



OPS. – OPERAC. 11

PROCEDIMIENTO SEPARACION EN ZONAS DE VUELOS DE CURACAVID.

1.- ANTECEDENTES

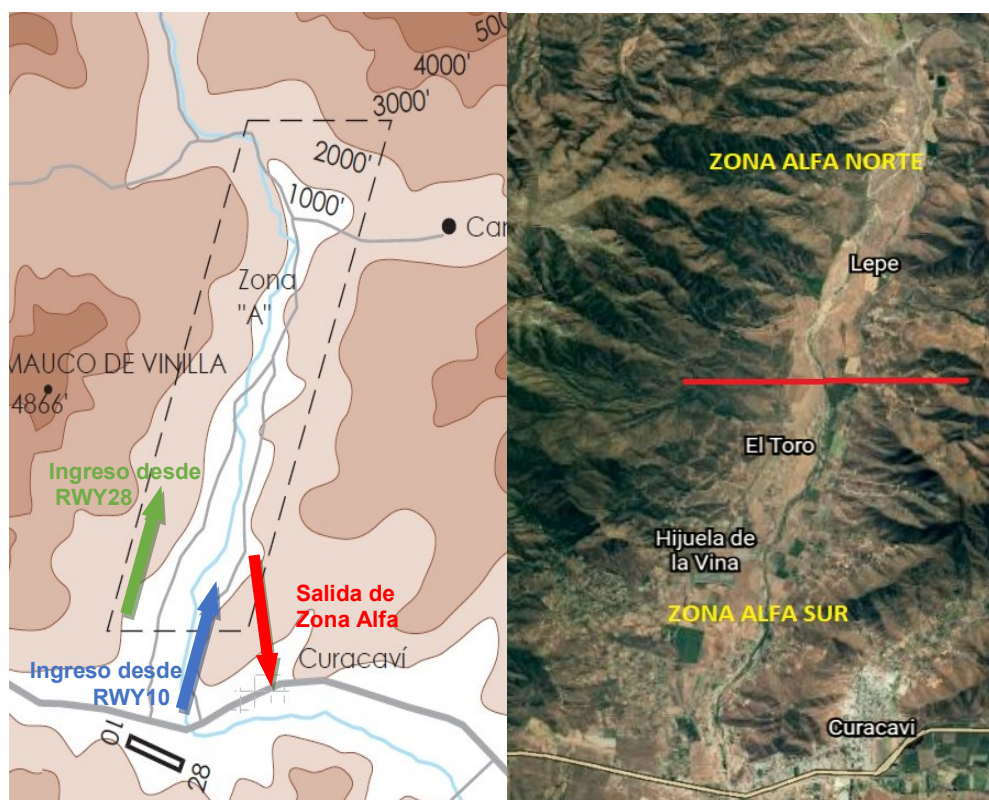
El aeródromo de Curacaví (SCCV) está ubicado en un área geográfica bastante confinada por la presencia de elevaciones orográficas y por el alto flujo de aeronaves en maniobras básicas y avanzadas, que limitan y/o condicionan las zonas designadas para instrucción o realización de prácticas, tornando en ocasiones peligrosos los cruces con alguna aeronave realizando estas maniobras dentro de la misma zona

2.- PROPÓSITO

Establecer los procedimientos para regular las operaciones en las zonas de vuelo de SCCV, delimitándolas vertical y horizontalmente a fin de evitar colisiones entre aeronaves operando en esas

3.- DISPOSICIONES

a.) Zona Alfa: Zona delimitada al sector norte del aeródromo



Ingreso a Zona Alfa:

- Desde RWY10: Ingreso a Zona Alfa por costado Este de la zona a 2000' hasta estar establecido para notificar altitudes de maniobras a mantener (flecha de color AZUL).
- Desde RWY28: Ingreso a Zona Alfa por costado Weste de la zona a 2000' hasta estar establecido para notificar altitudes de maniobras a mantener (flecha de color VERDE).



