



PREVAC

INFORME DE RIESGO OPERACIONAL 1/ 2021 08 Enero 2021

Resultados y recomendaciones al IRO

Situación: Uso de comunicaciones.

Aeronave: Cessna 172, matrícula CC-LTA

Lugar: AD. SCCV.

Hora: 09:30

Descripción de la Situación: El día en cuestión realicé un vuelo del CPP. Yo fui el encargado de realizar la lista de chequeo completa del avión. Luego del despegue, y de ir a zona Alfa y realizar maniobras por aproximadamente 30 minutos, estaba realizando un CT (Estaba en tramo con el viento izquierdo a pista 10) cuando vi un avión en tierra que esta próximo al umbral 10, haciendo prueba de motor. En ese momento me di cuenta de que ni yo ni mi instructor habíamos escuchado a ese avión decir algo por la radio. Por lo tanto, desde el avión preguntamos si el avión en tierra nos copiaba, a lo cual no recibimos ninguna respuesta. Luego de seguir con nuestro CT, el avión que antes estaba en tierra despegó y asumimos que tendría algún problema de radio, ya que no lo escuchamos emitir ningún mensaje. Luego de realizar un aterrizaje completo, y luego volver a despegar, en ascenso mi instructor se percató que nuestra radio, a pesar de estar prendida, no estaba con volumen. Esto hizo que durante los primeros 50 minutos de la misión, no escucháramos nada de lo que decían los otros aviones

Recomendaciones:

1. Siempre aplicar la cartilla en lo correspondiente al encendido de la radio y asegurarse de no saltarse ningún paso.

2. Las comunicaciones son esenciales para la seguridad en todas las fases del vuelo, se recomienda siempre efectuar una **verificación de radio** (DAP 11 cap. 13) con otra aeronave que se sepa está en frecuencia. (Tránsito conocido o tránsito notificado)
3. Para el caso de Curacavì, al tener un servicio AFIS sólo los sábados, se ha constatado que aeronaves, que no vuelan normalmente en el sector, utilizan la frecuencia 118,2 Mhz, por lo tanto, si se observa que una aeronave no responde a los llamados en la frecuencia 127,7 Mhz, es recomendable utilizar 118,2 Mhz y de estar en esa frecuencia, indicarle que cambie a frecuencia de Curacavì informaciones en 127,7 Mhz.
4. Cumplir siempre con la información TIBA (Radiodifusión de información en vuelo sobre el tránsito aéreo).
5. Se efectuará charla de los procedimientos TIBA para todos los socios del Club.

BIBIOGRAFIA E INFORMACION COMPLEMENTARIA

DAN 11-09 FRASEOLOGIA

Como la fraseología **NO** contempla todas y cada una de las circunstancias que se pueden producir, los controladores de tránsito aéreo y pilotos, están facultados para aplicar su mejor criterio a las diferentes situaciones de tráfico que se presenten, con el objeto de lograr seguridad y eficiencia en la utilización de fraseología durante el desempeño de sus funciones.

DAN 11-10: UTILIZACIÓN DE FRECUENCIAS VHF Y OPERACIÓN DE AERONAVES EN AERÓDROMOS.

DAP 11 capítulo 9

9.2 FALLA DE LAS COMUNICACIONES AEROTERRESTRES

9.2.1 Cuando las dependencias ATC no puedan mantener comunicación en ambos

sentidos con una aeronave que vuele en un área de control o en una zona de control, procederán según lo establecido en los párrafos siguientes.

9.2.2 En cuanto se sepa que la comunicación en ambos sentidos ha fallado, se tomarán las medidas para cerciorarse de si la aeronave puede recibir las transmisiones de la dependencia del control de tránsito aéreo, pidiéndole que ejecute una maniobra especificada que pueda ser observada por un SIVIGATS, o que transmita, de ser posible, una señal especificada con el fin de indicar que acusa recibo.

9.2.3 Si la aeronave no indica que puede recibir y acusar recibo de las transmisiones, se mantendrá separación entre la aeronave que tenga la falla de comunicaciones y las demás, suponiendo que la aeronave hará lo siguiente:

a) si opera en **condiciones meteorológicas de vuelo visual**:

- 1) proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual;
- 2) aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo; y
- 3) notificará su llegada, por el medio más rápido, a la dependencia ATC apropiada.

DAP 11 00 CAPÍTULO 13

13.1.3.3. Procedimientos de transmisiones de prueba

13.1.3.3.1 La forma de las transmisiones de prueba debería ser como sigue:

- a) la identificación de la estación aeronáutica a la que se llama;
- b) la identificación de la aeronave;
- c) las palabras **“VERIFICACIÓN RADIO”**; y la frecuencia que se use.

13.1.3.3.2 Las respuestas a las transmisiones de prueba deberían ser como sigue:

- a) la identificación de la estación que llama;
- b) la identificación de la estación que responde; y

c) información relativa a la legibilidad de la transmisión.

13.1.3.3.3 La legibilidad de una transmisión debe clasificarse de acuerdo a la siguiente escala:

1. Ilegible.
2. Legible por momentos.
3. Legible pero con dificultad
4. Legible.
5. Perfectamente legible.

COMUNICACIONES Y FRASEOLOGÍA PILOTO CON TORRE O AFIS.

Revisado por CTA Sr. Patricio Rojas Cooper.

I. Antes del Rodaje:

A. Con Torre de Control o AFIS.

Piloto: Curacaví Informaciones LTH.

TWR: LTH Curacaví Prosiga.

