



**TALLER
AERONÁUTICO
AEROCIDENTE**



**SEGURIDAD
OPERACIONAL
NUESTRO
COMPROMISO**

BOLETÍN



Seguridad Operacional

Aeroccidente Centro de Instrucción Aeronáutica y el TAR Aeroccidente, han realizado con éxito las tareas previstas en la normatividad vigente, con la consiguiente aprobación de nuestro Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS).

Para nuestra organización es de vital importancia la participación de nuestros clientes, colaboradores, contratistas y autoridades para continuar incrementando nuestros niveles de seguridad en la operación de vuelo y mantenimiento.

Por qué la cola del avión no golpea la pista al despegar — excepto cuando sucede

Aviation Rumors explica Por qué la cola del avión no golpea la pista al despegar, lo que se conoce como tailstrike o golpe de cola. Algo que ocurre a veces, aunque no es muy habitual.

En los aviones modernos casi la mitad del avión está situado por detrás del tren de aterrizaje principal, por lo que a simple vista da la sensación de que basta con el avión levante un poco el morro para que su cola toque con el suelo. Y de hecho esto sucedería con el avión parado: con una inclinación de 10 o 20° la cola tocará el suelo.

Sin embargo según el avión avanza por la pista y toma velocidad el piloto comenzará a levantar el morro ("rotará" el avión transversalmente) cuando alcance la velocidad adecuada para despegar, iniciando la ascensión y alejando la cola del suelo.

De vez en cuando, sin embargo, —muy de vez en cuando— la cola está cerca de o llega a golpear la pista. Este incidente puede ocurrir tanto al despegar como al aterrizar. Algunos aviones como el Concorde llevan (o llevaban en el caso del Concorde) un pequeño amortiguador en la cola.

Según Boeing el tailstrike, golpear la cola, es un problema inherente al diseño de cualquier avión, dándose más a menudo en unos modelos que en otros.



Cuando sucede al despegar suele deberse a que el piloto inicia el ascenso demasiado pronto, antes de haber alcanzado la velocidad necesaria para que el avión se eleve; o con demasiado ángulo, bruscamente. Cuál sea la velocidad necesaria para el despegue depende del avión y de condiciones y variables como la configuración de los flaps y el

Reporta toda novedad ocurrida durante la operación usa la lista M.O.R .



Aeroccidente Escuela de Aviación y Taller Aeronautico reconocen el compromiso de nuestro valioso grupo humano orientado al logro de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de nuestra política de seguridad operacional ..Recuerda usa los medios a tu alcance!!

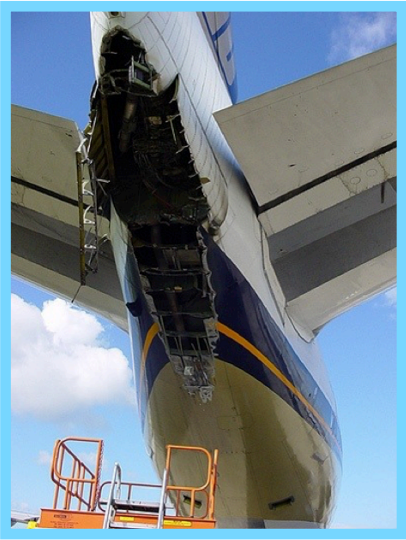
Reporta!!

peso final, contando la carga y el pasaje y el combustible.

Cuando el golpe se produce durante el aterrizaje suele deberse a un ángulo de descenso incorrecto, a un descenso inestable o a un error de cálculo en el peso del aparato. También puede deberse a factores externos como el viento cruzado.

Golpear la cola durante el aterrizaje suele ser más dañino para el fuselaje. En ese caso la cola no sólo se arrastra por la pista, sino que también el fuselaje absorbe una gran cantidad de energía debido al golpe.

El vuelo 123 de Japan Airlines es uno de los accidentes de aviación más conocidos entre los causados por un golpe de cola. Siete años antes del accidente el Boeing 747 había golpeado la pista con la cola durante un aterrizaje. El golpe había dañado el mamparo de presión trasero y no se reparó correctamente.



Esta imagen corresponde a un Boeing 747-400 de Singapore Airlines. El incidente se debió a que el piloto inició la rotación del avión a una velocidad inferior a la necesaria para el peso del aparato, según AirDisaster.com. En este caso los tres pilotos —el primer oficial, el segundo oficial y el piloto— dieron por buenos unos cálculos que aligeraban en 100 toneladas el peso del 747. El piloto inició la ascensión a 221 km/h en lugar de los 272 km/h necesarios para el peso real del aparato, causando que el avión arrastrara la cola por la pista hasta abrir ese agujero en el fuselaje.

7.2.3. OPERACIONES DE AERONAVE	
a. Si durante el despegue o aterrizaje experimenta un contacto anormal con la superficie a causa de:	
Aterrizaje fuerte	ARC
Aterrizaje largo	ARC
Aterrizaje con alta velocidad	ARC
Aterrizaje fuera del centro de pista	ARC
Aterrizaje con contacto inicial en el tren de nariz	ARC
Aterrizaje con golpe en la cola	ARC
Aterrizaje con tren retraído	ARC
Retracción durante carrera de despegue o aterrizaje	ARC
Impacto o contacto con obstáculos durante el	ARC

Para Aeroccidente este tema también es pertinente y por ello en su lista MOR adiciona dicho ejemplo, como una posible situación infortunada, que debe ser reportada y recibir su respectiva retroalimentación y acción correctiva

*Recuerde que puede reportar en:
www.Aeroccidente.com/RSO
Buzón (caja negra) frente a la entrada principal de la escuela
Buzón Taller Aeroccidente
Al correo sms.coord.@Aeroccidente.com.co
Vía WhatsApp al 3106351280
Por cualquier medio a su alcance*

¡AGRADECEMOS A TODO EL PERSONAL SU ACTIVA PARTICIPACIÓN!

Recordemos que el reporte es estrictamente confidencial. Si usted reporta el comportamiento peligroso o indebido de alguna persona, solo remítase a la situación, pero omita nombres o descripciones personales.

