

PROCEDIMIENTO DE IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE PELIGROS

DEL CLUB AÉREO COMODORO ARTURO MERINO BENITEZ

I.- PROPÓSITO:

El presente procedimiento tiene como objetivo señalar e identificar aquellos elementos y prácticas operacionales que puedan ocasionar resultados que atenten contra la seguridad de vuelo y terrestre del CLUB COMODORO ARTURO MERINO BENITEZ. Lo anterior contribuirá al CACAMB alcanzar los estándares de seguridad óptimos para realizar operaciones en forma segura.

II.- RESPONSABLES:

Los responsables de la implementación del presente Procedimiento serán el Directorio del CACAMB, en especial el Director de Operaciones, el Director de PREVAC y los Instructores de vuelo del CACAMB, los que deberán difundirlo dentro de la organización, a fin de que se conozca y se cumpla.

III.- Método de análisis reactivo:

Responde a los acontecimientos que ya ocurrieron, tales como notificaciones obligatorias; incidentes o accidentes propios o del CACAMB. Es el método que, mediante la obtención, registro y análisis de datos, permite identificar los peligros y analizar los hechos ya acaecidos, para determinar los riesgos que se puedan derivar y determinar los factores de mitigación que permitan llevar el riesgo a un nivel aceptable.

IV.- Método de análisis proactivo:

Responde al análisis permanente de los acontecimientos en desarrollo al interior del CACAMB. Es el método que mediante la obtención, registro y generación de retroalimentación de datos, permite identificar peligros y determinar los riesgos que se puedan derivar, y establecer los factores de mitigación que permitan llevar el riesgo a un nivel aceptable. (Anexo A)

V.- Método de análisis predictivo:

Es el estudio de los datos y gestión de los análisis Reactivos y Proactivos, más el análisis de los elementos exógenos propios del CACAMB, tales como: metas organizacionales, de calidad, cambios del tipo reglamentarios u operacionales, políticas de personal, descontento del personal, u otros, que permitan identificar peligros ocultos o inadvertidos dentro del CACAMB y que podrían afectar directamente o indirectamente a la seguridad operacional; para luego de establecidos los riesgos inherentes a dicho peligro, determinar los factores de mitigación correspondientes.

VI.- Indicador de seguridad operacional.

Parámetro de seguridad basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional. Son complementarios a cualquier requisito legal o

reglamentario y no exime a los operadores (clubes y empresas aéreas) de sus obligaciones reglamentarias.

VII.- PROCESO DE IDENTIFICACIÓN:

Cada integrante del CACAMB en sus diferentes niveles de responsabilidad, deberán realizar sus actividades con una actitud proactiva necesaria para captar los peligros inherentes a sus actividades. Al detectar un peligro, lo deberá informar de inmediato al Director de PREVAC y al Director de turno, a fin de que sea neutralizado a la brevedad. Si es necesario, deberá terminar la actividad que se realiza hasta que el peligro no exista. De no ser de carácter urgente, quien detectó el peligro deberá informarlo a través del formulario correspondiente.

Ante una eventualidad, el Director de PREVAC definirá las causas que causo el incidente o accidente y las consecuencias que produjo a la brevedad y si fuese necesario, dará por finalizadas las operaciones hasta definir la o las causas. Si era una operación tolerable, identificará las mitigaciones del riesgo que fallaron (si es que estaban implementadas). De este análisis se derivarán probablemente: nuevos peligros, nuevos riesgos, lo que implica nuevas recomendaciones o nuevos procedimientos, que el Director de PREVAC deberá implementar una vez terminado el análisis. Este método de análisis se activará con la ocurrencia de cualquier incidente o accidente.

VIII.- ANÁLISIS DE LOS PELIGROS:

El Director de PREVAC, deberá considerar lo establecido en la normativa aeronáutica vigente, DAN 19.201 (c), a fin de analizar los peligros detectados y según las clasificaciones de REACTIVOS, PROACTIVOS y PREDICTIVOS, establecerá, si es necesario, un equipo de análisis del peligro detectado, a fin de aprovechar las diferentes experiencias operacionales de los integrantes del CACAMB y así llegar a conclusiones colegiadas y fundadas.

