

Incidente 1486

Fecha: 12 de mayo de 2008 Lugar del suceso: Aeródromo "Eulogio Sánchez E."				Hora Local: 14:10HL Región: RM																				
Marca y modelo de la aeronave: Cessna, R182				Año de fabricación: 1978																				
Número de motores / marca y modelo: 01 / Lycoming / O-540-J3C5D				Daños a la aeronave: Si																				
<table border="1"><thead><tr><th>Lesiones</th><th>Tripulación</th><th>Pasajeros</th><th>Otros</th></tr></thead><tbody><tr><td>Mortales</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Graves</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Leves</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Ninguna</td><td>1</td><td></td><td></td></tr></tbody></table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales				Graves				Leves				Ninguna	1			Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Privado de Avión Edad: 53 años
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																					
Mortales																								
Graves																								
Leves																								
Ninguna	1																							
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando Horas de vuelo en el material: 06:06 Total horas de vuelo: 1394:41				Tipo de Operación: Aviación General Fase de la Operación: Aterrizaje																				

Reseña del vuelo

- El día 12 de Mayo de 2008, el piloto privado de avión despegó desde el Aeródromo "Eulogio Sánchez" con destino el Aeródromo de "Santo Domingo", para ser examinado en el material Cessna R182, por un instructor del Club Aéreo de Santiago. El tiempo de vuelo fue de 01:36 horas finalizando en ese aeródromo, lugar donde el instructor se bajó de la aeronave.
- El piloto al mando tras haber sido examinado, despegó al mando del avión desde el Aeródromo "Santo Domingo" con destino el Aeródromo "Eulogio Sánchez". Luego de aproximadamente 20 minutos de vuelo, comunicó abandonando zona y frecuencia, cambiando la frecuencia a "Santiago información", 122.4 MHZ, recibiendo clave transponder 2032.
- Después de aproximadamente 10 minutos más de vuelo, "Santiago Información" le comunicó que no tenía la aeronave en presentación radar, lo que hizo que el piloto se percatara de que su transponder no estaba funcionando. El piloto comunicó a "Santiago Información" que su equipo estaba defectuoso, siendo ésta la última información que pudo efectuar, ya que perdió comunicación en ambos sentidos. En

ese momento el piloto relató haber percibido olor a cable quemado, procediendo a apagar todos los equipos de comunicaciones.

- El piloto al mando, al hacer el ingreso al circuito de tránsito al Aeródromo “Eulogio Sánchez”, efectuó un procedimiento de entrada tipo “NORDO” (sin radio), debido a la falta de comunicaciones por tener inoperativo el sistema eléctrico de la aeronave.
- Una vez que observó que el circuito de tránsito se encontraba despejado y sin tráfico, bajó el tren y procedió a aterrizar en el Aeródromo.
- Durante la carrera de aterrizaje, el tren principal comenzó a retractarse lentamente, logrando el piloto desahogar por la calle de rodaje “Charlie”, quedando la aeronave a un costado de ésta.
- A consecuencia del suceso, el piloto, único ocupante de la aeronave, resultó sin lesiones. La aeronave resultó con daños en el plano horizontal y cono de cola.

CONCLUSIONES

- El piloto al mando tenía su licencia vigente y estaba habilitado para volar la aeronave.
- La aeronave tenía sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes.
- El alternador del sistema eléctrico del avión presentaba fallas, lo que contribuyó a que la batería de la aeronave se descargara.
- El sistema de tren de aterrizaje, operado tanto en forma manual como eléctrica, funcionaba sin problemas, por lo que no habría tenido incidencia en la causa del suceso investigado.
- El piloto al mando no habría verificado que el tren de aterrizaje estuviera asegurado antes de aproximar para aterrizar.
- El manejo inadecuado de la falla eléctrica por parte del piloto, habría contribuido a la descarga de la batería durante el vuelo.

CAUSA MÁS PROBABLE

- Tren de aterrizaje no asegurado en la posición abajo, debido a un error operacional por parte del piloto al mando, al no aplicar el procedimiento para asegurarse la posición del tren abajo.

FACTORES CONTRIBUYENTES

- No haber detectado la falla del alternador, con el objeto de haber efectuado el procedimiento correspondiente, para disminuir los consumos eléctricos.
- No haber asociado la falla eléctrica y su incidencia sobre el funcionamiento del tren de aterrizaje.
- Haber mantenido encendidos equipos eléctricos no esenciales para continuar el vuelo, consumiendo la carga de la batería necesaria para las funciones esenciales.
- Recorrido incompleto del tren de aterrizaje, por no haber recibido el suministro eléctrico suficiente para completar la bajada y el aseguramiento.

RECOMENDACIONES

- Incluir el caso investigado en charlas y talleres orientados a pilotos privados.