

BOLETÍN SEGURIDAD OPERACIONAL

Aplicabilidad: Tripulación de Vuelo

Título: Equivocación de pista en uso.

Fuente: Informativo CORPAC - Comités RST SPJC.

Descripción:

Durante recientes vuelos efectuados empleando una o dos pistas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (AIJCH), se generaron eventos de seguridad relacionados con la equivocación de la pista en uso, siendo autorizados para una pista y programando en FMGC/FMC la otra pista, tanto en operaciones de aproximación/aterrizaje como en el despegue. Finalmente, las aeronaves en aproximación fueron instruidas para realizar procedimientos ida de largo (go around) o pasaron a vuelo manual y enmendaron trayectoria de salida.

Análisis:

La operación con dos pistas y/o cambios de la pista en uso por trabajos en el AIJCH, exige una adaptación en corto tiempo tanto para las tripulaciones de vuelo como del control de tránsito aéreo (ATC).

En relación con las ocurrencias analizadas, se evidencia una secuencia típica de factores contribuyentes:

1. **Falla latente:** error en la programación del sistema de gestión de vuelo (FMGC/FMC).
2. **Ausencia de barreras efectivas:** falta de verificación cruzada o doble chequeo por parte de la tripulación a la programación del FMGC/FMC.
3. **Falla activa:** no identificación del localizador, ya sea por falta de atención a la señal audible o al identificador visual en el PFD.



Según Flight Safety Foundation, los factores recurrentes en este tipo de ocurrencias suelen ser:

- Instrucciones ATC para Tripulaciones,
- Complacencia
- Diseño de Aeropuerto
- Operaciones nocturnas.

En el caso del aeropuerto SPJC es necesario tener en cuenta que la denominación de los procedimientos instrumentales es similar para ambas pistas (ej. ILS "Z" RWY16L / ILS "Z" RWY16R), lo cual podría causar error al momento de ser programadas en el FMGC. Asimismo, es necesario tener en cuenta que el ATIS en el AIJCH no incluye información de la pista en uso. Estas situaciones ya han sido reportadas al control ATC para una mejora continua.

Recomendaciones:

- Robustecer el briefing de salida, así como en el de la aproximación y aterrizaje, considerando NOTAM's vigentes para las operaciones en el NEW LIM.
- Familiarizarse con los procedimientos instrumentales en uso y solicitar confirmación con ATC en caso de tener dudas.
- Mantener un nivel adecuado de CRM y comunicación asertiva entre la tripulación de mando y con el ATC.
- Mantener el nivel adecuado de alerta situacional para cada tarea y acorde con las fases de vuelo.
- Mantener comunicación asertiva empleando la fraseología adecuada.