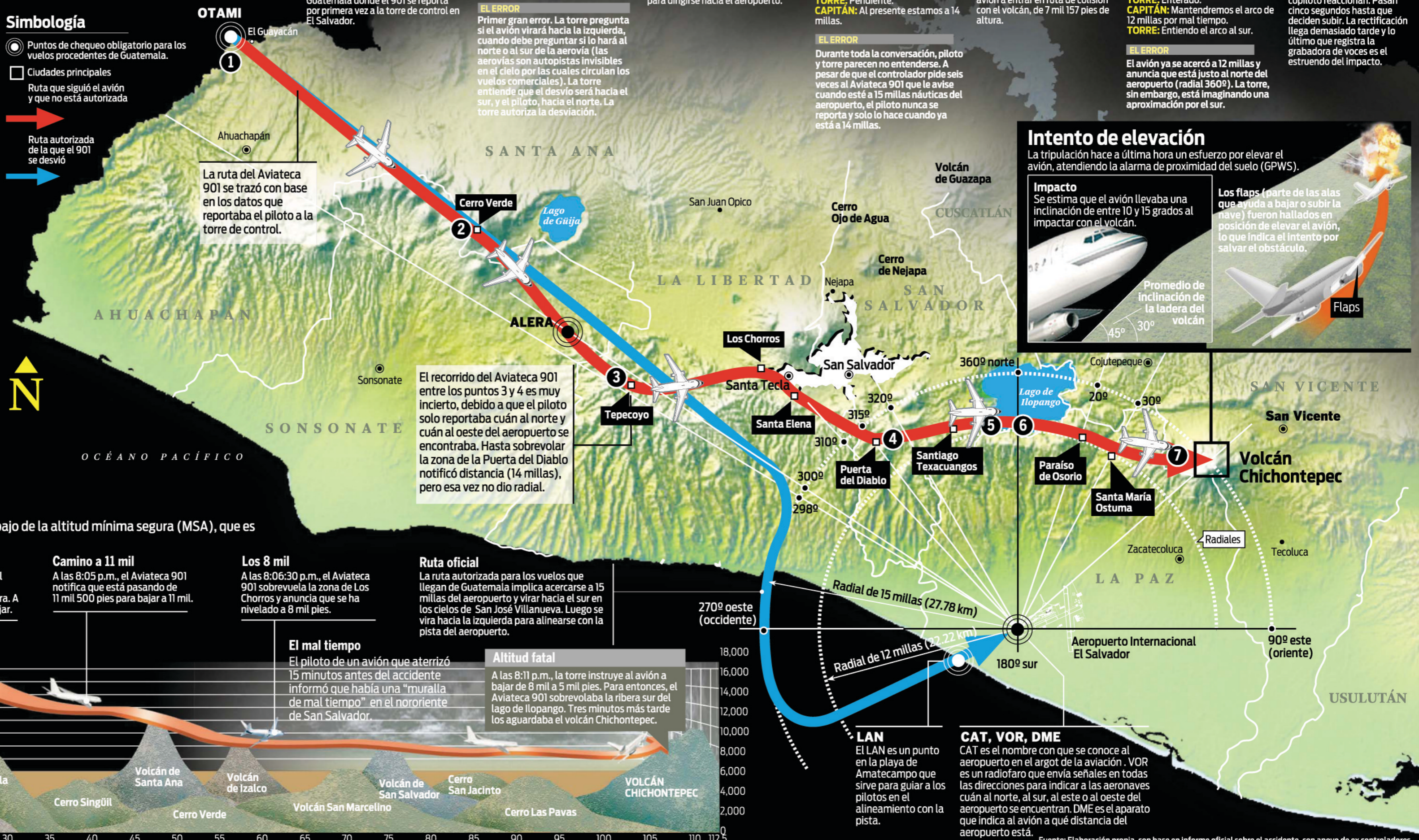


Maniobras fatales

Las rutas de aproximación al aeropuerto están autorizadas por la Organización de Aviación Civil Internacional. Sin embargo, el vuelo 901 decidió hacer su propio camino con el visto bueno de la torre de control. Un controlador reveló que a pesar del riesgo, esta maniobra se hacía con alguna frecuencia.

Simbología

- Puntos de chequeo obligatorio para los vuelos procedentes de Guatemala.
- Ciudades principales
- Ruta que siguió el avión y que no está autorizada
- Ruta autorizada de la que el 901 se desvió



