

aclaran roles y responsabilidades.

Una buena circulación de la información no garantiza que no habrá accidentes, pero los hace menos probables.

En los siguientes reportes, sus protagonistas se encontraron con dificultades en la operación porque no contaban con información clave para su vuelo.

OJO CON EL COMBUSTIBLE

Muchas veces aceptamos las prácticas comunes de nuestro entorno, sin cuestionar si son adecuadas. Por experiencias anteriores en las que no hubo consecuencias negativas, asumimos que estas prácticas son seguras. Para tomar una buena decisión, requerimos información de calidad y debemos verificarla. En este caso, el piloto se encontró con dificultades con el combustible.

Decidí hacer un raid en un avión en el cual estoy familiarizado pero nunca había volado. Para la planificación me consigo el manual del avión para calcular el consumo de combustible, pero era antiguo, el motor y el avión tenían más de 30 años. Recurrí como lo hacemos todos al jefe de mantenimiento, quien me respondió que el avión consumía 12 galones por hora.



Como la mayoría de los aviones mono-motores que hay en el mercado chileno, el indicador de combustible o está inoperativo o es poco confiable por lo que todo el consumo y los cálculos de combustible restante se hacen en base a tiempo y consumo conocido.

En vuelo de crucero con el avión compensado experimento una pérdida de potencia y rateo del motor deteniéndose casi completamente la hélice. En ese momento y en menos de 3 segundos realicé el procedimiento de falla de

Mi experiencia en beneficio de todos

motor (cambio de estanque, bomba, mezcla rica etc...), procedimiento previamente conversado con mi copiloto. El motor partió sin problema.

Al llegar a destino verificamos qué pasó y el estanque con el que falló el motor estaba absolutamente seco. Al medir los otros estanques nos damos cuenta que el consumo real del avión era de 16.5 galones por hora. En vuelo no pudimos saber cuál era el problema ya que los medidores de combustible estaban inoperativos.

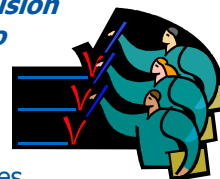
Envío esto para que otros pilotos y servicios de mantenimiento tengan conciencia en tener actualizadas las tablas de consumo de combustible de los aviones y tener operativos y confiables los marcadores de combustible.

Al planificar su vuelo y durante éste:

1. Verifique la información de combustible preguntando a personal calificado o pilotos que usualmente vuelan el avión.
2. Verifique el estanque previo al vuelo. Para ello, considere la utilización de una regla calibrada para su avión.
3. Considere un remanente de combustible de 45 mins., teniendo en cuenta los vientos de altura. Si estos están en contra habrá mayor gasto de combustible.
4. Alterne los estanques cada 20-30 minutos.

VER(IFICAR) PARA CREER

En el siguiente relato, un piloto realizó un aterrizaje más largo de lo esperado debido a que tomó una decisión basada en información no verificada.



Despegue del Aeródromo XX con destino YY, es un día de buenas condiciones meteorológicas y un poco de turbulencia. Planifiqué estar sobre el pueblo B a 2000 pies agl e ingresar a un circuito izquierdo a la RWY 10 que comúnmente está en uso. Al llegar al pueblo otra aeronave notifica próximo a despegar de la RWY28, por ende replanifiqué descender inmediatamente para interceptar final a la RWY28 y notifiqué mis intenciones. Aproximé a la pista dentro de los parámetros normales de velocidad y aún así tuve una larga carrera de aterrizaje, abandonando la pista por la última salida disponible. En ese momento mientras

Mi experiencia en beneficio de todos

carreteaba a estacionarme frente a torre de control miré el indicador de viento en el costado sur de la pista y me percaté que indicaba viento del Este con aprox. 6 nudos.

Aprendí a no confiar que las otras aeronaves están haciendo lo correcto y siempre confirmar por mi cuenta, sobre todo con la dirección e intensidad del viento antes de aterrizar.

Recuerde siempre verificar la información relevante para el vuelo.

En aviación la redundancia de información es necesaria porque permite controlar su coherencia. El sistema aeronáutico pone a disposición del piloto diferentes medios de entrega de información que, aunque pueda parecer reiterativa, garantiza la seguridad de su vuelo. ¡Utilícelos!

VER Y SER VISTO

Los pilotos son parte de un sistema complejo y continuamente están interactuando con otros actores. A veces información esencial para otros puede ser entregada con una acción tan sencilla como encender las luces de la aeronave.

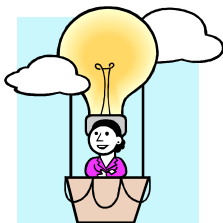
Al cruzar sobre XX, se me notificó la presencia de otra aeronave delante mío a 4 MN, al acercarme al Centro de Control Y se me informó que estaba a mi costado, no pude verla hasta estar muy próximos.

Por suerte la separación horizontal era segura y estábamos controlados por Informaciones C, así que no hubo mayor problema.

