

### Incidente 1457

Fecha: <b>15 de marzo de 2007.</b>				Hora Local: <b>22:10 horas.</b>	
Lugar del suceso: <b>Aeródromo “Carriel Sur”, Concepción.</b>				Región: <b>Octava.</b>	
Marca y modelo de la aeronave: <b>Boeing 737-200.</b>				Año de fabricación: <b>1986.</b>	
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Piloto al mando (tipo licencia): <b>Piloto transporte de línea aérea.</b> Edad: <b>51 años</b>	
Mortales	-	-	-		
Graves	-	-	-		
Ninguna	<b>02</b>	<b>S/M</b>	-		
<u>Experiencia de Vuelo del Piloto al mando</u>				Tipo de Operación: <b>Transporte público.</b>	
Total horas de vuelo: <b>6.985:00 horas.</b>				Fase de la Operación: <b>Aterrizaje.</b>	

### Reseña del vuelo

El día del incidente, la tripulación integrada por el piloto de Transporte de Línea Aérea, quien se encontraba al mando de la aeronave y el Primer Oficial, piloto comercial, efectuaron el vuelo de itinerario, desde Santiago con destino a la ciudad de Concepción.

Al encontrarse la aeronave a 71 NM al Norte de Concepción, a través de FL 250 y en contacto radial con “Concepción Aproximación”, fue instruida para una aproximación VOR DME ILS a Pista 02 del Aeródromo “Carriel Sur”.

Durante la etapa final de la aproximación y de acuerdo a lo relatado por el piloto al mando de la aeronave, señala:...” *las luces de aproximación y luego la pista a la vista a partir de poco antes de los 300 ft..*”,...” *luego de desconectar el piloto automático a los 200 pies indicados, el avión se inclinó ligeramente hacia la izquierda, no exageradamente, pero lo suficiente a esa altitud y distancia de la pista, para quedar al costado izquierdo del eje central de esta....*”, el piloto hizo contacto al costado izquierdo de la pista, sobre la franja de seguridad.

A consecuencia de este aterrizaje, el neumático del tren principal de la pierna izquierda impactó y rompió una luz de borde de pista.

Este incidente no fue reportado por la tripulación a la autoridad aeronáutica, siendo posteriormente detectado por personal del aeródromo al momento de efectuar una inspección de rutina a la pista activa.

La tripulación de la aeronave y pasajeros resultaron ilesos

### Conclusiones

- La tripulación de vuelo tenían sus licencias de vuelo al día y sin observaciones.

- La aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente al día del incidente.
- El piloto manifestó que durante la aproximación instrumental a la pista 02 del Aeródromo “Carriel Sur”, tuvo las luces de aproximación y de pista a la vista antes de alcanzar los 300 pies.
- El piloto manifestó que desconectó el piloto automático a los 200 pies indicados, continuando su aterrizaje con una leve inclinación hacia la izquierda, haciendo contacto fuera de la pista, sobre la franja de ésta.
- El aeródromo se encontraba operando en condiciones I.F.R.
- Las condiciones de visibilidad al momento del quiebre de planeo de la aeronave eran restringidas, lo que contribuyó a que el piloto aterrizara al costado izquierdo del eje de pista.
- La tripulación al día del incidente se encontraban con sus habilitaciones vigentes.
- La tripulación y pasajeros no registraron lesiones en el incidente.
- Como consecuencia del incidente, la aeronave tuvo daños en su banda de rodaje interna del neumático N° 2 y una luz de borde de pista resultó quebrada.

#### **Causa más probable del incidente**

La causa más probable del incidente, fue debido a que la aeronave inició un viraje hacia la izquierda al momento que el comandante desconectó el piloto automático a los 200 pies indicados, lo que produjo un cambio de dirección del avión, haciendo contacto con la superficie fuera de la pista

#### **Factores Contribuyentes**

- Probablemente contribuyeron al incidente, las condiciones de visibilidad restringidas por bancos de niebla, las cuales fueron variables durante la aproximación.
- Desestabilización de la aproximación, producto de la desconexión del piloto automático.
- No ejecutar un procedimiento de aproximación frustrada

**Recomendaciones****PARA EL DEPARTAMENTO "PREVENCIÓN DE ACCIDENTES"**

Analice el presente incidente y efectúe un taller en conjunto con la empresa, relacionado con aproximaciones estabilizadas ALAR, CRM, CFIT. Para que estos conceptos sean internalizados y aplicados por las tripulaciones de vuelo.

**PARA EL DEPARTAMENTO "SEGURIDAD OPERACIONAL"**

Enfatizar en las tripulaciones de vuelo, la importancia de los procedimientos de aproximaciones no estabilizadas.

Evaluar los procedimientos utilizados por la empresa en la aproximación instrumental y transición al vuelo visual de las tripulaciones de vuelo.

Verificar si la empresa está dando cumplimiento a los procedimientos de reportes por parte de las tripulaciones de vuelo y personal de tierra, en situaciones anormales, motivando a su personal para que utilicen este medio como una herramienta no punitiva para la detección de riesgos.