

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES

SKBQ

SMS-PPO-SKBQ-V003 / (22-01-2025)

**DIRECCIÓN DE SEGURIDAD
OPERACIONAL**

ESCUELA DE AVIACIÓN FLYING

	FORMATO	Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES	Página 2 de 28
		Versión: 01
		Fecha: 15/01/2023

TABLA DE CONTENIDO

1	CARACTERÍSTICAS GENERALES	3
2	UBICACIÓN GENERAL.....	3
3	PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES – PREVAC	7
4	METEOROLOGÍA.....	8
4.1	EL CLIMA Y EL TIEMPO PROMEDIO EN TODO EL AÑO	8
4.2	TEMPERATURA.....	9
4.3	NUBES	11
4.4	PRECIPITACIÓN	12
4.5	LLUVIA	13
4.6	SOL.....	14
4.6.1	TABLA DE SALIDA Y PUESTA DEL SOL – AERONÁUTICA CIVIL	16
4.7	HUMEDAD.....	17
4.8	VIENTO.....	18
5	TOPOGRAFÍA	20
6	ANÁLISIS DE PELIGROS OPERACIONALES	21
6.1	CRITERIOS EVALUADOS:	21
6.2	MATRIZ DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL.....	22
6.3	ANÁLISIS DE PELIGROS / RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL SKBQ	23
6.4	ACCIONES DE MITIGACIÓN	24
6.4.1	GEOGRAFÍA EN EL ÁREA.....	24
6.4.2	ALTERNOS	24
6.4.3	FACILIDADES DE AERÓDROMO.....	24
6.4.4	CARACTERÍSTICAS DE LA PISTA	24
6.4.5	METEOROLOGÍA EN EL ÁREA.....	25
6.4.6	TRÁFICO EN EL ÁREA	25
6.4.7	OPERACIONALES FLYING – VUELO SOLO	25
6.4.8	VUELO NOCTURNO	26
6.4.9	PELIGRO AVIAR – BASH.....	26
6.5	INSTRUCCIONES ESPECIALES DIRECCIÓN DE OPERACIONES.....	27
6.5.1	LIMITACIONES / RESTRICCIONES	27
6.6	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN O ACTUALIZACIÓN	28

	FORMATO	Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES	Página 3 de 28
		Versión: 01
		Fecha: 15/01/2023

1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

TIPO	AEROPUERTO	DEPARTAMENTO	ATLÁNTICO
NOMBRE	ERNESTO CORTISSOZ	CIUDAD	BARRANQUILLA
OACI	SKBQ	IATA	BAQ
COORDENADAS ARP	10 53 22,06 N, 074 46 50,44 W	ELEVACIÓN	29 m / 95 ft
DIMENSIONES	3.001 x 45 (m)	ORIENTACIÓN	05 / 23
RESISTENCIA	PCN 62/R/B/X/T	OBSERVACIONES	

2 UBICACIÓN GENERAL



SKBQ – 06 KM

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES



SKBQ – 04 KM



SKBQ – 02 KM

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES



Google Earth
Image © 2023 Maxar Technologies

SKBQ – 01 KM



Google Earth
Image © 2023 Maxar Technologies

SKBQ – 500 M

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES – SKBQ
SMS-PPO-SKBQ-V003 / (22-01-2025)

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES



SKBQ – FINAL PISTA 05

	FORMATO		Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES		Página 7 de 28
			Versión: 01
			Fecha: 15/01/2023

3 PROGRAMA DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES – PREVAC

PREVAC	DESCRIPCIÓN RIESGO	DESCRIPCIÓN RIESGO	PELIGRO GENÉRICO	COMPONENTES ESPECÍFICOS DEL PELIGRO	
MACA	2E	Improbable Catastrófico	Colisión entre Aeronaves en Vuelo	* Operación de: Aviación Comercial, Aviación General, Centros de Instrucción, Aviación Militar. * Operación de vuelos solos-estudiantes de Centros de Instrucción e instrucción militar.	* Operación simultánea de procedimientos Visuales / Instrumentos.
BASH	4D	Ocasional Peligroso	Impacto con Ave / Animal	* Presencia de aves en todos los tramos del circuito y en trayectorias de despegue / aterrizaje. * Migración constante de aves en zonas cercanas al aeródromo.	* Posible incursión de animales en la pista en horas de la noche y madrugada.
GAP	2B	Improbable Leve	Accidente en Tierra	* Operación de: Aviación Comercial, Aviación General, Centros de Instrucción en área de movimiento / plataforma. * Deficiente demarcación de líneas de taxeo.	* Presencia de vehículos / equipos de apoyo de compañías en áreas de movimiento / plataforma.* Deficiente demarcación de posiciones de parqueo.
CFIT	2E	Improbable Catastrófico	Vuelo Controlado hacia el Terreno	* Presencia de obstáculos en inmediaciones del aeródromo. * Condiciones predominantes de viento fuerte.	* Aproximaciones desestabilizadas por presencia de ráfagas o cortantes de viento.
FOD	2B	Improbable Leve	Daño por Objeto Extraño	* Posible presencia de FOD en pista y plataforma.	//
RIP	2C	Improbable Importante	Incursión en Pista	* Operación de: Aviación Comercial, Aviación General, Centros de Instrucción, Aviación Militar. * Limitada visibilidad de la Torre de control por diseño del aeródromo.	//
ALAR	2D	Improbable Peligroso	Accidente durante Aproximación y/o Aterrizaje	* Operación de: Aviación Comercial, Aviación General, Centros de Instrucción, Ultralivianos. * Operación simultánea de procedimientos Visuales / Instrumentos.	//

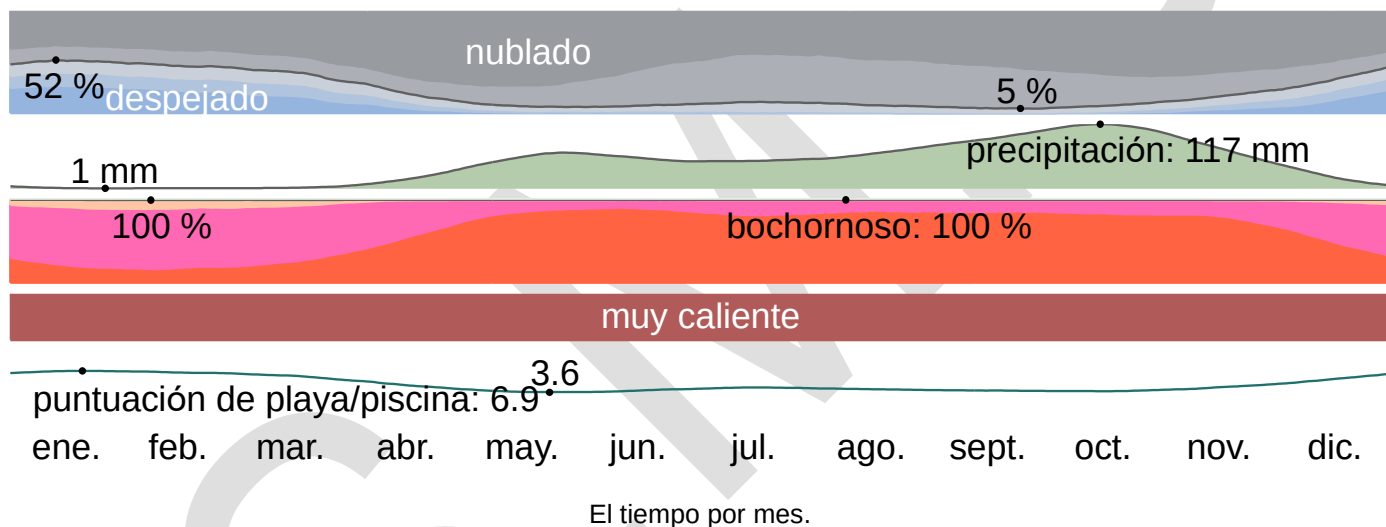
ANÁLISIS - PREVAC 001 (05/01/2024)

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES

4 METEOROLOGÍA

4.1 EL CLIMA Y EL TIEMPO PROMEDIO EN TODO EL AÑO

Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz, la temporada de lluvia es nublada, la temporada seca es ventosa y parcialmente nublada y es muy caliente y opresivo durante todo el año. Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 24 °C a 32 °C y rara vez baja a menos de 23 °C o sube a más de 34 °C.



