

Fecha: 20-04-2024
 Medio: Las Últimas Noticias
 Supl.: Las Últimas Noticias
 Tipo: Noticia general
 Título: Revelan cómo es la palanca del asiento del avión Latam que se fue en picada

Pág.: 4
 Cm2: 558,8
 VPE: \$ 3.072.718

Tiraje: 91.144
 Lectoría: 224.906
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Informe de la DGAC dice que emergencia se debió a que se movió hacia adelante

Revelan cómo es la palanca del asiento del avión Latam que se fue en picada

DANIELA TORÁN

El Departamento de Prevención de Accidentes de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC) publicó un informe preliminar sobre las posibles causas de la caída en picada del vuelo Latam 800, que efectuaba la ruta Australia-Chile, el pasado 11 de marzo. El incidente dejó a 12 pasajeros y a 3 tripulantes de cabina con lesiones de consideración.

La emergencia, que generó inquietud en el mundo aeronáutico, fue catalogada como suceso de aviación N° 2052-24. En ella la aeronave Boeing, modelo 787-916, que había despegado desde Sídney y se dirigía a una escala en Auckland, Nueva Zelanda, tuvo un descenso brusco de unos 400 pies (120 metros), lo cual pudo ser recuperado por la tripulación de vuelo.

El documento de seis páginas establece que hasta el momento hay cuatro hechos comprobados que explicarían lo que pasó.

El primero es que al momento del incidente, la aeronave se encontraba a una altura de 41.000 pies (12.500 metros). El segundo, detalla el texto, es que "el asiento del lado izquierdo de la cabina, con el capitán en su posición, inició un movimiento involuntario hacia adelante". El tercer hecho es que la recuperación de la aeronave por parte de la tripulación, de una condición de descenso involuntario de 400 pies aproximadamente, no sobrepasaron las cargas positivas o negativas, permitidas por el fabricante para este tipo de condición de vuelo. Por último, se establece que "las condiciones meteorológicas y la falta de turbulencia en la ruta el momento del suceso, no fueron factores causales ni contribuyentes en la operación".

Estas conclusiones, que aún son preliminares, recalca el informe, se establecieron tras diligencias realizadas en el Aeropuerto de Auckland. Entre ellas se destacan análisis meteorológicos y de comunicaciones aeronáuticas por parte de la Comisión Investigadora de Accidentes en el Transporte (TAIC) de Nueva Zelanda, relatos de la tripulación y del personal de mantenimiento, y cartas emitidas por el fabricante de la aeronave y el operador, referidos a la condición del asiento involucrado en el accidente.

Además, el informe muestra por

El documento no explica cómo o quién activó el mecanismo, pero se descartó que se haya debido a razones meteorológicas.

primera vez un set fotográfico sobre el estado del asiento del capitán y del asiento del primer oficial.

De esta manera, se confirmaría que el problema se debería al asiento del piloto. Sin embargo, entre las diligencias pendientes, el informe destaca el envío del equipo EAFR (FDR/VCR) a la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB) de Estados Unidos, para su lectura y análisis, y diligencias con la Administración Federal de Aviación (FAA) de USA y el fabricante Boeing de Estados Unidos, para realizar la inspección física del asiento.

Julio Subercaseaux, experimentado piloto y ex presidente de la Federación Aérea de Chile, recalca que se trata de un informe muy preliminar, cuya explicación aún le parece bastante insuficiente. "En aviación y en todos los accidentes siempre existen las causas directas, ejemplo, el asiento se fue para adelante. Pero

el tema es por qué se fue para adelante. No basta determinar la causa directa. Además, esta causa directa no es definitiva. Acá falta el informe de la fábrica y falta el informe de la NTSB de USA y de la FAA".

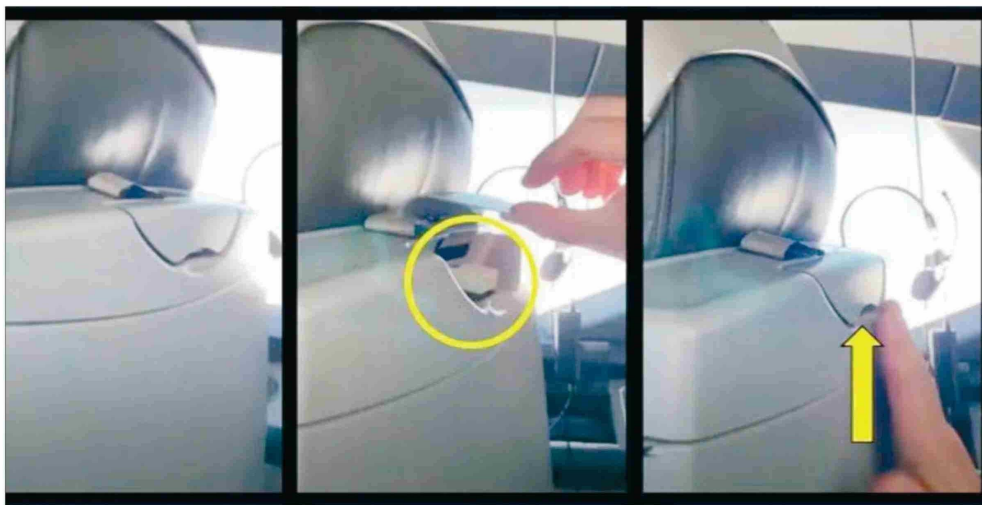
"Para poner en contexto", agrega el piloto, "este es un avión que vale más de 250 millones de dólares. El puro asiento de ese avión vale más que un auto. El que fabrica los asientos de los Boeing es un proveedor externo. Acá hay una cadena productiva que es muy delicada".

Los análisis se centran en un botón que está en la parte superior de los asientos de la tripulación. Osvaldo Bahamondes, ingeniero en sistemas aeronáuticos y académico del Departamento de Aeronáutica de la Universidad Santa María, explica que en esa parte del asiento va un switch que mueve eléctricamente el asiento hacia atrás y adelante. "Para activarlo hay que levantar una tapa o protector para acceder a un switch

porfiado, esto significa que para que opere tienes que tenerlo presionado, si lo sueltas el asiento se detiene".

"El asiento también tiene controles al alcance del piloto cuando está sentado, pero cuando llega a la cabina lo tiene que echar atrás para sentarse. Cuando el avión está en labores de mantenimiento se puede requerir echarlo todo atrás o todo adelante para tener espacio para trabajar", agrega Bahamondes.

Para Subercaseaux aún falta mucho por investigar. "Estamos hablando de un asiento, que es muy similar al de un auto. No del motor ni del ala ni de algo más sofisticado. Boeing lleva 90 años fabricando aviones. Este modelo de avión lleva 15 años en el mercado y nunca había ocurrido una cosa como esta. Entonces ¿estamos frente, quizás, a una falla de mantenimiento, a una falla de operación dentro de la cabina del avión, una falla de diseño o frente a algún elemento que se desconoce?"



En el círculo amarillo se ve el switch del asiento. En la flecha, el protector.