Piloto: LTH C150 – Estacionado frente hangar Merino Benítez – para vuelo 1 hora instrucción Zona A - 2 personas a bordo – autonomía 3 horas —Instrucciones.

TWR: LTH viento 110 grados 8 nudos - QNH 1013.2 Hectopascales - 29,92 Pulgadas - pista en uso 10 - rodaje a discreción.

Piloto: LTH recibido, pista en uso 10, QNH 29,92 – iniciando rodaje pista 10.

B. Sin TWR

Piloto: Al tráfico de Curacaví – LTH, C150 - Estacionado frente a hangar Merino Benítez – para vuelo local zona A – 1 hora - iniciando rodaje pista 10.

II. Rodaje:

Piloto: prueba frenos - dice con presión y parejos.

Piloto a Instructor: Pruebe sus frenos por favor.

Instructor: Prueba frenos – con presión y parejos.

Piloto a Instructor: Prueba instrumentos: (viraje derecha) Palito a la derecha – Bolita a la Izquierda – Compas con liquido sin burbujas aumentando – Giro compas aumentando. (viraje izquierda) Palito a la izquierda – bolita a la derecha – compas disminuyendo – giro compas disminuyendo.

III. Umbral de pista:

A. Emergencias:

1. Falla de motor en carrera de despegue:

Con pista remanente: Acelerador atrás – frenos aplicar – control direccional.

Sin pista remanente: Acelerador atrás, frenos aplicar – mezcla, selectora, magnetos, master cortar – control direccional evitando obstáculos.

2. Falla de motor inmediatamente después del despegue:

Con pista remanente: Acelerador atrás – velocidad sobre la de Stall 60 MPH – aterrizar en pista remanente.

Sin pista remanente: Acelerador atrás – velocidad sobre la de Stall 60 MPH – mezcla, selectora, magnetos cortar – Flaps a requerimiento (preferencia full) – master cortar – puertas abrir – aterrizar en la recta o no más allá de 45 grados a cada lado.

B. **Piloto a TWR:** Curacaví Informaciones el LTH Listo a salir pista 10.

TWR: LTH pista libre para despegar.

Piloto: LTH, pista libre para despegar.

C. **Sin TWR:** Al tráfico de Curacavi el LTH -C150 - listo a salir Pista 10.

IV. Despegue:

Briefing del despegue:

Piloto a Instructor: Máxima potencia 2500 – 2600 RPM, Rotación 55 a 60 Mph, Vx 70, Vy 80.

V. 400' después del despegue

A. Luces aterrizaje apagar.

B. **Piloto a TWR:** Curacaví Informaciones, LTH virando por la izquierda hacia zona A.

TWR: Recibido, notifique ingresando a zona A.

Piloto: LTH notificaré ingresando zona A.

C. **Sin TWR:** Al tráfico de Curacaví el LTH - C150 - virando por la izquierda hacia zona A.

VI. Ingresando zona de vuelo.

Piloto a TWR: Curacaví Informaciones LTH ingresando Zona Alfa, mantendrá entre 2000 y 3000 pies.

TWR: LTH recibido, notifique abandonando Zona A.

Piloto: LTH recibido, notificaré abandonando zona A.

Sin TWR: Al tráfico de Curacaví el LTH - C150 - Ingresando a Zona A, mantendrá entre 2000 y 3000 pies.

VII. Abandonando Zona de vuelo

Piloto a TWR: Curacaví Informaciones LTH abandonando Zona A.

TWR: LTH Recibido notifique ingresando tramo con el viento izquierdo a pista 10.

Piloto: LTH recibido, notificaré ingresando tramo con el viento izquierdo a pista 10.

Sin TWR: Al tráfico de Curacaví el LTH – C150 - abandonando Zona A para ingresar tramo con el viento izquierdo pista 10.

VIII. Tramo Con el viento:

Piloto: Curacaví Informaciones LTH Tramo con el viento Izquierdo a pista 10 solicito toque y despegue o (completo).

TWR: LTH viento 130 grados 10 nudos, notifique base izquierda pista 10.

Piloto: LTH recibido, notificaré base izquierda pista 10.

Sin TWR: Al tráfico de Curacaví el LTH – C150 - Tramo con el viento izquierdo a pista 10 para toque y despegue (o aterrizaje completo).

IX. Base:

Piloto: Curacaví Informaciones, LTH Base.

TWR: LTH notifique final.

Piloto: LTH notificaré final pista 10.(se debe indicar RWY)

Sin TWR: Al tráfico de Curacaví el LTH – C150 - en base izquierda a pista 10 para toque y despegue (o aterrizaje completo)

X. Final:

Piloto: LTH Final pista 10.

TWR: LTH pista 10 libre para aterrizar.

Piloto: LTH, pista 10 libre para aterrizar.

Sin TWR: Al tráfico de Curacaví el LTH final pista 10, para toque y despegue, aterrizaje completo, pasada de largo, etc.

XI. Fuera de pista:

Piloto: Curacaví Informaciones. LTH Pista libre

Sin TWR: Al tráfico de Curacaví el LTH- C150 - pista libre.

XII. Después del check fuera de pista:

Piloto: Curacaví Informaciones LTH solicita rodaje a... (Hangar Merino Benítez-combustible, etc)

TWR: LTH rodaje a discreción.

Piloto: LTH rodaje a discreción.

Sin TWR: Al tráfico de Curacaví el LTH – C150 – pista libre - rodando hangar Merino Benítez, combustible. Etc.

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

PATRICIO ROJAS COOPER

DIRECTOR PREVAC - CACAMB