

UNIDAD/ORGANISMO		DSACPU/AESA	
TIPO REUNIÓN		I FORO NACIONAL DE SEGURIDAD EN PISTA	
LUGAR		Sala Alberche Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas	
Fecha	23-10-2019	DURACIÓN:	7,5 horas

REFERENCIA ACTA	I FORO-RS-10/19
I Foro Nacional de Seguridad en Pista	

ASISTENTES		REDACTADO POR:	FECHA REDACCIÓN:
NOMBRE Y APELLIDOS	EMPRESA	AESA	22-11-2019
Jesús Herreros Kildal	Aena	DIFUSIÓN DEL DOCUMENTO: A través de correo electrónico para conformidad de los asistentes y posterior publicación en la página web de AESA	
Juan Luis Rico Coronado	Vueling Airlines		
Mar Medinillas	Vueling Airlines		
Amaya Vicente Verdú	Aena		
Óscar Madrid Morales	Aeroports de Catalunya		
Ana Pignatelli Garcña	Aeroports de Catalunya		
Mónica Rincón Membrillo	Privilege Style		
Manuel Fernández Dominguez	ENAIRES		
Raúl Castiñeira	Evelop		
M ^a Ángeles Rodríguez Rioja	Aena		
Juan José Ceniza	Aena		
José Antonio de la Plaza Díez	Aena		
Antonio González Díaz	ENAIRES		
Nico García Vogel	Lufthansa		
Joaquín Iriarte Callejas	Aena		
Ignacio Belmonte Pérez	AESA		
Alberto Millán Núñez	ENAIRES		
Alberto Quintana García	AESA		
Cristina Fernández Vázquez	AESA		
José Ángel Gómez Briz	AESA		
Juan Cordovés	Aena		
Jesús Cobo Muñoz	Aena		
Evaristo Alférez Pérez	Aena		
Sergio Alcaraz Montenegro	Aena		
Joaquín Riera Escalona	Aena		
Jaime Santori de Andrés	Aena		
Jaume Bauza	Aena		
Víctor Almarza González	Aena		
Miguel Íñigo Fernández	Ineco		
Virginia Rodríguez Martín	Aena		
Mario García Cazorla	Aena		
Sara María Povedano Camacho	Aena		
María Ibáñez Masip	AESA		
Daniel Da Silva Griego	AESA		
Ricardo Huercio	COPAC		
M ^a Mar Alguacil	SEPLA		
Javier Martín Chico	SEPLA		
David Formariz	Aena		
Alejandro Ibrahim	Aeropuerto de Teruel		
Enrique de Castro García	AESA		
Ruth Herrero Martín	AESA		

ASISTENTES		REDACTADO POR:	FECHA REDACCIÓN:
NOMBRE Y APELLIDOS	EMPRESA	AESA	22-11-2019
José Fuertes Collar	Aeroports de Catalunya		
Margarita Loma	Aena		
Nuria Moreno Benavides	Aena		
Javier Campos	Privilege Style		
Jesús Manso Jiménez	Privilege Style		
Raquel Martínez	FerroNATS		
Santiago Benítez Troya	SEPLA		
Manuel España López	Aena		
Antonio García García	AESA		
Miguel Fidalgo	ENAIRES		
Gonzalo Martínez Pato	APROCTA		
José Ramón López Cano	Air Nostrum		
M ^a Elena Castañeda García	AESA		
Adrián Montero Martín	Air Europa Express		
Antonio Esteban Olivares	Aena		
Elisabet Romero Olea	Aena		
Antonio Carmona Alonso	Aena		
Ernest Arias Novo	AESA		
Francisco Cruz García	SEPLA		
Carlos Mortales Jiménez	Aena		
Santiago Ricomá Morales	Aena		
Fernando Reyes González	Iberia		
Juan Carlos Villa Navarro	Aena		
Jorge Sancho Salvador	Aena		
Víctor M Somoza	Aena		
Eduardo Gómez Ramos	Aena		
Manuel Martínez Garrido	Aena		
Yolanda Rubio	Aena		
Ana Ces Franjo	Aena		
Ignacio López	Aena		
Iván Sierra Araque	ENAIRES		
Raúl Barquero González	Gestair		
Iraia Irazábal	AESA		
Jorge Estévez	Everis		
José Lorenzo Sánchez	SAERCO		
José Ignacio Nieto	SAERCO		
Rubén Marco Martín	ENAIRES		
Ángel Cezón Torezano	ENAIRES		
Fernando Sánchez Navarro	AESA		
Juan J. Viñoly	ENAIRES		
Miguel Ángel Benavente Roldán	Aena		
Pablo Sánchez Arias	Aena		
Jon Martínez de la Valle	Aena		
Patricia Rodríguez	AESA		
Jorge Reyes	AESA		
Olga María Martínez Cánovas	Aena		
Francisco Javier Mendi Pompa	Ejército del Aire		
Elías Armas Pérez	Aena		

ACTA DE REUNIÓN DEL I FORO NACIONAL DE SEGURIDAD EN PISTA

F-DEA-CDO-04

Edición 2.0

DESATI

NO CLASIFICADO

PS-DEA-SGC-05

ASISTENTES		REDACTADO POR:	FECHA REDACCIÓN:
NOMBRE Y APELLIDOS	EMPRESA	AESA	22-11-2019
Fernando Raimundo	Iberia Express		
Arnau Bonjoch	Aena		
Chus Martínez Blas	APROCTA		
Albert Ainsa Pardos	Aena		
PRÓXIMA REUNIÓN			
FECHA:	Sin definir	HORA:	Sin definir
		Periodicidad de convocatoria del foro bienal.	

AGENDA DE LA REUNIÓN

Día 23 de octubre de 2019

09:30 – 10:00	Registro de asistentes
10:00 – 10:15	Apertura
10:15 – 10:45	Implantación Nacional del Global Reporting Format
10:45 – 11:30	Obras en aeropuertos
11:30 – 12:00	Café
12:00 – 12:30	Incursiones en las que ATC no puede formarse plan previo
12:30 – 13:00	Mitigación efectiva de incursiones en pista: ejemplos reales
13:00 – 13:45	Adherencia a procedimientos en aproximación/despegue
13:45 – 14:15	Incidentes de tipología “frustradas con pista ocupada”
14:15 – 14:45	Comida
14:45 – 15:00	Nuevo EAPPRE 2.0
15:00 – 15:30	Incursiones en TWYs
15:30 – 16:00	AVSAF
16:00 – 16:20	Contingencias en barras de parada
16:20 – 16:45	Wingtip Clearance
16:45 – 17:00	Conclusiones y cierre

Nº

RESUMEN DE TEMAS TRATADOS

- AESA: Apertura y objetivos del foro.
El Director de la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario de DSACPU recibió a los participantes en el foro agradeciéndoles su participación. Con este foro AESA cumple con una de las acciones comprometidas en el Programa Estatal de Seguridad Aérea (PESO), además de servir para definir las líneas de trabajo de AESA y, si es necesario, nuevas acciones en el PESO.
- AENA: Implantación Nacional del Global Reporting Format
Presentación de las implicaciones de la implantación del RCR el 5 de noviembre de 2020. Existe un grupo de trabajo a nivel nacional con proveedores de navegación aérea, gestores aeroportuarios, compañías aéreas, etc. La formación es responsabilidad de cada organización implicada.
La información que será necesario difundir a través del RCR incluirá el contaminante de la pista y el estado de la misma en cada tercio, no mediante información obtenida por coeficiente de rozamiento sino por un valor numérico de 0(deslizante) a 6(pista seca) acordados en estudios en los que han participado fabricantes, OACI etc.
- SEPLA: Obras en aeropuertos
Se comentan una serie de incidentes en aeropuertos con obras activas indicando como factores contribuyentes el ATIS (versión no actualizada), los NOTAM (exceso de NOTAM en vigor) y la señalización inadecuada.
Se hace hincapié en la correcta señalización horizontal de pista (especialmente en las marcas y luces de TDZ que son de gran importancia para los pilotos en aproximación final), y el correcto mantenimiento de las luces de aproximación, dado que en CMA se pueden incrementar los incidentes.
Se resalta y recomienda el uso en diversos aeropuertos del color naranja para las indicaciones de zonas en obras, que permite una mejor visualización de la zona acotada por parte del piloto.
- SAERCO: Incursiones en las que ATC no puede formarse plan previo
Se presenta el caso de un incidente real de una incursión en pista en Lanzarote. Se abre un debate entre los asistentes sobre las posibles medidas a tomar para evitar que esta situación se produzca de nuevo; colocación de calzos a vehículos, mejorar la formación en inglés, mejorar el mantenimiento de los vehículos etc.
- FerroNATS: Mitigación efectiva de incursiones en pista: ejemplos reales.
Se presenta el método seguido para la elaboración de un *Safety Plan* anual.
Se expone la operativa en el aeropuerto de Jerez y de Valencia y cuales han sido las medidas tomadas para reducir el número de incursiones en pista; uso de barras de parada H24, formación ATC y pilotos, publicación de Hot Spots en el AIP etc.