Salida de Zona Alfa:

1. Ya sea desde Zona Alfa Norte o Sur, cruzar el cordón de Alhue a 2500' rumbo Sur-Este hacia el poblado de Curacaví en descenso.
2. Vertical poblado de Curacaví estar establecido a 2000' e,
3. Iniciar descenso para ingreso a una base derecha a RWY28, o bien, a 1700' para ingresar a circuito de transito izquierdo a RWY10.

El largo de esta zona de vuelo es de aproximadamente 7 NM, dividiéndola en dos partes iguales, quedando como referencia visual el sector de El Toro, específicamente donde el Estero Puangue cambia del costado Weste de la zona al costado Este, además como referencias visuales, está el condominio en la ladera del cerro al Este de la zona y unos galpones de animales en pleno valle, como lo indica la siguiente imagen:



En efecto, se divide la Zona Alfa en Norte y Sur para separación de nuestros tráficos en prácticas de maniobras o de instrucción.

La Zona Alfa Norte y Zona Alfa Sur a su vez, quedarán separadas verticalmente por altitudes dependiendo de las maniobras a realizar y dependiendo de la performance de cada aeronave, esta área de protección vertical será de 1000 fts. El detalle de la separación vertical será:

MATERIAL	ALTITUDES
C150	2500' a 3500'
C172	3500' a 4500'
PA28	3500' a 4500'

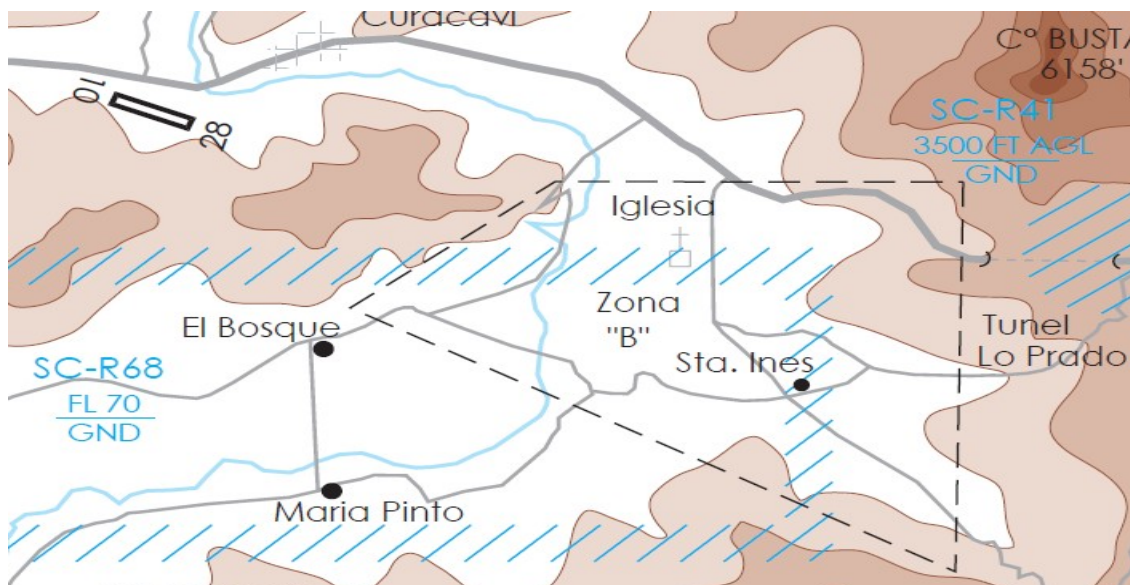
En caso de que una aeronave C172 coincida con el PA-28, los pilotos al mando acordarán realizar las maniobras al norte o sur, o bien, las altitudes más bajas, siempre y cuando no esté otro avión en la zona. Con estas separaciones, podríamos realizar maniobras e instrucción de forma segura con 03 aeronaves simultaneas en la Zona Alfa, ahora bien, como no somos los únicos operadores del Aeródromo y probablemente más de una vez nos encontremos con una, dos o hasta tres aeronaves de diferentes operadores en esta zona de vuelo, queda prohibido dirigirse a esta misma zona por estar confinada, también, si estando en esta zona y se escucha otra aeronave ingresando a esta para practicar, sugerirle que se



