

## Accidente 1503

Fecha: 28 noviembre 2008 Lugar del suceso: Aeropuerto "Arturo Merino Benítez"				Hora Local: 11:48 Región: Metropolitana																					
Marca y modelo de la aeronave: Cessna T337H				Año de fabricación: 1977																					
Número de motores / marca y modelo: 02 / Continental TSIO-360				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>2</td><td></td></tr></tbody></table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales				Graves				Leves				Ninguna	1	2		Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Comercial Avión Edad: 44 años	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																						
Mortales																									
Graves																									
Leves																									
Ninguna	1	2																							
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando Horas de vuelo en el material: 600 Total horas de vuelo: 5.262				Tipo de Operación: Privado Fase de la Operación: Aterrizaje																					

### Reseña del vuelo

- El día 28 de noviembre, a las 11:00 HL., el piloto Sr. Faúndez, despegó desde el Aeródromo "Eulogio Sánchez Errázuriz", en compañía de dos pasajeros, para realizar un sobrevuelo al sector de Pirque, por un lapso de 15 minutos.
- Al regresar al Aeródromo "Eulogio Sánchez Errázuriz" y en tramo con el viento izquierdo a la pista 19, el piloto procedió a bajar el tren de aterrizaje, el cual quedó parcialmente extendido y sin asegurar.
- Debido a lo anterior, realizó varios intentos de bajar y asegurar el tren de aterrizaje, sin resultado alguno, decidiendo declarar emergencia, por lo cual recibió instrucciones de la torre de control del Aeródromo "Eulogio Sánchez Errázuriz", para dirigirse al Aeropuerto "Arturo Merino Benítez".
- Durante el aterrizaje en la pista 17 izquierda del aeropuerto, la aeronave tocó con el tren principal, el cual se replegó, quedando sólo el tren delantero extendido.

- Una vez detenida la aeronave, el piloto y sus pasajeros procedieron a evacuar el avión, no registrándose lesionados. El avión resultó con daños.

## **CONCLUSIONES**

- El piloto y la aeronave mantenían vigente la documentación necesaria para la ejecución de la operación en que ocurrió el incidente.
- En el pre-vuelo realizado a la aeronave el día del suceso, y en las operaciones previas al incidente, no se detectaron discrepancias que impidieran la operación aérea.
- En el peritaje realizado al conector eléctrico de la “Power Pack”, se estableció un funcionamiento intermitente, el que habría impedido extender eléctricamente en forma completa y asegurar el tren de aterrizaje principal.
- El sistema de emergencia para el extendido manual del tren se encontraba operativo.
- El tren de aterrizaje principal no se extendió durante la ejecución del procedimiento de emergencia, ya que el piloto mantuvo energizado el sistema, impidiendo que bajara en forma manual.

## **CAUSA MAS PROBABLE**

- Extensión incompleta del tren de aterrizaje a causa de un funcionamiento intermitente del conector eléctrico de la “Power Pack”, que impidió extender y asegurar eléctricamente el tren de aterrizaje y de la posterior ejecución del procedimiento de emergencia sin desenergizar el sistema.

## **FACTORES CONTRIBUYENTES**

- Error operacional por parte del piloto, al no cumplir con lo señalado en la nota para el procedimiento de emergencia “Landing Gear Fails to Extend”, en el sentido de desenergizar el sistema.

## **RECOMENDACIONES**

- Difundir el suceso investigado a través de la página Web y otros medios institucionales, como asimismo, incluirlo en charlas y talleres orientados a pilotos que realizan operaciones aéreas en este modelo de avión.