

INFORME PRELIMINAR 24 MESES DEL ACCIDENTE DE AVIACIÓN N° 2053-24

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.

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 : 21 de marzo del 2024.

Hora suceso : 16:45 HL

Lugar : Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB).

Aeronave : Cessna T303.

Licencia Piloto : Piloto Privado de avión.

Ocupantes : 01 piloto y 04 pasajeros.

Reseña del suceso:

El suceso de aviación ocurrido con fecha 21 de marzo de 2024, que afectó a un Piloto Privado de Avión, estando al mando de la aeronave marca Cessna, modelo T303, junto a cuatro pasajeros a bordo. Durante el rodaje hacia la pista 19 del Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB) y al momento de realizar la prueba de frenos por parte del piloto al mando, la aeronave se desvió hacia la derecha, impactando con un hangar del sector.

A consecuencia de lo anterior, el piloto al mando y cuatro pasajeros resultaron sin lesiones y la aeronave con daños en la zona delantera del fuselaje (Nariz) y en la punta de ala derecha.

Lesiones de personas:

Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Total	Otros
Mortales				
Graves				
Menores				
Ninguna	1	4	5	
Total	1	4	5	

Daños a la aeronave

- Daños en la zona delantera del fuselaje.
- Daños en la punta de ala derecha.

Otros daños

Daños en la zona lateral de un hangar del sector de la calle “Golf”.

Tripulación de vuelo

Piloto al mando

Edad	48 años	
Nacionalidad	Chilena	
Tipo de licencia	Piloto Privado de Avión	
Habilitaciones	Clase	Monomotor Terrestre / Multimotor Terrestre
	Tipo	N/A
	Función	N/A
Examen médico	Vigente	Si
	Apto	Si
Sucesos anteriores	No registra.	

Experiencia de vuelo

Experiencia	Horas de vuelo
Total	217:48
En el material	139:12
24 horas previas	--
7 días previos	--
90 días previos	13:50

Información de aeronave

Información general

Aeronave	Avión
Fabricante	Cessna
Modelo	T303
Número de serie	T30300108
Año fabricación	1982

Motores

Posición	Motor 1	Motor 2
Fabricante	Continental	Continental
Modelo	TSIO-520-AE (2B)	TSIO-520-AE (2B)
Número de Serie	246166-R	246667-R

Hélices

Posición	Hélice 1	Hélice 2
Fabricante	McCauley	McCauley
Modelo	3AF32C506-D	3AF32C507-D
Número de Serie	130834	130835

Combustible

La aeronave utilizaba gasolina de aviación de octanaje 100 LL.

La cantidad de combustible verificada en la aeronave fue de 70 galones US en cada ala (un total de 140 galones US). La capacidad total certificada de la aeronave era de 155 galones US.

Documentación a bordo

Documentación	Condición
Certificado de Matrícula	Sin observaciones.
Certificado de Aeronavegabilidad	Sin observaciones.
Manual de vuelo	Sin observaciones.
Bitácora de vuelo	Sin observaciones.

Información meteorológica

De acuerdo con los antecedentes de la investigación, al momento del suceso las condiciones meteorológicas eran aptas para el vuelo en condiciones meteorológicas visuales (VMC).

Ayudas para la navegación

No aplicable.

Comunicaciones

No aplicable.

Información del aeródromo

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

Nombre	Eulogio Sánchez
Designador OACI	SCTB
Coordenadas	Latitud: 33° 27' 25" Sur
	Longitud: 70° 32' 49" Oeste
Elevación	2.129 pies (649 metros)
Pistas	01/19
Dimensiones	966 x 30 metros
Tipo de superficie	Asfalto (ASPH)
Horas de operación	HJ
Uso	Público

Registradores de vuelo

No aplica.

Información sobre la aeronave y el suceso

En el Aeródromo Eulogio Sánchez (SCTB), el equipo investigador efectuó una inspección física a la aeronave y el entorno, registrándose lo siguiente:

Durante el rodaje a la pista 19, la aeronave giró hacia la derecha, impactando un hangar (edificio) con el fuselaje delantero (nariz) y la punta de ala derecha. (Imagen N° 1 / Fotografías N° 1 y N° 2)

