 3 La Paz recibido contacte La Paz aproximación 1 1 9,5 para información de tránsito buen día buen vuelo
	BOV663	1 1 9, 5 boliviana 6 6 3
12:34,58	CP3243	La Paz terminal CP 3 2 4 3
	TMA	CP 3 2 4 3 La Paz terminal buen día prosiga
	CP3243	Buen día 2 0 0 para 3 7 0 de la presente solicitamos volar directo a la posición SANSO
	TMA	Recibido coordinando solicitud ascenso autorizado a nivel 3 9 0 notifique a través de 2 9 0
	CP3243	Para 3 9 0 llamo a través de 2 9 0 CP 3 2 4 3
12:36,20	TMA	CP3243 directo a SANSO autorizado de la presente ascenso para 2 9 0 notifique a través de suba 3 90 notifique a través de 2 9 0
12:36,41	TMA	CP3243 La Paz copio?
	CP3243	Afirmativo directo a SANSO llamo a través de 2 9 0 para 3 9 0
12:37,33	TMA	CP 3 2 4 3 dispone especial del trompillo de las 1218 zulu?
	CP3243	Negativo me lo pasa por favor
	TMA	Copie especial del trompillo 1 2 1 8 zulú viento 0 2 0 7 nudos visibilidad 4000 metros reducida por lluvia... chubascos lluvia moderada FEW 1200 SCT 1800 FEW 2700 torre cumulus BKN 20.000 temperatura 25 punto de rocío 23 QNH 2994 en pulgadas 1013 Hpa. Torre cúmulos al noreste este alto cúmulos adicionales copia especial de Viru Viru 1 2 3 3 zulú viento variable con 2 nudos visibilidad 5000 reducida por lluvia débil SCT 1000 SCT 1700 FEW 3000CB temperatura 24 punto de rocío 23 QNH 2995 CB al este noroeste este alto cumulus
	CP3243	Meteorológico copiado el CP 3 2 4 3
12:46,2	TMA	CP 3 2 4 3 La Paz
12:46,12	TMA	CP 3 2 4 3 La Paz
12:47,1	TMA	CP 3 2 4 3 La Paz
12:47,11	TMA	CP 3 2 4 3 La Paz
12:47,20	TMA	CP 3 2 4 3 La Paz
	CP3243	3 2 4 3 adelante prosiga
	TMA	Contacte La Paz centro 1 2 8, 2 mas atento a la frecuencia se le llamo insistentemente
	CP3243	Cambiando a 1 2 8, 2 CP 3 2 4 3 mil disculpas
	BOV602	La Paz terminal boliviana 6 0 2 muy buenos días estamos 5 8 millas fuera nivelado 2 8 0 VAPAS para VAPAS 1 ALFA solicita información y descenso por favor
	TMA	Boliviana 6 0 2 La Paz terminal buenos días recibido esta autorizada VAPAS 1 ALFA cuando listo descienda a nivel 2 0 0 y atento
	BOV602	VAPAS 1 ALFA 200 y atento a condiciones boliviana 6 0 2



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE
ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



TRANSCRIPCIÓN DE GRABACIÓN (superficie)

EVENTO: CP3243
FECHA: 13/ABR/2026
LUGAR: APN TWY B SLLP
EQUIPO: FREQ 119,50 MHz y 121.90 Mhz

HORA (UTC)	CALLING	Transcripción
12:09,51	CP3243	La Paz superficie, CP3243 muy buenos días
	SMC	CP3243, La Paz superficie, buen día
	CP3243	Buenos días, eh parqueo número 7, estamos listos para poner en marcha, condiciones por favor
	SMC	CP3243, condiciones pista en uso 28 viento calma QNH en pulgadas 3070 temperatura 9 grados hora controlada 1213
	CP3243	Copiada las condiciones ... (ilegible)
	SMC	CP3243 puesta en marcha a discreción prevea su salida por tránsito posterior al minuto 30
	CP3243	Para las 30 el 3243
12:10,59	CP3243	Si... (ilegible) podríamos coordinar una salida inmediata podríamos estar en el aire en 5 minutos, ¿confirma?
	SMC	Atento, mantenga escucha
	CP3243	Atento
12:12,24	CP3243	La Paz superficie ¿CP3243?
	SMC	CP3243 prevea su salida al minuto 22 conn... copia permiso de tránsito
	CP3243	Adelante prosiga
	SMC	CP3243 está autorizado al trompillo pista 28 posterior despegue viraje izquierda directo a GEKAD DAKOG vía UW677 nivel 370 código transpondedor 1703
	CP3243	Autorizado al trompillo luego de la pista 28 viraje izquierda (ilegible)... DAKOG vía UW677 nivel 370 responder 1703 listo a rodar
	SMC	CP3243 posterior despegue de la pista 28 viraje izquierda directo a GEKAD DAKOG y según su plan de vuelo nivel 390
	CP3243	GEKAD DAKOG 390 (ilegible)...
	SMC	CP34... CP3243 colación correcta puesta en marcha a discreción notifique rodaje
	CP3243	(ilegible)...
12:13,47	VIGIA SSEI	Superficie vigía SSEI
12:14,12	VIGIA SSEI	Superficie vigía SSEI
	SMC	Vigía SSEI, Superficie



