

Incidente 1426

Fecha: 30 de abril de 2006				Hora Local: 14:58 horas
Lugar del suceso: Aeropuerto “El Tepual”, Puerto Montt				Región: Décima
Marca y modelo de la aeronave: Cessna - 337H.				Año de fabricación: 1980
Número de motores / marca y modelo: 2 / Continental – IO-360 GB.				Daños a la aeronave: Sí.
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): Piloto privado de avión Edad: 66 años
Mortales	-	-	-	
Graves	-	-	-	
Ninguna	01	02	-	
Experiencia de Vuelo del Operador al mando				Tipo de Operación: Aviación General
Total horas de vuelo: 9.400:00 horas				Fase de la Operación: Despegue
Total horas de vuelo en el material: 1.500:00 horas				

Reseña del vuelo

La aeronave Cessna 337H, despegó del Aeródromo de “Quellón” a las 11:30 horas local, con destino al Aeródromo de “Melinka”. Durante la fase de despegue el piloto procedió a subir el tren de aterrizaje, percatándose que éste no completó su ciclo, quedando el tren de aterrizaje principal a medio recorrido y el tren de nariz extendido.

A raíz de lo anterior, el piloto señaló que procedió a efectuar el procedimiento de emergencia, no logrando bajar el tren de aterrizaje.

Ante esta situación el piloto al mando de la aeronave, se dirigió a la ciudad de Castro, sobrevolando en las inmediaciones del Aeródromo. En contacto radial con un mecánico de aviación, hizo intentos de subir y bajar el tren, sin lograr presión en el sistema hidráulico. Luego procedió a llenar el depósito con agua mineral que llevaba a bordo, logrando levantar una presión mínima la cual de inmediato se perdía.

Debido a que la falla persistía, el piloto resolvió dirigirse al Aeropuerto “El Tepual” de la ciudad de Puerto Montt, coordinando la operación de aterrizaje de emergencia con los Servicios de Tránsito Aéreo.

El aterrizaje de la aeronave, se produjo a las 15:00 H.L. con el tren de aterrizaje principal semi extendido, haciendo contacto con la superficie de la pista, aproximadamente a 200 metros del umbral 17, arrastrándose 130 metros, quedando al costado derecho de la pista, con rumbo hacia los 210°.

Conclusiones

- La aeronave tenía sus certificados de aeronavegabilidad y matrícula vigentes, de acuerdo como lo establece la normativa aeronáutica, lo que no influyó en el incidente.

- El piloto tenía su licencia de vuelo sin observaciones, estando capacitado para operar la aeronave.
- El piloto realizaba un vuelo entre los Aeródromos de “Quellón “ y “Melinka”.
- Posterior al despegue de la aeronave, el tren de aterrizaje principal no completó su ciclo al ser retractado.
- Durante la emergencia el piloto efectuó los procedimientos respectivos de bajada del tren de aterrizaje, no logrando completar su ciclo.
- La pérdida del líquido hidráulico se debió a una perforación en la parte inferior de una de las cañerías del sistema hidráulico, al rozar con el cable de mando del alerón derecho.
- El roce del cable de mando del control del alerón con la cañería, no fue detectado durante la última inspección de 50 horas.
- El piloto y sus dos acompañantes resultaron ilesos.

Causa más probable del incidente

La causa más probable del incidente habría sido la rotura de una cañería hidráulica, lo que no permitió mantener la presión necesaria del sistema hidráulico de la aeronave para completar el ciclo respectivo de subida o bajada del tren de aterrizaje, obligando al piloto a efectuar un aterrizaje de emergencia.

Factores Contribuyentes

Contribuyó al accidente lo siguiente:

- Roce del cable de mando del control derecho del alerón con la cañería hidráulica.
- Pérdida del líquido hidráulico.
- Inadecuada supervisión y control de calidad en el mantenimiento de la aeronave.

Recomendaciones

PARA EL DEPARTAMENTO “SEGURIDAD OPERACIONAL”

El Subdepartamento Aeronavegabilidad efectuó una inspección al CMA respectivo, a objeto se proceda a revisar los procedimientos que utiliza el personal de mantenimiento, cada vez que se realiza un trabajo a las aeronaves y de este modo evitar la repetición de hechos como los descritos en la presente investigación.