



INFORME PRELIMINAR 24 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2008-22
07.DIC.2022

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.

- Fecha suceso** : 07 de diciembre del 2022.
Hora suceso : 17:30 hora local.
Lugar : Aeropuerto Diego Aracena (SCDA), Iquique, Región de Tarapacá.
Aeronaves : Avión British Aerospace, modelo BAE 146-200.
Licencias Pilotos : Piloto al mando (Piloto comercial de avión).
Copiloto al mando (Piloto Comercial de Avión).
Ocupantes : Tripulación (02).
Pasajeros 91

Reseña del suceso:

Suceso de aviación ocurrido, mientras la aeronave se encontraba en la plataforma de estacionamiento del Aeropuerto Diego Aracena (SCDA), momento en el cual, y mientras la tripulación realizaba un procedimiento de revisión del sistema del tren de aterrizaje de la aeronave, se retractó el tren de nariz hasta que el fuselaje hizo contacto con la plataforma de estacionamiento.

A consecuencia de lo anterior, no hubo lesionados y la aeronave resultó con daños.

Información del sitio del suceso:

El sitio del suceso se encontraba en el estacionamiento N°3, del Aeropuerto Diego Aracena (SCDA), Iquique, Región de Tarapacá, en la Lat. 20° 32' 48,91" S, y en la Long. 70° 10' 44,82" W. conforme a la imagen N°1 y la fotografía N°1:



Imagen N°1: Lugar geográfico del suceso.



Fotografía N°1: Lugar del Sitio del suceso.

Inspección de la aeronave:

Preparación de la aeronave al interior de hangar:

- Subida en gatas de la aeronave
- Energización con poder eléctrico e hidráulico.

Planificación de simulación de subida y bajada de tren de aterrizaje en condiciones de vuelo.

Bajada de tren de aterrizaje normal con disyuntor "GEAR IND + WARN" (B4), en posición afuera. Resultado esperado al bajar la palanca del tren debieran bajar las piernas del tren de aterrizaje.

Bajada de tren de aterrizaje normal con disyuntores "GEAR IND + WARN" (B4) y GEAR CTRL (B2), en posición afuera. Resultado esperado, al bajar la palanca del tren no debieran bajar las piernas de tren de aterrizaje.

Bajada de tren en emergencia con disyuntores "GEAR IND + WARN" (B4) y GEAR CTRL (B2), en posición afuera. Resultado esperado, debiera bajar las piernas.

Con tren abajo (después de bajada de emergencia) y disyuntores "GEAR IND + WARN" (B4) y GEAR CTRL (B2), en posición adentro. Con poder hidráulico y presurizado el sistema hidráulico. Resultado esperado, tren de aterrizaje debiera tender a subir.

Postura del piloto para acceder a disyuntores.

La aeronave se encontraba en una superficie en el estacionamiento N°3, conforme a las fotografías N°2 y N°3.



Fotografía N°2: Posición inicial de la aeronave del incidente.



Fotografía N°3: Posición final de la aeronave del incidente.

Los daños encontrados en la aeronave fueron causados por la retracción del tren de nariz.

Estado de la investigación:

La investigación se encuentra en etapa de revisión.