

¿SABÍAS... QUÉ PASA SI NO SALE EL TREN DE ATERRIZAJE?



En el poco probable caso de que la tripulación, al bajar el tren de aterrizaje, reciba la indicación de que una o más patas del mismo no están en la posición correcta: abajo y bloqueadas, lo primero que se suele hacer es volver a subir y bajar el tren. Si aún así no se soluciona el problema, en el caso de que la tripulación tenga motivos para creer que no es más que un problema de los indicadores, y que el tren de aterrizaje está en su posición correcta, o bien no estén seguros, lo habitual es solicitar sobrevolar la pista --como en la foto del BAe 146 de WDL/Air Nostrum--, de tal forma que desde la torre de control se efectúe una comprobación visual.



Es decir, dado que los pilotos no pueden ver físicamente el tren de aterrizaje en la mayoría de los casos, que sea el controlador u otro observador en tierra el que les diga si el tren está abajo o no, y si aparentemente está correctamente bajado.

Si el tren no ha salido, la tripulación tratará de sacarlo. Para ello cuenta con varios procedimientos. Uno de ellos es hacer algunas maniobras, como virajes o picados y recogidas, accionando de nuevo la bajada del tren, con el fin de que las fuerzas centrífugas que se generan ayuden a sacar el tren. También pueden directamente, o como último recurso, recurrir a la bajada manual o por gravedad del tren de aterrizaje. Este sistema básicamente es uno que suelta las sujeciones que mantienen las patas arriba, y estas, por simple gravedad, caen, golpeando las trampillas de los pozos (en el caso de que estas existan) hasta quedar en la posición correcta.

En el caso de que todo esto falle, los servicios de emergencia del aeropuerto cubrirán una parte de la pista de aterrizaje con espuma para que la aeronave aterrice sobre ella. La función de esta espuma es lubricar la zona de posible contacto del fuselaje o ala con la pista, evitando la existencia de chispas que puedan originar un incendio.