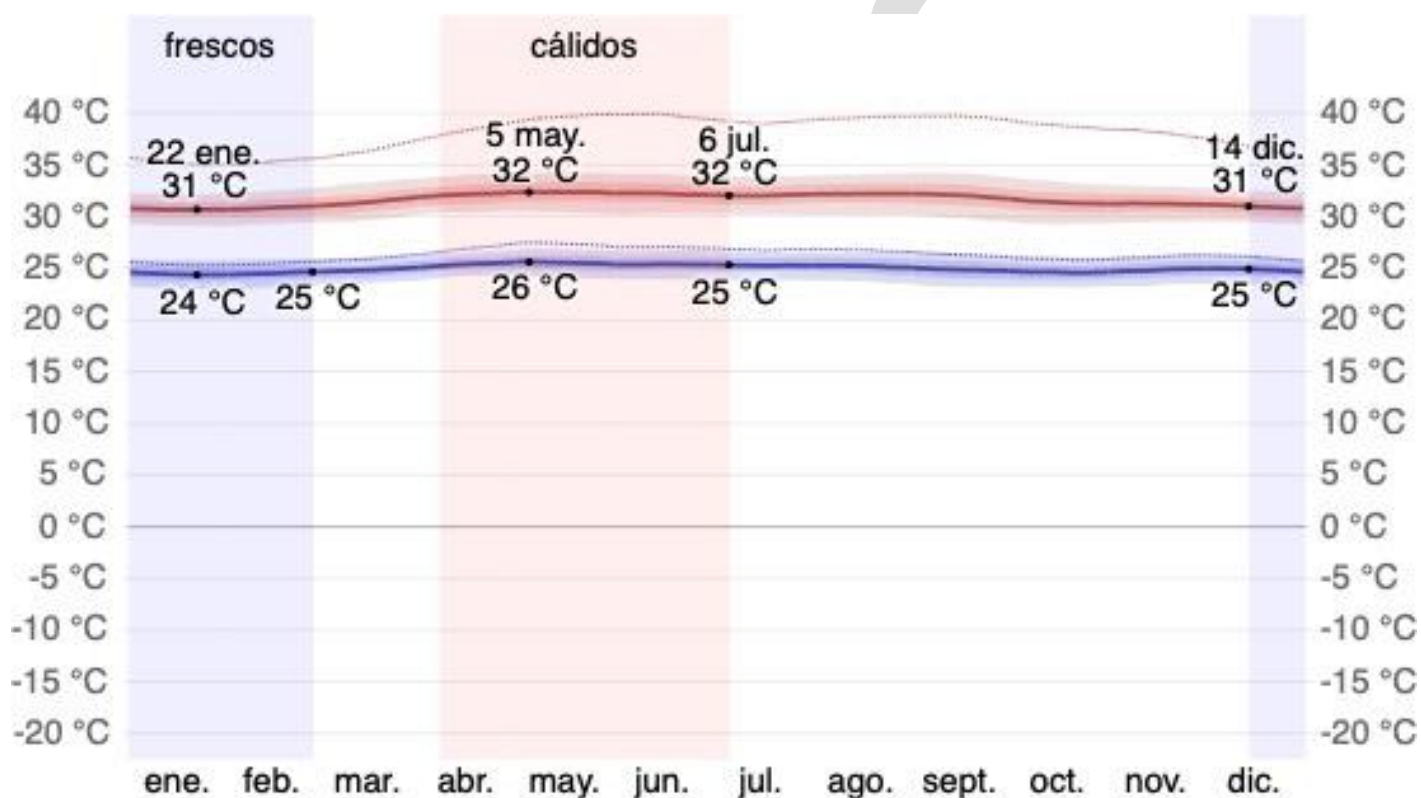
PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES

4.2 TEMPERATURA

La temporada calurosa dura 3,0 meses, del 7 de abril al 6 de julio, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 32 °C. El mes más cálido del año en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es junio, con una temperatura máxima promedio de 32 °C y mínima de 25 °C.

La temporada fresca dura 2,4 meses, del 14 de diciembre al 27 de febrero, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 31 °C. El mes más frío del año en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es enero, con una temperatura mínima promedio de 24 °C y máxima de 31 °C.

Temperatura máxima y mínima promedio



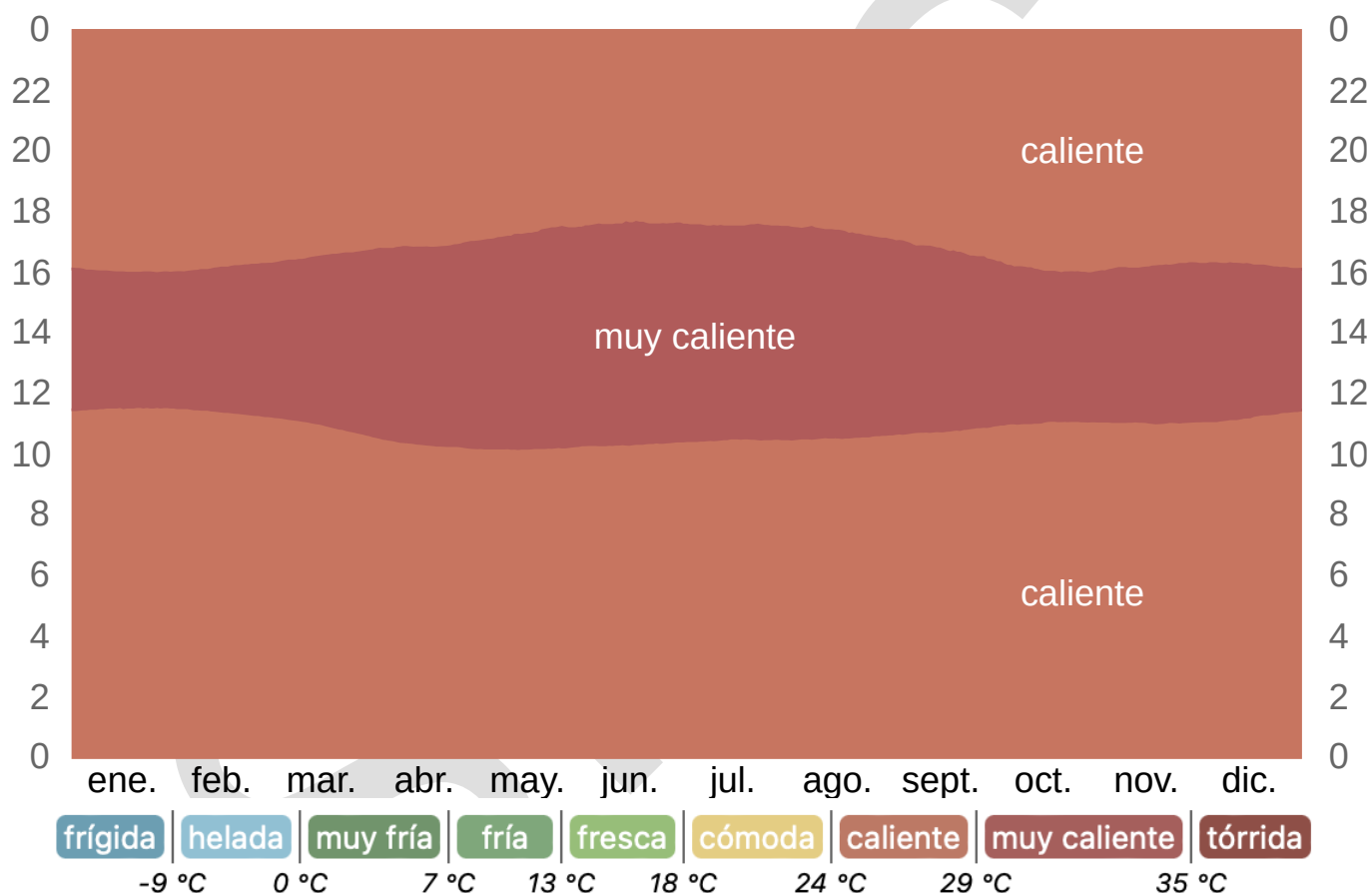
La temperatura máxima (línea roja) y la temperatura mínima (línea azul) promedio diaria con las bandas de los percentiles 25º a 75º, y 10º a 90º. Las líneas delgadas punteadas son las temperaturas promedio percibidas correspondientes.

