

Incidente 1505

Fecha: 03 de octubre de 2008 Lugar del suceso: Aeródromo "Maquehue", Temuco				Hora Local: 08:45HL Región: Región de la Araucanía																				
Marca y modelo de la aeronave: Boeing 737-200				Año de fabricación: Sin antecedente																				
Número de motores / marca y modelo: Sin antecedente				Daños a la aeronave: No																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Lesiones</th> <th>Tripulación</th> <th>Pasajeros</th> <th>Otros</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mortales</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Graves</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Leves</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ninguna</td> <td>Sin antecedente</td> <td>Sin antecedente</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros	Mortales				Graves				Leves				Ninguna	Sin antecedente	Sin antecedente		Piloto al mando (tipo licencia): Piloto de Transporte de Línea Aérea Edad: 59 años
Lesiones	Tripulación	Pasajeros	Otros																					
Mortales																								
Graves																								
Leves																								
Ninguna	Sin antecedente	Sin antecedente																						
Experiencia de Vuelo del Piloto al mando Horas de vuelo en el material: Sin antecedente Total horas de vuelo: Sin antecedente				Tipo de Operación: Transporte Público Fase de la Operación: Aproximación																				

Reseña del vuelo

- De acuerdo a plan de vuelo, la aeronave procedía desde Puerto Montt con destino a Santiago, con escalas en Temuco y Concepción, respectivamente y sin observaciones consignadas en el Flight Log.
- Durante la aproximación IAC1 VOR-DME a RWY 06 del aeródromo de Temuco, de acuerdo a los antecedentes de la investigación, el piloto de transporte de línea aérea, estando al mando de la aeronave, al no tener la pista a la vista en la altitud mínima de decisión (MDA), procedió a frustrar la aproximación.
- Durante la aproximación el piloto voló bajo la altitud mínima (MDA). Posteriormente, el piloto de la aeronave se mantuvo al Noreste del aeródromo, siendo autorizado por ATS para realizar un aterrizaje visual a pista 24.
- Después de aterrizar sin observaciones y durante la estadía en tierra, el mecánico de abordaje se percató que el tren de aterrizaje tenía restos de ramas y hojas de eucalipto, procediendo el mecánico de la empresa a revisar el avión y autorizar a que la aeronave continuara con su plan de

vuelo. El impacto con los árboles habría ocurrido en la aproximación VOR/DME a pista 06.

- Finalmente la aeronave despegó de Temuco y aterrizó en el Aeropuerto “Arturo Merino Benítez”, previo haber realizado la última escala en Concepción sin otros contratiempos.

CONCLUSIONES

- El piloto al mando y primer oficial estaban con sus licencias de vuelo y habilitaciones vigentes, lo que reglamentariamente les permitía ejecutar el vuelo.
- La aeronave tenía su certificado de aeronavegabilidad vigente.
- El piloto al mando de la aeronave no respetó la altura mínima establecida en el procedimientos de la aproximación VOR/DME a la pista 06 del “Aeródromo Maquehue”, (en el tramo D7 – D2) publicado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).
- El piloto al mando de la aeronave no dio cumplimiento al Manual de Operación de la empresa SKY Service ni al FCOM.
- De acuerdo las alturas que voló la aeronave según las trazas radar, esta habría impactado con las copas de los árboles existentes en el eje de la aproximación a la pista 06 del “Aeródromo Maquehue”.
- El piloto al mando realizó una aproximación desestabilizada a la pista 06 del “Aeródromo de Maquehue”.
- Producto de incidente no se registraron lesionados.

CAUSA MÁS PROBABLE

- Error operacional del piloto al mando de la aeronave, al volar por debajo de las alturas mínimas permitidas por la autoridad aeronáutica para ejecutar la aproximación VOR/DME a la pista 06 del Aeródromo “Maquehue”, golpeando con el tren de aterrizaje las copas de los árboles existentes en el eje de la aproximación.

FACTORES CONTRIBUYENTES

- No efectuar una aproximación estabilizada.
- No observancia, por parte del piloto, de los procedimientos establecidos en el Manual de Operación de la empresa, del FCOM y de las publicaciones aeronáuticas vigentes.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda exponer el presente caso a todos los pilotos de transporte público, dando a conocer los riesgos en que estuvieron las personas a bordo de la aeronave, por no cumplir con los procedimientos reglamentarios establecidos.