



## **PREVAC**

### **INFORME DE RIESGO OPERACIONAL 05/2021**

#### **Resultados y recomendaciones al IRO Agosto 2021**

**Situación:** Procedimental

**Aeronave:** Cessna 150, matrícula CC-LTG

**Lugar:** AD. SCCV

**Hora:** 12:20 HL

#### **Relato del piloto que presenta IRO** : Descripción \*

Riesgo Operacional por Incursión en pista. Con fecha 22 de Agosto de 2021 a las 12:20hrs, realizaba un vuelo de Eficiencia en la Aeronave Matriculada como CC-LTG (C150) encontrándome en BASE a Pista 10, el tráfico CC-XXX (C172) me solicita mi posición a lo que yo respondo "en base 10 próximo a final". Una vez en final a Pista 10 la misma Aeronave CC-XXX ingresa a pista 10 sin notificar luego de yo haber notificado final a Pista 10, lo que me obligó a rehusar mi aterrizaje e iniciar un leve viraje por derecha y mantenerme por el sur de la pista para evitar colisión. Además, poniendo en riesgo la seguridad de las otras aeronaves. Posteriormente dicha aeronave continuó carrera de despegue y despegó por sobre mi aviso "vertical al campo". Luego el CC - XXX realiza un viraje por derecha bajo la Altitud de Salida de Tránsito (500 pies AGL) interviniendo mi trayectoria lo cual me obliga a iniciar un viraje por izquierda y cruzar el Aeródromo de sur a norte para reducir riesgo operacional y posteriormente ingresar nuevamente al tramo con el viento izquierdo de Pista 10.

Relato resumen piloto aeronave CC – XXX.

Por intermedio de la presente informamos a ud. lo siguiente: encontrándonos fuera de pista del cabezal 10 de SCCV, haciendo las pruebas de Motor en un Avión Cessna, un tráfico aterrizó y el que venía como N° 2, el que lo antecede todavía se encontraba en pista lo que hizo que esta aeronave la N° 2 rehusara su aterrizaje, teniendo el tráfico rehusado a la vista en forma perpendicular, se comunica por radio el ingreso a la pista 10 se ingresa a la pista 10 para posterior despegue, una vez teniendo la altura se procedió a realizar un viraje por la derecha para el cruce por el portezuelo, como no se pudo obtener la altura suficiente se optó por realizar un 360° por la derecha, al sur este de la pista en este caso entre el portezuelo y el cabezal 28, una vez alcanzando los 2.500 Ft. se realizó el cruce por el portezuelo. si por esta operación hemos provocado una molestia pedimos las disculpas del caso.

**Análisis:** De acuerdo a relato del piloto de la aeronave CC -LTG, la aeronave matrícula CC - PHC **no respetó** lo dispuesto en la DAN 91, Reglas del Aire en los siguientes puntos:

#### **1.- Capítulo B Reglas Generales:**

**91.103 - Prevención de colisiones:** Ninguna de las disposiciones establecidas en esta norma eximirá al piloto al mando de una aeronave de la responsabilidad de proceder en la forma más eficaz para evitar una colisión, lo que incluye llevar a cabo las maniobras anticolidión necesarias basándose en los avisos de resolución proporcionados por el equipo ACAS.

**(a) Proximidad:** Ninguna aeronave operará tan cerca de otra, de modo que pueda ocasionar peligro de colisión.

#### **(b) Derecho de paso:**

(1) La aeronave que tenga el derecho de paso mantendrá su rumbo y velocidad.

(2) Toda aeronave obligada a apartarse de la trayectoria de otra, según lo dispuesto en los párrafos siguientes, evitará pasar por encima o por debajo de ella o cruzar por delante, a menos que lo haga a suficiente distancia. En cualquier caso, se deberá tener en cuenta los efectos de la estela turbulenta en las aeronaves involucradas.