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



1.10. Información del aeródromo.

La aeronave se siniestró en un área selvática situada a 26 NM de la comunidad de Villa Tunari.



Figura 2.

1.11. Registradores de vuelo.

La aeronave se encontraba equipada solamente con un registrador de voz de cabina Cockpit Voice Recorder (CVR) graba las conversaciones en cabina, comunicaciones con ATC y sonidos ambientales por un lapso de 2 horas, fue recuperado del lugar del accidente en buenas condiciones, fue trasladado a instalaciones del Centro de Investigación y Prevención de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA), el cual es una división de la Fuerza Aérea Brasileña, responsable de investigar accidentes e incidentes aéreos en Brasil, institución que cuenta con la capacidad técnica para efectuar la descarga y procesamiento inicial de los datos.

1.12. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto.

La aeronave quedó localizada en una zona selvática desmontada, presentando daños de consideración en el fuselaje y ambos motores. No se evidenció dispersión significativa de restos ni huellas de desplazamiento posteriores al impacto. La configuración final de los restos y la trayectoria observada presentan características compatibles con una condición de barrena plana; no obstante, este aspecto continúa bajo investigación, los restos quedaron con destrucción total como se puede observar en la figura 3.



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



Figura 3

1.13. Información médica y patológica.

En etapa de análisis conforme a lo proporcionado por las autopsias de ley.

1.14. Incendio.

No se evidenciaron indicios de incendio en vuelo ni posteriores al impacto. Durante la inspección inicial del sitio no se observaron restos evidentes de combustible.

1.15. Aspectos relativos a la Supervivencia.

Ambos tripulantes fallecieron, y sus cuerpos fueron recuperados por personal de la Policía y de la Fuerza Aérea Boliviana.

1.16. Ensayo e investigaciones.

El registrador de voz de cabina (CVR) fue remitido al Centro de Investigação e Prevenção de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA), donde se efectuó la descarga de datos. Posteriormente, los registros obtenidos fueron enviados al fabricante Cessna para la realización del análisis espectral de audio correspondiente.

1.17. Información sobre organización y de gestión.

La aeronave es de propiedad privada.

1.18. Información adicional.

Se hizo requerimiento de las trazas radar para establecer los tiempos exactos en los que la aeronave procedió a realizar trayectoria errática y la secuencia final del vuelo.



INFORME PRELIMINAR DE INVESTIGACIÓN

AREA DE INVESTIGACIÓN Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES - AIG



1.19. Técnicas de investigación útil o eficaces.

Se encuentra en proceso el análisis espectrográfico de los sonidos de la cabina de pilotaje durante el vuelo.

2. HECHOS DEFINIDOS.

- La aeronave contaba con certificado de aeronavegabilidad vigente.
- Ambos pilotos poseían licencias y certificados médicos aeronáuticos vigentes.
- Durante la fase de ascenso se registraron dificultades intermitentes en las comunicaciones ATC.
- Posteriormente se perdió contacto radar y de comunicaciones con la aeronave.
- La aeronave fue localizada en un área selvática próxima al municipio de Villa Tunari, con destrucción de consideración.

3. TAREAS PENDIENTES.

- Evaluación meteorológica detallada.
- Recepción y análisis de los informes médico-forenses.
- Análisis espectral de audio del CVR.
- Revisión de registros técnicos y de mantenimiento de la aeronave.
- Análisis de trazas radar y parámetros de trayectoria de vuelo.