

Incidente 1370

| | | | | | |
|--|-------------|-----------|-------|--|--|
| Fecha: 05 de enero de 2005 | | | | Hora Local: 12:45 horas | |
| Lugar del suceso: Aeropuerto Diego Aracena - Iquique | | | | Región: Primera | |
| Marca y modelo de la aeronave: Twin commander – 500-S | | | | Año de fabricación: 1977 | |
| Número de motores / marca y modelo: 01 CONTINENTAL C-90-12F | | | | Daños a la aeronave: Menores | |
| Lesiones | Tripulación | Pasajeros | Otros | Piloto al mando (tipo licencia): Piloto Privado de Avión Edad: 47 años | |
| Mortales | - | - | - | | |
| Graves | - | - | - | | |
| Leves/Ninguna | 2 | - | - | | |
| Experiencia de Vuelo del Piloto al mando | | | | Tipo de Operación: Aviación Comercial | |
| Total horas de vuelo: 4.533:20 horas | | | | Fase de la Operación: Aterrizaje | |
| Total horas de vuelo en el material: 1.600:00 horas | | | | | |

RESEÑA DEL VUELO

El día 05 de enero del 2005, a las 12:45 HL., la aeronave procedía de un vuelo de la zona de pesca al norte de Iquique; a las 12:25:18 HL, notificó en frecuencia 127.3 (Iquique radio) que se encontraba a 5 millas al oeste de la ciudad, que su intención era aproximar directo a la pista 18, siendo autorizado por el controlador de la torre. A las 12:31:30 HL notificó posición Punta Gruesa y el controlador le indicó que pasara con Iquique Torre en frecuencia 118.9 Mhz.

A las 12:31:42 HL, IQQ Torre lo autorizó para aproximar de inmediato y directo a la pista 18 y le solicitó que notificara final con tren abajo y asegurado. En ese mismo instante la torre de control de Iquique le informó que tenía un tráfico (un Boeing 737) a dos minutos y medio de chequear Punta Gruesa en ILS directo a la pista 18.

A las 12:33:36 HL, la aeronave Twin commander notificó final con tren abajo y asegurado. El controlador de la torre le confirmó el viento, de los 220 grados 13 nudos y lo autorizó para aterrizar en la pista 18.

A las 12:35:57 HL. y una vez aterrizada la aeronave el piloto notificó a la torre de control que tiene problemas con el tren de aterrizaje.

En sus declaraciones, ambos pilotos señalaron que la aeronave recorrió unos 30 a 40 metros y en el momento en que la rueda de nariz tomó contacto con la pista, el avión comenzó a cargarse hacia el lado izquierdo y siguió derrapando hasta salirse de la pista, deteniéndose a unos 10 metros del borde de ésta, en una zona de tierra.

De acuerdo a la información del personal de la empresa que concurrió a recuperar la aeronave, ésta fue levantada en gatas, para asegurar su tren de aterrizaje en forma manual. Posteriormente, la aeronave fue llevada hacia el hangar, apoyada en su tren de aterrizaje.

Conclusiones

De los antecedentes reunidos en la investigación, se puede concluir que:

El piloto y el copiloto se encontraban debidamente habilitados, calificados y con sus licencias de vuelo al día, para desempeñarse como tripulantes de prospección pesquera. Además, poseían una vasta experiencia en el modelo Twin Commander 500 S.

La aeronave había volado el día del incidente un total de 05:45 horas, sin haber presentado problemas de mantenimiento, ni anomalías durante el vuelo.

Según las declaraciones de la tripulación y corroborada en la transcripción de la cinta de las comunicaciones en la frecuencia de la torre de control del aeropuerto "Diego Aracena" de Iquique, el tren de aterrizaje se habría encontrado abajo y asegurado a 4 millas del umbral 18 y a 2 minutos 21 segundos antes que la aeronave se saliera de la pista.

Según la observación de las marcas en la pista (a aproximadamente 120 metros del umbral 18), la pierna izquierda del tren de aterrizaje, por alguna razón que no fue posible determinar en la investigación, se desaseguró o venía desasegurada antes del toque de ruedas.

Las razones de la entrada de la pierna izquierda del tren de aterrizaje, no fue posible determinarla.

CAUSA DEL INCIDENTE

La causa del incidente fue debido a la retracción de la pierna izquierda del tren de aterrizaje, por razones que no fue posible determinar.

FACTORES CONTRIBUYENTES

No fueron determinados.

RECOMENDACIONES

A LA DIRECCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

- Que la Subdirección de Aeronavegabilidad recomiende a la empresa que opera la aeronave realice un seguimiento de las notas de mantenimiento y observe el comportamiento del sistema del tren de aterrizaje en vuelos futuros.