Promedio	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sept.	oct.	nov.	dic.
Máxima	31 °C	31 °C	31 °C	32 °C	32 °C	32 °C	32 °C	32 °C	32 °C	31 °C	31 °C	31 °C
Temp.	27 °C	27 °C	27 °C	28 °C	28 °C	28 °C	28 °C	28 °C	28 °C	27 °C	27 °C	27 °C
Mínima	24 °C	25 °C	25 °C	25 °C	26 °C	25 °C	25 °C	25 °C	25 °C	25 °C	25 °C	25 °C

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES

Temperatura promedio por hora

La figura siguiente muestra una ilustración compacta de las temperaturas promedio por hora de todo el año. El eje horizontal es el día del año, el eje vertical es la hora y el color es la temperatura promedio para ese día y a esa hora.



La temperatura promedio por hora, codificada por colores en bandas. Las áreas sombreadas superpuestas indican la noche y el crepúsculo civil.

4.3 NUBES

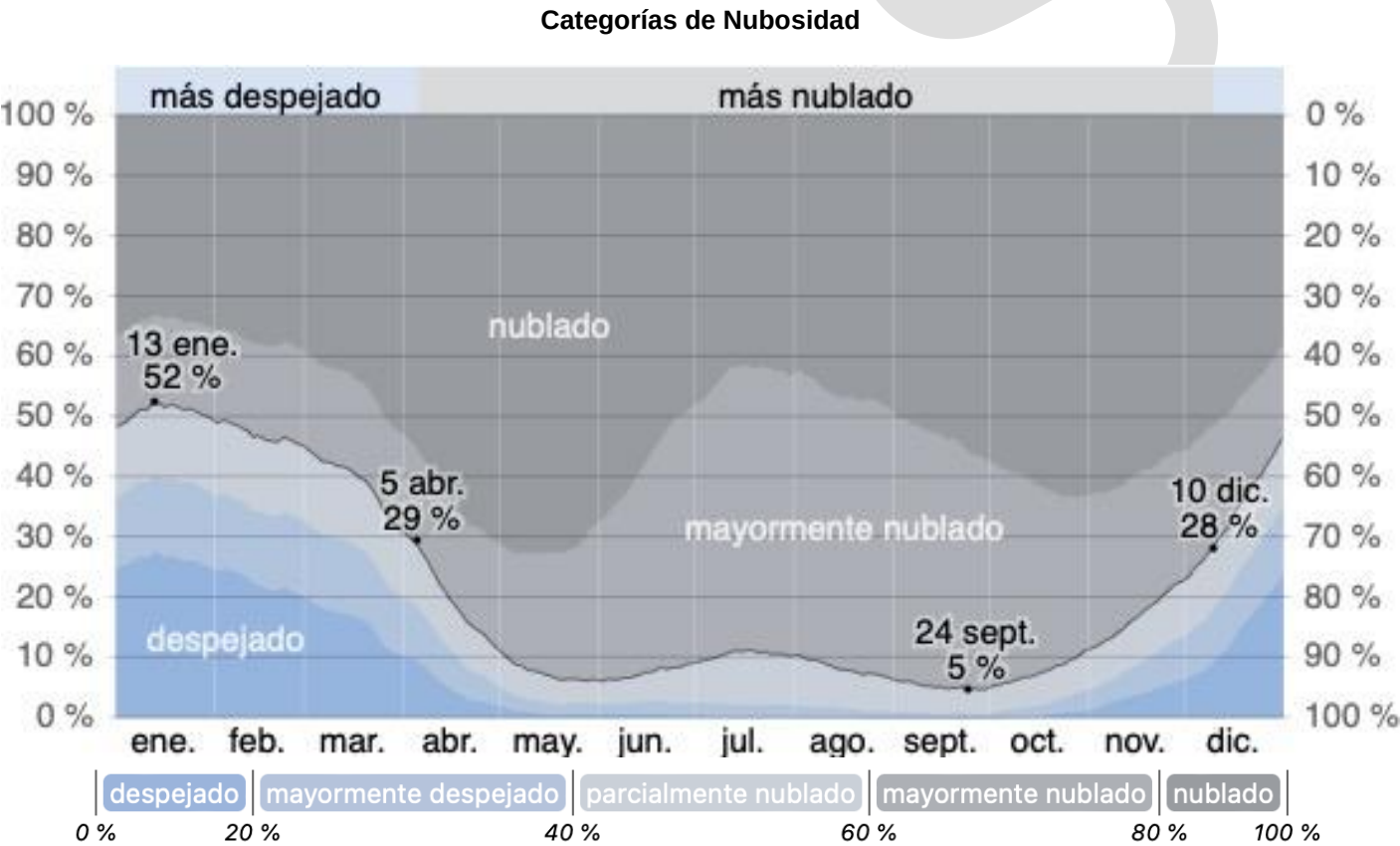
En Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz, el promedio del porcentaje del cielo cubierto con nubes varía considerablemente en el transcurso del año.

La parte más despejada del año en Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz comienza aproximadamente el 10 de diciembre; dura 3,9 meses y se termina aproximadamente el 5 de abril.

El mes más despejado del año en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es enero, durante el cual en promedio el cielo está despejado, mayormente despejado o parcialmente nublado el 51 % del tiempo.

La parte más nublada del año comienza aproximadamente el 5 de abril; dura 8,1 meses y se termina aproximadamente el 10 de diciembre.

El mes más nublado del año en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es septiembre, durante el cual en promedio el cielo está nublado o mayormente nublado el 95 % del tiempo.



El porcentaje de tiempo pasado en cada banda de cobertura de nubes, categorizado según el porcentaje del cielo cubierto de nubes.

Fracción	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sept.	oct.	nov.	dic.
Más nublado	49 %	53 %	61 %	80 %	93 %	93 %	90 %	92 %	95 %	92 %	83 %	65 %
Más despejado	51 %	47 %	39 %	20 %	7 %	7 %	10 %	8 %	5 %	8 %	17 %	35 %

4.4 PRECIPITACIÓN

Un día mojado es un día con por lo menos 1 milímetro de líquido o precipitación equivalente a líquido. La probabilidad de días mojados en Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz varía considerablemente durante el año.

La temporada más mojada dura 6,3 meses, de 10 de mayo a 19 de noviembre, con una probabilidad de más del 24 % de que cierto día será un día mojado. El mes con más días mojados en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es octubre, con un promedio de 13,8 días con por lo menos 1 milímetro de precipitación.

La temporada más seca dura 5,7 meses, del 19 de noviembre al 10 de mayo. El mes con menos días mojados en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es febrero, con un promedio de 0,2 días con por lo menos 1 milímetro de precipitación.

Entre los días mojados, distinguimos entre los que tienen solamente lluvia, solamente nieve o una combinación de las dos. El mes con más días con solo lluvia en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es octubre, con un promedio de 13,8 días. En base a esta categorización, el tipo más común de precipitación durante el año es solo lluvia, con una probabilidad máxima del 48 % el 16 de octubre.

Probabilidad diaria de precipitación



El porcentaje de días en los que se observan diferentes tipos de precipitación, excluidas las cantidades ínfimas: solo lluvia, solo nieve, mezcla (llovió y nevó el mismo día).

