

Matrícula: EC-899		Año de fabricación: 1956		Categoría/peso: 5.701 a 27.000 Kg.	
Marca y modelo de la aeronave: CONVAIR 580					
Núm. de motores / marca y modelo: 2 / ALLISON 501-D13					
Fecha: 19-MAY-95		Hora local: 18.39		Provincia: ALAVA	
Lugar del suceso: AEROPUERTO DE VITORIA					
Lesiones:		Muertos	Graves	Leves/lles.	Piloto al mando (Licencia): PILOTO DE TRANSPORTE LINEA AEREA Edad/sexo: 47/V Total horas de vuelo: 15.300 horas
Tripulación				2	
Pasajeros				2	
Otros					
Daños a la aeronave: IMPORTANTES					
Tipo de operación: LINEAS AERÉAS-OTROS Fase de operación: ATERRIZAJE-TOMA DE CONTACTO Tipo de suceso: ATERRIZAJE CON TREN PLEGADO					

Se efectuaba un vuelo local IFR de entrenamiento con el piloto instructor, dos pilotos en entrenamiento y otro piloto de la compañía a bordo, hora de despegue aproximada las 15.30 horas. El vuelo se desarrollaba en condiciones meteorológicas visuales, VMC.

Después de 1.18 horas de vuelo básico de entrenamiento con uno de los pilotos, se efectuó una aproximación ILS con aterrizaje hasta la detención total por la pista 04 y el cambio de piloto en entrenamiento. A continuación se prosiguió con el entrenamiento mas avanzado del otro piloto, que ya había volado 1.30 horas de instrucción el día anterior. Se realizaron tres aproximaciones ILS con los dos motores y dos mas con un motor, incluyendo un "go around" con un solo motor. Se tenía la intención de efectuar cinco circuitos visuales a los mínimos de "circling"; se habían efectuado ya dos tomas y despegues con los dos motores y otras dos con un motor.

El quinto aterrizaje con aproximación visual, en el que se produjo el incidente, se estaba efectuando con 0° de flaps, como se recogía en el programa de entrenamiento aprobado y que ya se había analizado en el "briefing" prevuelo. El piloto instructor indicó en esta aproximación que si no se desconectaba el GPWS, daría aviso porque los flaps estaban selectados a 0°. Mientras el piloto en entrenamiento intentaba ajustar el tramo base, el instructor le indicó que en una aproximación de circuito debería hacer un giro constante a final para evitar sobrepasar la pista. Como era de esperar sonó el aviso de GPWS virando a final, el instructor lo había dejado conectado con la intención de demostrar que salta el aviso con 0° de flaps en aproximación, desconectando ahora el GPWS. Se continuó con la aproximación y la recogida normalmente. La potencia de motores se había reducido y no había sonado la bocina de tren. El primer indicio de que algo no iba bien se tuvo por un ligero ruido de rozamiento y seguidamente el piloto sentado en el transportín gritó tren de aterrizaje. El piloto instructor decidió que era demasiado tarde para iniciar un "go around" ya que desconocía los daños en las hélices.

El avión se desplazó por la pista sobre la panza y motores, quedando detenido dentro de la misma. Después de la total detención se tiró de las palancas de motores y se efectuó el chequeo para fuego, no había fuego y se leyó la lista de chequeo de evacuación de emergencia. Se abandonó el avión a la espera de los efectivos contraincendios.

ATERRIJAJE CON 0° DE FLAPS

Durante el tiempo anterior del vuelo de entrenamiento se había extendido y recogido el tren de aterrizaje unas 10 veces, en vuelo y con tomas y despegues, funcionando correctamente en todos los casos. Después de la toma sin tren se comprobó que la palanca de tren de aterrizaje permanecía en posición de tren arriba.

La maniobra de aproximación visual y aterrizaje con 0° de flaps esta recogida en el Flight Standards Manual del avión y era requerida en el Programa de Entrenamiento Aprobado de Swiftair. Esta maniobra se efectuaba de acuerdo con lo establecido en el Manual hasta el viraje a final, establecidos en final olvidaron extender el tren de aterrizaje y leer la lista de chequeo de final, momento en el que se deberían haber efectuado.

La alarma de tren de aterrizaje arriba esta diseñada para que avise en las siguientes condiciones:

- 1 — Flaps deflectados $> 18^\circ \pm 1,5^\circ$ y para cualquier posición de las palancas de potencia de motores.
- 2 - Flaps de 0° a 18° con palancas de potencia de motores por debajo de 42 grados, ralenti de vuelo esta en 34 grados.

La alarma solamente se puede silenciar en la condición n° 2.

El piloto instructor y pilotos en entrenamiento declararon que no oyeron la alarma de tren arriba durante la aproximación y aterrizaje.

Es posible que la alarma de tren arriba no diera aviso por haber sido silenciada en este circuito o en alguno anterior. O bien, por hacer la toma con mas de 42 grados en palancas de potencia.