



Dirección AFS: SABBYNYX
Tel/Fax: (5411) 4317-6307
e-mail: ditraer@faa.mil.ar

REPUBLICA ARGENTINA

DIRECCION DE TRANSITO AEREO

AV. COMODORO PEDRO ZANNI 250
OFICINA 162 (VERDE) - C.P. 1104 - BUENOS AIRES



B 17. RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD N° 02/02

Se transcribe la recomendación de Seguridad N° 02/02 realizada por la Comisión de Prevención de Accidentes de Aviación Civil.

RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD N° 02/02

ACCIDENTES CON VÍCTIMAS FATALES

Ante la serie de accidentes con víctimas fatales ocurridos durante el año 2002, que superan la media normal, en particular en los meses de octubre y noviembre 15 fallecidos, sobre 28 víctimas fatales en el año, se insta a todos los pilotos civiles de la aviación general y en particular a las comisiones directivas de los aeroclubes, a los directores de escuelas de vuelo y a los instructores de vuelo, para que consideren el cumplimiento estricto de las normas, recomendaciones y procedimientos establecidos para proporcionar seguridad al vuelo.

Los causales de los últimos accidentes fatales, que han cobrado 28 víctimas que podrían haber sido evitadas, son:

- 1°) Falta de combustible para terminar el vuelo
 - a) no usar o no usar adecuadamente los instrumentos de control (liquidómetros) o medidas físicas para controlar la cantidad remanente en tanques.
 - b) no hacer correctamente los cálculos de consumo para el vuelo a realizar ni prever las reservas de combustible, cuando se efectúa la carga para un vuelo.
 - c) no controlar en vuelo el consumo de combustible, con el uso de los indicadores de cantidad, con el tiempo de vuelo, la potencia utilizada, el consumo horario del motor, etc.
- 2°) Desconocimiento del material que se va a volar
 - a) aunque la licencia de Piloto Privado de Avión habilita para el vuelo de monomotores, y existe la habilitación de multimotores, hasta 5.700 Kg, nunca intentar el vuelo en un avión que se desconoce, sin previa lectura del manual de vuelo de la aeronave, adaptación a la cabina y un vuelo de adaptación con instructor. (NOCIA párrafos 40 y 186).
- 3°) Falta de adiestramiento.
 - a) el volar una (1) hora por mes durante un tiempo prolongado no es adiestramiento suficiente para volar con seguridad.
 - b) es conocido que el factor económico incide negativamente en la posibilidad de mantener un adecuado adiestramiento en vuelo, pero es preferible hacer un alto en la actividad por un tiempo hasta que la situación mejore, que volar en una situación lindante con el riesgo de un accidente.
 - c) la falta de adiestramiento es más riesgoza cuando la acumulación de horas de vuelo de un Piloto Privado es escasa y en un período prolongado, en síntesis cuando la experiencia de vuelo no es

suficiente y por lo tanto no hay afianzamiento en el dominio del avión y del conocimiento de todas las posibilidades para solucionar una emergencia.

- d) la falta de adiestramiento se agrava cuando no hay un adecuado conocimiento y estudio del manual de vuelo de la aeronave y de sus performances y limitaciones para operarla (no solo volarla).

4°) Distracciones, desatención en el vuelo.

- a) una norma importante, particularmente para el vuelo visual, es que en todo el vuelo se debe hacer lo necesario para "ver y ser visto". Desatender esta rutina necesaria puede llevar a colisiones en vuelo.
- b) durante todo el vuelo debe hacer una correcta atención distributiva, es decir se debe hacer un control secuencial de instrumentos de motor, de combustible, de actitud y performances del avión, del espacio exterior, de la navegación y si se está operando con radio se debe mantener conocida la situación de la propia aeronave en el espacio y en relación con otras aeronaves.
- c) el piloto con escasa experiencia (y aun el experto que no lo considere adecuadamente) es propenso a desatender el vuelo cuando lleva acompañante y particularmente cuando está tratando de transmitirle conocimientos sobre el avión, sobre lo que él puede hacer o cuando le quiere hacer ver cómo se ve la tierra desde el espacio donde se encuentran.

5°) La prisa

- a) cuando hay apuro o necesidad de realizar un vuelo se comienza por dejar de lado procedimientos rutinarios que hacen a la seguridad del vuelo, como ser obtener información meteorológica de la ruta, situación del aeródromo previsto de arribo y las posibles alternativas, controlar adecuadamente el combustible remanente y confrontarlo con el consumo que se prevé para el vuelo a realizar; etc.
- b) cuando hay prisa no se toma una buena decisión ante una situación meteorológica desfavorable al decidir continuar el vuelo y no regresar al aeródromo de partida..
- c) la prisa agrega mayor preocupación a la normal de todo vuelo, que se ve agravada aún más cuando por ella se omiten procedimientos o se procede en infracción a normas y reglamentaciones aeronáuticas.