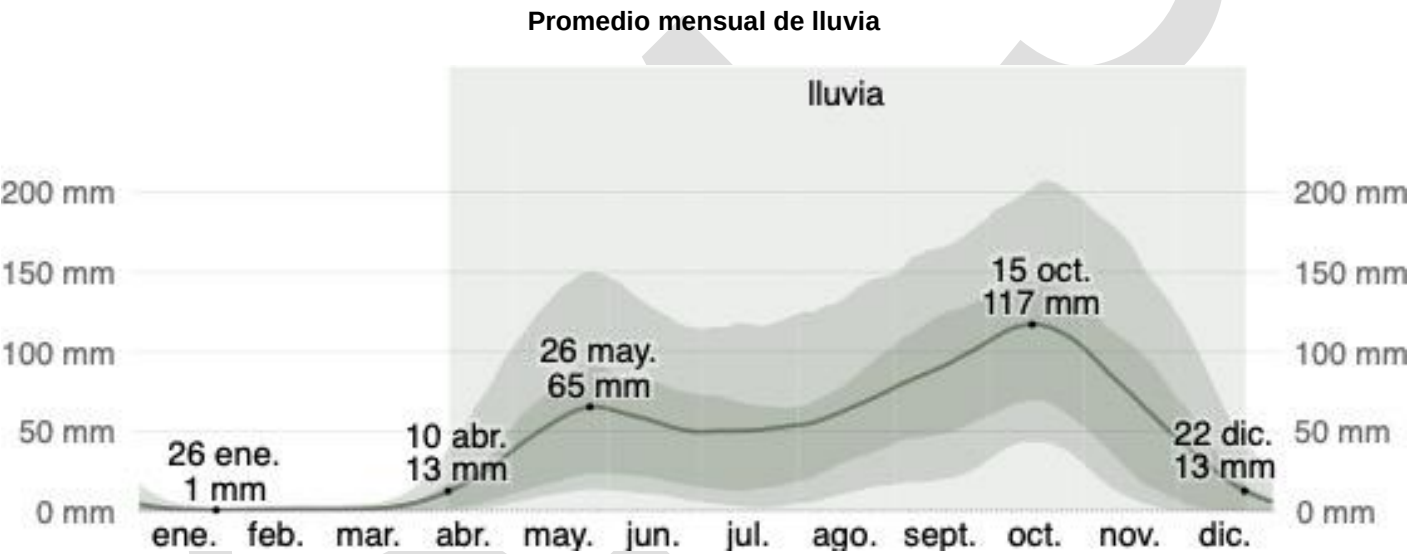
Días de Lluvia	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sept.	oct.	nov.	dic.
	0,3d	0,2d	0,5d	3,0d	8,1d	8,0d	7,3d	9,7d	12,0d	13,8d	8,1d	2,6d

4.5 LLUVIA

Para mostrar la variación durante un mes y no solamente los totales mensuales, mostramos la precipitación de lluvia acumulada durante un período de 31 días en una escala móvil centrado alrededor de cada día del año. Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz tiene una variación extremada de lluvia mensual por estación.

La temporada de lluvia dura 8,4 meses, del 10 de abril al 22 de diciembre, con un intervalo móvil de 31 días de lluvia de por lo menos 13 milímetros. El mes con más lluvia en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es octubre, con un promedio de 117 milímetros de lluvia.

El periodo del año sin lluvia dura 3,6 meses, del 22 de diciembre al 10 de abril. El mes con menos lluvia en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es febrero, con un promedio de 1 milímetros de lluvia.



La lluvia promedio (línea sólida) acumulada en un periodo de 31 días en una escala móvil, centrado en el día en cuestión, con las bandas de percentiles del 25° al 75° y del 10° al 90°. La línea delgada punteada es la precipitación de nieve promedio correspondiente.

	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sept.	oct.	nov.	dic.
Lluvia	1,1 mm	1,0 mm	1,6 mm	16,8 mm	58,0 mm	56,4 mm	50,6 mm	63,5 mm	89,9 mm	117,1 mm	74,4 mm	19,8 mm

4.6 SOL

La duración del día en Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz no varía considerablemente durante el año, solamente varía 45 minutos de las 12 horas en todo el año. El día más corto es el 21 de diciembre, con 11 horas y 29 minutos de luz natural; el día más largo es el 21 de junio, con 12 horas y 46 minutos de luz natural.



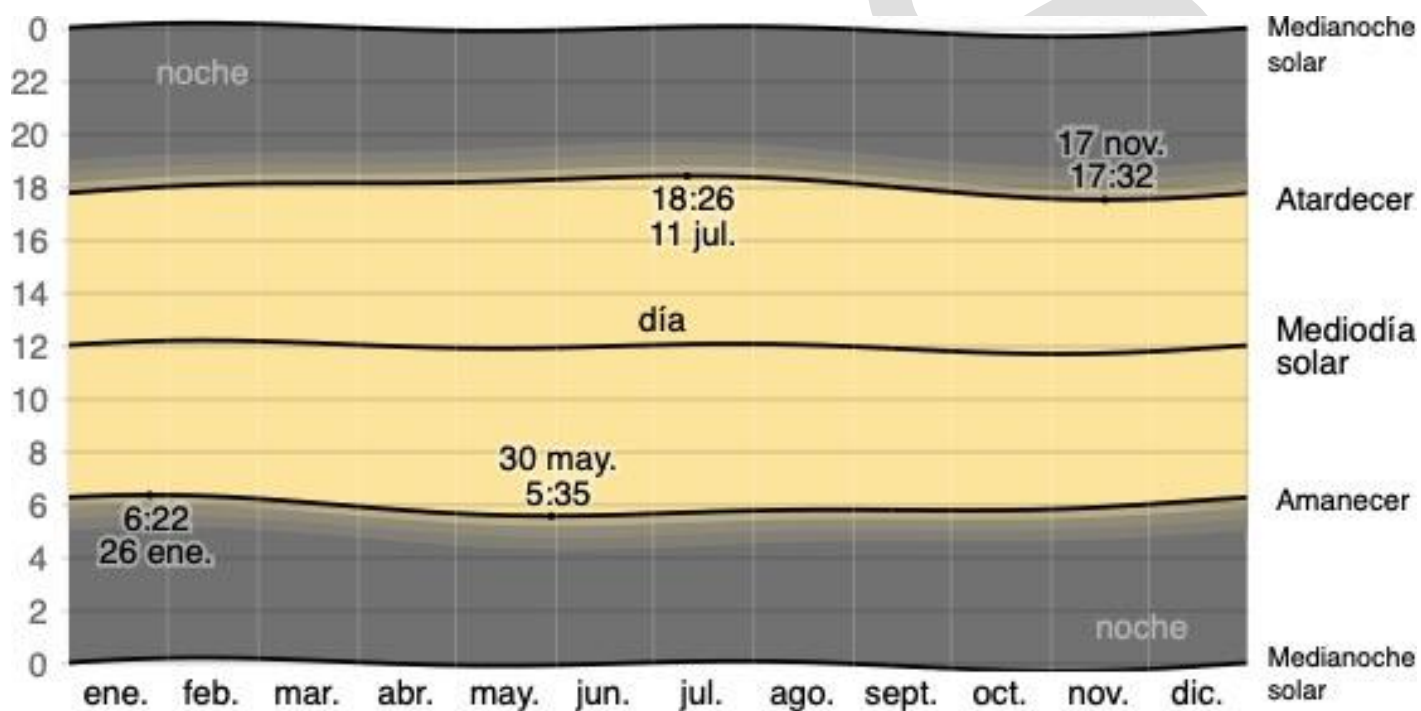
La cantidad de horas durante las cuales el sol está visible (línea negra). De abajo (más amarillo) hacia arriba (más gris), las bandas de color indican: luz natural total, crepúsculo (civil, náutico y astronómico) y noche total.

Horas de Luz natural	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sept.	oct.	nov.	dic.
	11,6 h	11,8 h	12,1 h	12,4 h	12,6 h	12,8 h	12,7 h	12,5 h	12,2 h	11,9 h	11,6 h	11,5 h

	FORMATO	Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES	Página 15 de 28
		Versión: 01
		Fecha: 15/01/2023

La salida del sol más temprana es a las 5:35 el 30 de mayo, y la salida del sol más tardía es 48 minutos más tarde a las 6:22 el 26 de enero. La puesta del sol más temprana es a las 17:32 el 17 de noviembre, y la puesta del sol más tardía es 54 minutos más tarde a las 18:26 el 11 de julio.

Salida del sol y puesta del sol con crepúsculo



El día solar durante el año. De abajo hacia arriba, las líneas negras son la medianoche solar anterior, la salida del sol, el mediodía solar, la puesta del sol y la siguiente medianoche solar. El día, los crepúsculos (civil, náutico y astronómico) y la noche se indican por el color de las bandas, de amarillo a gris.

