

Gestión de Riesgo fauna YTD 2013



Conectados todo es posible

CopaAirlines 



Análisis corporativo

Análisis corporativo

Fuentes de información para el análisis

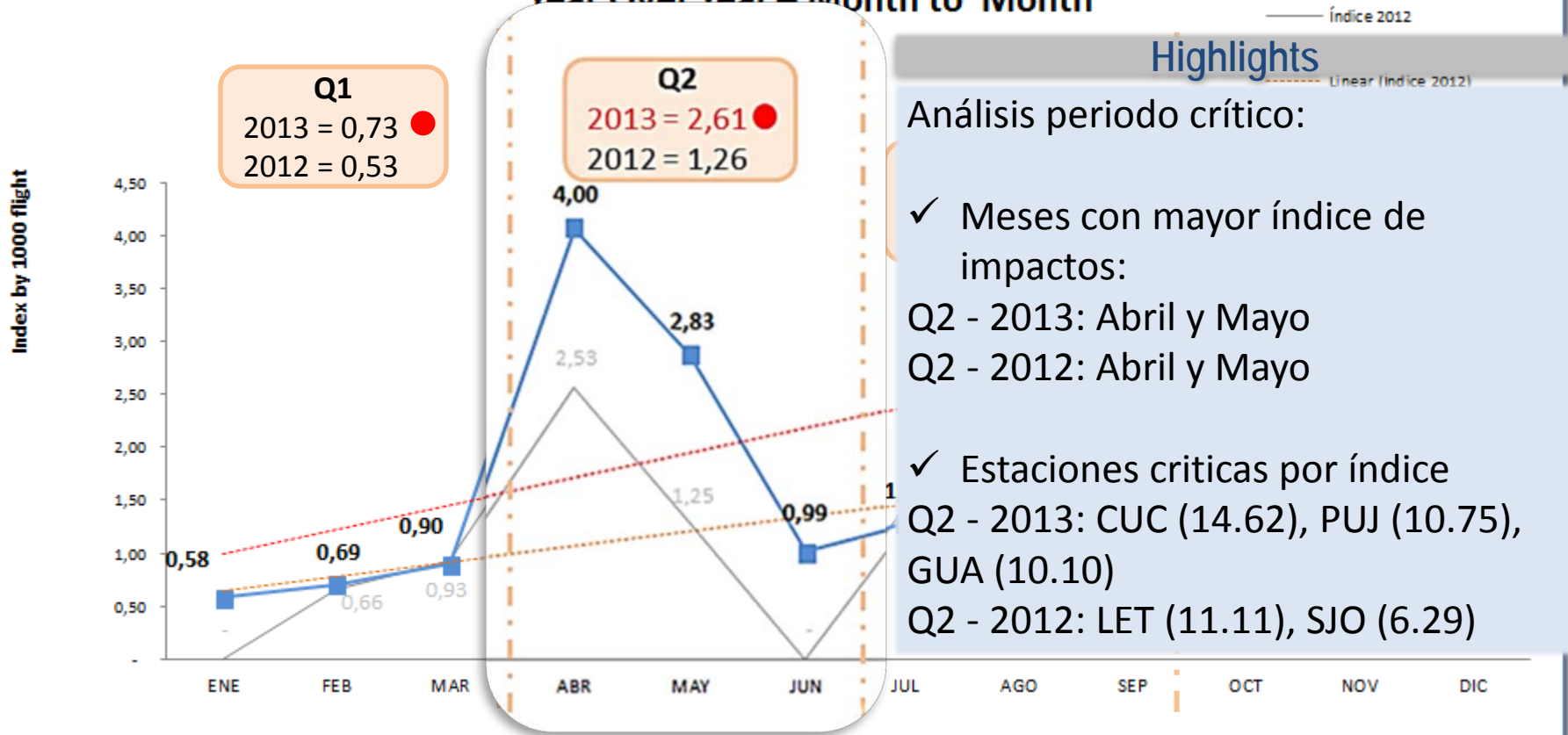


- ✓ Reportes de impactos con ave ingresado por las tripulaciones en el sistema AQD
- ✓ Planes de acción implementados por los concesionarios y notificados por medio de los comités aeroportuarios de peligro aviario

Airports Corporative Bird Strikes Reports (Damage and No Damage / by Month Year 2013 & Year 2012)