Asimismo, el Director PREVAC deberá considerar los errores y amenazas propias de la operación de Instrucción de vuelo, de acuerdo a lo siguiente:

A. Errores de operación de la aeronave:

- Control manual/controles de vuelo que lleven a desviaciones verticales/laterales de la velocidad, altitud. Errores de empleo de los flaps/frenos aerodinámicos.
- Control de las performances de la aeronave, reglaje altimétrico incorrecto; ejecución del modo incorrecto o anotación de datos incorrectos.
- Sistemas/radio/instrumentos: operación incorrecta de los equipos de navegación y los sistemas de anticongelamiento, reglaje incorrecto del altímetro, mala administración de combustible, indicadores incorrectos de la velocidad, selección incorrecta de las radiofrecuencias.
- Control incorrecto de la Navegación, incorrecta detección de las desviaciones, desconocimiento de los procedimientos de corrección, cálculos errados de los anticipos de interceptación, cálculos erróneos de la interpretación de la meteorología y notams.
- Desconocimiento de las maniobras de vuelo visual, errores de percepción de razones de descenso peligrosas durante aproximaciones.
- Navegación en tierra: intento de giro a la calle de rodaje/pista indebida, rodaje muy rápido, omisión de parada antes de la intersección, falla de calle de rodaje/pista.

B. Errores de procedimiento:

- Listas de verificación, omitir verificaciones o tardar la realización de verificación de la cartilla de vuelo. No realizar briefings antes del despegue, o durante el vuelo.
- Avisos de alerta del panel anunciador de situación, omitir su análisis, no responder con los procedimientos oportunamente.
- Documentación: error de registro de la información relativa al combustible, el ATIS o a las autorizaciones, elementos de la documentación mal interpretados, anotaciones incorrectas en la bitácora de a bordo, aplicación incorrecta de los procedimientos de ingreso.

C. Errores de comunicación:

- De la tripulación a otros fuera de la aeronave: llamados no atendidos, interpretación incorrecta de las instrucciones, comunicación equivocada relativa a la autorización, la calle de rodaje o la pista.
- De instructor a alumno: mala comunicación o mala interpretación al interior de la tripulación.
- Alerta situacional deficiente por parte de la tripulación.

IX.- GESTIÓN DE MANEJO DE PELIGROS:

El Director de PREVAC difundirá y empleará el formato establecido y publicado destinado a que el personal de del área de Operaciones o de Mantenimiento, en lo que le corresponda, puedan reportar formalmente los peligros detectados por cada uno de sus integrantes. Este formato podrá ser anónimo y su análisis, realizado por el Director de PREVAC, será un elemento importante para encontrar sus causas y establecer las soluciones tendientes a evitar que se produzcan nuevamente.

X.- PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN Y MITIGACIÓN DE LOS RIESGOS Y SU TOLERABILIDAD.

El CACAMB utilizará el siguiente procedimiento para evaluar y mitigar los riesgos y su tolerabilidad. Esta gestión será llevada a cabo en conjunto por el Director PREVAC y el Director responsable de la actividad en análisis. Sin perjuicio de lo indicado, cualquier miembro del CACAMB, en todos sus niveles de gestión, puede también participar de estos procesos haciéndose así partícipes de la gestión de seguridad como un todo.

El CACAMB utilizará el método de evaluación de probabilidad versus gravedad utilizando la tabla "PROBABILIDAD / GRAVEDAD" del punto 1., cuyo resultado llevará a la tabla del punto 2. "INDICE DEL VALOR DE RIESGO" la que en definitiva es una "MATRIZ DE RIESGO", la que será utilizada por la Directiva del CACAMB y del Director de PREVAC para resolver y tomar decisiones.

El Director de PREVAC empleará la matriz de seguridad para establecer cuales actividades o riesgos son intolerables para su ejecución (en color rojo) y propondrá al

Directorio mitigaciones que permitan bajar su riesgo operacional, hasta que estas sean de riesgos tolerables.

A. PROBABILIDAD / GRAVEDAD.

Las siguientes tablas permiten construir la matriz de riesgo en función de los siguientes conceptos:

PROBABILIDAD DEL EVENTO		
Definición Cualitativa	Significado	Valor
Frecuente	* Probable que ocurra muchas veces (Ha ocurrido frecuentemente)	5
Ocasional	* Probable que ocurra algunas veces (Ha ocurrido infrecuentemente)	4
Remoto	* Improbable, pero es probable que ocurra (Ocurre raramente)	3
Improbable	* Muy improbable que ocurra (No se conoce que haya ocurrido)	2
Extremadamente improbable	* Casi inconcebible que el evento ocurra	1

