

Emergencia inmediatamente después del despegue: el dilema del exceso de peso

28 de febrero de 2020



El peso al despegue de una aeronave puede ser muy superior a su máximo peso para aterrizar, algo especialmente habitual en aeronaves de largo recorrido, que llevan a bordo una gran cantidad de combustible

División de Seguridad,
Calidad y Medioambiente

¿Qué hacer entonces si se presenta una emergencia inmediatamente después del despegue, cuando el peso de la aeronave es superior al máximo admisible?

El comandante de la aeronave tiene que decidir entre dos opciones: intentar un aterrizaje con exceso de peso o reducir el peso de la aeronave antes de aterrizar. Ambas opciones tienen sus ventajas y sus riesgos y es el comandante de la aeronave quien está en situación de decidir cuál es la mejor opción teniendo en cuenta qué sistemas de la aeronave están afectados y con qué severidad. La labor del control del tráfico aéreo ha de ser en todo momento la de asistir al comandante.

En caso de que la aeronave pueda volar sin problemas y no se prevea necesario un aterrizaje de urgencia, lo más probable es que el comandante opte por reducir el peso de la aeronave hasta un valor que permita asegurar que la toma se efectuará sin sobrecargar el tren de aterrizaje y la estructura de la aeronave. Esta reducción puede llevarse a cabo de dos maneras: efectuando una operación de vaciado de combustible, si la aeronave lo permite; o quemando el combustible en vuelo efectuando esperas.

Lo que dice la norma:

En caso de que el comandante opte por efectuar una operación de vaciado de combustible, la reglamentación española que afecta está recogida en el artículo 8 del Real Decreto 1180/2018 (transposición a la normativa española de las SERA).



Real Decreto
1180/2018

Es necesario coordinar con el comandante de la aeronave:

- Ruta o zona por la que se efectuará el vaciado. En la medida de lo posible debe estar alejada de zonas pobladas y preferiblemente sobre el agua y lejos de tormentas.
- El nivel de vuelo, que debería ser superior a 6.000 pies y a las altitudes mínimas del área (MSA, MVA, MEA).
- Duración de la maniobra.

Es necesario separar otras aeronaves con los siguientes mínimos:

- 10 millas náuticas por delante y en los laterales de la aeronave que vacía.
- 50 millas náuticas por detrás.
- 1.000 pies por encima.
- 3.000 pies por debajo.

Es necesario **avisar** al tráfico no controlado de la operación de vaciado de combustible mediante una radiodifusión en la frecuencia adecuada y también a las dependencias colaterales cercanas.

Es posible que la tripulación precise mantener silencio de radio durante la operación de vaciado de combustible. En ese caso deberemos coordinar con ellos la duración prevista del silencio radio.

¿Qué podemos hacer como controlador?

Como en toda emergencia, recuerda siempre en los primeros instantes "ASSIST":

- Acusar recibo
- Separar
- guardar Silencio
- Informar
- proporcionar Soporte
- dar Tiempo a la tripulación para que analice la situación con calma

Siempre que sea posible:

- Coordina con la máxima antelación posible con el **aeródromo** escogido para que tengan disponibles todos los sistemas de emergencia.
- El comandante deseará tomar tierra por la **pista más larga** que tenga disponible en las cercanías: recopila información al respecto para poderse la proporcionar. En caso de que la pista esté mojada o tenga disminuida por cualquier motivo la acción de frenado, házselo saber.
- La **duración** de la operación de vaciado de combustible es muy variable y puede alargarse considerablemente en el tiempo (un B747 completamente cargado podría necesitar una hora de vaciado). Tenlo en cuenta para buscar una zona adecuada.
- Es de esperar que tras la toma la aeronave no abandone pista, al menos inmediatamente. Se deberán tener preparadas medidas en caso de que la **pista** quede **bloqueada**.
- La estructura de la aeronave es capaz de soportar un aterrizaje con **exceso de peso**, aunque ciertamente no es lo deseable por la sobrecarga que generará en el tren de aterrizaje. Es el comandante el que decide en cada momento qué opción es la más segura. En caso de que el comandante notifique que va a tomar con exceso de peso, informa inmediatamente de este hecho a los servicios de emergencia del aeropuerto.



Un B747 completamente cargado podría necesitar una hora de vaciado

¿Y qué pasa con el combustible?

- El combustible necesita unos 6.000 pies para disiparse en la atmósfera.
- A menor temperatura, más combustible llegará al suelo. Otros factores (viento, estela del avión, diseño de la salida de combustible) también afectan.
- Aunque los restos de combustible se hayan dispersado y no tengan un efecto dañino, es muy posible que el olor sea detectable en tierra.
- Si el vaciado se produce desde baja altura la población podría verse afectada, al no dar tiempo a que el combustible se disperse en la atmósfera.