

Incidente N° 1365

Fecha: 28 de noviembre de 2004				Hora Local: 15:57 horas	
Lugar del suceso: Aeródromo Los Cerrillos				Región: Metropolitana	
Marca y modelo de la aeronave: Beechcraft-C-23				Año de fabricación: 1977	
Número de motores / marca y modelo: 1 Lycoming 0-360-A4K				Daños a la aeronave: Menores	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Comercial de Avión Edad: 47 años	
Mortales	-	-	-		
Graves	-	-	-		
Leves/Ninguna	2	-	-		
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: Aviación General	
Total horas de vuelo: 1.950.00 horas				Fase de la Operación: Aterrizaje	
Total horas de vuelo en el material: 350:00 horas					

Reseña del vuelo

El día 28 de noviembre del año 2004, en el aeródromo “Los Cerrillos”, un piloto comercial de avión, con habilitación de instructor de vuelo monomotor, efectuó un turno de instrucción a un alumno piloto, a bordo de una aeronave Beechcraft.

El vuelo se realizaba como parte de un programa de instrucción de la escuela de vuelo. Previo al despegue, el instructor notificó a la torre de control del aeródromo, que efectuaría circuitos de tránsito, con un tiempo de vuelo de aproximadamente 45 minutos. El despegue se realizó a las 18:15 UTC (15:15 H.L.).

El alumno piloto relató que efectuó 6 circuitos de tránsito, que se realizaron tanto a la derecha, como a la izquierda. En la cuarta aproximación efectuaron una rehusada debido a que el avión traía poca velocidad.

En la última aproximación para aterrizar, ambos pilotos relataron que luego de tocar ruedas, la aeronave se fue hacia la izquierda y al intentar corregir hacia la derecha, se quebró el soporte del tren principal izquierdo.

A raíz de lo anterior, la aeronave resultó con daños menores. Ambos pilotos resultaron ilesos.

Conclusiones

- El piloto tenía su licencia vigente y la habilitación de instructor al día.

- El alumno piloto tenía su licencia vigente.
- La aeronave tenía su mantenimiento al día.
- Las condiciones meteorológicas de viento no fueron factor contribuyente al hecho.
- La quebradura del soporte de amarra del tren principal izquierdo, no evidenciaba presencia de corrosión o fatiga de material.
- El soporte principal derecho instalado de fábrica, con la misma fecha que el soporte fracturado, no evidenció observaciones en la inspección NDI.
- Los daños presentados en la rueda izquierda fueron generados solamente, al doblarse y apoyarse la aeronave en el tren, sin evidencia de impacto.
- La aeronave fue sometida a un sobreesfuerzo en su tren principal izquierdo, no pudiéndose precisar cuando acaeció.
- La maniobra de corrección tardía efectuada por la tripulación, durante la carrera de aterrizaje, generó el quiebre total del soporte del tren, sin que esto pueda ser atribuible a la causa principal, pues el tren principal izquierdo, conforme al análisis anterior ya habría estado debilitado.

Causa del incidente

La causa más probable del incidente fue que el soporte del tren principal izquierdo fue sometido a un sobreesfuerzo, lo que generó, en este vuelo, la fractura del citado soporte.

Factores Contribuyentes

- Carencia de notificación de aterrizajes bruscos.

Recomendaciones

- Que el Departamento Prevención analice el presente caso y si es pertinente, de acuerdo a las estadísticas, lo considere en sus charlas con instructores a fin de reiterar la importancia de notificar

a mantenimiento situaciones que podrían afectar la aeronavegabilidad, como por ejemplo en este caso aterrizajes bruscos.

