

**Incidente 1403**

Fecha: <b>13 de diciembre de 2005</b>				Hora Local: <b>17:30 horas</b>
Lugar del suceso: <b>Aeródromo “ San Fernando”, San Fernando</b>				Región: <b>Sexta</b>
Marca y modelo de la aeronave: <b>Piper – PA31</b>				Año de fabricación: <b>1980</b>
Número de motores / marca y modelo: <b>2 / Lycoming /TIO-540-A2C</b>				Daños a la aeronave: <b>Menores</b>
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): <b>Piloto comercial de avión</b>  Edad: <b>66 Años</b>
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Ninguna	<b>1</b>	<b>3</b>	-	
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando				Tipo de Operación: <b>Aviación General</b>
Total horas de vuelo: <b>8.200:00 horas</b>				Fase de la Operación: <b>Aterrizaje</b>
Total horas de vuelo en el material: <b>3.400:00 horas</b>				

**Reseña del vuelo**

La aeronave despegó a las 17:00 HL desde el aeródromo “Eulogio Sánchez”, con plan de vuelo visual y después de volar aproximadamente 30 minutos, inició una aproximación al aeródromo de “San Fernando”.

De acuerdo a lo señalado por el piloto de la aeronave, inició su descenso lateral a la ciudad de Rancagua desde una altitud de 5.500 pies, posteriormente con la pista de San Fernando a la vista, aproximó directo a la pista 20, pasó la lista de chequeo, dejando el punto que indica bajar el tren de aterrizaje pendiente para el final.

Debido a la altura que llevaba, bajo flaps, extendiéndolos totalmente en final para efectuar un aterrizaje corto, debido a ello, debió mantener una potencia de 15 pulgadas, por lo cual no sonó la bocina de alarma de tren arriba, lo que significó que olvidara bajar el tren más adelante como lo tenía planificado.

El aterrizaje de la aeronave, se produjo con el tren de aterrizaje replegado, haciendo contacto con la superficie de la pista, aproximadamente a 50 metros del umbral 20, arrastrándose 150 metros sobre la superficie, quedando finalmente a 200 metros del cabezal 20 a la orilla derecha de la pista.

El piloto al mando y sus tres pasajeros resultaron ilesos y la aeronave tuvo daños menores.

## **Conclusiones**

- El piloto de la aeronave tenía su licencia de vuelo vigente.
- La aeronave tenía sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula sin observaciones.
- No hubo falla en el funcionamiento del sistema del tren de aterrizaje de la aeronave.
- El piloto de la aeronave omitió involuntariamente bajar el tren de aterrizaje durante la aproximación, aterrizando debido a ello con el tren replegado.
- A consecuencia del incidente el piloto y sus tres pasajeros resultaron ilesos. La aeronave tuvo daños menores.
- No hubo daños a terceros producto del incidente.
- La bocina de alarma que indica que el tren de aterrizaje está arriba, no sonó debido a que el piloto mantuvo 15 Phg. de potencia en los motores.

## **Causa del incidente**

La causa del incidente fue un error operacional por parte del piloto al mando de la aeronave, al omitir involuntariamente, bajar el tren de aterrizaje durante la aproximación, aterrizando debido a ello con el tren replegado.

## **Factores Contribuyentes**

Contribuyó al incidente lo siguiente:

Habría actuado como factor contribuyente lo siguiente:

- Cambio de patrón de aproximación para aterrizar, en el sentido de variar de una aproximación normal a una aproximación directa.
- 
- Dejar pendiente el cumplimiento del punto de la lista de verificación que indica “tren abajo y asegurado”, para cuando la aeronave estuviera más cerca de la pista.
- 
- Mantener una potencia de 15 Phg. en los motores, lo que no permitió que la bocina de alarma que indicaba que el tren de aterrizaje estaba arriba, se activara.

### **Recomendaciones**

#### **Para el Departamento “Prevención de Accidentes”:**

En futuros seminarios y/o charlas con pilotos de aviación general, comente el presente incidente, haciendo énfasis en los peligros que encierran los cambios de rutina de vuelo y aplazamiento del cumplimiento de acciones que señalan las listas de verificación de las aeronaves.