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES

4.6.1 TABLA DE SALIDA Y PUESTA DEL SOL – AERONÁUTICA CIVIL

(Las Horas de SR: Sunrise y SS: Sunset se indican en hora Zulu – Año 2025)

NOMBRE		BARRANQUILLA	
INDICADOR		SKBQ	
COORDENADAS		10 53 22,06 N	
		074 46 50,44 W	
Mes	Día	SR	SS
ENE	1	11:20	22:47
	8	11:21	22:51
	15	11:22	22:55
	22	11:23	22:58
	29	11:22	23:01
FEB	5	11:22	23:04
	12	11:20	23:06
	19	11:18	23:07
	26	11:15	23:08
MAR	5	11:11	23:09
	12	11:07	23:09
	19	11:03	23:09
	26	10:59	23:09
ABR	2	10:55	23:09
	9	10:51	23:09
	16	10:47	23:10
	23	10:44	23:10
	30	10:41	23:11
MAY	7	10:38	23:12
	14	10:36	23:14
	21	10:35	23:15
	28	10:35	23:17
JUN	4	10:36	23:19
	11	10:37	23:21
	18	10:38	23:23

	25	10:40	23:24
JUL	2	10:42	23:25
	9	10:44	23:26
	16	10:45	23:25
	23	10:47	23:23
	30	10:48	23:21
AGO	6	10:49	23:19
	13	10:49	23:15
	20	10:49	23:11
	27	10:49	23:07
SEP	3	10:49	23:03
	10	10:49	22:58
	17	10:48	22:54
	24	10:48	22:49
OCT	1	10:48	22:45
	8	10:48	22:41
	15	10:48	22:38
	22	10:49	22:35
	29	10:51	22:33
NOV	5	10:53	22:32
	12	10:56	22:32
	19	10:59	22:32
	26	11:02	22:33
DIC	3	11:06	22:34
	10	11:10	22:37
	17	11:13	22:40
	24	11:16	22:43
	31	11:17	22:47

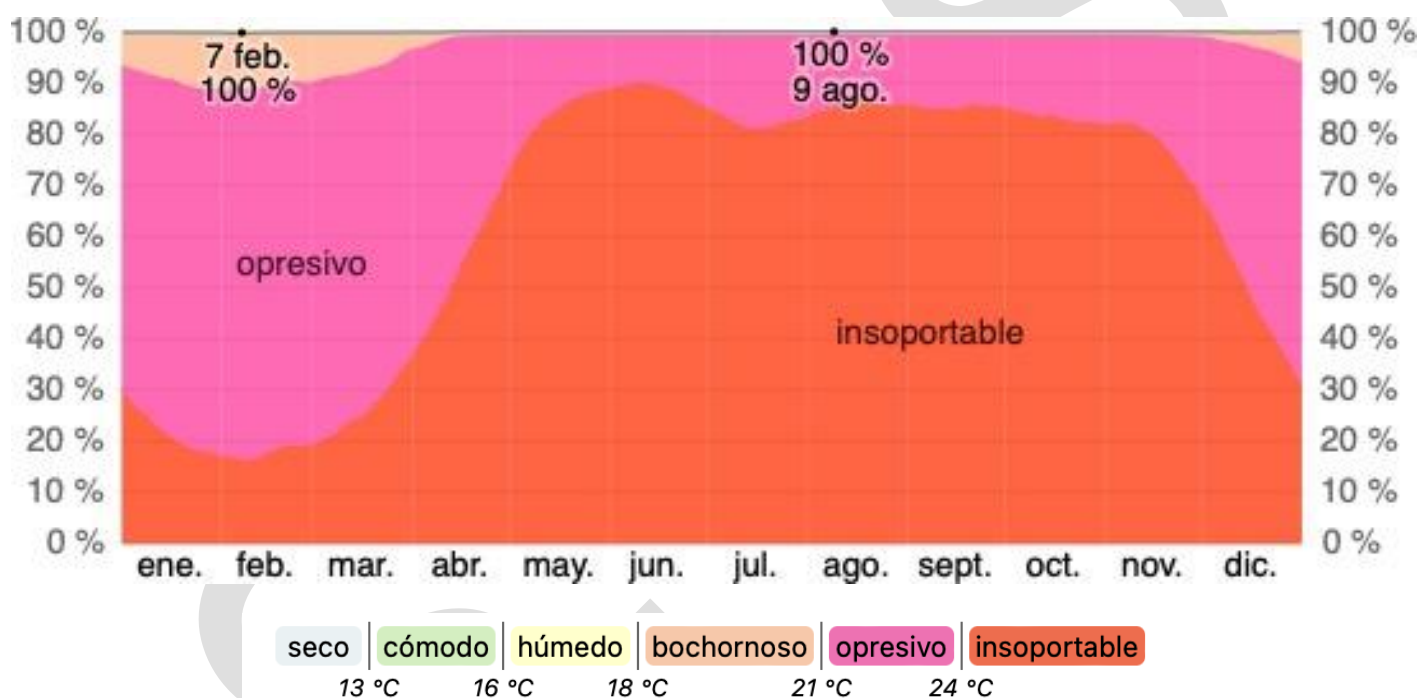
<https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/servicio-de-informacion-aeronautica-ais/conjunto-de-datos-aip>

4.7 HUMEDAD

Basamos el nivel de comodidad de la humedad en el punto de rocío, ya que éste determina si el sudor se evaporará de la piel enfriando así el cuerpo. Cuando los puntos de rocío son más bajos se siente más seco y cuando son altos se siente más húmedo. A diferencia de la temperatura, que generalmente varía considerablemente entre la noche y el día, el punto de rocío tiende a cambiar más lentamente, así es que aunque la temperatura baje en la noche, en un día húmedo generalmente la noche es húmeda.

El nivel de humedad percibido en Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz, medido por el porcentaje de tiempo en el cual el nivel de comodidad de humedad es bochornoso, opresivo o insoportable, no varía considerablemente durante el año, y permanece prácticamente constante en 100 %.

Niveles de comodidad de la humedad



El porcentaje de tiempo pasado en varios niveles de comodidad de humedad, categorizado por el punto de rocío.

	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sept.	oct.	nov.	dic.
Días bochornosos	31,0 d	28,0 d	31,0 d	30,0 d	31,0 d	30,0 d	31,0 d	31,0 d	30,0 d	31,0 d	30,0 d	31,0 d

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES

4.8 VIENTO

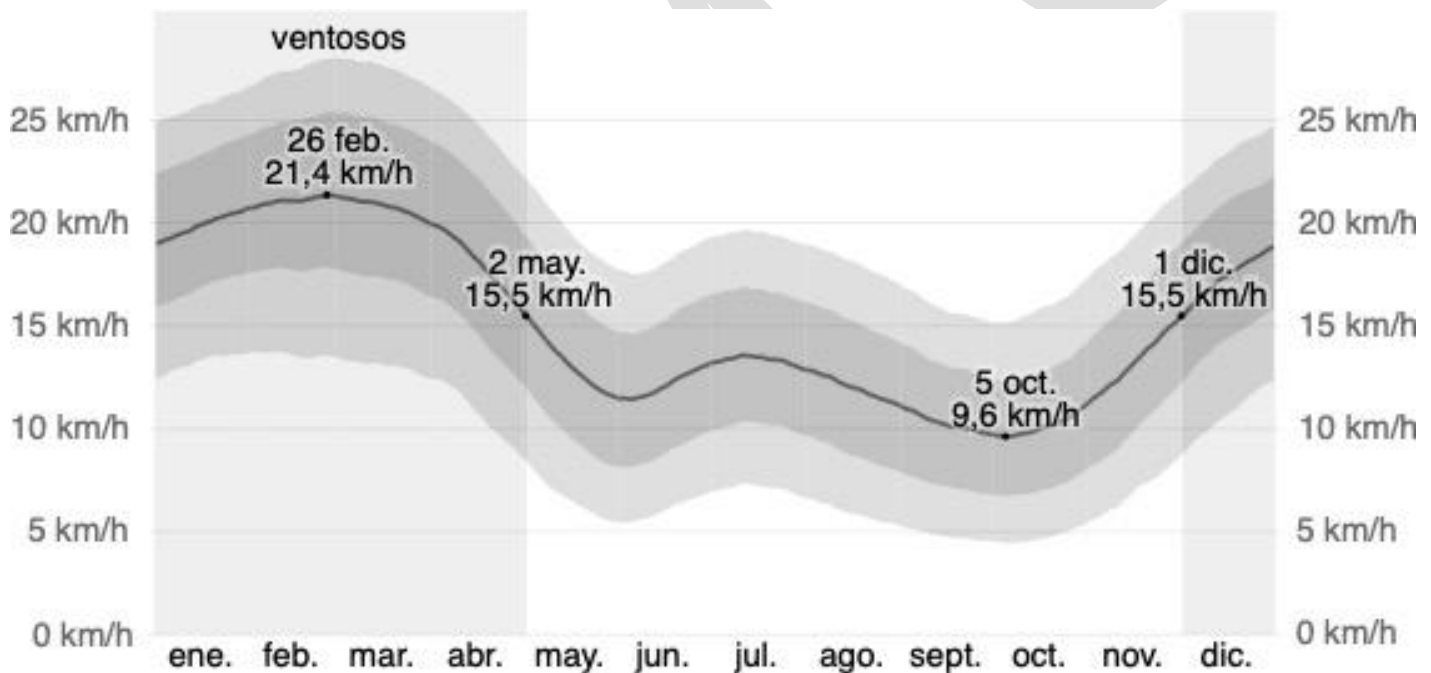
Esta sección trata sobre el vector de viento promedio por hora del área ancha (velocidad y dirección) a 10 metros sobre el suelo. El viento de cierta ubicación depende en gran medida de la topografía local y de otros factores; y la velocidad instantánea y dirección del viento varían más ampliamente que los promedios por hora.