Los errores

- 7:59 p.m.**
El vuelo entra a El Salvador a una altura de 17 mil pies (5 mil 181.6 metros).
Otami: Es el punto fronterizo con Guatemala donde el 901 se reporta por primera vez a la torre de control en El Salvador.
- 8:03 p.m.**
CAPITÁN: Aviateca 901 está solicitando desviaciones por celdas de mal tiempo a discreción.
TORRE: ¿Por la izquierda?
EL ERROR: Primer gran error. La torre pregunta si el avión virará hacia la izquierda, cuando debe preguntar si lo hará al norte o al sur de la aerovía (las aerovías son autopistas invisibles en el cielo por las cuales circulan los vuelos comerciales). La torre entiende que el desvío será hacia el sur, y el piloto, hacia el norte. La torre autoriza la desviación.
- 8:05 p.m.**
Chequeo: El Aviateca 901 reporta que está acercándose a Alera, que es otro punto de chequeo obligatorio y que permite alinearse para dirigirse hacia el aeropuerto.
- 8:09 p.m.**
TORRE: Aviateca 901, tenemos tormenta sobre la estación.
CAPITÁN: Enterado, gracias. ¿Podría rectificarme la visibilidad, por favor?
TORRE: Pendiente.
CAPITÁN: Al presente estamos a 14 millas.
EL ERROR: Durante toda la conversación, piloto y torre parecen no entenderse. A pesar de que el controlador pide seis veces al Aviateca 901 que le avise cuando esté a 15 millas náuticas del aeropuerto, el piloto nunca se reporta y solo lo hace cuando ya está a 14 millas.
- 8:11 p.m.**
ERROR FATAL: La torre instruye al Aviateca 901 que descienda y mantenga 5 mil pies de altura, con lo cual condenó al avión a entrar en ruta de colisión con el volcán, de 7 mil 157 pies de altura.
- 8:11:40 p.m.**
CAPITÁN: Estamos a 12 millas.
TORRE: 12 millas. Enterado. ¿Qué radial cruza ahora, 901?
CAPITÁN: Estamos en el 360°.
TORRE: Enterado.
CAPITÁN: Mantendremos el arco de 12 millas por mal tiempo.
TORRE: Entiendo el arco al sur.
EL ERROR: El avión ya se acercó a 12 millas y anuncia que está justo al norte del aeropuerto (radial 360°). La torre, sin embargo, está imaginando una aproximación por el sur.
- 8:13:44 p.m.**
EL ÚLTIMO ERROR: La alarma de proximidad del suelo comienza a sonar en la cabina, y ni el piloto ni el copiloto reaccionan. Pasan cinco segundos hasta que deciden subir. La rectificación llega demasiado tarde y lo último que registra la grabadora de voces es el estruendo del impacto.

Intento de elevación

La tripulación hace a última hora un esfuerzo por elevar el avión, atendiendo la alarma de proximidad del suelo (GPWS).

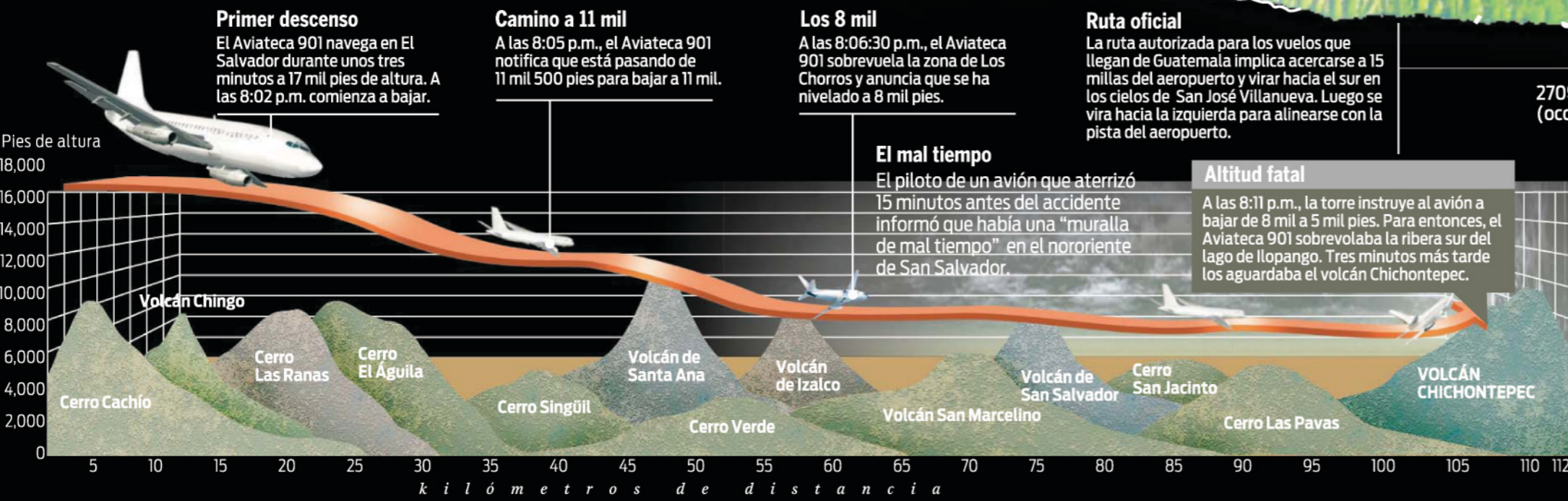
Impacto
Se estima que el avión llevaba una inclinación de entre 10 y 15 grados al impactar con el volcán.

Los flaps (parte de las alas que ayuda a bajar o subir la nave) fueron hallados en posición de elevar el avión, lo que indica el intento por salvar el obstáculo.

Promedio de inclinación de la ladera del volcán: 45°, 30°

Descenso peligroso

El descenso que hizo la aeronave fue por debajo de la altitud mínima segura (MSA), que es de 4 mil 600 m (25 millas náuticas).



Fuente: Elaboración propia, con base en informe oficial sobre el accidente, con apoyo de ex controladores y de pilotos. Asimismo, declaraciones de testigos recogidas en la investigación judicial.
INFORMACIÓN DE LA PRENSA/RICARDO ORELLANA