

Presentación

En el marco del Programa de Seguridad Operacional del Estado (SSP) se han identificado dentro del Plan Nacional de Seguridad Operacional (NASP), áreas prioritarias de seguridad operacional. Una de estas áreas prioritarias es *IncurSIONES en pista*.

Se conoce como *IncurSION en pista* a "todo suceso en un aeródromo que suponga la presencia incorrecta de una aeronave, vehículo o persona en la zona protegida de una superficie designada para el aterrizaje o despegue de una aeronave".

Con objeto de prevenir y mitigar este tipo de situaciones, el SSP ha recopilado una serie de buenas prácticas, habiendo analizado la información disponible procedente de los diferentes organismos e implicados en el entorno de la aviación.

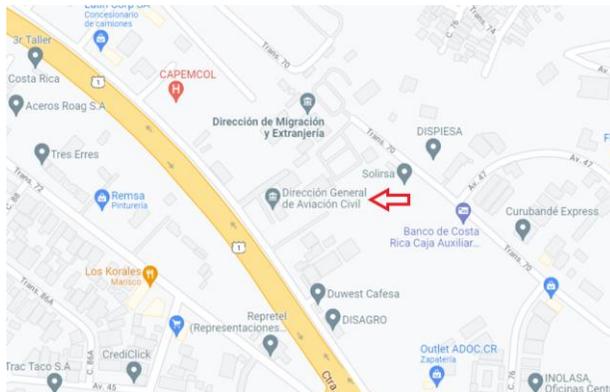


Datos de contacto

Dirección General de Aviación Civil

La Uruca, del puente peatonal del Hospital México 500m noroeste, sobre marginal derecha.

PÁGINA WEB
www.dgac.go.cr



Programa de Seguridad Operacional del Estado
Acceso 2da planta
Tel: (506)2242-8013



Programa de Seguridad Operacional del Estado

Buenas prácticas para prevenir y mitigar incursiones en pista



PROGRAMA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DEL ESTADO
AVIACION CIVIL
COSTA RICA

BUENAS PRÁCTICAS EN RELACIÓN CON LAS COMUNICACIONES

- ❖ Emitir instrucciones cortas, claras y sencillas, especialmente en el área de maniobras, y utilizar fraseología aeronáutica estándar.
- ❖ Emplear la misma frecuencia para todas las comunicaciones (aeronaves, vehículos y personas) asociadas a la operación de la pista en servicio.
- ❖ Por parte de las tripulaciones, mantener la máxima atención en frecuencia cuando se encuentren en el área de maniobras, especialmente con las instrucciones relacionadas con la entrada en pista.
- ❖ Por parte de los controladores de torre, confirmar que las intenciones del piloto coinciden con las autorizaciones dadas (Clearance-ReadBack-HearBack).

BUENAS PRÁCTICAS PARA PROVEEDORES DE SERVICIOS ATS

- ❖ Durante los relevos, transmitir adecuadamente toda la información relevante sobre zonas de especial actividad del aeródromo.
- ❖ Utilizar la palabra *Cruzar* (*Cross*) cuando se instruya a una aeronave a cruzar una pista en servicio.
- ❖ Prestar especial atención a las coordinaciones e instrucciones de cruce de pista en caso de cambio de configuración.

Ante un potencial conflicto, el ATCO deberá asegurarse de que toda aeronave y/o vehículo implicado está en su misma frecuencia

BUENAS PRÁCTICAS PARA OPERADORES AÉREOS Y TRIPULACIONES

- ❖ Durante el briefing de despegue, incluir la ruta de rodaje prevista para proceder a la pista en servicio.
- ❖ No sobrepasar una barra de parada, amenos que se haya recibido por parte de control una autorización expresa para cruzarla. En este caso, solicitar a control la confirmación de dicha autorización.
- ❖ Mantener la “cabina estéril” durante el rodaje de las aeronaves.
- ❖ Ante procedimientos de rodaje del aeropuerto complejos, ambos pilotos deberán permanecer concentrados en las labores de rodaje.
- ❖ Una instrucción de rodaje más allá de una pista activa no incluye autorización para cruzar dicha pista. Esta instrucción ha de contener una autorización explícita para cruzar la pista.
- ❖ Una instrucción para seguir a una aeronave no implica haber recibido autorización para cruzar o entrar en una pista.
- ❖ Extremar las precauciones cuando los procedimientos LVP estén activos.
- ❖ No realizar ninguna lista de comprobación mientras se cruce o acceda a pistas, manteniendo la completa concentración de todos los miembros de la tripulación en la situación del tráfico en pista.

BUENAS PRÁCTICAS PARA VEHÍCULOS

- ❖ Mantener una escucha activa en frecuencia cuando el vehículo es autorizado a estar en pista.
- ❖ Siempre que sea posible, realizar los recorridos en pista en sentido contrario al de la pista en uso, para poder ver los tráficos que se aproximan.
- ❖ Las luces rotatorias del vehículo deben estar encendidas y el aparato radiotelefónico en correcto funcionamiento (si es portátil, se deben llevar baterías de reserva cargadas).

BUENAS PRÁCTICAS PARA OPERADORES DE AERÓDROMO

- ❖ Las ayudas visuales (en particular en los puntos de espera) deben mantenerse claramente marcadas e identificadas, siendo bien visibles para pilotos y conductores.
- ❖ Prestar especial atención al balizamiento provisional (conos, etc.), cuando se estén llevando a cabo trabajos en el área de maniobras.

La colación y el hearback es un proceso fundamental para garantizar la comprensión mutua, entre tripulación/conductores de vehículos y personal ATC

Para más información:

<https://www.dgac.go.cr/aeronautica/seguridad-operacional-sspsms/>