



DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

INFORME PRELIMINAR DE 12 MESES DEL SUCESO DE AVIACIÓN N° 2081-24

20 NOV 2024

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 de 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 : 20 de noviembre de 2024.

Hora suceso : 09:35 HL

Lugar : Aeropuerto Internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo (SCCI), Punta Arenas, Región de Magallanes y Antártica Chilena.

Aeronave : Cessna C-404.

Licencia Piloto : Piloto Comercial de avión.

Ocupantes : 01 piloto y 07 pasajeros. (todos sin lesiones)

Reseña del suceso:

Posterior al despegue de la aeronave desde el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo (SCCI), con destino al Aeródromo Capitán Fuentes Martínez (SCFM), la aeronave presenta humo en la cabina, lo cual genera que el piloto tome la decisión de retornar al aeropuerto de salida. Al operar el tren de aterrizaje en modo bajada, sólo se le encienden las luces indicadoras del tren principal como aseguradas, no así la rueda de nariz.

Además, al piloto se le activa la alarma de baja presión del circuito hidráulico, ante lo cual, decide ejecutar el procedimiento de bajada de emergencia del tren de aterrizaje.

Al confirmar con la Torre de Control que la rueda de nariz continuaba sin llegar a su posición segura abajo, a pesar de lo realizado, decide declarar la emergencia y aterrizar con la posibilidad de que la rueda de nariz colapsara, lo cual así sucedió al momento de tocar con ella en la pista.

Lesiones de personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Total
Mortales	-.-	-.-	-.-	-.-
Graves	-.-	-.-	-.-	-.-
Menores	-.-	-.-	-.-	-.-
Ninguna	1	7	-.-	8
Total	1	7	-.-	8

Daños a la aeronave:

- Fuselaje delantero (nariz), desgastado.
- Compuertas del tren de nariz, desgastadas.
- Motor izquierdo, daños por detención brusca.
- Motor derecho, daños por detención brusca.
- Hélice izquierda, punta de palas deformadas.
- Hélice derecha, punta de palas deformadas.

Otros daños:

No hubo.

Información sobre la tripulación:

Edad	34 AÑOS	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	PILOTO COMERCIAL DE AVIÓN	
Habilitaciones	Clase	Monomotor Terrestre / Multimotor Terrestre
	Tipo	DHC6 - BE30 - RJ85 - RJ1H - B462
	Función	Vuelo por instrumentos
Examen médico	Vigente	Si
	Apto	Si
Suceso anterior	No registra	

Experiencia	Horas de vuelo
Total	2.079,7
En el material	75,3
24 horas previas	1,0
90 horas previas	2,4
30 días previos	15,7
Día del suceso	1,5
Fuente de información	Bitácora personal de vuelo del piloto

Información de la Aeronave

Aeronave	Avión	
Fabricante	Cessna	
Modelo	404	
N° Serie	4040440	
Año de fabricación	1979	
Horas de vuelo	6.734:39	
Pesos Certificados	PV	5.310 lbs
	PMD	8.400 lbs
Última inspección	El 14 de NOV de 2024, inspección de fase (operación # 2) a las 6.724:08 hrs.	



Imagen 1: Foto de referencia del modelo de aeronave.

Información del sitio del suceso

Las características del sitio del suceso corresponden a la pista 30 del Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo (SCCI), lugar donde quedó la aeronave con la pierna de nariz retraída y apoyada en su estructura delantera, como se muestra en la fotografía.



Imagen N°2: Aeronave en el sitio del suceso

Inspección de la aeronave en el hangar de la empresa.

- Se comprobó la integridad de la aeronave.
- Al interior de un hangar y con la aeronave sostenida en gatas, se efectuaron pruebas al circuito hidráulico, mediante el uso de una bomba manual, a fin de determinar fugas.
- Durante la inspección se logró determinar que un componente del circuito hidráulico se encontraba con fuga.
- Con el propósito de determinar si el daño detectado en el circuito hidráulico tiene relación directa con la falla de bajada del tren de aterrizaje y, particularmente, con la pierna del tren de nariz, se estableció que la empresa efectuará la adquisición y/o reparación de dicho componente, para posteriormente realizar pruebas operacionales, una vez que se encuentre disponible la aeronave para tal efecto.



Imagen N°3: Aeronave en gatas en el interior del hangar.

Aspectos de supervivencia:

Los arneses de seguridad se encontraban en buenas condiciones operativas.

Los asientos se desplazaban libremente y aseguraban la posición seleccionada.

Estado de la investigación:

La investigación se encuentra en etapa de recolección de antecedentes finales, objeto de determinar la causa del suceso, así como también de generar recomendaciones de operación para este tipo de aeronave.

Por lo anterior, la investigación aún se mantiene en proceso.