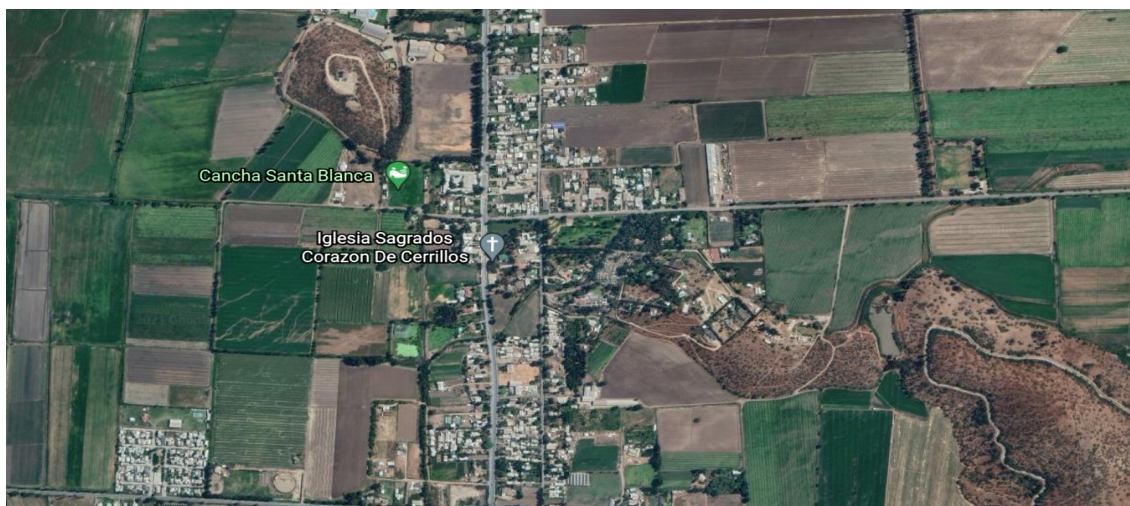
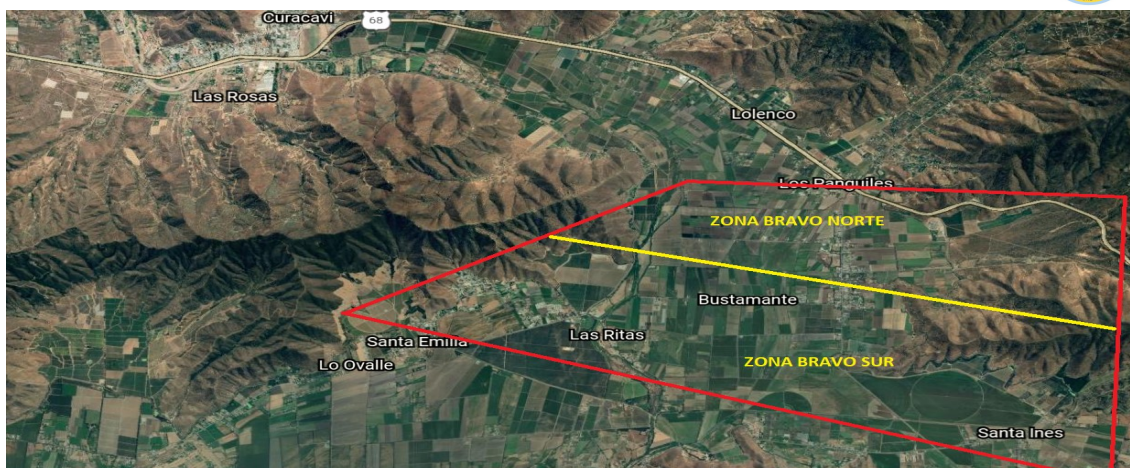
dirija a otro sector y, de no haber respuesta, el piloto deberá abandonar la zona por el sector del poblado de Curacavi hacia la zona Bravo, o hacia el aeródromo. Por este motivo el uso y manejo de las comunicaciones debe ser primordial para saber en qué sector volaremos y entre que altitudes, por lo que esta separación es interna para los pilotos del CACAMB mientras no tengamos alguna versión oficial al respecto.

