

Mario González. Creative Commons (<http://bit.ly/1p1O637>).

## Aprocta colabora en la jornada organizada por Copac y Aemet sobre turbulencia y cizalladura

**El objetivo de esta jornada fue orientar a pilotos, tanto de transporte como de trabajos aéreos, en la gestión de ambos fenómenos meteorológicos**

La Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo, Aprocta, participó en la jornada organizada de forma conjunta por el Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial, Copac, y la Agencia Estatal de Meteorología, Aemet, para ofrecer la perspectiva de los controladores aéreos sobre el impacto de las turbulencias y la cizalladura en la gestión del tránsito aéreo. El objetivo de esta jornada fue orientar a pilotos, tanto de transporte de pasajeros como de trabajos aéreos, en la gestión de ambos fenómenos. Por su

parte, Copac analizó su incidencia en las operaciones aéreas, mientras que Aemet explicó las pautas que se siguen para su observación y predicción.

### **Tenerife Sur, pionero en la gestión de la cizalladura**

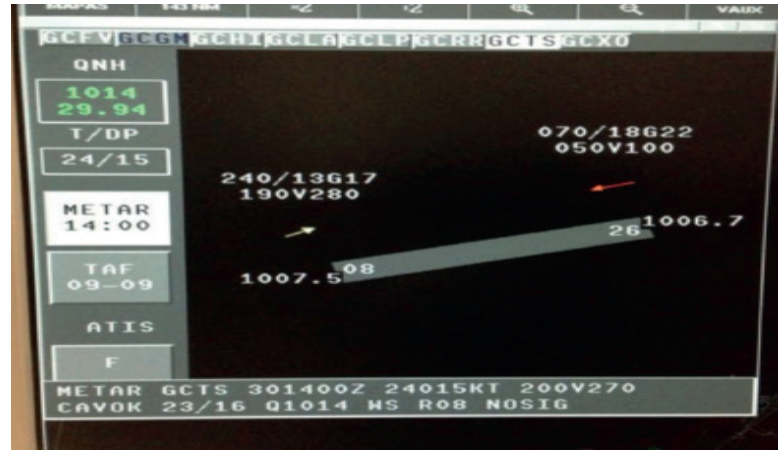
Ignacio Pérez, adjunto a la Vocalía Técnica de Aprocta, ofreció una ponencia sobre las características de la cizalladura en Tenerife Sur, describiendo el proceso llevado a cabo por el grupo de trabajo sobre Cizalladura de este aeropuerto. Esta charla permitió



Jorge Correa. Creative Commons (<http://bit.ly/W6E5tu>).



Ponencia de Ignacio Pérez, adjunto a la Vocalía Técnica Aprocta. Copac.



Localización de cizalladura en las cabeceras de GCTS. Archivo Aprocta.

compartir las últimas medidas ejecutadas en Tenerife Sur gracias a la labor conjunta de la Oficina Meteorológica de Aeródromo (OMA), tripulaciones y ATC.

A comienzos de 2012, el Comité de Seguridad en Pista de Tenerife Sur reafirmó la cizalladura como el factor de riesgo más importante a tener en cuenta. En consecuencia, el jefe de la oficina Meteorológica (OMA) creó un grupo de trabajo para mejorar la respuesta a este fenómeno, fomentando la cooperación y el diálogo entre las distintas partes implicadas. Este grupo de trabajo, formado por representantes de AENA Aeropuertos (dirección Aeropuerto, jefe de Seguridad Aeroportuaria de Canarias, jefe de Campo de vuelo, ejecutivos de Servicio, Operaciones Aeroportuarias), Aemet (Oficina Meteorología Aeropuerto), Aena Navegación Aérea (jefe de TWR, jefe de Seguridad Operacional Región Canarias), compañías aéreas (Ryanair e Inaer) y Aprocta, han trabajado con el objetivo principal de buscar fórmulas para informar sobre la cizalladura de forma eficaz a los distintos usuarios del espacio aéreo.

Desde un principio se estableció una hoja de ruta para la consecución de este objetivo. La fase inicial, unos nueve meses, consistió en toma de datos por parte del personal ATC sobre las notificaciones aportadas por tripulaciones (PIREPS) dotando de una base estadística a la OMA. Dicho datos, junto con aportaciones específicas sobre los efectos del fenómeno registrados por compañías como Iberworld y Ryanair, ayudaron a la puesta en marcha del sistema Low Level Windshear Alert System (LLWAS).

La segunda fase se centró en el fomento de la formación de competencias específicas relacionadas con el fenómeno. El personal ATC recibió formación sobre meteorología, incluyendo además información sobre su repercusión sobre las actuaciones de la aeronave, contando con la colaboración del jefe de base de RYR. Por su parte, el personal de la OMA, contó con instrucción sobre aspectos relacionados con la navegación aérea y sus implicaciones en la operación aérea afectadas por el fenómeno.

### SOP en ATC sobre cizalladura

La tercera fase terminó con la incorporación del primer Procedimiento Operativo Estándar (SOP) en ATC sobre cizalladura de España. Con este SOP se estandariza el proceso de información a las tripulaciones sobre la existencia del fenómeno, dándoles la oportunidad de que definan las estrategias adecuadas para poder afrontar las distintas fases de vuelo, fijando además los flujos de información necesarios para que ésta fluya y se actualice entre los tres protagonistas principales: tripulaciones, ATC y OMA.

El SOP de cizalladura se articula de forma que cumple una serie de objetivos esenciales:

- Define las tareas y responsabilidades del equipo ATC en un escenario de cizalladura (supervisor, controlador Local (LCL), Rodadura (GND), Autorizaciones (CLRD) y Aproximación (APP).
- Unifica criterios: dónde, cuándo y cómo informar.
- Establece una fraseología estandarizada.
- Unificar objetivos de seguridad de los operadores.