



## PREVAC

### INFORME DE RIESGO OPERACIONAL 01/2022

#### Resultados y recomendaciones al IRO ENERO 2022

**Situación:** Comunicaciones y Nivel de Vuelo no adecuado a la derrota.

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

**Lugar:** Cruce de zona lateral al AD. SCSN

**Hora:** 15:43 HL

#### Relato del Piloto que presenta IRO:

##### Descripción del Riesgo (continúe al reverso si es necesario)

DURANTE LA EJECUCIÓN DE LA LECCIÓN V-21.1
PROGRAMA PPA CON EL PILOTO ALUMNO [REDACTED]
[REDACTED] DURANTE EL REGRESO DESDE SCSN
A SCCV Y ESPECIFICAMENTE EN EL TRAMO
SCUT-SCRS A LA CUADRA DE SCSN, VERTICAL
PURNGE CONTACTAMOS CON TIV EN 118.5
PARA INFORMAR POSICIÓN Y LA CONTROLADORA
DE TORRE NOS PREGUNTÓ POR QUE NO NOS HA

BIAMOS CONTRACTADO CON ESE CONTROL. NO PUDIMOS DARLE UNA RESPUESTA DEBIDO A LA CONGESTION DE COMUNICACIONES QUE HABIA EN EL ATZ DE SANTO DOMINGO AL PARECER POR AVIONES EN PRACTICA DE VUELO INSTRUMENTAL Y OTROS. DE HECHO ESTA SITUACION SE MANTUVO HASTA VERTICAL SCRS DONDE INTENTAMOS CANCELAR EL PLAN DE VUELO CON SCSN NO FUE POSIBLE HACERLO POR LA CONGESTION DE COMUNICACIONES MENCIONADA QUE IMPOSIBILITA A LA TORRE DE CONTROL PRESTAR LA ASESORIA PARA LA DEBIDA SEPAGLACION DE TRAFICOS. QUIZAS SI UNA FRECUENCIA DISTINTA PARA LAS APROXIMACIONES INSTRUMENTALES EN SCSN PUDIERA AMINORAR EL RIESGO DE SATURACION DE LA FRECUENCIA.

EN TODO MOMENTO MANTUVIMOS EL TRANSPONDER EN MODO CHARLIE SQUACKING EL 3140

LE ADJUNTO LA TRAYECTORIA PLANIFICADA POR FUERZA DE LAS 10MN DEL ATZ DE SCSN. Y COPIA DE LA AUTORIZACION DEL PLAN DE VUELO DBAC.

