

# SAFETY MATTERS



Junio, 2015

Volumen 1, Número 1

## Misión:

- Proveer a los pilotos información actual de los incidentes y eventos de seguridad operacional.

## Si VES algo, DILO:



[seguridad@copaair.com](mailto:seguridad@copaair.com)

**Gerente de Seguridad de Vuelo**  
**Hessel van der Maten**  
[hvandermaten@copaair.com](mailto:hvandermaten@copaair.com)

**Investigadores :**  
**Xochy Cerrud**  
[xocerrud@copaair.com](mailto:xocerrud@copaair.com)

**Alvaro Pereira**  
[apereira@copaair.com](mailto:apereira@copaair.com)

**Analistas :**  
**Sergio Luna**  
**Julian Schanda**



## Bienvenidos a la primera versión de nuestro boletín informativo "Safety Matters."

La Seguridad Operacional nos importa y el valor de compartir las lecciones aprendidas no puede ser subestimado. Me gustaría invitarlos a que compartan sus experiencias vividas relacionadas a eventos de seguridad operacional. Entre más reportes recibamos de ustedes, estaremos más preparados para mejorar el desempeño de nuestra aerolínea y crear una mejor cultura de seguridad operacional. Las investigaciones de Seguridad de Vuelo, el análisis de FDA para identificar tendencias, información operacional y sus reportes, son esenciales en la prevención de accidentes e incidentes, y el mejoramiento continuo de nuestras operaciones. El compartir Safety Matters con sus colegas y nosotros, incrementa la conciencia situacional, contribuye a que todos tengan un mejor entendimiento de los eventos, y ayuda en la búsqueda de oportunidades de mejora individuales y organizacionales. Quiero agradecerles por su tiempo y estaré a la espera de sus comentarios. Este es su boletín informativo.

**Hessel van der Maten**  
**Aviation Safety Manager**

## Eventos Recientes de Seguridad de Vuelo:

<b>Evento:</b>	<b>Aproximación desestabilizada en Panamá</b>		
<b>Ruta:</b>	<b>LAS-PTY</b>	<b>Tipo de Aeronave:</b>	<b>Boeing 737-800</b>

### Resumen:

La tripulación fue autorizada a una aproximación ILS a la pista 03R, con una restricción de velocidad de mantener 170 nudos hasta la intersección Lambi. Un viento de cola de 15 nudos y configuración tardía de los flaps, resultó en que el avión no estuviera estabilizado hasta alcanzar, aproximadamente, 400 pies.

### Amenazas:

Un viento de cola de 15 nudos. La restricción de velocidad por el ATC. Una tormenta en el segmento de aproximación frustrada.

### Hallazgos:

El viento de cola fue una sorpresa para la tripulación. Los flaps de aterrizaje fueron seleccionados a 181 nudos, por encima del límite del sistema de protección del flap. El promedio de N1 hasta los 580 pies, fue de 32%.

## Eventos Recientes de Seguridad de Vuelo:

<b>Evento:</b>	<b>Despegue con Angulo de Ataque fuera de Limites en Panamá</b>		
<b>Ruta:</b>	<b>PTY-PTY</b>	<b>Tipo de Aeronave: Boeing 737-800</b>	

### Resumen:

El Primer Oficial, en su primer vuelo de entrenamiento como piloto de Copa, sobre rotó la aeronave a 11.1 grados de nariz arriba. Pasando nivel de vuelo 260, la tripulación decidió regresar, en respuesta a un mensaje del ACARS, que informaba de un posible tailstrike. La aeronave fue despresurizada a 9000 pies, según lo establecido en la lista de chequeo para tail-strike. Se seleccionó la presurización manual y el outflow valve se abrió, despresurizando rápidamente el avión, lo que provocó molestias en los oídos en varios pasajeros y los tripulantes de cabina.

### Amenazas:

Un Primer Oficial en su primer vuelo durante IOE. El mensaje del ACARS creó confusión en cuanto a si el tail-strike había sucedido o no.

### Hallazgos:

Después de la inspección de Mantenimiento, no se encontró evidencia de un tail-strike. Aunque el regreso de la aeronave a tierra fue informado a los pasajeros y tripulantes de cabina, el procedimiento de despresurización no fue comunicado.

<b>Evento:</b>	<b>Aborto de Despegue debido a Falla en el Engine Cowl Anti Ice System</b>		
<b>Ruta:</b>	<b>JFK-PTY</b>	<b>Tipo de Aeronave: Boeing 737-800</b>	

### Resumen:

El Capitán abortó el despegue a baja velocidad, debido al encendido del master caution light de falla del Engine Cowl Anti Ice. Luego de desalojar la pista, y realizar la lista de chequeo del QRH, se hizo un subsiguiente despegue. Durante este segundo despegue, antes de 80 nudos, la misma falla apareció, pero se continuó con el despegue en condiciones de hielo.

### Amenazas:

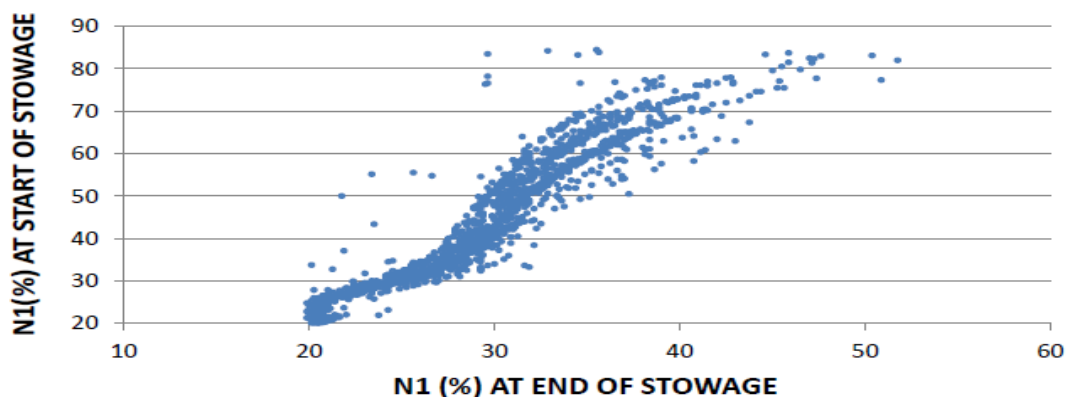
Un despegue en condiciones de hielo. Una sobrepresión en el ducto del sistema Engine Cowl Anti Ice.

### Hallazgos:

Esta falla requiere acciones de mantenimiento antes de intentar otro despegue.

## Análisis de FDA, Tendencias:

Después de usar thrust reverse durante el aterrizaje, algunas tripulaciones cierran rápidamente las reverse thrust levers, antes de que el N1 del motor se haya estabilizado en idle. Esta acción conlleva a que el brazo de la reversa se cierre, generando un empuje adicional hacia adelante, que requiere un incremento en el uso de los frenos.



Para información,  
preguntas o comentarios  
sobre Safety Matters, por  
favor contáctanos:  
[safetymatters@copaair.com](mailto:safetymatters@copaair.com)