

Incidente 1367

Fecha: 17 de diciembre de 2004. Lugar del suceso: Aeródromo “Balmaceda”.	Hora Local: 10:58 horas. Región: Undécima.
Marca y modelo de la aeronave: Boeing / 737-230.	Año de fabricación: 1981.
Número de motores / marca y modelo: 02 – Pratt and Whitney.	Daños a la aeronave: Sí.
Piloto al mando (tipo licencia): Piloto de transporte línea aérea.	Edad: 46 años.
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u> Total horas de vuelo: 10.684:08.	Tipo de Operación: Transporte público. Fase de la Operación: Aterrizaje.

Reseña del vuelo

El día 17 de diciembre del año 2004, una aeronave Boeing 737-230 y su tripulación efectuaron un vuelo de itinerario Puerto Montt– Balmaceda.

Posterior al despegue desde el Aeropuerto “El Tepual” de Puerto Montt, ascendieron a nivel 310. Luego de un vuelo normal, el comandante inició el descenso al Aeródromo “Balmaceda”, decidiendo efectuar una aproximación visual a pista 27. Durante la aproximación, el controlador del Aeródromo “Balmaceda” consultó si estaban en conocimiento del umbral 27 desplazado, a lo que el copiloto respondió “afirmativo”.

De acuerdo al relato del copiloto, “*en final a 4 millas sobre 500 FT, configuraron con flaps 40 y terminaron la lista de chequeo de aterrizaje*”. En ese momento el copiloto observó unas cruces amarillas en la pista y se lo comentó al comandante, el cual respondió “*esas cruces están, ya que las marcas anteriores son incorrectas*”, según el comandante, dicha frase se refería a que las cruces amarillas en la pista anulaban las marcas de pista originales por trabajos en ella. Próximo al umbral, según relato del copiloto, apreció unos obstáculos sobre las cruces y le indicó el “*call out go around*”, el cual repitió próximo a tocar ruedas, sin obtener respuesta del comandante.

El comandante recuerda al respecto, que sólo hubo un aviso cercano al toque de ruedas que fue “*comandante, la pista más allá*”.

La aeronave tocó ruedas en la franja de pista cerrada y pasó sobre las cruces de madera, continuando el taxeo. Posteriormente los pasajeros desembarcaron en forma normal.

A consecuencia de lo anterior la tripulación y pasajeros resultaron ilesos y la aeronave tuvo daños de tipo menor.

Conclusiones

- El piloto de transporte de línea aérea, al mando de la aeronave se encontraba con su licencia vigente y estaba habilitado en el material 737-230 y poseía habilitación de instructor / Inspector calificado.
- El primer oficial se encontraba con su licencia vigente.

- Las restricciones de la pista del Aeródromo “Balmaceda”, se encontraban publicadas en el NOTAM pertinente.
- El piloto al mando de la aeronave y el copiloto tenían internalizado que el umbral desplazado era el 09.
- El copiloto alertó al comandante de los obstáculos, sin embargo se desconoce el momento de tal alerta y el énfasis empleado, ya que no hay registro de grabador de voz.
- El registro del grabador de voz, no proporcionó información, ya que se mantuvo energizada la aeronave posterior al incidente, por lo cual se borró.
- Del análisis del registrador de datos, se obtuvo información errónea, ya que no se registraron correctamente los parámetros de interés.
- La aeronave Boeing 737 – 230, se encontraba con su certificado de aeronavegabilidad al día.

Causa más probable del incidente

Factor Humano, probable incapacitación velada del piloto al mando, lo que generó que continuara su aproximación al sector de pista cerrada, no obstante la señalización que se observaba en su punto de contacto.

Factores Contribuyentes

- El piloto y el copiloto tenían internalizado que el umbral desplazado en el Aeródromo “Balmaceda” era el 09.
- La tripulación no detectó que el piloto se encontraba afectado por una incapacidad velada.
- Probable alerta poco asertiva, por lo cual el piloto no reaccionó oportunamente.

RECOMENDACIONES

DEPARTAMENTO “SEGURIDAD OPERACIONAL”

En conjunto con el Departamento “Prevención de Accidentes” planifique en corto plazo un seminario con la empresa relativo a:

- Horas de vuelo en transporte público versus actividad de instrucción.
- Aplicación de las destrezas en la gestión de recursos de la tripulación (CRM).