



**AUTORIDAD AERONÁUTICA
DE AVIACIÓN DE ESTADO**

SEGURIDAD OPERACIONAL



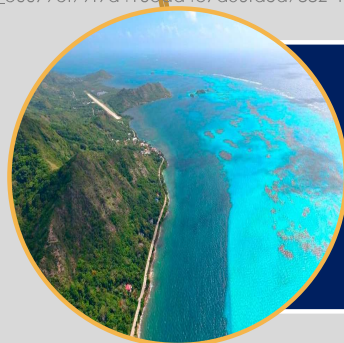
EXCURSIÓN EN PISTA



CONCEPTO:

La Excursión en pista es uno de los riesgos mas latentes, en el que están involucradas las tripulaciones pertenecientes a la Aviación de Estado, debido a la naturaleza de las diversas misiones que cumplen en pistas de poca infraestructura, baja señalización y en la mayoría de los casos, sin servicio de tránsito aéreo.

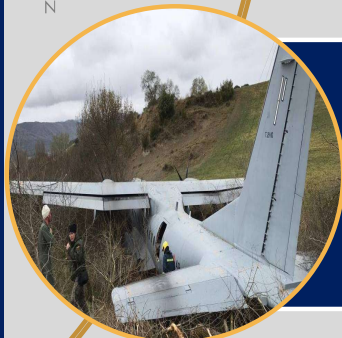
Imagen tomada de https://static.wixstatic.com/media/3b46b5_e6679ef79f9d416ead4e7a56fa3a7882~mv2_d_2100_1575_s_2.jpg/v1/fill/w_603,h_452,al_c,q_80,usm_0.66_1.00_0.01/3b46b5_e6679ef79f9d416ead4e7a56fa3a7882~mv2_d_2100_1575_s_2.webp



PROPÓSITO BOLETÍN DE SEGURIDAD:

Con la intención de generar conciencia en las tripulaciones de la aviación de Estado, se genera el presente boletín, que tiene como finalidad ofrecer herramientas para la mitigación del riesgo.

Imagen tomada de <https://www.google.com/url?sa=i&url=http%3A%2F%2Fportal.grupolhs.co%2Faeropuerto-el-embrujo-providencia%2F&psig=AOvVaw0CaPsYz9LZ7Z1TvNLfgCq4&ust=1617895981812000&source=images&cd=vfe&ved=0CAIQjRxqFwoTCNiP9c267O8CFQAAAAAdAAAAABAN>



EXCURSIONES EN PISTA:

"Cualquier evento en el que una aeronave se desvía o rebasa la superficie de la pista, durante la fase de despegue o aterrizaje".

Término definido por la OACI (ADREP 2000 TAXONOMY)

Imagen tomada de https://ep02.epimg.net/politica/imagenes/2019/04/03/actualidad/1554297534_073037_1554313230_noticia_fotograma.jpg

Referencias

<https://www.icao.int/NACC/Documents/Meetings/2014/RASGPAMEX/D1-02.pdf>



**AUTORIDAD AERONÁUTICA
DE AVIACIÓN DE ESTADO**

SEGURIDAD OPERACIONAL



Veer Off: La aeronave sale por un lado de la pista. Algunas causas obedecen a:
Inadecuada instrucción de la tripulación.

La velocidad del viento excede el máximo establecido para una operación segura (viento cruzado).

La aeronave se encuentra en emergencia (por falla en un motor, baja potencia, falla de los frenos entre otras variables).

Pérdida de control direccional debido a los efectos de hidro-planeo.

Imagen tomada de <https://marandua.com.co/wp-content/uploads/2020/08/ACCIDENTE-AVI%C3%93N-DC3-SAN-JOS%C3%89-DEL-GUAVIARE-AGOSTO-1.jpg>



Overrun: La aeronave sale de la pista por el final de la misma. Algunas causas obedecen a:

La aeronave excede la velocidad permitida.

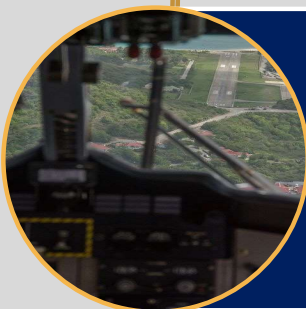
La altura de cruce del umbral es demasiado alta y/o el punto de aterrizaje está más allá de la zona de contacto normal.