GRAVEDAD DEL EVENTO		
Definiciones de aviación	Significado	Valor
Catastrófico	* Destrucción de equipamiento * Muertes múltiples	A
Peligroso	* Una reducción importante de los márgenes de seguridad, daño físico o una carga de trabajo tal que los operadores no pueden desempeñar sus tareas en forma precisa y completa. * Lesiones graves * Daños materiales al equipamiento	B
Grave	* Una reducción importante de los márgenes de seguridad, una reducción en la habilidad del operador en responder a condiciones operativas adversas como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de condiciones que impiden su eficiencia. * Incidente grave * Lesiones a las personas	C

Leve	* Molestias * Limitaciones operativas * Utilización de procedimientos de emergencia * Incidentes leves	D
Insignificante	* Pocas consecuencias	E

B. ÍNDICE DE EVALUACIÓN DEL RIESGO (MATRIZ DE RIESGOS).

Probabilidad del riesgo	Gravedad del riesgo				
	Catastrófico A	Peligroso B	Grave C	Leve D	Insignificante E
Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remoto 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extremadamente Improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

ANEXO A

IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE PELIGROS OPERACIONALES DEL CACAMB

El siguiente estudio considera la identificación de los peligros de acuerdo a la etapa del vuelo. No significa que sean los únicos, por lo que su constante estudio y evaluación por parte de las tripulaciones aéreas, será de suma importancia para la seguridad de las operaciones. Finalmente este listado, complementa a lo establecido en el párrafo VIII.

I.- OPERACIÓN EN TIERRA:

1.- Omitir ítems de la cartilla de chequeo.

- Mitigación: - Durante el briefing antes del vuelo, enfatizar en las consecuencias que podría tener la omisión mencionada

- Consecuencias: - Despegue sin cumplir con los requisitos operativos,
 - Emplear velocidades diferentes de despegue, (cálculo de peso y balance)
 - Exceder la velocidad límite estructural de los flaps
- Evaluación: 3A

2.- Omitir el cálculo de Peso y Balance.

- Mitigación: - Mencionar el procedimiento durante el briefing,
 - Considerarlo como elemento esencial antes de la puesta en marcha
 - Incluirlo en la cartilla de chequeo
 - Evaluar su realización por parte del Instructor

Consecuencia: - Pérdida de control de la aeronave

- Emplear velocidades diferentes de rotación y despegue.
- Despegue con una actitud con mucha nariz arriba.
- Entrar en stall durante la fase inicial del despegue al salir del efecto tierra con menor velocidad y mayor actitud nariz arriba.
- Aumento significativo y/o inaceptable de la carrera de despegue

- Evaluación: 3A

3.- Fuego/Falla de motor durante la carrera de despegue.

- Mitigación: Aplicar el procedimiento establecido por la cartilla,
- Consecuencias: - Destrucción total o parcial de la aeronave,
 - Pérdida física de la tripulación,
 - Fuerte reacción anímica negativa para el personal de Storm,
 - Gran incertidumbre y desconfianza hacia Storm,
- Evaluación: 3A

4.- Volar en malas condiciones físicas y/o psicológicas. (involuntarias)

- Mitigación: - Aplicar una auto evaluación de acuerdo al método "IMSAFE"
 - Incluir en el briefing los conocimientos de seguridad médicas y fisiológicas.
- Consecuencias: - Perder el control del avión,
 - Perder la alerta situacional
 - Tomar decisiones inadecuadas que vayan contra la seguridad de vuelo
- Evaluación: 2C

5.- Cruce o impacto con animales durante la carrera de despegue.

- Mitigación: - Incluir esta situación en el briefing y la forma de reaccionar.

- Briefing de alerta situacional.
- Consecuencia: - Perder el control del avión lesionando a tripulaciones y aeronave.
- Evaluación: 4C

7.- Despegue con ráfagas/ cortantes de viento a bajo nivel, cruzado e inesperado.

- Mitigación: - Durante el verano, realizar vuelos durante la mañana antes de que las condiciones de viento cruzado se presenten. Lo anterior se puede omitir para fines de práctica e instrucción de tránsitos con viento cruzado con Instructor.
- No despegar ante la presencia de ráfagas mayores o iguales a 16 kts.
- Recordar a los instructores la importancia de mantener la atención sobre los controles de vuelo primarios durante el despegue, de manera de tomar el control del avión ante esta situación.
- Exigir colocar los pies en los pedales.
- Briefing antes del despegue para analizar el viento del momento.
- Abortar el despegue ante la comprobación de un viento cruzado en ráfagas.
- Exigir al piloto mantener la aeronave al centro de la pista durante la carrera de despegue.
- Consecuencias: - Perder el control del avión y salirse de la pista.
- Evaluación: 4C

8.- Impacto de pilotos con aviones o carros de arrastre antes de abordar el avión:

- Mitigación: - Emplear el chaleco reflectante en el área de movimiento/plataforma del aeródromo.
- Incluir dos chalecos reflectantes en la cabina del avión.
- Cada piloto deberá portar su chaleco reflectante.
- Consecuencias: - Daños físicos a los pilotos, graves o catastróficos.
- Evaluación: - 3C

B.- ASCENSO

1.- Fuego/falla de motor durante el ascenso.