Para los pilotos instructores, pilotos activos y alumnos pilotos es importante mantener el margen de error en las maniobras, si estas son sobrepasadas por 400' se solicita cancelar la maniobra para retomar e iniciarla nuevamente.

b.) Zona Bravo: Zona delimitada al Este del aeródromo.



El área de esta zona es de aproximadamente 4 NM en sentido Norte-Sur y de 6 NM en sentido W-E, siendo la mitad aproximadamente el sector de la Iglesia, referencia en la cual se dividirá la zona Bravo en zona Bravo Norte y Zona Bravo Sur, como se muestra en la siguiente imagen:



La Zona Bravo Norte y Zona Bravo Sur a su vez, quedarán separadas verticalmente por altitudes dependiendo de las maniobras a realizar y dependiendo de la performance de cada aeronave, esta área de protección vertical será de 1000 fts. El detalle de la separación vertical será:

MATERIAL	ALTITUDES
C150	2500´ a 3500´
C172	3500´ a 4500´
PA28	3500´ a 4500´

En caso de que una aeronave C172 coincida con el PA-28, los pilotos al mando acordarán realizar las maniobras al norte o sur, o bien, las altitudes más bajas, siempre y cuando no esté otro avión en la zona. Con estas separaciones, podríamos realizar maniobras e instrucción de forma segura con 03 aeronaves simultaneas en la Zona Bravo, ahora bien, como no somos los únicos operadores del Aeródromo y probablemente más de una vez nos encontremos con una, dos o hasta tres aeronaves de diferentes operadores en esta zona de vuelo, queda prohibido dirigirse a esta misma zona por estar confinada, también, si estando en esta zona y se escucha otra aeronave ingresando a esta para practicar, sugerirle que se dirija a otro sector y, de no haber respuesta, el piloto deberá abandonar la zona por el sector del poblado de Curacaví hacia la zona Alfa, o hacia el aeródromo. Por este motivo el uso y manejo de las comunicaciones debe ser primordial para saber en qué sector volaremos y entre que altitudes, por lo que esta separación es interna para los pilotos del CACAMB mientras no tengamos alguna versión oficial al respecto.



Para los pilotos instructores, pilotos activos y alumnos pilotos es importante mantener el margen de error en las maniobras, si estas son sobrepasadas por 400' se solicita cancelar la maniobra para retomar e iniciarla nuevamente.

c.) Registro de zonas a volar.

Con el fin de reforzar el conocimiento de las zonas en que se encuentran las aeronaves del CACAMB realizando prácticas de maniobras en las zonas detalladas en los puntos a.) y b.) de este procedimiento, se deberá dejar consignado en la pizarra de Operaciones el sector a volar de acuerdo al cuadro.

d.) Comunicaciones.

Para ambas zonas de vuelo, la correcta comunicación con los otros tráficos es primordial, se les solicita a los pilotos que verifiquen bien sus equipos en tierra antes de despegar y si están en vuelo, pedirles a otros tráficos la recepción de las comunicaciones para no tener problemas en vuelo y no percatarse de la presencia de otras aeronaves externas y/o del CACAMB.

A fin de evitar perder la conciencia situacional respecto a otras aeronaves en las zonas de vuelo, se deberá efectuar el siguiente procedimiento de comunicaciones:

- 1.- Notificar por medio del procedimiento TIBA identificación y tipo de aeronave.
- 2.- Notificar zona en la cual está volando cada cierto tiempo
- 3.- Notificar Intenciones y posteriormente indicar el inicio y nivel de la maniobra a realizar.
- 4- Notificar maniobra terminada.

En caso de ocurrir una situación de alerta, peligro, u otra que amerite una investigación, se le solicita al piloto al mando realizar el correspondiente IRO para realizar las investigaciones correspondientes con el fin de tener una mejora continua en la seguridad de vuelo.

Este procedimiento empieza a regir a partir del 01 septiembre de 2021.

Curacaví, 26 agosto de 2021.

**RODOLFO CASTILLO GONZALEZ
DIRECTOR DE OPERACIONES
CACAMB**