

RESUMEN DE DATOS

LOCALIZACIÓN

Fecha y hora	Miércoles, 14 de abril de 2004; 12:00 horas
Lugar	Aeropuerto de Málaga (Málaga)

AERONAVE

Matrícula	EC-BNY
Tipo y modelo	PIPER 28R-180
Explotador	Airman

Motores

Tipo y modelo	LYCOMING IO-360-B1E
Número	1

TRIPULACIÓN

Piloto al mando

Edad	24 años
Licencia	Piloto comercial de avión
Total horas de vuelo	1.605 horas
Horas de vuelo en el tipo	1.605 horas

LESIONES

	Muertos	Graves	Leves/ilesos
Tripulación			3
Pasajeros			
Otras personas			

DAÑOS

Aeronave	Capós de motor y hélice
Otros daños	Ninguno

DATOS DEL VUELO

Tipo de operación	Aviación general – Instrucción – Doble mando
Fase del vuelo	Aterrizaje

1. INFORMACIÓN SOBRE LOS HECHOS

1.1. Reseña del vuelo

La tripulación, compuesta por un instructor y dos alumnos, realizaba un vuelo visual entre los aeropuertos de Málaga y Sevilla sobrevolando diversos puntos predeterminados.

El vuelo resultó normal hasta el momento de entrar en el circuito de tránsito del Aeropuerto de Sevilla y preparar la aeronave para el aterrizaje. Tras accionar el tren la tripulación observó por las indicaciones de cabina que la luz que informa de la extensión de la rueda de morro permanecía apagada y las del tren principal encendidas.

Desde la aeronave se comunicó esta circunstancia a la torre de control y la aeronave se dirigió al sur del campo para intentar desplegar el tren accionando en repetidas ocasiones el sistema de extracción y retracción por el procedimiento normal y de emergencia, resultando infructuosos esos intentos. Con la ayuda de otra aeronave en vuelo se ratificó que el tren delantero no había bajado. La tripulación barajó la posibilidad de ir a Madrid, donde tiene la base principal de operaciones, o volver a Málaga. Finalmente, y por cuestiones de disponibilidad de combustible, volvieron a Málaga, donde aterrizaron a las 11:55 h aproximadamente, haciendo uso del tren principal únicamente. El Servicio de Extinción de Incendios, que fue previamente avisado, estaba preparado en la pista para actuar, aunque no fue necesario.

La tripulación resultó ilesa y en la aeronave se produjeron daños que se localizaron en el capó de la zona del tren de morro, con rozaduras por el contacto con el firme de la pista, en el conducto de salida de los gases de escape y en la hélice tripala que tocó con las puntas en el suelo.

1.2. Información sobre la aeronave

La aeronave había tenido una revisión de 100 h el 23 de marzo de 2004 y otra más de 50 h el 13 de abril del mismo año.

1.3. Información sobre los restos de la aeronave y el impacto

Los desperfectos observados eran acordes con el recorrido por la pista, y los principales se produjeron en el último momento cuando la parte delantera de la aeronave tocó el suelo.

1.4. Inspección realizada

Una vez recuperada la aeronave se procedió a efectuar una revisión del tren de morro. Se encontró que, en la zona del tren delantero, el cable con el que se regula la entra-

da de aire alternativo del sistema de inducción del motor estaba trabado en el buje de la rueda de morro. Al liberar el cable, el tren de morro bajó completamente sin mayor novedad.

Se verificó que el cable reseñado había perdido una de las bridas que lo sujetaban en su recorrido a la bancada del motor y que sirve para impedir que se produzcan interferencias entre el cable y los elementos móviles del tren de morro.

La brida que sujetaba el cable de control está sometida a una revisión visual y su reemplazo es «on condition».

2. ANÁLISIS Y CONCLUSIÓN

Según se comprobó, el cable de mando del aire alternativo había perdido una de las bridas de sujeción a la bancada, quedando libre dentro del vano motor. Por ello, en el despegue del vuelo del incidente y al entrar la rueda de morro girando dentro del compartimiento debió enganchar el cable, que interfirió en el despliegue del tren, llegando a impedir su extensión. Es probable que en las labores de mantenimiento anteriores al suceso no se comprobara el estado en el que se encontraba esa brida.



Brida de sujeción semejante a la del incidente