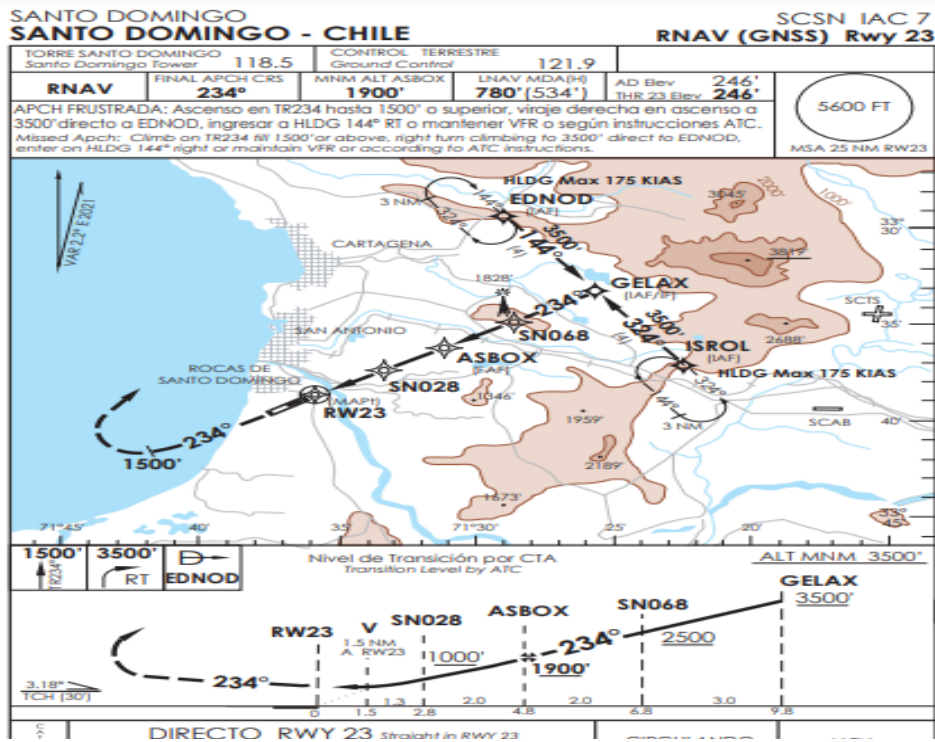
### **Relato Alumno Piloto:**

Luego de haber aterrizado en SCSA a las 10:50 hrs. procedimos -según nuestra planificación- a cargar 44 litros de combustible quedando el avión con un total de 65. Despegamos a las 11:38 de San Fernando y estando ya en ascenso para nuestro nivel de 4.500 pies llamamos a Curicó Informaciones en la frecuencia 126,7 para activar nuestro plan de vuelo. Luego de nivelar a 4.500 pies, el siguiente punto en la navegación fue el aeródromo de La Independencia en la ciudad de Rancagua para posteriormente virar al rumbo 284° y dirigirnos al siguiente punto: el aeródromo de Verfrut (SCVF) localizado a 32 nm. y al costado de la ruta 66 que une Melipilla con el Lago Rapel. Posteriormente viramos al rumbo 355° para dirigirnos al aeródromo de El Rosario (SCRS) distante a 31 nm. En este tramo de la ruta y aproximadamente a 3 ó 4 nm. antes de llegar a la ruta 78, se presentó turbulencia ligera-moderada por lo que decidimos descender a 3.500 pies. Una vez alcanzado el aeródromo de El Rosario, viramos al rumbo 066° para llegar a nuestro destino: el aeródromo de Curacaví. En ese momento intentamos comunicarnos con Santo Domingo en la frecuencia 118,5 para cancelar nuestro Plan de Vuelo a pesar que ésta se encontraba muy saturada. Cuando logramos comunicarnos con Santo Domingo, la controladora nos responde con un llamado de atención aduciendo que habíamos ingresado a su jurisdicción sin haber contactado con ellos. En ese minuto, ya con el canal saturado, no supe qué decir (dada mi inexperiencia), más aún cuando ya debíamos hacer contacto con Curacaví a través de TIBA para comunicar nuestras intenciones de ingresar al circuito de tránsito y posteriormente aterrizaje. De acuerdo a nuestra planificación desde SCSA a SCCV no había intención de ingresar al área bajo control de Santo Domingo. Finalmente, el aterrizaje en Curacaví (SCCV) fue por la pista 10 a las 12:55 hrs. sin mayores complicaciones.

**Análisis:** De acuerdo al relato de los involucrados y habiendo efectuado una planificación en detalle, no se consideró dentro de la ruta de regreso el acercamiento a un aeródromo con aproximaciones IFR, las cuales considera circuitos de espera publicados, con altitudes y distancias especificadas, las que están publicadas en las cartas de aproximación del AD/AP correspondiente.

