

**INFORME PRELIMINAR 30 DIAS DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2085-25**

**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 : 05.ENE.2025.  
Hora suceso : 14:06 hora local.  
Lugar : Pista 17R, Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (SCEL)  
Región Metropolitana.  
Aeronave : British Aerospace PLC, modelo BAE 146-200  
Ocupantes : 4 (cuatro).  
Lesiones : llesos.  
Licencia : Piloto de transporte de línea aérea.  
Actividad : Vuelo de verificación de mantenimiento.

**Reseña del suceso:**

El 05 de enero 2025, un piloto de transporte de línea aérea al mando de la aeronave fabricada por British Aerospace PLC, modelo BAE 146-200, en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, Comuna de Pudahuel, Región Metropolitana, procedió materializar un vuelo de verificación de mantenimiento.

Después de un despegue normal, salida VTN6, autorizados a FL140, la aeronave presentó la falla "HIGHT TEMP" (HYD GREEN), dejando inoperativo el sistema hidráulico verde, el tren de aterrizaje, quedando sin Airbrake, con velocidad de extensión de Flaps más lenta y pérdida de control de rueda de nariz.

Producto de lo anterior, la tripulación aplicó los procedimientos de QRH, solicitud de METAR de SCEL, peso de aterrizaje, distancia, procedimiento de extensión de tren de aterrizaje, para la recuperación del sistema hidráulico verde.

Luego de la recuperación de la falla del sistema hidráulico verde, la aeronave se encontraba autorizada para aterrizar en la pista 17R SCEL, sin embargo, se presentó nuevamente la falla "HIGHT TEMP" (HYD GREEN). Lo anterior, obligó a la tripulación a aplicar el procedimiento de GO AROUND, notificando al ATC de la falla de la aeronave y que la pista 17R quedaría bloqueada una vez aterrizada la aeronave.

El aterrizaje se materializó en velocidad y centrado, sin embargo después del TOUCH DOWN en el primer tercio de la pista 17R, el piloto al mando aplicó frenos y describió que la aeronave frenaba muy poco, perdiendo velocidad y con desplazamiento hacia la izquierda del eje central de la pista. Lo anterior se complementó con la pérdida del control direccional de la aeronave, lo que obligó al piloto al mando a activar freno de emergencia YELLOW EMERG.

Una vez detenida la aeronave en la pista entre taxiways U y W, se procedió a cortar motores y APU.

A consecuencia de lo anterior, los cuatro ocupantes resultaron ilesos y la aeronave con daños.



Fotografía N°1: Aeronave involucrada en el suceso.

### **Lesiones de personas:**

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	--	--	--	--
Graves	--	--	--	--
Menores	--	--	--	--
Ninguna	2	2	--	4
Total	2	2	--	4

### **Información del sitio del suceso:**

El sitio del suceso se encuentra en la RWY 17R del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (SCEL), Comuna de Pudahuel, Región Metropolitana, entre taxiways U y W.



Fotografía N°2: Sitio del suceso pista 17R SCEL.

### **Inspección de la aeronave en el sitio del suceso:**

- Se efectuó una inspección visual a la aeronave la que se encontraba con 04 gatas de apoyo y los pines de seguridad para impedir la retracción accidental del tren de aterrizaje principal y de nariz (estos habían sido instalados por personal de mantenimiento de la empresa operadora).
- No se encontró evidencia de daños en el fuselaje, alas, superficies de control de vuelo y/o motores.
- Se inspeccionaron los trenes de aterrizaje principales y de nariz no encontrando daños visibles en los sistemas de soporte, los trenes se encontraban asegurados, el tren de aterrizaje principal izquierdo evidenciaba restos de neumático sobre la superficie de su sistema de soporte.
- Se inspeccionaron los conjuntos de rueda de los trenes principales, encontrando los cuatro neumáticos con desgaste, pérdida de material, cortes y desgarros en su banda de rodaje, sin evidencia de haber girado posterior a su bloqueo.
- El desgaste de los neumáticos se extendió hasta las llantas, las que resultaron con desgaste por roce con la superficie de la pista.



Fotografías N°3: Motores N°1, 2 ,3 y 4 sin evidencia de daños visuales.



Fotografías N°4 y 5: Tren principal Izquierdo.



Fotografías N°6 y 7: Tren principal Derecho.

El tren de nariz no evidencia desgaste, desgarros ni pérdida de material desde su banda de rodaje.



Fotografías N°8: Ruedas tren de nariz.

Cabina de la aeronave el día del suceso:

Se evidenció la palanca del tren de aterrizaje en posición abajo (A).

Se verificó la posición de la palanca de freno de parqueo la que se encontró afuera en posición "YELLOW" (B).



Fotografías N°9: Palanca tren de aterrizaje y palanca de freno.

Se verificó la posición del interruptor del sistema antiskid y de ventilación de los frenos encontrándose ambos en posición OFF.



Fotografías N°10: Interruptores sistema antiskid.

Fijación fotográfica y trazabilidad, neumáticos del tren principal izquierdo.



Fotografías N°11: Ruedas tren principal izquierdo

Fijación fotográfica y trazabilidad, neumáticos del tren principal derecho.



Fotografías N°11: Ruedas tren principal derecho.

Registro de marcas de neumáticos en pista 17R.



Fotografía N°12: Marcas de neumáticos pista 17R

**Información meteorológica:**

Fue solicitado el Informe Técnico Operacional de la DMC del 05 de enero de 2025, SCEL, Santiago de Chile el que será elaborado por la DMC.

**Diligencias:**

Se encuentra en análisis los datos obtenidos de los registradores FDR y CVR.

Se encuentra en análisis y trazabilidad, la revisión de la documentación técnica.

**Estado de la Investigación:**

La investigación se encuentra en la etapa de recolección de antecedentes y análisis de la información, para determinar la causa del suceso y con ello generar recomendaciones de seguridad operacional.