La velocidad promedio del viento por hora en Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz tiene variaciones estacionales considerables en el transcurso del año.

La parte más ventosa del año dura 5,0 meses, del 1 de diciembre al 2 de mayo, con velocidades promedio del viento de más de 15,5 kilómetros por hora. El mes más ventoso del año en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es febrero, con vientos a una velocidad promedio de 21,1 kilómetros por hora.

El tiempo más calmado del año dura 7,0 meses, del 2 de mayo al 1 de diciembre. El mes más calmado del año en el Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz es octubre, con vientos a una velocidad promedio de 10,2 kilómetros por hora.

Velocidad promedio del viento



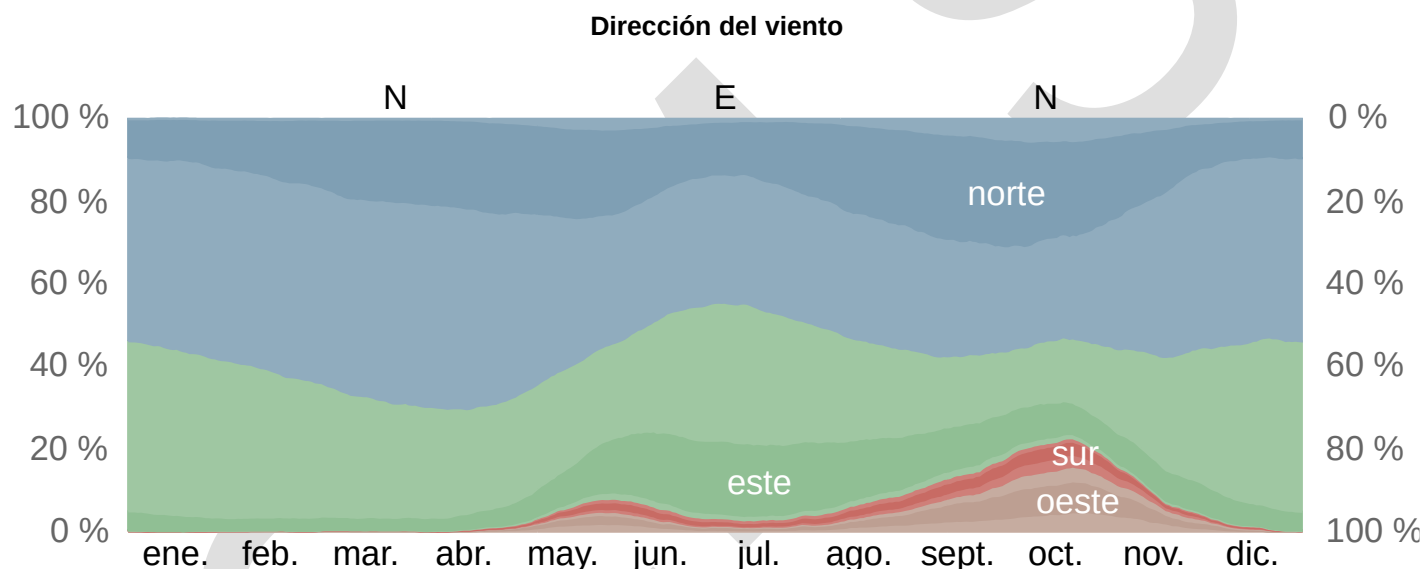
El promedio de la velocidad media del viento por hora (línea gris oscuro), con las bandas de percentil 25º a 75º y 10º a 90º.

Vel. del viento (kph)	ene.	feb.	mar.	abr.	may.	jun.	jul.	ago.	sept.	oct.	nov.	dic.
	19.9	21.1	20.7	18.0	13.1	12.2	13.3	12.0	10.2	10.2	13.4	17.5

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES

La dirección predominante promedio por hora del viento en Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz varía durante el año.

El viento con más frecuencia viene del este durante 1,3 meses, del 16 de junio al 25 de julio, con un porcentaje máximo del 53 % en 11 de julio. El viento con más frecuencia viene del norte durante 11 meses, del 25 de julio al 16 de junio, con un porcentaje máximo del 54 % en 1 de enero.



El porcentaje de horas en las que la dirección media del viento viene de cada uno de los cuatro puntos cardinales, excluidas las horas en que la velocidad media del viento es menos de 1,6 km/h. Las áreas de colores claros en los límites son el porcentaje de horas que pasa en las direcciones intermedias implícitas (noreste, sureste, suroeste y noroeste).

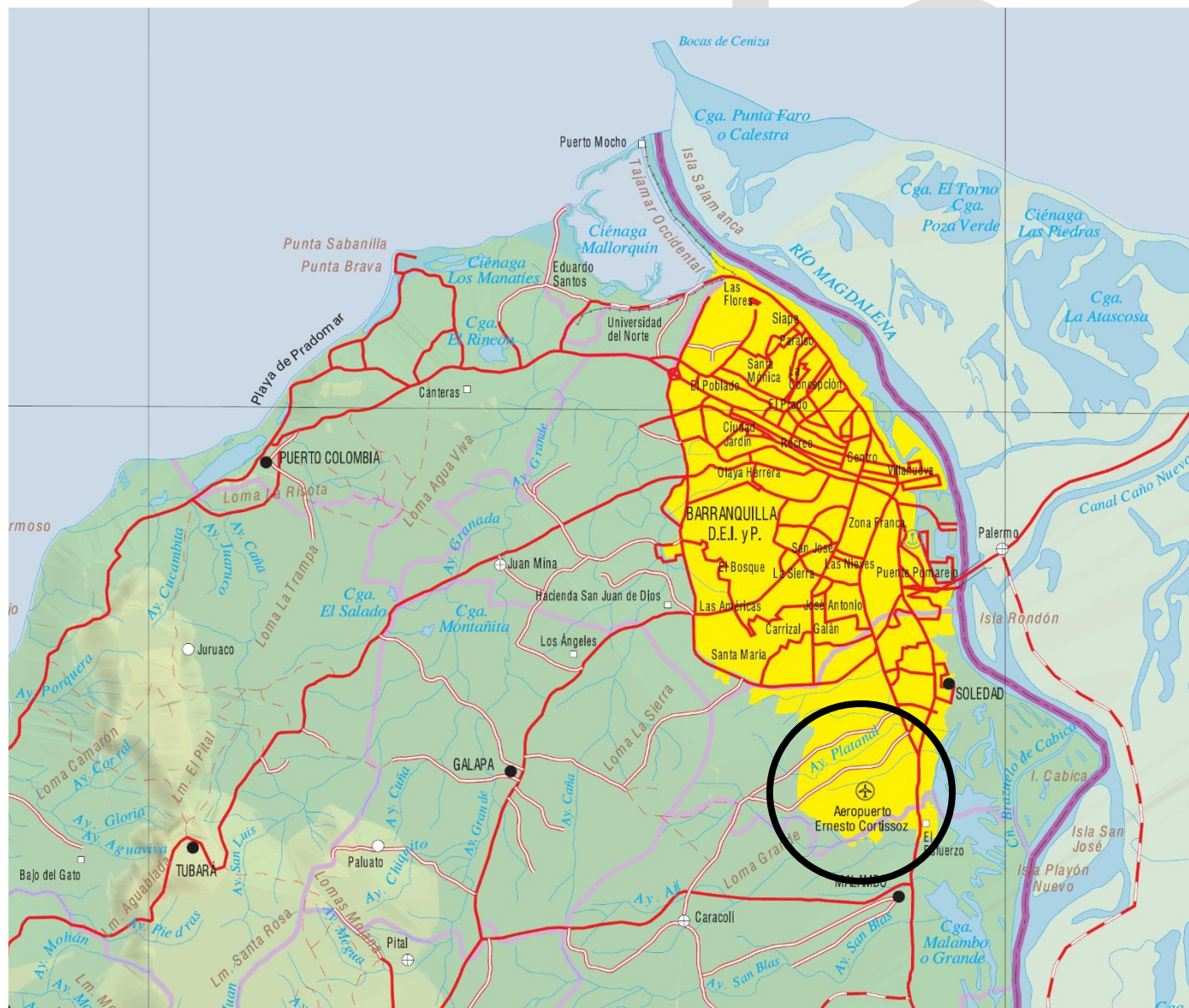
PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES

5 TOPOGRAFÍA

Para fines de este informe, las coordenadas geográficas de Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz son latitud: 10,890°, longitud: -74,781°, y elevación: 24 m.