El peso de la aeronave excede los límites permitidos para la operación.

Los sistemas de la aeronave necesarios para el aterrizaje, como frenos aerodinámicos, se encuentran en mal funcionamiento.

Por hidro-planeo.

Imagen tomada de <https://files.radio.com/public/migration/avi%C3%B3n-mininterior-4.jpg>



Herramientas de mitigación del riesgo:

Aproximaciones estabilizadas:

- Trayectoria correcta de aproximación.
- Pequeñas variaciones de rumbo y cabeceo para corregir la trayectoria.
- Velocidad Vref no mayor a 20 kts o inferior.
- Configuración correcta de aterrizaje.
- Régimen de descenso no mayor a 1000 ppm y si la aproximación lo requiere, Lo cual requiere en forma previa haber realizado el briefing.

Imagen tomada de https://4.bp.blogspot.com/-T9u1pYJrbBY/WPp-jBXJaQI/AAAAAAAAQ_0/pl8v7J3JeFgOran_8hMkGkdX-8vv57jjwCLcB/s1600/Aproximaci%C3%B3n%2Bdesestabilizada.jpg



Aproximaciones estabilizadas:

- Potencia apropiada para la configuración.
- Los briefings y listas de chequeo completos.
- Para aproximaciones instrumentales máxima desviación de 1 dot del glideslope o localizer. En caso de circular planos a nivel con 300 ft agl.
- Si no cumple con los parámetros anteriores en condiciones IMC por debajo de 1000 ft AGL o en condiciones VMC por debajo de 500 ft AGL realizar sobrepaso.

Imagen tomada de https://d2r89ls1uje5rg.cloudfront.net/sites/default/files/styles/media_gallery_large/public/boeing_kc-767_fuerza_aerea_colombiana_jupiter.jpg?itok=8l8XWxGR

Referencias

Night Safety Foundation Alar Tool kit. Briefing Note 8.1. (2009). skybrary.aero. Recuperado el 26 de 07 de 2020, de <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/845.pdf>



**AUTORIDAD AERONÁUTICA
DE AVIACIÓN DE ESTADO**

SEGURIDAD OPERACIONAL



Herramientas de mitigación del riesgo:

1. Técnicas correctas de flare.
2. Anticipar condiciones de mal tiempo adversas.
3. Realizar técnicas de frenado correctas y anticiparse a una falla de los mismos.
4. Condiciones de vuelo en emergencia o condiciones anormales siguiendo los procedimientos del QRH O LISTAS DE CHEQUEO O BOLD FACE.

Imagen tomada de https://www.buckerbook.es/blog/wp-content/uploads/2018/12/1487014858_837189_1487015033_noticia_fotograma-390x205.jpg



Herramientas de mitigación del riesgo:

5. Tener una correcta coordinación de cabina entre tripulante, CRM. CALL OUTS, CABINA ESTERIL, BRIEFING de aproximación.
6. Cumplir con los procedimientos de operación estándar para cada aeronave.

Imagen tomada de <https://i.pinimg.com/originals/00/32/07/0032079278ec58bf50fd1f9dae640eb8.jpg/>



Seguridad Operacional

"Estado en que el riesgo de lesiones a las personas o daños a los bienes se reduce y se mantiene en un nivel aceptable, o por de bajo del mismo, por medio de un proceso continuo de identificación de peligros y gestión de riesgos". OACI, Manual de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) 2013

Imagen tomada de <https://i0.wp.com/www.gacetaaeronautica.com/gaceta/wp-101/wp-content/uploads/2012/06/ae1.jpg?w=1140>



Para cualquier consulta referente a este Boletín, favor dirigirse a la Oficina de Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado - Área de Seguridad Operacional, ubicada en la Carrera 13 No. 66-47 oficina 203, o comunicarse al teléfono 3159800 extensión 4107 o 4116 o a los siguientes correos institucionales:

segop.aaes@fac.mil.co

aaes@fac.mil.co

"SEGURIDAD OPERACIONAL AVIACIÓN DE ESTADO"

Referencias

Flight Safety Foundation Alar Tool kit. Briefing Note 8.1. (2009). skybrary.aero. Recuperado el 26 de 07 de 2020, de <https://www.skybrary.aero/bookshelf/books/845.pdf>