- Mitigación: - Hacer un briefing completo, no descriptivo de los procedimientos de emergencia de falla o fuego de motor en vuelo.
- Identificar permanentemente lugares para realizar aterrizajes forzados.
- Consecuencias: - Destrucción total o parcial de la aeronave,
 - Pérdida física de la tripulación,
 - Fuerte reacción anímica negativa para el personal de Storm,
 - Gran incertidumbre y desconfianza hacia Storm,

- Evaluación: 3A

2.- Impacto con pájaros.

- Mitigación: - Emplear las luces de aterrizaje encendidas durante el despegue y bajo 2.000 pies.

- Aclarar constantemente el espacio aéreo delante de la trayectoria de vuelo del avión.

- Informar de la presencia de aves cuando se constate, a fin de prevenir de esta a otros tráficos.

- Ante impacto con pájaros abortar el despegue (si se presenta durante esta maniobra) y controlar el avión. Aterrizar lo antes posible si se presenta en vuelo. Nota: En caso de que se visualice un daño importante en la estructura del avión, se sugiere realizar un **check de controlabilidad** antes de iniciar el regreso a aterrizar. Este check tiene como objetivo establecer el control del avión a velocidades de tránsito, es decir, se puede establecer la velocidad mínima a la cual el avión es controlable, la cual no debe ser menor durante el aterrizaje.

- Consecuencias: - Daños a la aeronave y tripulación.

- Falla de motor por ingestión de pájaros.

- Aterrizaje forzoso.

- Pérdida del control de la aeronave.

- Evaluación: 3A

C.- EN VUELO DE CRUCERO

1.- Aterrizaje forzoso.

- Mitigación: - Aplicar los procedimientos de emergencia correspondientes a fin de solucionar el problema.

- Evaluar constantemente el conocimiento de los pilotos de los procedimientos de emergencia respectivos

- Practicar la emergencia en vuelo con aterrizajes forzosos en el simulador.

- Consultar por parte del instructor, durante el vuelo, las pistas o lugares aptos para realizar un aterrizaje forzoso y las maniobras para llegar al lugar escogido.

- Planificar las rutas de navegación sobre terreno no montañoso ni sobre agua. De no ser posible lo anterior, establecer una altitud sobre el terreno que le permita arribar a una pista planeando.

- Consecuencias: - Daños o pérdidas de la tripulación y aeronave.

- Evaluación: - 3A

2.- Falla de comunicaciones.

- Mitigación: - Aplicar procedimiento de falla de comunicaciones, el que deberá estar escrito en la cartilla de vuelo.
 - Evaluar constantemente el conocimiento de los pilotos del procedimiento de emergencia respectivo.
 - Llevar a bordo los teléfonos celulares de Operaciones, Oficina ARO de despegue o aterrizaje, Instructor o cualquier otro que le permita informar y apoyar en la mencionada emergencia. Para lo anterior, asegurarse de la carga de la batería del celular en al menos 80% antes del despegue.
 - Llevar un handie talkie a fin de emplearlo como alternativa. Para esto se deberá dejar el equipo cargando durante la noche. Contar con baterías de respaldo.
 - Emplear el teléfono celular para informar la falla a Operaciones y recibir instrucciones para proseguir y aterrizar lo antes posible.
- Consecuencias: - Perder la percepción de la situación exterior, (alerta situacional)
 - Cruzamiento peligroso con tráficos aéreos operando en la zona.
 - Choque con aeronaves volando en la zona.
- Evaluación: 3A

3.- Pérdida de la orientación durante el vuelo de navegación.

