

# Informe de Gestión de Riesgo

SMS CIAC Club de Planeadores Zárate

## Informe de Gestión de Riesgo

### Introducción

Del análisis de los reportes de eventos recibidos; las entrevistas a instructores y pilotos; así también de observación en el aeródromo, fue posible detectar amenazas y peligros que devienen en riesgos.

Estos riesgos analizados mediante nuestra matriz de riesgo dieron como resultado que es necesario reducirlos a un nivel razonablemente práctico para re encausar nuestra operación en niveles aceptables de seguridad.

### Hallazgos

- Incremento significativo de las operaciones en el aeródromo ATE, con la incorporación de nuevos operadores locales.
- Rodaje de aeronaves a motor por margen de pista que no es el habitual y consensuado, de manera simultánea con aeronaves en rodaje por el margen opuesto. En ocasiones con aeronaves en aproximación final, aterrizando o despegando.
- Hot spot en la intersección de la calle de rodaje que se origina en el Centro de Vuelo Zarate con la cabecera 01. Las aeronaves que ingresan a la pista 01/19 no tienen a la vista el circuito completo de aproximación.
- Aeronaves a motor realizando circuitos de aproximación con tramo final muy alejado de la cabecera y pendientes de aproximación muy baja.
- Aeronaves en circuitos simultáneos con performance (velocidades) diferentes.
- Las maniobras de escape ante la imposibilidad de aterrizaje no siempre respetan un mismo patrón: algunas continúan al frente en ascenso con rumbo de pista, pero otras realizan un viraje de 360\* en la trayectoria de aproximación final.
- Pasajes de aviones a motor con potencia aplicada sobre el barrio cerrado vecino (El casco) en final baja de 01 o luego del despegue de pista 19.

- Saturación de la frecuencia 123.00 Mhz utilizada en el aeródromo, con comunicaciones locales y de los aeródromo vecinos Cañuelas y Junín, que utilizan la misma frecuencia.
- No existe un patrón claro para los vehículos auxiliares de chicoteo de los planeadores cuando llegan a la cabecera.
- En ocasiones, demoras en la búsqueda de planeadores aterrizados.
- No está claramente demarcado el lugar de parking de los aviones remolcadores. El estacionamiento se realiza de manera aleatoria y varía de día en día.
- No está claramente demarcado el lugar de parking de los vehículos auxiliares de chicoteo.
- Se observan excesivos vehículos estacionados en las cabeceras en uso, algunos sin función de chicoteo o auxilio.

## Riesgo

De los peligros detectados el riesgo más alto en términos de probabilidad y consecuencia es el de colisión de aeronaves, tanto en vuelo como en tierra. Así también de aeronaves con vehículos mal estacionados.

En la dimensión de la *probabilidad*, sabemos que han ocurrido colisiones entre aeronaves en vuelo en aeródromos no controlados que desarrollaban actividad similar. Así también colisiones en tierra entre aeronaves y vehículos.

En la dimensión de las *consecuencias*, cuando estas colisiones ocurren, el resultado es fatalidades múltiples.

Este riesgo es inaceptable y requiere medidas de mitigación para retornar a una operación segura.

## Recomendaciones para elaborar medidas de mitigación

A la Comisión Directiva del Club de Planeadores Zarate:

- Coordinar y consensuar la operación con los otros operadores fijos del aeródromo ATE, donde se deberá tratar (al menos):

- i) Que el rodaje de aeronaves hacia las cabeceras de la pista 01/19 se realizará siempre por el margen de pista Este.
  - ii) Establecer los rodajes desde los distintos hangares a las cabeceras en uso, como así también el lugar del cruce de la pista activa.
  - iii) Dar a conocer, especialmente entre los nuevos operadores del aeródromo, los procedimientos que utiliza el CPZ, las velocidades y alturas normales que utilizan los planeadores en la aproximación, y los circuitos de remolque, descenso y aproximación de los aviones remolcadores.
  - iv) Alertar a los pilotos a motor que el tramo de aproximación final de un planeador podría ser más corto que lo habitual, porque el piloto en ocasiones se ve obligado a acortar para llegar a la pista.
  - v) Reforzar a nivel interno de ambas instituciones dedicadas al vuelo en planeador (CPZárate y CPCóndor) acerca del contenido de este análisis y criterios de operación general.
- Solicitar una reunión al Jefe de aeródromo a fin de solicitarle:
    - i) La posibilidad de incluir en el MADHEL, en el apartado “Normas particulares” del aeródromo ATE, que el rodaje de las aeronaves que utilicen la 01/19 se realiza por el margen Este, como así también todo acuerdo alcanzado en materia operativa con el resto de los operadores.
    - ii) Requerir la asignación de una frecuencia, distinta a 123,00 Mhz a fin de evitar la saturación.
  - Reforzar la recomendación de incluir la palabra “planeador” en las comunicaciones por VHF.
  - Revisar los procedimientos de recuperación de planeadores con los vehículos de chicoteo (el vehículo debería rodar pegado al sembrado; la operación debería ser los más ágil posible a fin de no demorar al resto de las aeronaves en rodaje).
  - Demarcar con señalamiento el lugar de estacionamiento de los vehículos en cabecera, coordinar esto con el Club de Planeadores Cóndor.
  - Demarcar el lugar de estacionamiento de las aeronaves remolcadoras.
  - Evitar estacionar vehículos que no cumplan función auxiliar.
  - Establecer un patrón de circulación (lugar de paso) de los planeadores que se recuperan y se colocan en posición 90\* de pista.

Una vez realizadas las reuniones de coordinación y obtenido los acuerdos, el Encargado de SMS deberá monitorear los nuevos procedimientos a fin de asegurar que efectivamente ha ocurrido la mitigación.