Todos los tráficos debemos acostumbrarnos a usar nuestras luces, que no son para nuestro uso, sino para que otros nos vean.

Si bien la normativa* no exige mantener encendidas las luces anti-colisión, es importante extremar medidas para ver y ser vistos, sobretodo bajo condiciones de alto tráfico y en zonas de congestión.

*Ver DAR06 Apéndice A y DAN91 Apéndice B, que especifican las luces que deben usar las aeronaves en vuelo.



AFIS: ¿AUTORIZA O INFORMA?

La siguiente experiencia nos muestra la importancia de que conozca sus fuentes y qué información puede esperar de cada una. Al enfrentar situaciones de presión operacional, esta información debe ser clara y precisa.

En coordinación de incendio forestal, con más de cuatro horas de vuelo y autonomía de cinco horas, decidí repostar combustible. Nos ordenaron hacerlo en un aeródromo AFIS cercano.



La visibilidad era mala producto del humo del incendio: volábamos por GPS a 1000 ft con una visibilidad horizontal de no más de 1500 mts. Contacté al AFIS informé mi posición según GPS y me autorizó como número dos para aterrizar. Según el GPS yo estaba en tramo con el viento y sólo en tramo base ya configurado para aterrizar pude ver la pista.

Piloto: "AD ZZ el CC-xx en base izquierda tren abajo luz verde"

AFIS: "Recibido CC-xx viento calmo QNH... pista libre"

Piloto: "QNH... pista libre para el CC-xx" Intercepté final y me preparaba para aterrizar cuando escucho...

AFIS: "CC-yyy viento calmo QNH... pista libre para despegar"

Miré hacia el final de la pista (1700 mts), la que no se veía mucho por el humo, y veo un foco encendido. No apreciaba si se movía o no, ante esta sorpresa llamo más bien excitado y digo...

Piloto: "AD ZZ el CC-xx está en final corto a pista y tengo un tráfico en la pista recíproca"

AFIS: "Eso es correcto pero después del despegue virará hacia la derecha."

Apliqué potencia e hice un tímido viraje por derecha. A unos 100ft del suelo y muy cerca del umbral de pista me percaté que el otro avión ya estaba en el aire y efectivamente realizó un viraje cerrado por su derecha. Volví a alinearme con la pista y aterricé en el segundo tercio de ella. El aeródromo estaba colapsado. Se había terminado el combustible pero había guardado 45 minutos de reserva y pude llegar a mi base.

Mi experiencia en beneficio de todos

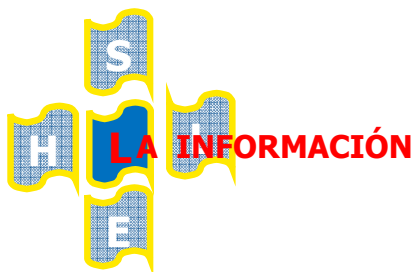
Recuerde que el AFIS no involucra "control de tránsito aéreo", es decir, no emite autorizaciones, sólo presta servicios de información de vuelo y alerta a todas las aeronaves en aeródromos no controlados. Entrega al piloto información relativa a condiciones del aeródromo, condiciones meteorológicas, tránsito conocido y cualquier otra información pertinente.

Al utilizar este servicio, es responsabilidad de los pilotos mantener la separación adecuada en conformidad con las reglas del aire.

* Para mayor información, ver DAP 11 23 y Circular OACI 211-AN/128, que especifican claramente cuáles son las funciones del AFIS.

CLAVES PARA EL BUEN JUICIO

- ✈ Contar con la información adecuada.
- ✈ Chequear canales de información disponibles antes y durante el vuelo.
- ✈ Siempre verificar y solicitar clarificación cuando la información no fue entendida.
- ✈ Considerar situaciones alternativas.
- ✈ No dejarse influenciar por malas prácticas.
- ✈ Priorizar las decisiones adecuadamente, la más crítica primero.



Tradicionalmente, el entrenamiento de vuelo ha consistido en instruir a los pilotos sobre las características y limitaciones de la aeronave y sus sistemas, meteorología, reglamentación, procedimientos, etc. Se asume que si los pilotos cuentan con este conocimiento, serán capaces de realizar un juicio adecuado para garantizar la seguridad de la operación.

Sin embargo, ¿qué pasa con las limitaciones y características del ser humano? Cualquier usuario, por más competente y experimentado que sea, puede cometer errores relacionados con el manejo y utilización de la información. Estos son errores ocasionados por la naturaleza misma del ser humano y no por negligencia.

Al estar consciente de las limitaciones de nuestro sistema de procesamiento de información y la toma de decisiones, podemos evitar errores. De esta forma, se puede entrenar la habilidad del "buen juicio".



NÚMERO DE REPORTES RECIBIDOS	
Pilotos	40
Mantenimiento	1
Tripulantes de Cabina	0
Controladores de Tránsito Aéreo	9
Otro	1
TOTAL	51

Esríbenos tus comentarios al correo electrónico contacto@sarsev.cl