





Jornada con operadores DATOS SUPERVISIÓN COE 2021

Alejandro Suárez Rodríguez Jefe Servicio de Helicópteros y TTAA (SHTA) Madrid, 15 de diciembre de 2021

- Inspección: PVC y supervisión.
- Criterio selección IBAS.
- 3. Número total Inspecciones de Base (IBAS A y H).
- Número IBAS por CCAA/provincia. Mapa con IBAS. 4.
- NC más comunes.
- Información de interés.
- Supervisión 2022.
- Avances del GEHTA según grupos de trabajo. 8.





20 <u>COEs</u>

(12H + 8A)

*AIRWORKS HELICOPTERS *BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES-ESPAÑA (BMCSE) *BABCOCK MISSION CRITICAL SERVICES-GALICIA *BIGAS GRUP HELICOPTERS *ELIANCE AVIATION GLOBAL SERVICES (EAGS) *ELIANCE HELICOPTER GLOBAL **SERVICES (EHGS)** *HELIPISTAS *HELITRANS PYRINEES *ROTORSUN *SKY HELICÓPTEROS

*HTA - Helicópteros, Operações, Actividades e Serviços Aéreos *MARTINEZ RIDAO AVIACIÓN *PEGASUS AVIACION *PEGASUS OFF SHORE, *PLANIFICACIÓN Y SOLUCIONES AÉREAS (PLYSA) *SERVICIOS AEREOS EUROPEOS Y TRATAMIENTOS AGRÍCOLAS (SAETA) *TITAN FIREFIGHTING COMPANY *TRABAJOS AEREOS MARISMEÑOS (GREENFLIGHT) *AGRICOLAIR *FIRECUT BCN





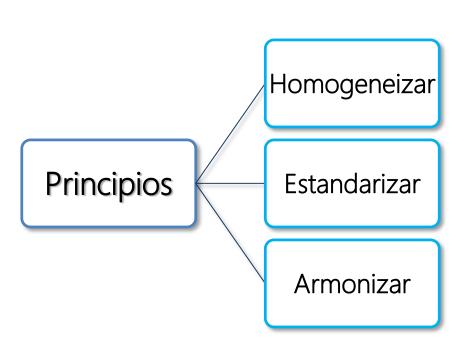
Una de compañía ya certificada AOC, otra COE avión y otra COE helicóptero.



1. Inspección

<u>Datos del Plan de Vigilancia Continuada</u> (PVC) 2021:

- 21 inspecciones de entrenamientos (16 LCI y 5 SAR)
- 14 Auditorías LCI/SAR.
- Inspecciones de Bases: 28 LCI y 7 SAR







Bases no inspeccionadas con anterioridad. Bases categorizadas por diversos peligros que se hayan considerado como priorizados, o que sean nuevos o desconocidos hasta la fecha.

Bases que hayan tenido accidentes o incidentes graves debido al estado de la pista, obstáculos, etc.

Bases de aviones con pistas cortas, de fácil contaminación, de fácil incursión/excursión, de performance de despegue difíciles, o con obstáculos próximos

Bases de helicópteros con TLOF/FATOS confinadas y con obstáculos próximos.

Bases temporales.

Bases remotas, aisladas o de difícil acceso.







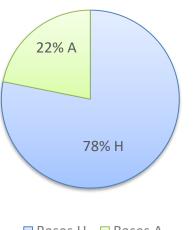
TOTAL LCI: (203)

Bases H: 159

Bases A: 44

Bases LCI inspeccionadas 2021: 28 (19H+9A)

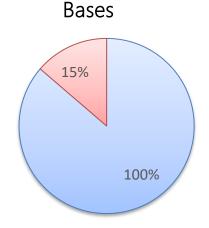
% total Bases H-A







% Bases LCI realizadas vs total núm.









TOTAL SAR: 29

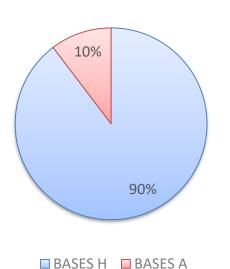
Bases H: 26 Bases A: 3

Bases SAR TOTAL inspeccionadas 2021:

7 (5H+2A)