6°) Mantenimiento inadecuado u omitido

- a) cuando se omite realizar las inspecciones y el mantenimiento de una aeronave establecido por el fabricante, pretendiendo ahorrar gastos, se está atentando contra la propia vida, contra la de los acompañantes y la de terceros en superficie. El resultado es que el pretendido ahorro se puede transformar en un gasto muy superior, sin dejar de lado las consecuencias penales y civiles que pueden surgir.
- b) el uso de combustible no aeronáutico si no trae consecuencias inmediatas sobre el funcionamiento del motor, sí las trae a mediano plazo, con desgastes prematuros de partes componentes del mismo y posibles roturas.
- c) el empleo de repuestos no legítimos y no elegibles es una riesgosa opción si se adoptan erróneas decisiones derivadas de la crisis económica.

7°) Control de la actividad aérea en los aeroclubes

- a) la actividad aérea en los aeroclubes debe tener un adecuado control por parte de los dirigentes e instructores de los mismos.
- b) se debe controlar el mantenimiento periódico de las aeronaves para mantener su aeronavegabilidad y asentar todas las novedades, acciones correctivas y reparaciones realizadas en los respectivos historiales.
- c) se debe controlar las licencias, habilitaciones y la aptitud psicofisiológica de los pilotos antes de autorizar el uso de un avión de la Institución.

d) lo mismo en el caso de pilotos socios, que poseen avión de su propiedad y operan desde el Aero-club. Esta condición de propietario no lo exime de cumplir con las normas, establecidas por la Autoridad Aeronáutica, para la seguridad del vuelo.

8°) Vuelos a baja altura

- a) los realizados por trabajo aéreo; en este caso está previsto que se puede volar por debajo de los 150 m establecidos por seguridad en terreno llano (300m sobre áreas pobladas), como por ejemplo los aeroplantes.
- b) pero para ello los que vuelan en aeroplantación deben tomar una serie de precauciones en su trabajo, entre ellas tener conocimiento completo del área en que se hará aeroplantación, obstáculos, cables que cruzan el terreno, terrenos aptos para aterrizajes de emergencia, etc.
- c) los vuelos de placer, adiestramiento, navegación; que se realicen por debajo de los 150 m no solo transgreden la reglamentación sino que ponen en riesgo la vida del piloto y eventuales acompañantes.
- d) no tienen suficiente tiempo de reacción ante una emergencia de plantada o falla de motor.
- e) no tienen suficiente altura para visualizar terrenos aptos para el aterrizaje ni tiempo para alcanzarlos y para maniobrar con seguridad para el aterrizaje.
- f) no tienen tiempo y espacio para recuperar el avión de una pérdida de sustentación imprevista.
- g) no tienen tiempo para analizar la falla y detectar si la misma es solucionable con los procedimientos de emergencia previstos y evitar el aterrizaje de emergencia.

Recordar una antigua expresión: VELOCIDAD Y ALTURA CONSERVAN LA DENTADURA.

9°) Vuelos de aeroplantación

- a) en estos vuelos hay una serie de factores que inciden negativamente en la seguridad de los mismos, para los que existen recomendaciones.
- b) tener adecuado descanso previo, usar equipos de protección, no manipular directamente los productos a aplicar y menos ingerir alimentos habiéndolo hecho, no exceder los tiempos de vuelo diarios.
- c) usar lugares adecuados para operar con el avión en despegues y aterrizajes, recordando que si se debe optar por un camino éste tiene un propietario a quien se le debe solicitar autorización para su uso (Vialidad Nacional, Vialidad Provincial, Municipio).
- d) además fundamentalmente se deben adoptar medidas de seguridad al transformar un camino en una pista colocando en los extremos imaginarios de ésta, personal que alerte a los conductores, velando por la seguridad de los mismos durante las operaciones de despegue y aterrizaje.
- e) debería informarse de la actividad que se realiza a la policía local.
- f) operar con aeronaves adecuadamente preparadas y con la habilitación de la DNA, además de la debida inscripción en Trabajo Aéreo de la Dirección de Habilitaciones Aeronáutica, con la afectación de aeronave y pilotos.
- g) tener aprobado el curso de aeroplantador y poseer la licencia habilitante, esto no es un mero requisito burocrático sino que permite inferir que la experiencia de vuelo y los conocimientos sobre la especialidad le permiten realizar la actividad de aeroplantación con seguridad.

- ACTUALICE SU DOCUMENTACIÓN -