



# BOLETIN DE SEGURIDAD OPERACIONAL

## 03/2019

### QUE ES UN AUTO REPORTE?

Son todos aquellos reportes que efectúa un colaborador cuando reconoce que cometió un error o violación durante la ejecución de sus actividades, y que tienen afectación directa a la seguridad operacional.

Estos reportes son no punitivos, ya que el sistema los reconoce como mejora continua.

## **Informe Final**

## **Aterrizaje Forzoso En**

## **Campo No Preparado**

## **Ante Condiciones**

## **Adversas**

**Piper 28-161**

**03 de Agosto De 2016**

### **Reseña:**

Durante el desarrollo de un vuelo de instrucción VFR, sobre la zona de entrenamiento R1, del aeropuerto

Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz (SKBQ), la aeronave monomotor de instrucción HK4856G, fue aterrizada forzosamente en las playas de bocas de ceniza, del municipio de Sitio Nuevo (magdalena), ante la evolución de condiciones meteorológicas adversas en la zona.

En un vuelo doble comando con un piloto alumno, para el cual se presentó plan de vuelo VFR, con el fin de realizar entrenamiento en la fase de maniobras en la zona R1, con aeródromos alternos Santa Marta SKSM y Cartagena SKCG, y una autonomía de 04:30 horas.

El vuelo transcurría normalmente, se establecieron en R1, efectuaron entrenamiento en virajes durante 20 minutos, seguidamente la tripulación observó que la visibilidad y las condiciones meteorológicas comenzaban a deteriorarse, en visibilidad horizontal y altura del techo, por presencia de nubes convectivas en la ruta de regreso hacia el aeródromo SKBQ.

La tripulación notificó a ATC las intenciones de retornar hacia SKBQ por el (N); sin embargo, el ATC respondió que no era posible regresar por ese sector debido



a que las condiciones meteorológicas estaban deterioradas significativamente y recomendó proceder bordeando la ciudad de Barranquilla al Noroccidente (NW) del aeródromo, por la población de Galapa (atlántico), y así dirigirse al básico de la pista 05, ya que, por ese sector (NW), las condiciones eran ligeramente aceptables para aproximar, con tendencia a empeorar.

Con la información del ATC, la tripulación decidió dirigirse por el sector indicado y después de transcurridos 2 minutos, el ATC informó que las condiciones meteorológicas de la pista 05 se habían deteriorado.

Antes esta situación, siguiendo los procedimientos operacionales de la compañía, el piloto instructor realizó un llamado a través de frecuencia interna al jefe de operaciones, quien le informó que observaba en la imagen satelital el deterioro de las condiciones atmosféricas en Barranquilla y que la ruta hacia el sector de SKCG, se encontraba así mismo deteriorada.

Como resultado de las comunicaciones con operaciones, se optó por proceder hacia SKSM, si no mejoraban las condiciones en SKBQ.

El piloto instructor decidió entonces mantener el vuelo en condiciones VFR sobre la zona de entrenamiento R1, para

esperar que mejoraran las condiciones meteorológicas.

El ATC informó que las condiciones tendían a mejorar levemente hacia la cabecera 23 y la tripulación decidió solicitar al ATC proceder por la línea de la costa, sin embargo, la tripulación notó que el techo se mantenía a 600 pies y solicitó vectores, los cuales no fueron suministrados. La tripulación perdió condiciones visuales al ingresar en la nube convectiva y ante esta situación, el piloto decidió retornar y nuevamente dirigirse a R1.

Nuevamente en condiciones visuales, la tripulación percibió que la formación convectiva continuaba desplazándose hacia el N y NNW con reducción del techo y en un intento por dirigirse hacia SKSM, la tripulación entró en una fuerte turbulencia que, de acuerdo a la declaración del piloto, ocasionó el descenso abrupto de la aeronave de 900 a 600 pies de altitud. Ante esta situación el piloto instructor decidió nuevamente retornar a la zona de entrenamiento R1.

Estando nuevamente en R1, con reducción de visibilidad horizontal, techo nuboso a 500 pies AGL con lluvia fuerte y turbulencia y para no perder condiciones visuales, el piloto instructor decidió realizar un aterrizaje forzoso sobre una zona de playa en la costa contigua a la zona de entrenamiento R1.



El piloto instructor presentó lesión menor en la cabeza y el piloto alumno no sufrió lesiones.

### **CAUSA PROBABLE:**

Desarrollo de un vuelo de entrenamiento sin las previsiones necesarias, y el consecuente y no previsto encuentro con condiciones meteorológicas adversas, que en el transcurrir del tiempo se tornaron complicadas para el vuelo.

Debilidad de los procesos, en los procedimientos de preparación del vuelo y de despacho de las aeronaves para actividades de entrenamiento.

Inexistente gestión del riesgo, por parte del centro de Instrucción y de los pilotos instructores, para el despacho y para efectuar seguimiento del vuelo, ante la evolución imprevista de condiciones meteorológicas adversas durante los vuelos de entrenamiento.

Carencia de procedimiento y herramientas ulteriores en el centro de instrucción para las actividades de despacho en lo concerniente a la evaluación y seguimiento de las condiciones meteorológicas.

- Establecer mejoras estratégicas en los procedimientos de planeación del vuelo por parte de instructores y alumnos en donde se incluyan, particularmente en el área de meteorología, equipos y herramientas prácticas y disponibles para que realice una completa evaluación de las condiciones meteorológicas. Se recomienda un análisis basado en la interacción de las evoluciones de los reportes meteorológicos (METAR), informes de pronóstico (TAF) e imágenes satelitales.
- Optimizar los procedimientos operacionales relacionados con el seguimiento al vuelo, con el fin de incrementar la vigilancia permanente en el desarrollo de las operaciones aéreas y la evolución de las condiciones meteorológicas.

**Fuente:** Informe Investigación de Accidentes UAEAC

## **Recomendaciones de Seguridad operacional:**



## Que Son mínimos de utilización de aeródromos?

Son las limitaciones de uso que tenga un aeródromo establecidas por cada explotador de aeronaves para:

- El despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.
- El aterrizaje en aproximaciones con instrumentos 2D, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista, altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad.
- El aterrizaje en aproximaciones con instrumentos 3D, expresadas en términos de visibilidad o alcance visual en la pista y la altitud / altura de decisión (DA/H) correspondientes a la categoría de operación.

La Aeronáutica Civil emitió una circular AIC A03/19, de fecha 11 de abril de 2019 sobre la correcta aplicación del concepto de mínimos de utilización de aeródromos, con el fin de interpretar y aplicar por parte de tripulaciones, despachadores y controladores aéreos, conceptos como, mínimos de utilización de aeródromo,

mínimos meteorológicos y créditos operacionales.

Te invitamos a consultar el documento completo en la siguiente dirección:

[http://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/AIC\\_C03\\_A03\\_2019.pdf](http://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/Documents/AIC_C03_A03_2019.pdf)

