

**Incidente N° 1375**

Fecha: <b>26 de enero de 2005</b>				Hora Local: <b>10:56 horas</b>	
Lugar del suceso: <b>Aeródromo Los Cerrillos, Santiago</b>				Región: <b>Metropolitana</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>Piper PA-32</b>				Año de fabricación: <b>1978</b>	
Número de motores / marca y modelo: <b>1 / Lycoming modelo IO-540-K1G5D</b>				Daños a la aeronave: <b>Menores</b>	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): <b>Piloto Transporte de Línea Aérea</b>  Edad: <b>41 años</b>	
Mortales	--	--	--		
Graves	--	--	--		
Leves/Ninguna	<b>1</b>	<b>3</b>	--		
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando				Tipo de Operación: <b>Aviación General Privada</b>	
Total horas de vuelo: <b>3.889:00 a noviembre de 2004</b>				Fase de la Operación: <b>Aterrizaje</b>	

**Reseña del vuelo**

El día 26 de enero de 2005, un piloto de transporte de línea aérea de avión, despegó a las 08:41 HL, desde el aeródromo "Eulogio Sánchez" hacia el aeródromo "Torca" en Vichuquén, al mando de la aeronave piper PA-32, con el propósito de ir a buscar unos pasajeros. En Torca arribó a las 09:40 HL. sin novedad.

A las 09:50 HL., despegó desde el aeródromo "Torca" llevando tres pasajeros con destino a Santiago. Próximo al aeródromo "Eulogio Sánchez", el piloto notó que la luz del tren de aterrizaje se encendió con parpadeos esporádicos y al estar próximo a su destino y accionar el mando para bajar el tren, se percató que la rueda principal derecha no bajaba.

Luego de que el piloto tratara de bajar el tren de aterrizaje según lo establecido en el manual de vuelo y realizara tres pasadas bajas para que la torre de control del aeródromo "Eulogio Sánchez" comprobara su situación, ésta le informó que la rueda derecha no bajaba completamente; a lo cual el piloto procedió a subir el tren y dirigirse al aeródromo "Los Cerrillos".

Ante esta situación, la torre de control del aeródromo "Eulogio Sánchez" informó a la de Los Cerrillos que tenía una aeronave vertical a su control, con problemas en su tren de aterrizaje y que ésta procedería a dicho aeródromo.

A las 10:45 HL., el piloto llamó por frecuencia a la torre de Los Cerrillos declarando emergencia y solicitando asistencia de SEI, para aterrizar finalmente a las 10:56 HL en el primer tercio de la pista 21, con el tren de aterrizaje replegado y habiendo detenido el motor. La aeronave quedó en la pista activa frente a la intersección “Delta” y orientada a los 270°.

A raíz de este incidente, tanto el piloto como los pasajeros resultaron ilesos y la aeronave con daños menores.

### **Conclusiones**

- La aeronave se encontraba con los certificados de aeronavegabilidad y de matrícula, vigentes.
- El piloto se encontraba con su licencia de vuelo al día.
- Las pruebas efectuadas al sistema del tren de aterrizaje de la aeronave, demostraron que éste falló por trabamiento de la rueda principal derecha en el pozo del tren.
- En la inspección realizada en el lugar del suceso se comprobó que el conjunto de amarra estaba desconectado y faltaba el perno, las dos golillas, la tuerca y la chaveta de este componente. Se comprobó además que la chaveta había abandonado su ubicación de seguro tras la tuerca, ello debido a una posible rotura de esta chaveta o a la no instalación de ella durante la última inspección.

### **Causa del incidente**

La causa de este incidente se debió a que se salió de su posición el conjunto tuerca-perno de amarra, producto de una posible falla de la chaveta que asegura la tuerca, o a la no instalación de esta chaveta.

## Factores Contribuyentes

- La posibilidad que hubiera existido un inadecuado trabajo de mantenimiento en la inspección de 100 horas, en la cual se realizó mantenimiento al conjunto del amortiguador.
- La posibilidad que la chaveta que asegura la tuerca, se haya roto provocando que la tuerca, por efecto de las vibraciones, se hubiera salido de su posición.

## Recomendaciones

- Que en las inspecciones a realizar a los diferentes centros de mantenimiento aeronáutico, se les exija que toda chaveta usada sea desechada e inutilizada, para evitar de este modo su uso en otras aeronaves.
- Que el Subdepartamento PREVAC comente este incidente al personal de mantenimiento de los diferentes CMA, dando énfasis en la importancia de su trabajo en la seguridad de vuelo.

