

# