

Informe Final de Investigación IRO día 28/07/2018

Involucrados: Alumno Piloto e Instructor de Vuelo

Aeronaves : Cessna 150, matrícula CC-LTG y Cessna 172 CC-LTA

Lugar: Cruce por sector *Portezuelo*

Hora: 15:30

Situación informada:

Cruce de portezuelo al mismo nivel (2500') +/-, y direcciones opuestas.

Sugiero procedimiento para evitar que pase entre aviones del club sino todo el aerodromo. pej de sur a norte cruzando sobre 3000 y/o para poder notificar su ingreso antes.

Ante situación Informada:

El presente Informe de Riesgo Operacional fué informado por un alumno piloto.

El alumno piloto en el vuelo en cuestión se encontraba acompañado de su instructor de vuelo.

Este cruce se habría efectuado aproximadamente a un nivel similar y en direcciones opuestas, en el sector denominado PORTEZUELO.

INVESTIGACIÓN:

El club Aéreo, desde hace bastante tiempo consideró necesario contra con un procedimiento para las llegadas y salidas de SCCV, por las condiciones de confinamiento y cercanía de obstáculos (cerros) aledaños al aerodromo de curacavi (SCCV), por lo cual estableció un procedimiento operacional.

Esta situación fué conversada con el Director de operaciones, quién revisó y efectuó algunas modificaciones al actual Procedimiento operacional Número 1, referido a las llegadas y salidas a SCCV, tendientes a mejorar la comprensión del procedimiento referido.

Se solicitó la opinión del instructor de vuelo que se encontraba a bordo del Cessna 150 CC-LTG, quién manifiesta que efectivamente, el día en cuestión se cruzaron los aviones LTG y LTA en el sector de **Portezuelo**; pero a pesar que ambas aeronaves notificaron igual altitud (2500 pies) y en el mismo sector (**portezuelo**), nunca se vieron, lo que hace presumir que ambos aviones estaban en distintos lugares; no obstante, el instructor y su alumno, al no ver a la otra aeronave, modificaron su altitud y dirección.

Procedimiento N 1, Actual

Desde el Sur: Volando rumbo 360 a 2500 pies QNH y manteniendo el costado derecho del cerro que esta al sur de la pista de SCCV, notificar cruzando “Portezuelo”.

Hacia el Sur: Desde pista 10, viraje en ascenso por la izquierda para mantener costado derecho de la ruta 68 hacia el WESTE (sector norte del campo) donde se debe alcanzar los 2.500 pies QNH, continuar en ascenso para cruzar sobre el campo rumbo 180 y proseguir hacia la zona de “portezuelo” donde deberá cruzar a 3.000 pies QNH manteniendo el costado derecho del cerro que esta al sur de la pista de SCCV y notificar “Portezuelo” abandonando zona y frecuencia, para posteriormente iniciar navegación hacia el sur.

Al revisar el AIP volumen I, en la sección Aeródromos (AD) y la AMDT 82-16AGO2018, la VAC y el AIP volumen II en la VAC, no se identifica el sector **portezuelo**.

CONCLUSIONES

- 1.- Técnicamente el día en cuestión no existió riesgo en el cruce entre las aeronaves LTG y LTA, en el sector denominado Portezuelo.
- 2.- No existió un peligro real de collision, ya que al parecer ambos aviones se encontraban en diferentes lugares.
- 3.- Desde hace bastante tiempo, el CACAMB consideró esta situación de riesgo en el aerodromo, tanto en la llegada como en la salida de SCCV.
- 4.- El CACAMB cuenta con el procedimiento número 1, (**PROCEDIMIENTO DE LLEGADAS Y SALIDAS PARA LA F.I.Z. DE CURACAVÍ**), el cual entre otras consideraciones tiene estipulado el cruce desde y hacia el sur de SCCV.

5.- En el procedimiento operacional número 1 del CACAMB, se hace mención a *PORTEZUELO*, tanto para salir hacia el sur de SCCV, como para llegar desde el sur.

6.- Legalmente no existe un sector denominado PORTEZUELO en curacaví, esto sería una práctica local, ya que al revisar las Cartas de Aproximación Visual (VAC) en los AIP volumen I y II, no se identifica a éste supuesto PORTEZUELO.

7.- Los pilotos de provincia, ajenos a SCCV, no conocerían el sector denominado localmente como PORTEZUELO, lo que podría llevar a una potencial situación de riesgo operacional.

Recomendaciones de seguridad

1.- Que los instructores de vuelo, recuerden a sus alumnos el procedimiento a seguir ante el enfrentamiento de aeronaves en rumbos opuestos y a nivel. (hacer un viraje a su derecha, encender luces, etc)

2.- En base a la información recopilada, a través de los informes de riesgo operacional (IRO), se debe evaluar constantemente los Procedimientos Operacionales vigentes del CACAMB, actualizarlos y efectuarles las mejoras atinentes.

3.- A fin de clarificar aún más el actual procedimiento número 1, se recomienda que se estudie la posibilidad de renombrar e identificar claramente el sector denominado PORTEZUELO; se sugiere **portezuelo 1** para la **salida** y **portezuelo 2** para la **llegada** u otro nombre más clarificador.

4.- Proponer a la autoridad aeronáutica el procedimiento de entrada y salida a SCCV, haciendo énfasis a las salidas y llegadas del SUR, a fin que sea publicado y de conocimiento de la comunidad aeronáutica nacional por medio de las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP), y sus respectivas VAC.

Vicente Francovich Montero
Director de Seguridad de Vuelo
PREVAC CACAMB