

Apéndice 2 del Capítulo 2

DATOS CRÍTICOS RELATIVOS A SUCESOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL INFORMADOS EN AERÓDROMOS PARA EL CONTROL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Nota.— Las disposiciones del presente apéndice no prevalecen sobre los requisitos del Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación, en lo relativo a la presentación obligatoria de informes sobre ciertos tipos de accidentes e incidentes graves y la responsabilidad de las diversas partes involucradas.

Cuando se informa de sucesos de seguridad operacional del tipo que se detalla a continuación, deben recabarse los datos críticos que se enumeran, siempre que sea pertinente y factible. Para ello puede ser necesario un esfuerzo de colaboración del explotador de aeródromo, el ANSP y otras partes que intervienen según la gravedad del riesgo potencial atribuida a cada suceso.

1. Salidas de pista

- a) tipo de suceso (desviación lateral, aterrizaje demasiado largo);
- b) aterrizaje/despegue;
- c) tipo de aproximación en caso de tratarse de un aterrizaje;
- d) fecha y hora (hora local o UTC);
- e) tipo de avión;
- f) pista:
 - 1) dimensiones (anchura/longitud);
 - 2) pendientes;
 - 3) umbral desplazado (sí/no, en caso afirmativo, distancia entre el umbral y el borde de la pista);
 - 4) área de seguridad de extremo de pista (RESA) (sí/no, en caso afirmativo, orientación, dimensiones y estructura);
 - 5) pista contaminada (sí/no, en caso afirmativo, tipo de contaminante (nieve fundente, nieve, hielo, agua, otros (especificar), espesor del contaminante);
- g) viento (dirección y velocidad);
- h) visibilidad;

- i) detalles de la salida:
 - 1) velocidad de salida o estimación;
 - 2) ángulo del avión respecto del borde de la pista;
 - 3) distancia entre la toma de contacto y la salida;
 - 4) descripción de la trayectoria del avión cuando se encuentra en la franja de pista y/o RESA; y
- j) detalles de la ubicación del avión al detenerse.

Nota 1.— En caso de aterrizaje demasiado largo, debe incluirse en el informe la posición longitudinal respecto de la ubicación del umbral y/o el final de la superficie de la pista y la posición lateral respecto del borde lateral de la pista o el eje de la pista.

Nota 2.— Se considera a las salidas de pista incidentes graves, si no son accidentes, de conformidad con el Anexo 13, Adjunto C. Normalmente, esto implicaría que debe intervenir la autoridad del Estado que es responsable de investigar accidentes/incidentes, por lo tanto se requiere la coordinación con las autoridades competentes.

2. Aterrizaje demasiado corto (fuera de la pista)

- a) tipo de suceso (aterrizaje demasiado corto, fuera de la pista);
- b) tipo de aproximación;
- c) guía vertical basada en tierra disponible y en funcionamiento (sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI), indicador simplificado de trayectoria de aproximación de precisión (APAPI);
- d) fecha y hora (hora local o UTC);
- e) velocidad (incluyendo ráfagas), descripción (calmo/variable) y dirección del viento;
- f) visibilidad;
- g) tipo de avión;
- h) pista:
 - 1) dimensiones (anchura/longitud);
 - 2) pendientes;
 - 3) umbral desplazado (sí/no, en caso afirmativo, distancia entre el umbral y el borde de la pista);
 - 4) RESA (sí/no, en caso afirmativo, dirección magnética de la pista (QFU), dimensiones y estructura);
 - 5) pista contaminada (sí/no, en caso afirmativo, tipo de contaminante (nieve fundente, nieve, hielo, agua, otros (especificar), espesor del contaminante);

- i) detalles del aterrizaje demasiado corto (velocidad del avión durante la toma de contacto, distancia entre la toma de contacto y el borde de la pista, causas del suceso):

- 1) descripción de la trayectoria del avión tras la toma de contacto.

Nota.— Se considera a los aterrizajes demasiado cortos incidentes graves e incluso accidentes, según el Anexo 13, Adjunto C. Normalmente, esto implicaría que debe intervenir la autoridad del Estado que es responsable de investigar accidentes/incidentes, por lo tanto se requiere la coordinación con las autoridades competentes.

3. Incursión en la pista

- a) elementos que intervienen (avión/vehículo; avión/avión; avión/persona);
- b) fecha y hora (hora local o UTC);
- c) tipo de avión, aterrizaje/despegue, tipo de aproximación;
- d) tipo de vehículo, ubicación;
- e) pista:
 - 1) dimensiones (anchura/longitud);
 - 2) pendientes/visibilidad directa;
 - 3) umbral desplazado (sí/no, en caso afirmativo, distancia entre el umbral y el borde de la pista);
 - 4) salidas rápidas;
 - 5) viento;
 - 6) visibilidad;
- f) detalles de la incursión:
 - 1) descripción de la trayectoria y velocidad de ambos vehículos/aviones;
 - 2) distancia estimada (horizontal y vertical) entre los elementos que intervienen;
 - 3) superficies operacionales contaminadas en la zona de la incursión (sí/no, en caso afirmativo, tipo de contaminante (nieve fundente, nieve, hielo, agua, otros (especificar), espesor del contaminante).