RESUMEN DE TEMAS TRATADOS	
6	<u>ENAIRE</u> : Adherencia a procedimientos en aproximación/despegue Se explican los estudios y cambios de procedimientos que se están efectuando en Barajas y Barcelona para operar con procedimientos HIRO. Se exponen las conclusiones alcanzadas en distintos tipos de estudios; procedimiento de aplicación en los casos de impacto con aves, procedimiento a seguir en el avistamiento de drones, reducción de tiempos de ocupación de pista.
7	<u>AENA</u> : Incidentes de tipología “frustradas con pista ocupada” Presentación sobre la necesidad de colaboración entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios ATC.
8	<u>AESA</u> : Nuevo EAPPRE 2.0 Se expone el trabajo que está realizando AESA y otras entidades en colaboración con EUROCONTROL para la redacción del EAPPRE 2.0, siendo este documento no de obligado cumplimiento, pero con recomendaciones importantes para las salidas de pistas (laterales o por final de pista). Se invita a los participantes a participar de esta revisión del EAPPRI bien sea como organización directamente en el grupo de trabajo de EUROCONTROL o a través de AESA aportando sus comentarios y conocimiento. Se abre un debate sobre el uso del EMAS como una posible solución para los problemas relacionados con los aterrizajes cortos que no se tratan en el EAPPRE 2.0.
9	<u>AENA</u> : Incursiones en TWYs Se presenta la problemática operativa de Fuerteventura para obtener propuestas de solución provenientes de los distintos puntos de vista que pueden aportar los asistentes al Foro. Se abre un interesante debate que propone diversas posibles acciones para mitigar o eliminar la problemática.
10	<u>AESA</u> : AVSAF Presentación sobre el estado del proyecto para establecer una formación en seguridad operacional básica y estandarizada para el personal que trabaja en el área de movimiento de los aeropuertos. Se exponen los próximos pasos a seguir para la consecución del objetivo.
11	<u>COPAC</u> : Contingencias en barras de parada Se expone la necesidad de alcanzar un criterio único y sólido referente a la utilización de las barras de parada.
12	<u>AENA</u> : Wingtip Clearance Se presenta la problemática encontrada en Barajas y cuales han sido los pasos a seguir conjuntamente con AESA para solucionarlo.

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
DSACPU	Dirección de Seguridad de Aviación Civil y Protección al Usuario
PESO	Programa Estatal de Seguridad Operacional
APROCTA	Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
COPAC	Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial
ATC	Air Traffic Controller
TWY	Taxiway
EAPPRE	European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions
TDZ	Touchdown Zone
ATIS	Automatic Terminal Information Service
AVSAF	AViation SAFety. Programa de formación básica en seguridad operacional para trabajar en el área de movimiento, a similitud al AVSEC (AViation SECurity)
CMA	Condiciones Meteorológicas Adversas
EASA	European Union Aviation Safety Agency
HIRO	Procedimiento de alta intensidad de ocupación de pista
EMAS	Engineered Materials Arresting System
RWY	Runway

ADJUNTO 1.- Preguntas realizadas durante el Foro a través de SLIDO.

Pregunta 1: ¿Cómo se va a verificar que las compañías y distintos operadores están entrenados para comprender el nuevo formato de reporte de pista?

Pregunta 2: Con respecto a la gestión del cambio, ¿se va a abrir la formación a operadores aéreos u organizaciones de pilotos?

Pregunta 3: ¿Qué va a hacer AESA para verificar y fomentar que los operadores aéreos cumplen con los conocimientos necesarios para interpretar el nuevo RCR?

Respuesta a preguntas 1, 2 y 3 relativas al RCR: Las compañías aéreas son responsables de proporcionar la formación necesaria en el ámbito de su competencia. El grupo de trabajo nacional y AESA promueven la difusión entre las asociaciones de pilotos y las compañías aéreas. Se realizará al menos un simulacro de implantación en un aeropuerto antes de la entrada en vigor global, con el fin de detectar carencias en los procedimientos, la formación o la coordinación. AESA comprende, de las preguntas e intervenciones realizadas durante el foro, que existe una preocupación del sector al respecto de la formación de pilotos.

Pregunta 4: ¿qué influencia tienen las luces de aproximación en una posible salida de pista por toma larga?

Respuesta a pregunta 4: Esta pregunta no pudo ser tratada durante el foro y merecería de un amplio debate.

Pregunta 5: ¿Por qué los aeropuertos españoles tienen tanta información en el AIP comparado con otros aeropuertos de movimiento similar? En Lido MAD 105 páginas Chicago 90.

Respuesta a pregunta 5: Esta pregunta no pudo ser tratada durante el foro y merecería de un amplio debate. AESA comprende, de las preguntas e intervenciones realizadas durante el foro, que existe una preocupación del sector en cuanto a la longitud de los AIP y número de NOTAMs.

Pregunta 6: Con el traslado de la barra anti-intrusión de E8 el problema que podrá presentarse es que no habrá ninguna referencia, lo que podría terminar con incursión en RWY

Respuesta a pregunta 6: E8 está definida como una calle de salida de pista, retrasando la barra de No Entry de E8 hasta el inicio de la curva, permitirá que la señalización esté más clara para entrar por E9 y evitar entradas por E8 con una distancia mayor a la que tiene actualmente cuando se ve la BNE. Además, existen letreros y señalización horizontal.

Pregunta 7: AVSAF: Para el caso de obras, ¿quién va a ser el formador?

Respuesta a pregunta 7: El AVSAF será para peatones (P) o conductores (C, actual PCP), que accedan al lado aire. Los instructores de las OFA serán formados por AESA, y estos instructores realizarán los cursos a los alumnos de las OFA, que deberán realizar el examen de AESA para obtener el AVSAF correspondiente.