La topografía en un radio de 3 kilómetros de Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz contiene solamente variaciones modestas de altitud, con un cambio máximo de altitud de 60 metros y una altitud promedio sobre el nivel del mar de 24 metros. En un radio de 16 kilómetros contiene solamente variaciones modestas de altitud (218 metros). En un radio de 80 kilómetros contiene variaciones grandes de altitud (1.864 metros).

El área en un radio de 3 kilómetros de Aeropuerto internacional Ernesto Cortissoz está cubierta de pradera (56 %), árboles (16 %), agua (13 %) y arbustos (11 %), en un radio de 16 kilómetros de pradera (50 %) y árboles (16 %) y en un radio de 80 kilómetros de agua (54 %) y pradera (19 %).



	FORMATO	Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES	Página 21 de 28
		Versión: 01
		Fecha: 15/01/2023

6 ANÁLISIS DE PELIGROS OPERACIONALES

La Dirección de Seguridad Operacional en conjunto con la Dirección de Operaciones de la Escuela de Aviación Flying realiza el análisis de factores de riesgo operacional considerando 9 Criterios, que a su vez representan grupos de variables / factores de riesgo asociados, estos son evaluados por medio de información estadística, descriptiva y numérica extraída de documentos como: Base de Datos de Reportes de Informes de Peligro Operacional IPO, Publicaciones de Información Aeronáutica AIP, estadísticas de operación de aeródromos de la Unidad Administrativa de la Aeronáutica Civil, observaciones realizadas durante la operación de la Escuela de Aviación Flying y concepto de la Dirección de Seguridad Operacional.

6.1 CRITERIOS EVALUADOS:

A continuación, se enumeran los criterios determinados por la Dirección de Seguridad Operacional de la Escuela de Aviación Flying para evaluar, en términos de seguridad operacional, los aeródromos donde se realizan operaciones de vuelo.

1	GEOGRAFÍA EN EL ÁREA	Tipo De Terreno Predominante
		Elevación (Ft) del Aeródromo
		Obstáculos (Nm)
		Presencia y Elevación de Montañas en el Sector
		Cercanía de Ríos
		Disponibilidad de Campos Para Falla De Motor
2	ALTERNOS	Disponibilidad Alternos
		Tiempo de Vuelo a Alternos
3	FACILIDADES DE AERÓDROMO	Disponibilidad de Combustible y Gestión del Mismo
		Gestión ATS y Tráfico en el Sector
		Disponibilidad de Servicio de Bomberos
		Disponibilidad de Inspector De Rampa
		Disponibilidad de Sanidad Aeroportuaria
		Disponibilidad / Estado / Condición de la Plataforma
		Disponibilidad / Estado / Condición de las Calles De Rodaje
		Disponibilidad De Aproximaciones
4	CARACTERÍSTICAS DE LA PISTA	Longitud de la Pista
		Ancho de la Pista
		Estado De Superficie de la Pista
		Distancia y Disponibilidad de Zona De Seguridad
		Iluminación de la Pista
		Disponibilidad de Luces Papi

	FORMATO	Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES	Página 22 de 28
		Versión: 01
		Fecha: 15/01/2023

		Demarcación de la Pista
5	METEOROLOGÍA EN EL ÁREA	Promedio de Temporadas / Días de Lluvia
		Visibilidad General / Predominante
		Temperatura Promedio del Área
		Fenómenos Meteorológicos Del Área
		Viento Predominante en el Aeródromo
6	TRÁFICO EN EL ÁREA	Operación Permanente / Ocasional de Helicópteros
		Aeródromo Controlado / No Controlado
		Operación Permanente / Ocasional de Escuelas de Aviación en Aeródromo y Área
		Cantidad De Operaciones del Aeródromo
7	OPERACIONALES FLYING	Operación / Restricción de Vuelos Solos
8	VUELO NOCTURNO	Condiciones De Iluminación Circundantes en Área y Ruta Alternos
9	PELIGRO AVIAR BASH	Cantidad de Reporte De Aves Migratorias / Reporte BASH
		Tipo De Aves predominantes en Área

La Dirección de Seguridad Operacional por medio del proceso de evaluación realizado ha determinado una calificación a las variables / factores de riesgo asociados, lo que en conjunto da como resultado la evaluación del Criterio completo.

6.2 MATRIZ DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Usando la matriz de Riesgos de Seguridad Operacional se ha determinado tanto la Severidad como la Probabilidad de que ocurra un accidente o incidente en cada uno de los aeródromos donde opera la Escuela de Aviación Flying.

	SEVERIDAD	CATASTRÓFICO	PELIGROSO	IMPORTANTE	LEVE	INSIGNIFICANTE
PROBABILIDAD		E	D	C	B	A
FRECUENTE	5	5E	5D	5C	5B	5A
OCASIONAL	4	4E	4D	4C	4B	4A
REMOTO	3	3E	3D	3C	3B	3A
IMPROBABLE	2	2E	2D	2C	2B	2A
EXTREMADAMENTE IMPROBABLE	1	1E	1D	1C	1B	1A

La calificación de los criterios se da según el color arrojado por la matriz de riesgo:

ACEPTABLE	MODERADO	ALTO
-----------	----------	------

	FORMATO	Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES	Página 23 de 28
		Versión: 01
		Fecha: 15/01/2023

6.3 ANÁLISIS DE PELIGROS / RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL SKBQ

SKBQ			
1	Geografía En El Área	2B	Improbable / Leve
2	Alternos	1B	Extremadamente Improbable / Leve
3	Facilidades De Aeródromo	2A	Improbable / Insignificante
4	Características De La Pista	1A	Extremadamente Improbable / Insignificante
5	Meteorología En El Área	3B	Remoto / Leve
6	Tráfico En El Área	3B	Remoto / Leve
7	Operacionales Flying Vuelo Solo	3C	Remoto / Importante
8	Vuelo Nocturno	2B	Improbable / Leve
9	Peligro Aviar - Bash	2D	Improbable / Peligroso

	FORMATO	Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES	Página 24 de 28
		Versión: 01
		Fecha: 15/01/2023

6.4 ACCIONES DE MITIGACIÓN

A continuación, se presentan las medidas de mitigación que podrán ser tomadas para la realización de las operaciones de vuelo, lo anterior con el fin de reducir, mitigar o evitar los peligros / riesgos asociados a la operación en el aeródromo:

El presente panorama de peligros operacionales, puede ser tenido en cuenta por las tripulaciones, para incluirlo en su preparación y planeamiento de vuelo, puede ser usado para la identificación y evaluación de T.E.M. (Threat And Error Management)-Gestión de Amenazas y Errores- Cómo amenazas esperadas, no esperadas y latentes.

De igual manera la información aquí contenida puede ser usada como herramienta en la realización de briefings por parte de las tripulaciones.

Las tripulaciones de vuelo de la Escuela de Aviación Flying podrán, de acuerdo al análisis que realicen establecer, del listado presentado, cuales medidas de mitigación usar, o implementar otras adicionales a las aquí presentadas.

6.4.1 GEOGRAFÍA EN EL ÁREA

- Familiarización con el área general del aeródromo.
- Realización briefing específico sobre obstáculos, elevaciones predominantes en salidas, llegadas y ruta del aeródromo.
- Cumplir con las altitudes publicadas del sector y procedimientos visuales o instrumentos.
- Limitar descensos a altitudes de seguridad en acercamiento al aeródromo manteniendo condiciones visuales.
- Operar dentro de los mínimos visuales establecidos para el aeródromo.
- Evitar volar a baja altitud cerca del terreno.
- Verificación de información geográfica en mapas – cartas de navegación.