- Mitigación: - Durante el proceso de planificación, destacar apropiadamente los puntos de chequeo, los tiempos cuando estos serán sobrevolados y las referencias laterales.
 - Inculcar en los alumnos el conocimiento detallado de la ruta antes de iniciar el vuelo.
 - Emplear cartas escala 1:500.000 o 1:250.000
 - Enfatizar el empleo del cronómetro durante la navegación.
 - Seleccionar puntos de chequeo que estén separados de no más de 5 millas náuticas o de más de 5 minutos entre ellos.
 - Chequear el conocimiento de los alumnos de los procedimientos de falla de comunicaciones.
 - Ante la primera sospecha de desorientación en la navegación, informar al instructor o a Operaciones si se vuela solo. Se recomienda emplear el celular o frecuencia interna del Club.
 - Ante la primera duda de su posición, deberá contactar a su instructor o a Operaciones, a fin de recibir las instrucciones que le permitan solucionar su problema.
 - Mantener el entrenamiento recurrente en el empleo de las capacidades de aviónica disponibles a bordo.

- En vuelos solos, el instructor deberá monitorear constantemente la posición del alumno durante la navegación a fin de reaccionar oportunamente y apoyarlo para sacarlo de la situación.
- Asumir oportunamente la pérdida de orientación y actuar en consecuencia.
- Contar con equipos redundantes de navegación GPS abordo, con la capacidad de visualizarlos desde tierra.
- Consecuencias:
 - Gastar el combustible y no poder seguir volando.
 - Tomar malas decisiones producto del stress.
 - Aterrizar en lugar inadecuado.
 - Experimentar una pérdida de control del avión en vuelo.
- Evaluación: 1B

4.- Ingreso a nubes en forma inadvertida.

- Mitigación:
 - Concentrar la atención en el Indicador de Actitud,
 - Proceder a descender o ascender hasta quebrar la capa y volar visual, apoyado en la capacidad de visión sintética
 - Informar de la situación a Operaciones para recibir instrucciones.
 - Entrenamiento inicial y recurrente de vuelo básico por instrumentos.
 - Mantener las capacidades operacionales de los sistemas de electrónicos de abordo
- Consecuencias:
 - Pérdida del control del avión.
 - Aumento del stress en vuelo.
 -
- Evaluación: 3B

5.- Pérdida de la alerta situacional.

- Mitigación:
 - Asumir la situación de desorientación.
 - Informar de la situación al Instructor.
 - Realizar una actualización de la situación del entorno en vuelo.
 - Solicitar una actualización de los tráficoes en la zona de vuelo a ATC o a las otras aeronaves operando en la zona.
- Consecuencias:
 - Cruzamientos peligrosos o choques con aeronaves operando en la zona.
 - Choque con aeronaves.
 - Poner en peligro a aeronaves operando en la zona.

- Obligar a otras aeronaves a eludir impactos o cruzamientos peligrosos.

- Evaluación: 3B

6.- Mala administración de combustible.

- Mitigación: - Chequeo del nivel de combustible cada 30 minutos. Cambio de estanque en aviones con esa capacidad.
- Controlar y validar la cantidad de combustible planificada de acuerdo al vuelo por parte del instructor y del DSO.
- Realizar las maniobras de vuelo de acuerdo al manual de entrenamiento del avión

- Consecuencias: - Detención del motor en vuelo.

- Posibilidades de un aterrizaje forzoso.

- Evaluación: 3B

7.- Fuego/falla de motor.

- Mitigación: - Efectuar un prevuelo de acuerdo a las indicaciones del manual de vuelo y a la cartilla.
- Efectuar las pruebas de motor antes del despegue de acuerdo a la cartilla.
- Revisar la bitácora del avión antes de cada vuelo a fin de verificar trabajos realizados al motor y posibles requerimientos especiales al vuelo.
- Repasar los procedimientos de falla o fuego en el motor antes del despegue.

- Consecuencias: - Aterrizaje forzoso.

- Daños o pérdida parcial o total de la aeronave.

- Daños físicos y psicológicos a la tripulación.

- Evaluación: 3B

8.-Inhabilidad/Incapacidad del tipo fisiológica.

- Mitigación: - Evaluar el estado fisiológico de las tripulaciones de vuelo antes de realizar un vuelo.
- Repasar los problemas relacionados con la fisiología humana en vuelo a través de un proceso constante en salas de clases o en briefings.

- Evitar realizar actividades de vuelo ante la sospecha de problemas o situaciones fisiológicas anómalas.
- Evitar auto medicarse o consumir drogas sin receta médica.
- No ingerir alcohol 24 horas antes de realizar un vuelo.
- Ante la sospecha de sensaciones fisiológicas anormales en vuelo, informar al instructor, a Operaciones a fin de recibir instrucciones, y/o declarar emergencia a ATC.

C.- DESCENSO Y ATERRIZAJE

1.- Falla/Fuego en la cabina, motor.

