

Desviación de Vehículo en GCK –Incursión en Pista - Categoría A

Resumen del Evento

El 18 de marzo de 2010 a las 0732 hora local se produjo una desviación de vehículo en GCK. Las condiciones meteorológicas reportadas fueron VMC con una visibilidad de 9 millas terrestres, despejada y viento de 160 a 4 nudos. El amanecer ocurrió a las 0749 hora local.

Se observaron tres antílopes en la esquina sudeste del aeródromo, fuera del área de movimiento. En respuesta, un vehículo de mantenimiento del aeropuerto fue autorizado a ingresar al área de movimiento por las calles de rodaje Alfa y Bravo. Una aeronave C560 se encontraba a dos millas en aproximación final sobre la cabecera 35. El vehículo persiguió al antílope a lo largo del lado norte de la Pista 30, luego al norte a lo largo del lado este de la Pista 35. El controlador notificó a la C560 sobre el antílope y el vehículo, y la C560 confirmó que tenían el vehículo a la vista y se prepararía para un posible dar motor y al aire (go around). El vehículo siguió al antílope a través de la Pista 35 en la intersección con la calle de rodaje Charlie y ocasionó un conflicto con la C560 que había aterrizado en la misma pista. La C560 luego dio un giro y despegó cerca de la intersección de la Pista 35 y la Pista 30 para evitar el vehículo y los animales. El tren de aterrizaje principal tomó contacto antes de levantar vuelo otra vez. Según lo reportado por el piloto que no volaba (non-flying), la tripulación de la C560 identificó el conflicto justo antes de tomar contacto y rotó agresivamente, con el piloto que no volaba (non-flying) aplicando presión trasera adicional (backpressure) a los controles. La rotación se produjo antes de tiempo y ocasionó una pérdida momentánea y activación del sacudidor (stick shaker). Se realizó un sobre vuelo directo mientras el camión cruzaba la pista persiguiendo al antílope. La proximidad vertical actual más cercana se estimó de 10 – 20 pies. La proximidad más cercana reportada fue 50 pies verticales. La distancia de la intersección de la Pista 35/30 a la calle de rodaje Charlie es de aproximadamente 2,000 pies. Después que el vehículo fuera inicialmente autorizado a ingresar al área de movimiento, no hubo contacto de radio entre el conductor del vehículo y el controlador. La C560 no fue dirigida para dar motor al aire (go around) por el controlador. La declaración del conductor indicó que había efectuado una llamada de radio adicional indicando que se estaba dirigiendo al norte a lo largo de la Pista 35, pero no había registro de la misma en la cinta de la torre. La declaración del controlador indicó que él estaba mirando el vehículo todo el tiempo, pero creyó que el movimiento de último minuto del antílope corriendo a lo largo del margen de la pista para cruzar la pista en “Charlie” sorprendió tanto al piloto como al controlador.

Una cámara de seguridad capturó el sobre vuelo y fue analizado.

Revisión de la Información

Las fuentes de la información clave utilizadas en el análisis fueron:

- Registros (grabaciones) de voz de la torre
- Informe de la investigación de la desviación del vehículo
- Información de las condiciones meteorológicas
- Fotos de varias ubicaciones documentando la trayectoria del vehículo y la perspectiva de la cabina de la torre de control
- Video de la cámara de seguridad

- Recreación del evento
- Declaraciones del piloto
- Declaraciones del conductor
- Declaraciones del controlador
- Respuesta del Aeropuerto al cuestionario
- Resumen del Inspector de Certificación del Aeropuerto
- SOP de la Torre del GCK
- Plan de Gestión de Fauna Silvestre del GCK
- 14 CFR Parte 139 – Certificación de Aeropuertos, requerimientos
- Carta de Acuerdo entre el CHS ATCS, Ala Aérea 437 y la Autoridad de Aviación del Condado Charleston

Resumen de Aspectos Claves

La presencia del antílope en el aeródromo fue un acontecimiento reciente. El Plan de Gestión de Fauna Silvestre del GCK no mencionaba a los antílopes, y todavía no había sido actualizado después que aparecieron. De tal manera, no había SOP para tratar la presencia del antílope en el aeródromo. Además, el aeropuerto no tenía una cerca contra fauna silvestre instalada en el perímetro del aeródromo. Las declaraciones del conductor y del piloto parecían contradecir otras evidencias. De acuerdo a lo mencionado anteriormente, el conductor declaró que hizo una llamada por radio antes de conducir hacia el norte a lo largo de la Pista 35. La grabación de la torre no respalda esta declaración. La tripulación de la C560 declaró que vieron un camión parado en el césped en el lado este de la Pista 35. Esto contradice las declaraciones del conductor y el controlador, así como la cronología estimada del evento. Es posible que la perspectiva en la aproximación de la tripulación de la C560 pueda haber dado la impresión que el vehículo estaba parado. La tripulación también declaró que aterrizar con equipo estacionado en el césped no es usual, pero ellos sí se prepararon para un posible dar motor al aire (go around). En ningún momento el controlador llamó a la tripulación para dar motor al aire (go around) o dirigió al conductor para salir del área de seguridad de la pista. Ni la tripulación de la C560, ni el controlador, ni el conductor del vehículo notaron que el aumento en el riesgo de la situación era inaceptable para continuar la aproximación y el aterrizaje. El GCK no tiene sistemas de vigilancia de superficie.

Recomendaciones del RCAT

Las recomendaciones del RCAT basadas en el análisis del evento del GCK son las siguientes. Se priorizan de mayor a menor.

1. El GCK debería investigar y evaluar la instalación de un cerco adecuado en el perímetro del aeropuerto.
2. Todos los aeropuertos deberían revisar y/o modificar su SOP detallado para responder a los aspectos relacionados con la fauna silvestre, incluyendo dirección y procedimientos con respecto a las acciones con tránsito presente en el espacio aéreo y en la superficie,

requerimientos de comunicación entre el vehículo y la torre, autorizaciones, y la posibilidad de requerir dos personas por vehículo – conductor y observador, cuando se trate de fauna silvestre en el aeródromo. Este SOP debería revisarse como parte del proceso RSAT. (Nota: Los requerimientos de la AC 150/5200-33B *Atrayentes Peligrosos de la Fauna Silvestre en o cerca de los Aeropuertos/Hazardous Wildlife Attractants On or Near Airports* incluye una actividad similar).

3. El GCK debería actualizar inmediatamente su Plan de Gestión contra Fauna Silvestre. Se debería exhortar a todos los aeropuertos a actualizar cualquier WMP cuando haya un cambio en la composición o actividad de la población de fauna silvestre. (Nota: Los requerimientos de la AC 150/5200-33B *Atrayentes Peligrosos de la Fauna Silvestre en o cerca de los Aeropuertos* incluye una actividad similar).
4. Todos los aeropuertos deberían considerar la instalación en sus vehículos de pantallas con mapas movibles basados en GPS de los aeródromos con capacidad de alerta.
5. El GCK y otros aeropuertos deberían revisar la eficacia de sus programas de entrenamiento de conductores. (Nota: Los requerimientos de la AC 150/5210-20 *Operaciones de Vehículos en Tierra en los Aeropuertos/Ground Vehicle Operations on Airport* incluye una actividad similar).