Nota 1.— Se considera a las incursiones en la pista clasificadas con gravedad A incidentes graves, según el Anexo 13, Adjunto C. Normalmente, esto implicaría que debe intervenir la autoridad del Estado que es responsable de investigar accidentes/incidentes, por lo tanto se requiere la coordinación con las autoridades competentes.

Nota 2.— En el Manual sobre la prevención de incursiones en la pista (Doc 9870), se incluyen textos de orientación sobre la prevención de las incursiones en la pista, incluida la clasificación de la gravedad.

4. Aterrizaje o despegue en calle de rodaje

- a) aterrizaje/despegue;
- b) tipo de aproximación, si procede;
- c) fecha y hora (hora local o UTC);
- d) viento;
- e) visibilidad;
- f) tipo de avión;
- g) calle de rodaje:
 - 1) dimensiones (anchura/longitud);
 - 2) pendientes;
- h) detalles del suceso:
 - 1) factores que pueden contribuir (por ejemplo, iluminación inadecuada, procedimiento no aplicado, obras, señalización inadecuada o confusa).

Nota.— Se considera a los aterrizajes y despegues en calle de rodaje incidentes graves según el Anexo 13, Adjunto C. Normalmente, esto implicaría que debe intervenir la autoridad del Estado que es responsable de investigar accidentes/incidentes; por lo tanto se requiere la coordinación con las autoridades competentes.

5. Sucesos relacionados con FOD

- a) tipo de suceso;
- b) ubicación (pista, orientación, o calle de rodaje, puesto), ubicación del FOD, incluidas las posiciones lateral y longitudinal, de ser posible;
- c) fecha y hora (hora local o UTC);
- d) descripción del FOD:
 - 1) nombre (de ser posible);
 - 2) forma y dimensiones;
 - 3) material;
 - 4) color;
 - 5) origen [si se conoce: iluminación, infraestructura, obras, animales, aviones, condiciones ambientales (viento, etc.)].

6. Otras salidas (es decir, de calle de rodaje o plataforma)

- a) tipo de suceso;
- b) ubicación;
- c) fecha y hora (hora local o UTC);
- d) tipo de avión;
- e) calle de rodaje:
 - 1) dimensiones (anchura/longitud);
 - 2) pendientes;
 - 3) si se encuentra en una sección curva: superficies de enlace (sí/no y características);
 - 4) calle de rodaje contaminada [sí/no, en caso afirmativo, tipo de contaminante: nieve fundente, nieve, hielo, agua, otros (especificar) y espesor del contaminante];
- f) viento (dirección y velocidad);
- g) detalles de la salida (velocidad de salida o estimación, ángulo del avión respecto del borde de la calle de rodaje, en una sección curva o recta, causas del suceso);
- h) detalles de la ubicación del avión al detenerse.

7. Otras incursiones (es decir, en calle de rodaje o plataforma)

Mismos datos que en el punto 2 (aterrizaje demasiado corto).

8. Sucesos relativos a choques con aves y otros elementos de la fauna silvestre

Debe efectuarse de conformidad con los datos (ingestión, colisión) del sistema de notificación de la OACI de los choques con aves (IBIS) Si no hubo colisión y se esquivó el animal, es importante saber la ubicación del animal cuando se evitó la colisión.

9. Colisiones en tierra

- a) tipo de suceso (colisión en tierra);
- b) ubicación:
 - 1) plataforma;
 - 2) área de maniobra;

- 3) pista, calle de rodaje;
 - 4) contaminante (si procede: tipo y espesor);
 - 5) viento (si procede);
- c) fecha y hora (hora local o UTC);
- d) fase de vuelo (por ejemplo, salida de calle de rodaje, rodaje de salida, arranque de motor/empuje);
- e) avión (aviones) que intervienen:
- 1) tipo de avión y trayectoria;
- f) vehículo(s) que interviene(n):
- 1) tipo de vehículo y trayectoria;
- g) daños materiales (a aviones y/o vehículos)/daños a seres humanos y ubicación de los daños;
- h) fase de operación, si afecta a los servicios de escala;
- i) descripción de la colisión:
- 1) velocidad estimada de ambos vehículo y/o aviones;
 - 2) descripción de la trayectoria de los aviones y/o vehículos.

Nota 1.— Las colisiones en tierra en las que intervienen aviones pueden considerarse incidentes, incidentes graves o accidentes. Si se las clasifica como incidentes, normalmente se las investiga como parte del SMS del aeródromo. Si se las clasifica como incidentes graves o accidentes, normalmente, esto implicaría que debe intervenir la autoridad del Estado que es responsable de investigar accidentes/incidentes, por lo tanto se requiere la coordinación con las autoridades competentes.

Nota 2.— Las colisiones en tierra en las que no intervienen aviones pueden considerarse un incidente e investigarse como parte del SMS del aeródromo.