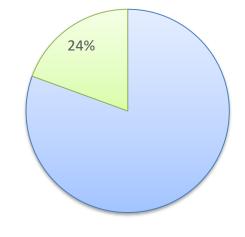


% total Bases H-A



CAMARA RADAR DE BÚSQUEDA 360* RADAR DE BARRIDO LATERAL (SLAR) RADAR DE R

% total Bases SAR inspeccionadas







BASES LCI

INSPECCIONADAS

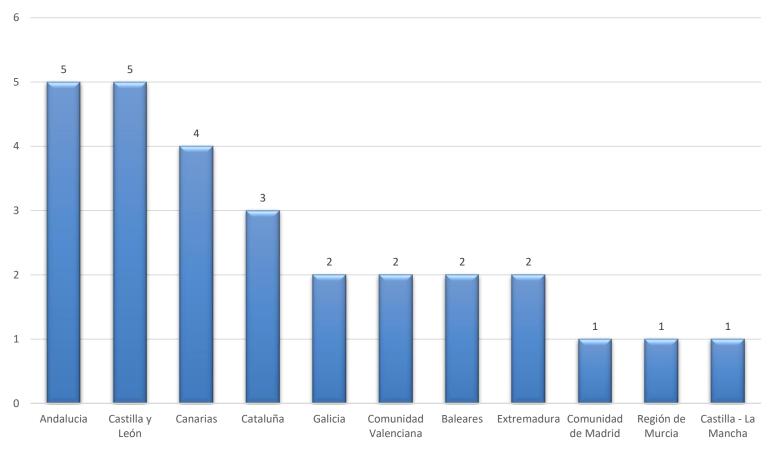
AVIÓN

PEGASUS A.





Bases LCI por CCAA





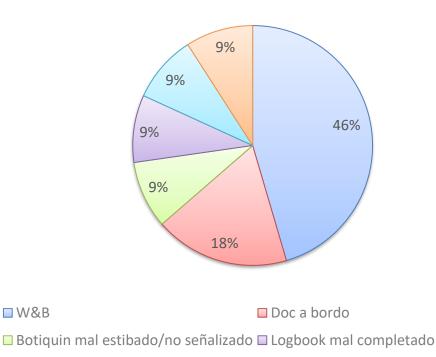




W&B

■ Checklist desactualizada

Incumplimientos más comunes en Bases LCI: 59 nivel 2 y UNA de nivel 1



■ MO desactualizado



Incumplimientos más comunes en Bases SAR: 1 no conformidad nivel 1 y 4 no conformidades de

nivel 2





- ✓ No haber realizado en los últimos noventa días tres operaciones, correspondientes a la actividad a realizar, en el tipo o clase de aeronave o en otra de características similares.
- ✓ Falta de documentación que debe llevarse a bordo de la aeronave.
- Conocimiento de los peligros específicos de la operación por parte de la tripulación + firma de la declaración responsable por parte del personal adicional



Operadores con equipos radio VHF con separación 8,33 Khz.

Cumplimiento del Reglamento 1079/2012 Comisión y fin del plazo Res. DGAC 20 diciembre 2016 (31.12.2022), por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo, establece los requisitos para la introducción coordinada de las comunicaciones orales aeroterrestres basadas en una separación entre canales de 8,33 kHz, con el objetivo de incrementar el número de frecuencias disponibles en la banda 117,975 a 137 MHz («la banda VHF») del servicio móvil aeronáutico en ruta.

AOC	COE	sí		
AOC	COE	sí		
AOC	COE	NO		Sólo vuela VFR
AOC	COE	sí		
AOC	COE	sí		
AOC	COE	NO		Estas 3 matrículas no tienen equipos 8,33 kHz, pero sólo vuelan VFR
AOC	COE			Para estas 2 matrículas está previsto realizar la instalación de los equipos 8,33 kHz antes de que comiencen operación para la campaña siguiente, que obviamente será antes de la finalización de la exención recogida en la Res. de 20 de diciembre de 2016
-	COE	sí	1	
-	COE	sí	1	
-	COE	SÍ]	
-	COE	SÍ]	Sólo vuela VFR
-	COE	SÍ		Sólo vuela VFR
-	COE	sí		
-	COE	sí		
-	COE	sí		
-	COE	NO		Sólo vuela VFR
-	COE	SÍ		
-	COE			No tiene ya matrículas operativas y está tramitando su baja
-	COE	sí		
-	COE	sí		

Resolución prorroga Res. 16.12.2019 AESA sobre el apartado 4.2.4 al Anexo 1 a la CO 16B.



Perfil de riesgo del operador

Estudio detallado del alcance del certificado, actuaciones y de la performance del mismo que nos conduzca a una supervisión inteligente y ad hoc para cada operador según perfil de riesgo.

Operadores con mayor madurez en su SG con un nivel de riesgos controlado y aceptable devienen en operadores con capacidad para auto-regularse









3 GRUPOS DE TRABAJO (GT):
-LCI
-SAR
-COORDINACIÓN AÉREA



Abordar las cuestiones sistémicas para mejorar la seguridad de las operaciones.

Revisión y propuesta de requisitos, maneras estandarizadas de cumplimiento y material guía.



Gracias por su atención

Buzón unidad SHTA: <u>helicoptero-ta.aesa@seguridadaerea.es</u>