#### **(f) Aterrizaje**

(1) Las aeronaves en vuelo, y también las que estén operando en tierra o agua, cederán el paso a las aeronaves que estén aterrizando o en las fases finales de una aproximación para aterrizar.

**- No respeto lo publicado en la DAN 11 – 10 UTILIZACIÓN DE FRECUENCIAS VHF Y OPERACIÓN DE AERONAVES EN AERÓDROMOS.**

**PROPÓSITO**

A.- Establecer la operación y utilización de frecuencia VHF en un aeródromo controlado fuera del horario de funcionamiento.

B.- Establecer la operación y utilización de una frecuencia VHF para la Radiodifusión de Información en Vuelo sobre el Tránsito Aéreo (TIBA) en aeródromos no controlados.

C.- Establecer la operación y utilización de frecuencias VHF en aeródromos con Servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS).

D.- Establecer la operación de aeronaves antes o posterior al horario de funcionamiento en aeródromos con Servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS).

**RADIODIFUSIÓN DE INFORMACIÓN EN VUELO SOBRE EL TRÁNSITO AÉREO (TIBA)**

Consiste en que los pilotos puedan transmitir informes y datos complementarios pertinentes, en una frecuencia radiotelefónica (RTF) designada (VHF), para poner sobre aviso a los pilotos de otras aeronaves que se encuentren en las proximidades.

**3.2 Operación de Aeronaves**

**NOTA. La frecuencia a utilizar para Curacaví es 127,7 Mhz (publicada por NOTAM)**

**3.2.1** Toda aeronave deberá transmitir a ciegas y mantener escucha en la frecuencia VHF 118,2 MHz de Radiodifusión de Información en Vuelo sobre el Tránsito Aéreo (TIBA), cuando opere en tierra, vuele o vaya a sobrevolar las proximidades de un aeródromo sin servicio de control de aeródromo ni servicio de información de vuelo de aeródromo

**3.2.2** Toda aeronave deberá cumplir con lo siguiente, cuando opere en tierra, en vuelo y/o vaya a sobrevolar un aeródromo y opere en frecuencia TIBA 118,2 MHz:

a) Mantener escucha en la frecuencia diez (10) minutos antes de entrar en el espacio aéreo designado y hasta salir del mismo.

b) Las aeronaves que salen mantendrán escucha y transmitirán a ciegas en la frecuencia 118,2 MHz, antes de iniciar el rodaje, antes de ingresar a la pista, su despegue y hasta diez (10) MN del mismo.

**Causa:** No respetar las regulaciones aeronáuticas relacionadas con las reglas generales de la DAN91 en lo referido a la Prevención de colisiones, Proximidad ,derecho de paso y aterrizaje.

**Se destaca el procedimiento aplicado por el piloto del CACAMB en cuanto a mantener la conciencia situacional en todo momento, la aplicación del procedimiento TIBA y las acciones tomadas a fin de evitar conflictos con la otra aeronave.**

**Recomendaciones:**

1.- Estar siempre atento a las condiciones del tránsito aéreo, aunque se tenga la preferencia y no perder la conciencia situacional.

2.- Cumplir siempre con lo referido a las comunicaciones y el procedimiento TIBA para Curacavi.

3.- Establecer contacto con el piloto de la aeronave e indicarle lo peligroso de su actuación y el incumplimiento de las reglas de vuelo para un aeródromo sin servicios ATS.

4.- Dar a conocer este IRO a los pilotos del CACAMB.

5.- Para los Instructores recrear esta situación con sus alumnos pilotos y tomar las acciones correspondientes, haciendo énfasis en no perder la conciencia situacional y reaccionar ante posibles incursiones en pista.

6.- Mantener escucha permanente en la frecuencia apropiada, para poder establecer la posición de las aeronaves de acuerdo a los reportes e intenciones e identificar que estos reportes se estén cumpliendo.

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

**PATRICIO ROJAS COOPER**

**DIRECTOR PREVAC - CACAMB**