Year Over Year – Month to Month



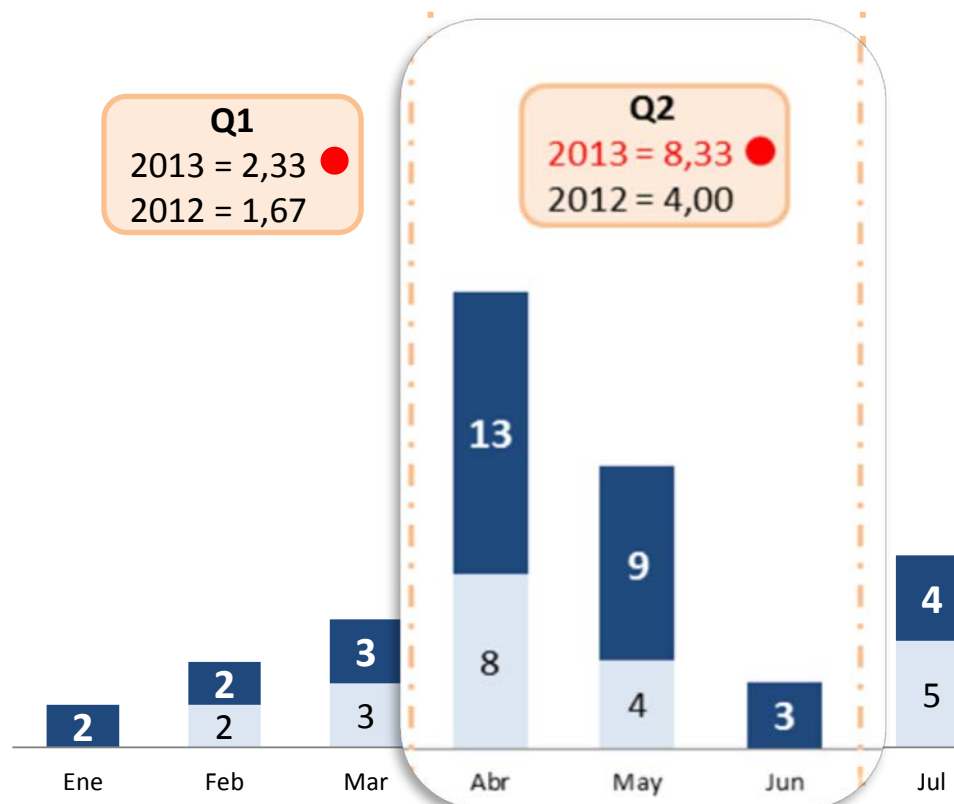
Airports Corporative Bird Strikes Reports

(Damage and No Damage / by Month Year 2013 & Year 2012)



Numero de eventos por mes

Highlights



✓ Total impactos:

Q2-2013: 25 (23 sin daño + 2 con daño), 13.5 Horas AOG

Q2-2012: 12 (9 Sin daño + 3 con daño), 8.43 Horas AOG

✓ Meses críticos:

Q2-2013: Abril y Mayo

Q2-2012: Abril y Mayo

✓ Estaciones criticas

Q2-2013: **PTY (36%), CUC (12%), BOG (12%)**

Q2-2012: **PTY (35%), BOG (17%), CLO (12%)**



Top 2 Airports by Number of Events & By Index YTD 2013

YTD 2013

of Events & By Index

Top 2 Airports by Number

1. PTY Airport Analysis by Month / Year 2013 & 2012

YTD 30-sep-13



Indice 2013= 3 impactos / 1000 vuelos

Highlights

Durante los meses abril y mayo -13 los bird strike fueron:

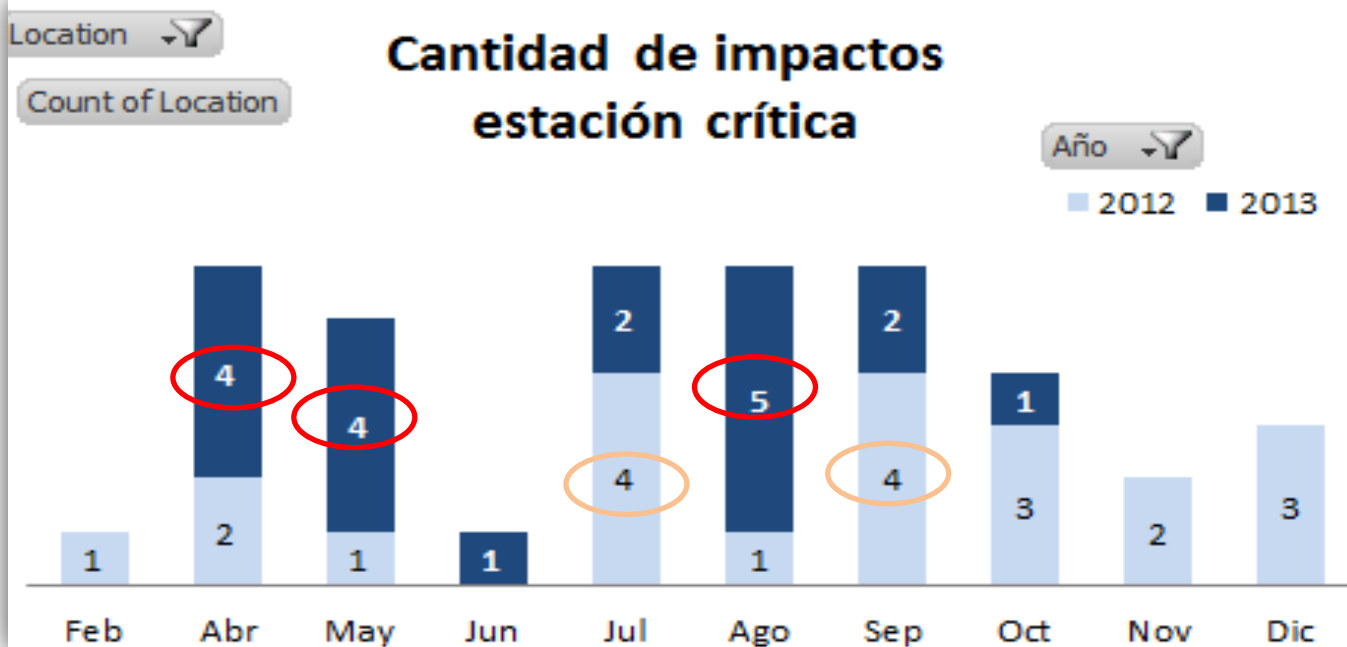
- Pista 03R= 63%
- Horario Nocturno (18:00 a 24:00) = 51%
- Carrera de despegue y recorrido de aterrizaje = 38%

