

Fallo del tren de aterrizaje en aviación general y de escuela

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), a través de su Dirección de Gestión de la Seguridad y Soporte Operativo (DGSSO), es la entidad competente para coordinar la implantación del **Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO)** establecido por la Ley 1/2011 de 4 de marzo, así como del seguimiento de los objetivos de seguridad operacional fijados en él, como es, la mejora de la seguridad operacional en la aviación general y deportiva.

Al tradicional enfoque prescriptivo de la seguridad operacional, basado en la realización de inspecciones y auditorías, el PESO aporta un nuevo enfoque preventivo basado en la mejora continua.

Fiel a su compromiso con la Seguridad Aérea y la divulgación, AESA publica periódicamente información dirigida a la aviación general y deportiva con el objetivo de ayudar a los usuarios a conocer los principales riesgos y evitar la ocurrencia de eventos de seguridad.

Esta publicación forma parte de una serie dedicada a la prevención y la divulgación:

- Aviación general y deportiva frente a impactos con aves
- Recomendaciones operacionales en tránsito aéreo.
- Recomendaciones en formación, mantenimiento y operación.
- **Fallo del tren de aterrizaje en aviación general y de escuela**

Encuentra más información
materialdivulgativoAESA

1 En caso de toma dura revisa el tren según el manual de mantenimiento. Si este no contempla acciones en este supuesto, haz una inspección visual y si encuentras daños realiza una inspección detallada según el manual.

2 En caso de inactividad prolongada, sigue los procedimientos de preservación del manual.

3 Protege el tren de decapantes y agentes corrosivos que generan fragilidad por hidrógeno y grietas.

4 Evita daños por golpes. El amortiguador, que se encuentra presurizado, es vulnerable a los pequeños golpes que pueden producir mellas y abolladuras, especialmente en el cilindro interior.

5 Los golpes, además, pueden alterar la geometría de soportes y tubos favoreciendo el colapso del tren.

6 Mantén lubricados (con productos aprobados) los sistemas críticos. Los roces aceleran los procesos de deterioro. Protege también las partes móviles para evitar que el agua o agentes corrosivos penetren en el sistema.

7 Mantén actualizados los registros de mantenimiento, indicando los incidentes en los que se haya visto envuelto el tren, con control sobre las piezas serializadas y con límites de vida.

8 Los componentes dañados deben desmontarse y enviarse al taller para prueba o inspección según manual. El taller de reparación debe tener toda la información para la reparación.

9 Confirma que las herramientas y los repuestos necesarios están disponibles *in situ* para hacer el servicio o reemplazo de los componentes del tren.

10 Notifica los incidentes, aclarando en lo posible si el colapso del tren se podría deber a un fallo del sistema o a una toma anómala.



Como Área Prioritaria de fallos de sistemas distintos del motor, y en base al análisis de los sucesos del SNS, se ha identificado como crítico el fallo del tren de aterrizaje.

AESA publica estas recomendaciones para aumentar la conciencia de seguridad



Datos de contacto

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
www.seguridadaerea.gob.es

Dirección de Gestión de la Seguridad y Soporte Operativo (DGSSO)

Paseo de la Castellana 112
28046, Madrid

(+34) 91 396 81 30
Lunes a Viernes de 10:00h. a 13:00h.

peso.aesa@seguridadaerea.es

www.seguridadaerea.gob.es