

TÍTULO DEL DOCUMENTO**RECOMENDACIONES Y BUENAS PRÁCTICAS APLICABLES EN CASO DE ATERRIZAJE INTERRUMPIDO**

Ámbito de Aplicación	
Aeronavegabilidad:	No afecta directamente
Operaciones:	Sector Aeronáutico Afectado
Licencias al Personal:	No afecta directamente
Navegación Aérea:	Sector Aeronáutico Afectado
Aeropuertos:	Sector Aeronáutico Afectado
Otros:	No afecta directamente

1. JUSTIFICACIÓN

Se ha elaborado este documento con el objeto de minimizar la ocurrencia de separaciones inadecuadas entre una aeronave que realiza un aterrizaje interrumpido y obstáculos o el terreno.

La principal diferencia entre la aproximación frustrada y el aterrizaje interrumpido, en lo que a franqueamiento de obstáculos se refiere, es que la aproximación frustrada está diseñada para que pueda ser volada siguiendo el procedimiento publicado con un motor inoperativo desde la altitud/altura mínima de descenso "MDA/H", la altitud/altura de decisión "DA/H" o cualquier altitud/altura superior a ellas, mientras que en el caso del aterrizaje interrumpido, al realizarse desde una altitud/altura inferior, puede requerir otro procedimiento diferente al procedimiento de aproximación frustrada publicado, ya que en ciertos casos, puede no ser la maniobra más adecuada para realizar el aterrizaje interrumpido.

Si bien este tipo de situaciones no son muy frecuentes, en caso de producirse, podrían desembocar en un incidente de alta severidad.

2. ACCIONES A LLEVAR A CABO

Las siguientes actuaciones se publican como recomendaciones y buenas prácticas para reducir el número y/o severidad de incidentes en los que se opere en un escenario operacional como el descrito en el apartado anterior.

2.1 OPERADORES AÉREOS

- SE RECOMIENDA a los operadores que cada uno realice un estudio de todos los aeropuertos en los que opera en el que determine si, en caso de aterrizaje interrumpido, se cumplirá con el franqueamiento de obstáculos hasta el punto en que la aeronave intercepta la trayectoria de frustrada publicada tanto lateral como verticalmente (ver guía para "Desarrollo del Manual de Operaciones Avión Transporte Aéreo Comercial" G-DSO-AOC-002).

En dicho estudio el operador deberá determinar la opción más crítica para cada operación a realizar en cada aeródromo que opere, en función de su análisis de riesgo. Entre las opciones a considerar en este estudio se debería incluir la correspondiente a que la aeronave aterrice con el peso máximo autorizado al aterrizaje, con el máximo viento en cola permitido e iniciando la maniobra de aterrizaje interrumpido en la zona prevista de toma de contacto y a la altitud de la pista de aterrizaje. Si bien puede haber otras condiciones más críticas, que podrían considerarse en el análisis de riesgos del operador.

- SE RECOMIENDA a las tripulaciones que, siempre que el estudio mencionado en el punto anterior determine adecuado el franqueamiento de obstáculos hasta el punto de interceptación de la trayectoria de la aproximación frustrada, en caso de aterrizaje interrumpido, se debería realizar la maniobra de aproximación frustrada estándar.
- SE RECOMIENDA a los operadores que, cuando del estudio recomendado al operador no resulte adecuado el franqueamiento de obstáculos hasta el punto de interceptación de la trayectoria de la aproximación frustrada, establezcan un procedimiento alternativo, lo más sencillo posible, como pudiera ser:
 - Una salida estándar publicada (SID).
 - La salida de fallo de motor para dicha pista.
 - Otro procedimiento establecido por el operador que cumpla con el franqueamiento de obstáculos, teniendo en cuenta la posible afección de dicha maniobra respecto a las maniobras publicadas en dicho aeropuerto.

Además, en estos casos se analizará igualmente la necesidad de impartir formación específica a las tripulaciones.

- SE RECOMIENDA a las tripulaciones que cuando la maniobra aterrizaje interrumpido a seguir sea diferente de la maniobra de aproximación frustrada estándar publicada, tal circunstancia sea comunicada a ATC lo antes posible.

2.2 PROVEEDORES DE SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA

- SE RECOMIENDA a los proveedores de servicios de navegación aérea facilitar en la publicación AIP, para el extremo de pista u otro punto relevante en la prolongación del eje de la pista (pe.: sobrevuelo de un VOR o NDB), la distancia DME al punto de referencia del aeródromo y la altura de la trayectoria nominal de la maniobra de aproximación frustrada en ese punto. Todo ello con objeto de que esta información facilite el estudio mencionado en la recomendación 1 para operadores de aeronaves.

2.3 GESTORES AEROPORTUARIOS

- SE RECOMIENDA a los gestores aeroportuarios que, en los casos en que resulte posible, se promulguen superficies OFZs (zonas libres de obstáculos) en aquellos aeropuertos que tengan operaciones CAT I¹.

¹ Se recuerda que esta recomendación es un requisito en el caso de tener operaciones CAT II/III.



RECOMENDACIÓN DE SEGURIDAD

Número: RECS-2016/001/1.0

Fecha de emisión: 26/07/2016

RECOMENDACIÓN
DE SEGURIDAD

3. PERIODO DE VALIDEZ O FORMA DE CANCELACIÓN

Indefinido.