6.4.2 ALTERNOS

- Realización adecuada de planeamiento de la ruta y evaluación los aeródromos alternos más convenientes.
- Verificación de la información en publicaciones AIP.
- Verificación de las limitaciones de operación en Alternos mediante revisión de NOTAM.
- Verificación de información meteorológica de Alternos antes de proceder con el vuelo.
- Familiarización con los procedimientos de salida, llegada y ruta hacia los Alternos.
- Buen cálculo de rendimiento y autonomía para cumplir con tiempos de vuelo hacia Alternos seleccionados.

6.4.3 FACILIDADES DE AERÓDROMO

- Verificación de limitaciones de operación en Origen y Destino mediante revisión de NOTAM.
- Verificación de la información en publicaciones AIP.
- Familiarización con el plano de aeródromo, rutas de taxeo y regulaciones aéreas locales.
- Identificación, interpretación y seguimiento de las demarcaciones, luces de plataforma, calles de rodaje, puntos de espera y pista, en caso de estar ausentes incrementar alerta, detenerse, consultar, confirmar y/o solicitar instrucciones.
- Cumplir con procedimientos de radio – comunicación de manera apropiada, buena fraseología, colación de instrucciones y notificación efectiva en puntos de interés o notificación.
- Cumplir con altitudes y distancias descritas en procedimientos de tráfico o estándar en caso de no estar especificado.
- Solicitar servicios disponibles del aeródromo en caso de ser necesario, uso de luces, Inspector de Rampa etc...

6.4.4 CARACTERÍSTICAS DE LA PISTA

- Evaluación de condiciones de superficie del aeródromo, su pista y zona de seguridad.
- Verificación de limitaciones de operación en Origen y Destino mediante revisión de NOTAM.
- Verificación de la información en publicaciones AIP.

PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES

- Familiarización con el plano de aeródromo, rutas de taxeo y regulaciones aéreas locales.
- Identificación, interpretación y seguimiento de las demarcaciones, luces de plataforma, calles de rodaje, puntos de espera y pista, en caso de estar ausentes incrementar alerta, detenerse, consultar, confirmar y/o solicitar instrucciones.
- Evitar baches, FOD, obstáculos durante taxeo, carrera de despegue y aterrizaje cuando sea posible.
- Notificación a la respectiva dependencia de control cualquier limitación – obstrucción que observe y que pueda afectar la seguridad en la operación de vuelo.

6.4.5 METEOROLOGÍA EN EL ÁREA

- Realización de análisis detallado de las condiciones meteorológicas antes del vuelo y tome decisión acertada de iniciar o no el vuelo.
- Familiarización con la meteorología general del área desentendiendo de la época del año y los fenómenos que puedan predominar en ella.
- Familiarización con el área general del aeródromo.
- Realización de briefing específico sobre obstáculos, elevaciones predominantes en salidas, llegadas y ruta del aeródromo.
- Cumplir con las altitudes publicadas del sector y procedimientos visuales o instrumentos.
- Limitar descensos a altitudes de seguridad en acercamiento al aeródromo manteniendo condiciones visuales.
- Operar dentro de los mínimos visuales establecidos para el aeródromo.
- Evitar volar a baja altitud cerca del terreno.
- Monitorear de maneta activa la evolución de las condiciones meteorológicas.
- Solicitar estado actualizado de las condiciones meteorológicas cuando se encuentre alejado del aeródromo.
- Establecer tiempos máximos para tomar decisiones para efectuar espera en caso de encontrar deterioro en las condiciones – proceda a aeródromo Alterno.
- No ingresar en nubes durante vuelo, mantener las referencias visuales apropiadas.

6.4.6 TRÁFICO EN EL ÁREA

- Familiarización con el plano de aeródromo, rutas de taxeo y regulaciones aéreas locales.
- Identifique, interprete y siga las demarcaciones, luces de plataforma, calles de rodaje, puntos de espera y pista, en caso de estar ausentes incrementar alerta, detenerse, consultar, confirmar y/o solicitar instrucciones.
- Cumplir con procedimientos de radio – comunicación de manera apropiada, buena fraseología, colación de instrucciones y notificación efectiva en puntos de interés o notificación.
- Cumplir con altitudes, distancias y velocidades descritas en procedimientos de tráfico o patrón estándar en caso de no estar especificado.
- Ubicación de los demás tráficos en el área, circuito, proximidades.
- Uso de herramientas en cabina para la identificación de tráficos (ADSB)
- Mantener alta consciencia situacional y buena ubicación espacial.
- Mantener escucha con atención la frecuencia de control de aeródromo.
- Mantener y respetar siempre las distancias de separación mínimas entre las aeronaves.
- Evaluación y capacidad de decisión para continuar o no el vuelo en el aeropuerto en mención.
- Mantener alta consciencia situacional y una buena capacidad para determinar si la instrucción de ATS está mal orientada.
- Copiar e interpretar correctamente las autorizaciones del ATC, determinando si es posible cumplirlas y si es necesario, debe pedir aclararlas, verificarlas o modificarlas.

6.4.7 OPERACIONALES FLYING – VUELO SOLO

- Briefing con Piloto Supervisor / Instructor antes de la realización del vuelo.
- Verificación de requisitos y cumplimiento de estos antes de realización del vuelo.
- Análisis de factores de riesgo / peligros del momento.
- Inspección prevuelo de acuerdo al estándar – verificación de condición de aeronavegabilidad aeronave.
- Verificación de condiciones físicas, fisiológicas, psicológicas de la tripulación.

	FORMATO	Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES	Página 26 de 28
		Versión: 01
		Fecha: 15/01/2023

- Verificación de certificados médicos – Licencias Aeronáuticas.
- Verificación de competencia – proeficiencia para realización del vuelo programado.
- Uso de herramienta Manifiesto de Despacho FRAT para análisis de Peligros – Riesgos.
- Chequeos exigentes, acompañamiento y retroalimentación continua de los instructores antes de autorizar el vuelo solo.
- Verificación herramienta de Semáforo en Carpeta de Calificaciones de vuelo.
- Establecimiento de limitaciones de ruta, áreas, maniobras para el vuelo, por parte del instructor al estudiante.

6.4.8 VUELO NOCTURNO

- Operación en aeródromos autorizados.
- Cumplimiento de tiempos de vuelo establecidos.
- Verificación tiempos de Sunset.
- Verificación de meteorología en Origen/Destino, Alternos y ruta visual nocturna.
- Verificación de limitaciones de aeródromo, iluminación demarcación y demás pertinentes en NOTAM – AIP.
- Constante referencia con el terreno.
- Realización de Briefing especial para operación nocturna e ilusiones visuales.
- Verificación de aeronavegabilidad de la Aeronave – Sistema de iluminación interior, exterior.

6.4.9 PELIGRO AVIAR – BASH

- Mantener alta conciencia situacional.
- Escuchar alertas de las dependencias de control sobre presencia de aves.
- Escuchar alertas de las demás aeronaves sobre la presencia de aves.
- Solicitar apoyo de dispersión de aves, en caso de encontrarse disponible en aeródromo.
- Evitar / Terminar la realización entrenamiento de circuito / patrón de tráfico si la presencia de aves se considera un factor de peligro./ riesgo alto.
- Ejercer precaución en las zonas reportadas por aparición de aves.
- Solicitar término del vuelo si se presume el golpe con ave o algún tipo de animal / semoviente.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

	FORMATO	Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES	Página 27 de 28
		Versión: 01
		Fecha: 15/01/2023

6.5 INSTRUCCIONES ESPECIALES DIRECCIÓN DE OPERACIONES

- Los estudiantes podrán efectuar vuelo solo en este aeródromo.

6.5.1 LIMITACIONES / RESTRICCIONES

- N/A



	FORMATO	Código: F-SO-21
	PANORAMA DE PELIGROS OPERACIONALES	Página 28 de 28
		Versión: 01
		Fecha: 15/01/2023

6.6 PROPUESTA DE MODIFICACIÓN O ACTUALIZACIÓN

El objetivo de propuesta para modificación o actualización del presente **Panorama de Peligros Operacionales** es recibir con beneficio de inventario las sugerencias constructivas sobre aspectos inherentes a la mejora continua para la seguridad aérea y operacional, en el desarrollo de las operaciones de vuelo.

Su retroalimentación es reconocida, valiosa y bienvenida. Una vez procesada será informado de la acción tomada.

Por favor contactar vía correo electrónico:

sms@escueladeaviacionflying.co

Dirección de Seguridad Operacional
Escuela de Aviación Flying

