



PREVAC

INFORME DE RIESGO OPERACIONAL 02/2021

Resultados y recomendaciones al IRO Junio 2021

Situación: Posible Falla de comunicaciones

Aeronave: Cessna 172, matrícula CC-LTA

Lugar: AD. SCCV; Ingreso base izquierda RWY 10

Hora: 11:18 HL

Relato del piloto que presenta IRO : Durante turno de instrucción en avión CC-LTH, en ascenso despegue pista 28, en mi posición de instructor logro ver la aeronave CC- LTA efectuando base izquierda a pista 10. Notifiqué a ciegas "extendiendo ascenso despegue pista 28 con tráfico cruzado, favor notifique", sin recibir respuesta. El avión CC- LTA rehusó su aproximación y voló directo a tramo con el viento derecho a pista 28, mientras nosotros extendimos el ascenso a zona alfa para incorporarnos a tramo con el viento derecho a pista 28, una vez que establecimos contacto visual con el otro avión, le notifiqué que no le copiábamos nada e intenté cambiar frecuencia a TIBA 118,2 sin resultado, por lo que nos dedicamos a observar que finalizara su aproximación y aterrizaje para aproximar como N° 2, realizando las notificaciones correspondientes en TIBA 127,7. El avión CC- LTA no realizó procedimiento de falla en las comunicaciones.

Análisis: Se observa claramente una posible falla de comunicaciones de la aeronave CC –LTA, aunque de acuerdo al informe del piloto realizó una navegación y no tuvo problemas de comunicaciones con otras estaciones ATS hasta que ingreso a la zona de jurisdicción de Curacavi .En referencia a que pudieran encontrar ambas aeronaves en sentido opuesto, una despegando de Rwy 28 y otra aterrizando por Rwy10, llama la atención la publicación de la VAC

de Curacavi AMD 46 de fecha 16 Agosto 2018 en que indica en la letra A Restricciones Operacionales “ Con el objeto de disminuir los sobrevuelos en áreas pobladas, los operadores **privilegiaran** DEP RWY 28 y ARR hacia RWY 10, siempre que las condiciones meteorológicas lo, permitan”. Bajo ésta condición es que se produce el despegue del CC – LTH de pista 28 y la planificación de arribo del LTA RWY 10, aunque el piloto del LTA reconoce que aproximado a la RWY 10 ya que es la pista que tiene mayor uso por las condiciones meteorológicas de Curacavi. Se han efectuado charlas respecto al uso de la frecuencia TIBA que si bien en éste caso se aplicaron de forma correcta, faltó más acuciosidad en las comunicaciones del piloto del CC – LTA para poder comprobar si sus transmisiones estaban siendo recibidas por otras aeronaves sobretodo en el área de Curacavi donde no se presta ningún servicio ATS. Se ha recomendado hacer pruebas de frecuencia tanto al iniciar el rodaje con otras estaciones y en vuelo con aeronaves que se sepa están volando para comprobar la transmisión y recepción de las comunicaciones.

Conclusiones: Si bien no hubo un suceso mayor en ésta situación, hay que poner atención en la publicación de la VAC que puede llevar a que con viento calma y de acuerdo a la sensibilidad del piloto para determinar la intensidad (cuando no exista servicios ATS), se puede provocar que ante ésta condición se utilice la RWY 28 para despegues y la RWY 10 para aterrizajes llevando a que las aeronaves entren en serios conflictos operando con pistas opuestas. Siempre se debe considerar sólo una pista en uso (DAP 11, cap. IV, pto 4.3 Selección de la pista en uso).

Causa: Posible falla de comunicaciones del CC- LTA.

Publicación y vigencia de VAC Curacavi para DEP RWY 28 con viento calma y ARR RWY 10.

Factores contribuyentes: Desconocimiento de la publicación de la VAC de Curacavi por parte de uno de los pilotos para la operación con viento calma.

- Falla de comunicaciones y no verificar la operación con otras aeronaves ya sea en circuitos de tránsito o despegando hasta tener la certeza que el equipo de radio está funcionando de buena forma.

Recomendaciones:

1. Coordinar con el Club Aéreo de Curacavi la cancelación de la VAC por razones de seguridad ya comentadas.
2. Dar a conocer el presente Informe a todos los pilotos del CACAMB y hacer unas charlas para actualizar los procedimientos que afectan las operaciones en Curacavi, tanto las publicadas por el CACAMB como las del CAC y la DGAC.

3. Insistir en los procedimientos para verificar el correcto funcionamiento de la radio, por medio de otras aeronaves u otros medios en cualquier fase del vuelo y tener la certeza que exista comunicación en ambos sentidos.
4. Tener presente en los Briefing el procedimiento a realizar en caso de falla de comunicaciones.
5. Aplicar siempre el procedimiento TIBA al ingresar a la jurisdicción de Curacavi.
6. En caso de no tener contacto con otras aeronaves o medios que verifiquen la buena comunicación o funcionamiento del equipo de radio, verificar visualmente los circuitos de tránsito y la pista (ambos umbrales) a fin de evitar situaciones como la descrita.

“PREVENIR ES LA MEJOR FORMA DE EVITAR INCIDENTES O ACCIDENTES”

PATRICIO ROJAS COOPER

DIRECTOR PREVAC - CACAMB