Durante el Q3-2013:

- Pista 03R = 67%
- Horario nocturno = 34%
- Carrera de despegue y recorrido de aterrizaje = 56%

Causas: De acuerdo al análisis los impactos generados en los meses críticos son generados por presencia de aves residentes que permanecen dentro del aeropuerto en zonas aledañas a la pista 03R y con una importante actividad nocturna. Los bird strike no están directamente relacionados con las temporadas migratorias

En sep-13 hubo un bird strike en la ruta PTY-CLO que genero daño en el motor No. 2 y dejo la aeronave en tierra por 14:30 horas (la tripulación no sintió el impacto el cual fue detectado en tierra)

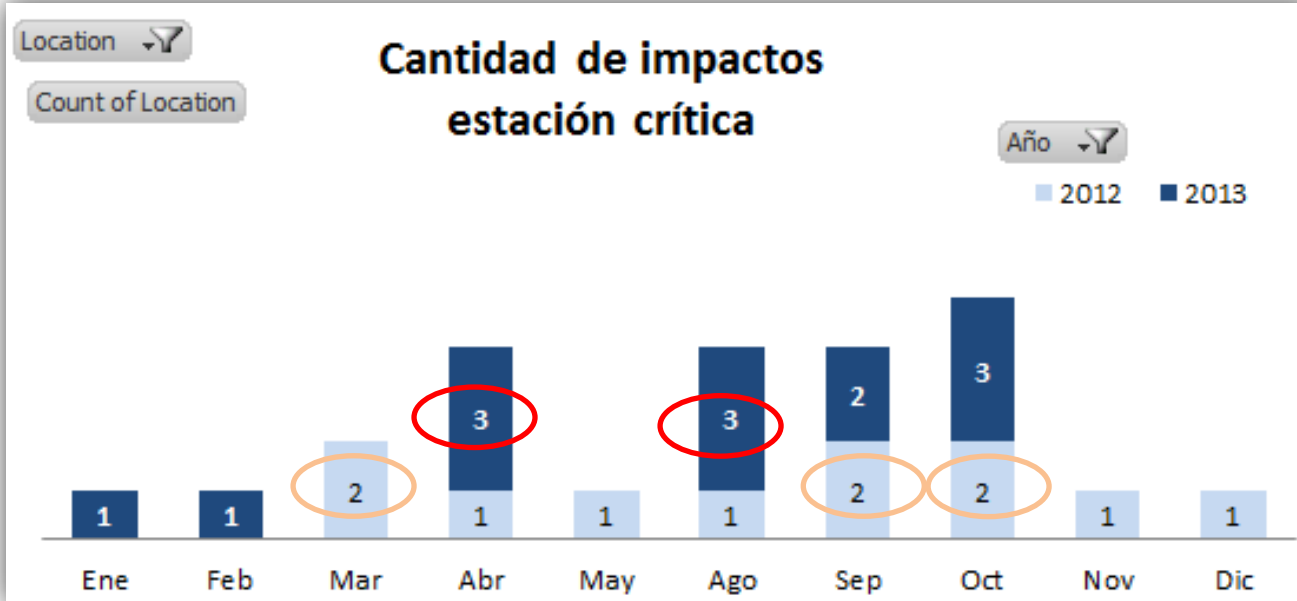


2. BOG Airport Analysis by Month/ Year 2013 & 2012

YTD 30-sep-13



Índice 2013= 1 impacto / 1000 vuelos



Causas: Presencia de aves migratorias en zonas aledañas al aeropuerto especialmente en cercanías a la pista 13L durante el Q3

Highlights

Durante los meses abril y agosto -13 los bird strike fueron:

- Pista 13R= 67%
- Horario Nocturno (18:00 a 24:00) = 66% en abril
- Recorrido de aterrizaje = 33% en abril / En agosto todos los impactos son fuera del aeropuerto.