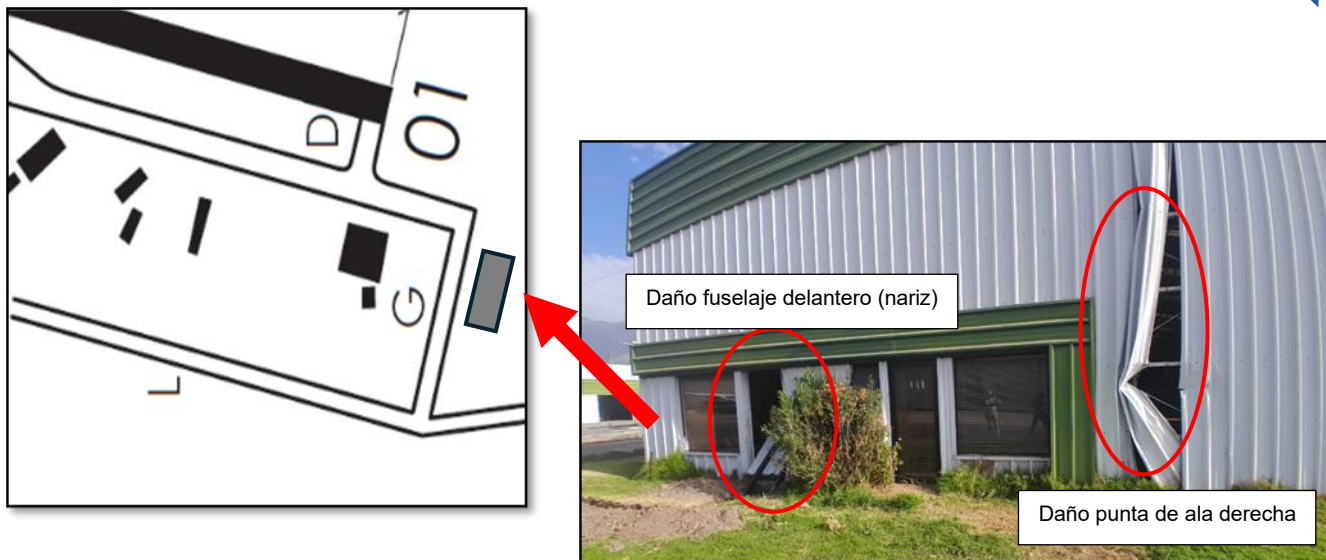


Imagen N°1 / Fotografía N° 1: Calle de rodaje “Golf” / Hangar con daños provocados por la aeronave.



Fotografía N° 2: Hangar con daños provocados por la aeronave.

Debido al suceso, la aeronave resultó con daños en la zona delantera del fuselaje y punta de ala izquierda. (Fotografías N° 3 y N° 4)



Fotografías N° 3 y N° 4: Daños de la aeronave.

En la calle de rodaje no se observaron marcas de frenado o de líquido hidráulico. (Fotografía N° 5)



Fotografías N° 5: Calle de rodaje sin marcas.

La inspección al sistema de dirección en tierra de la aeronave no presentó observaciones.

La inspección al sistema de frenos de la aeronave, al momento de presionar los frenos, el freno izquierdo no mantenía presión.

Incendio

No aplicable.

Aspectos de supervivencia

El piloto al mando y los 4 pasajeros resultaron ilesos.

Los arneses de seguridad y cinturones de seguridad operaron sin observaciones.

Información sobre organización y gestión

No aplicable.

Información adicional**Lista de chequeo****TAXIING**

1. Passenger Briefing -- COMPLETE.
2. Brakes -- CHECK.
3. Flight Instruments -- CHECK turn instruments.

Información técnica

BRAKE SYSTEM

The airplane has a single-disc, hydraulically-actuated brake mounted inboard on each main landing gear wheel. Each brake is connected by a hydraulic line to a master cylinder attached to each of the pilot's rudder pedals. The brakes are operated by applying pressure to the top of either the left (pilot's) or right (front passenger's) set of rudder pedals which are interconnected. When the airplane is parked, both main wheel brakes may be set by utilizing the parking brake which is operated by a handle on the lower instrument panel directly beneath the pilot's control column. To apply the parking brake, set the brakes with the rudder pedals and pull the handle aft. To release the parking brake, push the handle fully in.

For maximum brake life, keep the brake system properly maintained, and minimize brake usage during taxi operations and landings.

Some of the symptoms of impending brake failure are: gradual decrease in braking action after brake application, noisy or dragging the pedals should build braking pressure. If one brake becomes weak or fails, use the other brake sparingly while using opposite rudder and nose wheel steering, as required, to offset the good brake.

Estado de la Investigación:

La investigación del suceso de aviación se encuentra en proceso de revisión del Informe final.