- Mitigación:
 - Revisar al extintor por condición y presión antes del despegue.
 - Repasar el procedimiento de fuego o humos en la cabina en vuelo.
 - Emplear de preferencia zapatos o botas, buzo y guantes anti flama.
 - Emplear gafas y gorros.
- Consecuencias:
 - Pérdida de aeronave y/o tripulación.
 - Pérdida del sistema eléctrico en vuelo.
 - Pérdida de las comunicaciones en vuelo.
 - Aterrizaje forzado.
- Evaluación: 3B

2.- Omitir check de descenso y/o aterrizaje.

- Mitigación:
 - Mantener una constante comunicación con el instructor (CRM)
 - Enfatizar el cross chec
- Consecuencias:
 - Omitir la configuración de aterrizaje.
 - No realizar una administración adecuada de combustible.
 - No emplear luces de aterrizaje.
- Evaluación: 2C

3.- Falla de comunicaciones.

- Mitigación:
 - Realizar un acucioso prevuelo.

- Repasar el procedimiento de falla de comunicaciones antes del vuelo

- Probar los equipos de comunicaciones antes del vuelo.

- Consecuencias: - Perder el control del tráfico aéreo.

- Perder contacto con ATC y con otras aeronaves volando en el sector.

- Evaluación: 3B

4.- Omitir llamados en el tránsito:

- Mitigación: - Repasar y evaluar los procedimientos de comunicaciones en el tránsito.

- Brifear los puntos de reporte obligatorios en el tránsito antes del descenso.

- Consecuencias: - Cruzamientos cercanos con otras aeronaves.

- Alterar el correcto control de las aeronaves por parte de ATC.

- Evaluación: 3C

5.- Tránsitos sin respetar las altitudes ni velocidades.

- Mitigación: - Repasar y evaluar conocimientos de los procedimientos en el tránsito.

- Evaluar el cumplimiento de los procedimientos en el tránsito del alumno antes de cada vuelo solo.

- Realizar prácticas de toque y despegue en diferentes configuraciones al menos una vez al mes.

- Consecuencias: - Malas aproximaciones y aterrizajes.

- Alcance por atrás y cercamientos peligrosos a otras aeronaves en el tránsito.

- Pérdida de control del avión durante el aterrizaje

- Porpoising o bouncing.

- Salida de la pista.

- Daños a la aeronave y tripulación.

6.- Omitir aclarar el área de tránsito.

- Mitigación: - Mantener el control de los aviones en el tránsito.

- Mantener el control situacional.

- Consecuencias: - Acercamientos o Impactos con aviones en la zona de vuelo.

- Ocasionar confusión en otras tripulaciones operando en el tránsito.

- Ocasionar sensación de inseguridad en las operaciones.

- Evaluación: 3B

7.- Aproximación no estabilizada.

- Mitigación: - Realizar un briefing de las limitaciones del tránsito antes de ingresar al tránsito.

- Establecer una razón de descenso de no más de 500 pies por minuto en la aproximación final.

- Realizar una frustrada cuando se presente una aproximación no estabilizada.

- Realizar prácticas constantes de toques y despegues.

- Repasar con el instructor u otro piloto, las causas de una aproximación no estabilizada.

- Respetar las altitudes y velocidades en el tránsito.

- Consecuencias: - Bouncing o porpoising.

- Pérdida del control de la aeronave en el aterrizaje.

- ALAR

8.- Pérdida del control del avión durante la frustrada/pasada de largo.

- Mitigación: - Briefing de la maniobra antes del descenso o aproximación.

- Mantener el control del avión y del procedimiento de frustrada.

- Durante la frustrada: primero controlar el avión (velocidad, actitud nariz arriba) luego, mantener los parámetros de la frustrada (mantener un rumbo de la prolongación de la pista) y luego comunicar la decisión a ATC o al tránsito del aeródromo.

- Consecuencias: - Pérdida del control de la aeronave. (Entrar en stall y spin)

- Evaluación: 3A

9.- Síndrome del piloto apurado (ansiedad de salir a cumplir con el turno de vuelo).

- Mitigación: - Realizar la planificación del vuelo con al menos 24 horas de anticipación.

- Repasar las maniobras a practicar, de acuerdo a lo coordinado con operaciones o con el Instructor de vuelo.

- Consecuencias: - Omitir procedimientos antes del despegue o durante el vuelo.

- Sufrir hiperventilación, crisis de pánico o desorientación espacial.

- Perder el control del avión.

- Evaluación: 2B