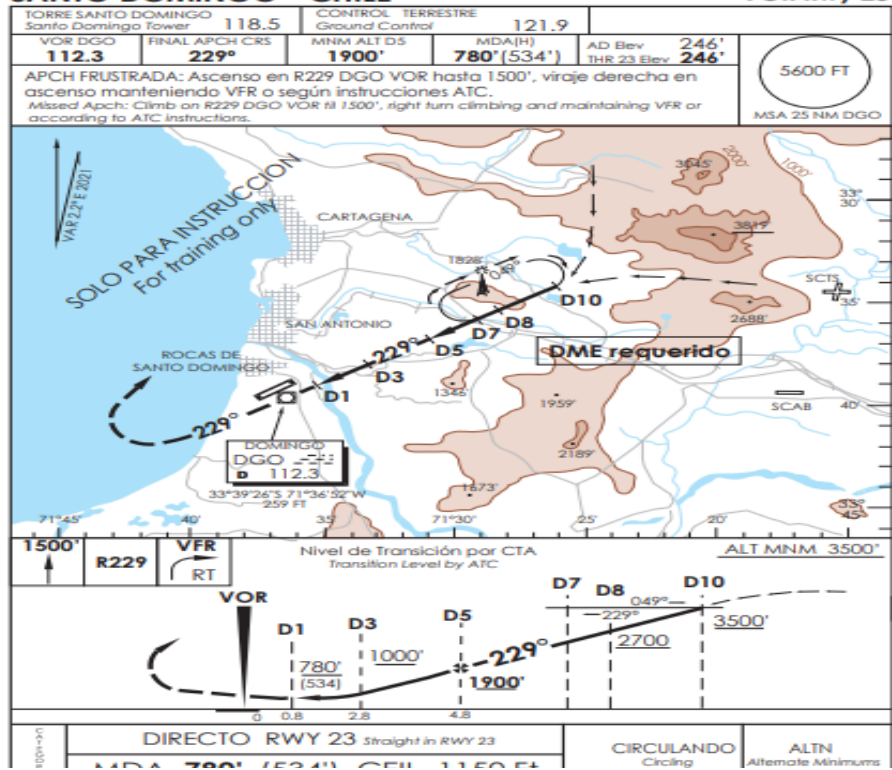
**Causa:** Al encontrarse con turbulencia ligera moderada, se decidió descender a 3500 ft, nivel que no está de acuerdo a la tabla de niveles de crucero, publicado en la DAN 91, Reglas del Aire, capítulo C, que indica a todos los vuelos VFR con rumbo norte deben mantener niveles pares mas quinientos pies. Este descenso a un nivel inferior, causó que se igualara el nivel mínimo de las aeronaves que se encuentran en circuito de espera de la aproximación IAC 7, RNAV (GNSS) pista 23 de SCSN, en la posición ISROL, cerca del ad SCAB o la Aproximación VOR RWY 23, que en este caso así ocurrió. Ante esta situación y con tráfico en el circuito de espera, la TWR tuvo que ascender a tráfico en espera para

efectuar VOR RWY 23, a 4000 fts, para poder evitar una situación peligrosa entre el CC LTH y dicho tráfico, agravado con la falta de comunicaciones entre la TWR y CC LTH para advertirlo de la situación.



**SANTO DOMINGO**  
**SANTO DOMINGO - CHILE**

SCSN IAC 2  
**VOR Rwy 23**



PLAN DE VUELO DEL PILOTO											E-Var
1	Frec	Stgo. Info	122,4 /123,8	Curicó	126,7						St. Dgo.118,5
2	de	Stgo. Radar	119,7 / 129,7	Rgua Twr	118,65						
3	ruta	SCMP (TIBA)	118,2	SCSD (TIBA)	118,2						
4	Id. Avión/Desde	HrDesp	UTC	Dist. total	Tpo. en vuelo						Comb. total
5	CC-LTH	SCSD	14:00	100	NM	1:10					70 Litros
6	Ruta		Ident	Curso	Dist.	TAS kn	ETE	ETA	Cons.E	Lt./Hr.	
7	Fix	FL	Frec.	RMag	Rem.	AS mill.s	REM.	ATA	REM.E	REAL	
8	TOC FL045	4500	022	14	61		0:13	14:13	5,5	18,5	
9			019	86	70		0:56		64,6		
10	SCRG 03/21	4500	022	11	92		0:07	14:20	2,2	18,5	
11	1610 feet		019	75	106		0:49		62,3		
12	SCVF	4500	287	32	92		0:20	14:41	6,4	18,5	
13			284	43	106		0:28		55,9		
14	SCRS	4500	358	31	92		0:20	15:02	6,2	18,5	
15			355	12	106		0:08		49,7		
16	SCCV	3500	069	12	89		0:08	15:10	2,3	17,3	
17			066	0	102		0:00		47,3		
18											
19											
20											
21											
22											
23											

