

**Incidente N° 1365**

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

**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.

