



MEMORANDO A LOS COLEGIADOS:

Mejores Prácticas y Contribución a la Seguridad

En respuesta a la atención social prestada al transporte aéreo a raíz de la situación del control aéreo producida el pasado 3 de diciembre en nuestro país, añadidas a las condiciones invernales de la operación, el COPAC, junto con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), y una vez consultado el criterio del Comité de Expertos en Seguridad de Aeronaves expresado en su reunión plenaria número 38 de 13 de diciembre, consideran necesario fomentar las mejores prácticas a seguir por parte de las tripulaciones de vuelo de forma que éstas contribuyan de forma decisiva a mantener un nivel de seguridad óptimo en este medio de transporte.

La presente comunicación pretende ser un recordatorio o incentivo para que todo el conjunto de procedimientos y buenas prácticas que habitualmente las tripulaciones de vuelo de forma cotidiana realizan dentro de su catálogo de obligaciones profesionales, continúen siendo puntual y exhaustivamente seguidas de forma meticulosa por las tripulaciones de vuelo.

Para ello, se establecen dos grupos de recomendaciones:

- A. Genéricas, incluidas a continuación, y
- B. Las específicamente procedimentales en anexo adjunto.

Recomendaciones Genéricas:

- Reportar cualquier incidencia que pudiera afectar a la seguridad operacional. A través de cualquiera de los siguientes puntos de contacto:
 - ✓ Sistema Notificación de Sucesos de la AESA a través de sucesos.aesa@fomento.es o,
 - ✓ A través del sistema de reportes de seguridad establecido en su compañía aérea o,
 - ✓ Partes de Incidencia Profesional del COPAC en su página web <http://www.copac.es/login.asp?url=/canal.asp%3FCanalId%3D23>, o a través de la Dirección General Técnica del COPAC dgt@copac.es, con el asunto: Incidente; o,
 - ✓ Sistema de Reporte de Sucesos (SRS) del SEPLA: 900-320340 (H24); www.srs.org.es/reporte; reporte@srs.org.es.



- Prever durante la planificación del vuelo potenciales retrasos durante la aproximación.
- Mantener la disciplina de comunicaciones con ATC, utilizando fraseología estándar, evitando cualquier tipo de discusiones y no cuestionando instrucción alguna salvo en caso de verse comprometida la seguridad.
- Cumplir con exactitud los procedimientos de cabina estéril, desde el cierre de puertas hasta librar 10.000 pies AGL, y recíprocamente en descenso.
- Mantener la alerta TCAS/ACAS en todo momento, recordando que en cualquier caso un RA tiene prioridad sobre cualquier instrucción de Control, así como que desde el momento en el que el piloto se desvía de la Autorización/ Instrucción de Control, la separación con otros tráficos es de su exclusiva responsabilidad hasta que retorne a la Autorización/ Instrucción de Control inicial recibida.
- En aeronaves certificadas para más de un piloto los dos pilotos deben prestar la máxima atención a cualquier Autorización ATC que reciban, y en el caso de que alguno discrepara, pedir inmediatamente aclaración a Control.



ANEXO:

RECOMENDACIONES PROCEDIMENTALES

➤ Comunicaciones

- ✓ Pausar adecuadamente las comunicaciones en frecuencia, cuando haya otros tráficos con un indicativo similar. Prestando especial atención al “*hear back*” de ATC después de la colación de la tripulación.
- ✓ Ambos pilotos deben vigilar la frecuencia ATC y estar de acuerdo en las autorizaciones recibidas para cruzar pistas, despegar o aterrizar. Cualquier desacuerdo, debe ser resuelto de inmediato consultando a ATC.
- ✓ El uso de “auriculares” incrementa la legibilidad de las comunicaciones con ATC en la cabina de vuelo. Especialmente durante las operaciones de salida y entrada en las áreas terminales congestionadas. Se recuerda que su uso es obligatorio desde el inicio del rodaje y por debajo de 10.000 pies.
- ✓ Asegurarse de la correcta selección de volúmenes y aperturas de frecuencias ATC en el panel de comunicaciones. Sobre todo después de haberlas interrumpido temporalmente al atender llamadas en frecuencia de compañía, interfono, VOLMET o ATIS.
- ✓ Mantener una escucha activa en frecuencias de emergencia.
- ✓ Utilizar lo más posible el idioma Inglés cuando haya aeronaves extranjeras en la misma frecuencia.

➤ Operaciones de Rodaje

- ✓ La Autorización de rodaje emitida por ATC debe ser confirmada por ambos pilotos, anotándose como ayuda de consulta en un lugar o documento accesible durante la operación. Si fuera necesario, se deberá actualizar el *briefing* correspondiente, como consecuencia de la actualización de la Autorización durante el proceso de rodaje.
- ✓ Tener en cuenta que la visibilidad requerida para el rodaje puede ser inferior al RVR y que deben confirmarse la correcta trayectoria de la aeronave a través de los rumbos de los instrumentos de navegación.



- ✓ Utilizar el balizamiento y carteles de las calles de rodaje y puertas para confirmar la posición de la aeronave.
- ✓ Prestar especial atención a intersecciones complejas entre plataformas y calles de rodaje, cruces de pistas, lugares con un potencial riesgo de incursiones en pista o áreas con dificultad de control desde la torre.
- ✓ Planificar adecuadamente los momentos apropiados para la ejecución de las correspondientes listas de verificación de cabina, a los efectos de que no se produzcan distracciones cuando se aproximen o crucen las pistas.
- ✓ La tripulación debe priorizar por este orden, las distintas tareas que realiza a bordo:
 - 1 Rodar** el avión [manejarlo]
 - 2 Dirigir** el avión [por la ruta autorizada]
 - 3 Gestionar** las comunicaciones externas [radio u otras]
- ✓ Nunca deben cruzarse las barras rojas de parada, a no ser que se haya preguntado a ATC y recibido una autorización expresa para ello que incluya: identificación positiva de la localización de las barras de parada y confirmación por parte de control de la imposibilidad técnica de desactivarlas, a pesar de no corresponderse con la Autorización recibida.
- ✓ La Autorización para entrar en pista, debe ser oída y confirmada por ambos pilotos.
- ✓ La incursión de una aeronave en una pista activa es uno de los mayores riesgos para la seguridad que pueden encontrarse durante las operaciones en tierra. Para controlar este posible riesgo, es recomendable la introducción de las mejores prácticas operacionales dentro de la rutina operativa. Tales como:
 - Antes de entrar en pista, debería adoptarse una posición perpendicular a la misma que permita la mejor observación de las aeronaves que llegan y salen.
 - La recepción de una autorización hasta un punto más allá de una pista, no significa que estar autorizado a entrar en la pista a no ser que se tenga una autorización expresa.



➤ **Otras Ayudas**

- ✓ Los equipos TCAS embarcados son una herramienta muy útil para detectar tráficos, particularmente durante la aproximación cuando se observan posibles tráficos despegando desde intersecciones. Hay que recordar que durante la fase de aproximación de corta final, el ángulo de visión de la cabina puede impedir visualizar los tráficos en intersecciones muy próximas.
- ✓ Para la identificación de las pistas los instrumentos de abordo como los compases para identificar el rumbo, o las pantallas de navegación para relacionar la posición del avión con respecto a la pista autorizada, son equipos de mucha utilidad. Siendo ya la utilización de los equipos ILS una comprobación definitiva de la correcta alineación con la pista.