SCCV-SCSD SCSD-SCCV VELOCIDADES TOC\_TOD

Listo



A.- Características del Aeródromo y Procedimientos de Operación ( AIP CHILE VOL I )

3.- El AD debido a sus características físicas y del entorno, **no está certificado para OPS IFR**. Se permiten prácticas IFR en COND simuladas por instrumentos, de acuerdo a DAN 91.

4.- MNM MET para OPS VFR: ACFT VIS GND 3500 M y CEIL 1150 FT. Helicópteros VIS GND 2000 M, libre de nubes y visibilidad mínima 0.8000.

6.- Toda ACFT que planifique un vuelo VFR y/o práctica IFR en SCSN sin LDG o TGL en el AD, debe consignar en su FPL a SCSN como AD ALTN.

7.- Toda ACFT que TKOF, efectúe pasada baja, abandone una práctica IFR posterior a la MDA / DA o efectúe TGL en SCSN, deberá ASC RWY HDG TIL 800 FT antes de iniciar RT o LT, según instrucciones ATC. Se permite, exclusivamente, a ACFT en misión de extinción de incendios,

### **Recomendaciones:**

1.- Al efectuar una navegación o vuelo donde se efectúen Aproximaciones por Instrumentos, se debe tener siempre contacto con las dependencias ATS, teniendo en cuenta que esta comunicación de posición se debe efectuar en ambos sentidos y a lo menos 15 nm desde el centro del AD/AP.

2.- Mantener el nivel de vuelo de acuerdo a la derrota de la aeronave.

3.- En caso de ser necesario un cambio de nivel, se deberá considerar la derrota y mantener el nivel superior o inferior correspondiente, de acuerdo a la tabla de niveles de crucero. (DAN 91, anexo "C" )

4.- Al estar en contacto con las dependencias ATS, informar de estos cambios de nivel y el motivo ya que es precedente para otras aeronaves que puedan estar en el sector de vuelo. (DAN 91, pto 91.113 letra k)

5.- Al encontrar condiciones meteorológicas no apropiadas al vuelo se debe informar, de acuerdo a la DAN 91 pto. 91.129 "Deterioro de las condiciones meteorológicas", letra b).

- (b) Cuando el piloto encuentre condiciones meteorológicas que puedan afectar la seguridad de otras aeronaves, deberá comunicarlas, lo antes posible, a los servicios de control de tránsito aéreo.

6.- Se recomienda, al igual que cuando se efectúan vuelos Raid, que estas navegaciones sean visadas por parte de Operaciones o la Escuela de Vuelo para tener otra validación que permita corregir errores o dar sugerencias que permitan optimizar la seguridad de vuelo.

7.- De acuerdo al punto anterior, se recomienda, además, revisar las aproximaciones IFR de los AD/AP que se verán involucrados en estos vuelos de navegación y que, de acuerdo al rumbo, puedan ser afectados por una

corrección de derrota debido a vientos u otras circunstancias (como en este caso) que afecten las aproximaciones publicadas incluyendo sus circuitos de espera, poniendo énfasis en las distancias y altitudes de los mismos respecto al track de navegación presentado por pilotos del CACAMB.

8.- Sabemos que los vuelos son VFR, pero estamos volando en espacios aéreos mixtos, donde los vuelos VFR e IFR están compartiendo un mismo sector y una misma frecuencia, por lo que es necesario que los Pilotos y AP, sepan lo básico de un vuelo IFR y aprovechar la experiencia de la mayoría de nuestros Instructores que cuentan con su licencia IFR para dar un paso adelante en el conocimiento y mejorar nuestra seguridad en vuelos de navegación o travesía.

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

**PATRICIO ROJAS COOPER**

**DIRECTOR PREVAC - CACAMB**