Durante el Q3-2013:

- Pista 13L = 60%
- Horario diurno = 60%
- Todos los impactos han sido fuera del aeropuerto

Ningún evento en el 2013 ha generado daño de aeronave



Planes de mitigación

Planes de mitigación

Planes de mitigación implementados por la aerolínea



Disminución de la severidad:

Ajuste en los procedimientos del Manual de Operaciones de vuelo:

- ✓ Los pilotos deben abortar el despegue si observan variación en los indicadores de cabina (antes de la velocidad V1)
- ✓ Cuando se ha excedido la velocidad V1 los pilotos deben realizar ATB
- ✓ Las tripulaciones no deben implementar reversos ya que esto incrementa las consecuencias del impacto
- ✓ Si la tripulación observa bandadas de aves no debe cambiar la trayectoria

Disminución de la probabilidad:

- ✓ Análisis de franjas horarias críticas por aeropuerto con el fin de evaluar la necesidad de cambio de itinerarios
- ✓ Reporte de avistamientos e impactos con ave
- ✓ Hacer seguimiento a los planes de acción implementados por los aeropuertos
- ✓ Entrega de análisis a la UAEAC
- ✓ Participación en comités locales y regionales

Planes de mitigación implementados por los aeropuertos



PTY

- ✓ Implementación (WIN-CAP) Wildlife Incident Neutralization Cooperative Action Plan con apoyo de IATA, ALTA, FAA, USDA.
- ✓ Emisión de NOTAM alertando la presencia de aves
- ✓ Programa de alerta temprana, donde por medio de avistamientos reportados por la comunidad y/o tripulaciones se hace seguimiento a las rutas de las aves

BOG

- ✓ Implementación de medidas activas y pasivas para la dispersión de fauna
- ✓ Emisión de NOTAM alertando la presencia de aves
- ✓ Análisis de tendencias para observar el comportamiento de las aves de manera preventiva a las temporadas de migración

Aeronáutica Civil de Colombia (UAEAC)

- ✓ Comité Nacional de prevención de peligro aviario
- ✓ Taller Estándares Internacionales para Medidas de Mitigación en Peligro Aviario y Fauna / Uso de suelos en Aeropuertos Internacionales
- ✓ Mesa de trabajo de notificación



Conclusiones

CONCLUSIONES

Conclusiones



- ✓ No se conocen datos estadísticos oficiales de la región con el fin de identificar estaciones, periodos, fases de vuelo y momentos del día críticos.
- ✓ No existe una metodología definida para que los estados evalúen la efectividad de los planes de mitigación implementados por lo aeropuertos
- ✓ Existe un bajo nivel de reporte de avistamiento por parte de las tripulaciones y demás comunidad
- ✓ No existe una metodología para analizar el nivel de riesgo de los impactos con ave reportados por las aerolíneas con el fin de establecer niveles de riesgo aceptables

Recomendaciones



- ✓ El comité CARSAMPAF debe generar análisis estadísticos con periodicidad trimestral y compartirlos con los estados, aeropuertos y aerolíneas con el fin de medir la efectividad de los diferentes planes y compartir lecciones aprendidas.
- ✓ Garantizar la inclusión de la gestión del peligro aviario en el SMS de los aeropuertos
- ✓ Generar un procedimiento que defina la metodología para realizar reportes de avistamientos por parte de tripulaciones y su posterior análisis por parte de los aeropuertos para la adecuada toma de acciones
- ✓ Establecer matriz de riesgo para valorar el riesgo de cada impacto con ave. Los criterios de severidad y probabilidad de esta matriz deben ser estándares para la industria. La severidad podría estar dada por las consecuencias del impacto, ejm. Tiempo AOG y la probabilidad podría estar definida de acuerdo al histórico por cada aeropuerto del año inmediatamente anterior.
- ✓ Creación de un DL (Lista de distribución) con el fin de compartir y actualizar información entre los diferentes entes relacionados como estados, biólogos, aeropuertos, aerolíneas.

Preguntas?



Jorge Robles

Safety and Quality Director

jrobles@copaair.com

Adriana Molina

Chief Safety and Quality Ground Operations

amolina@copaair.com

GRACIAS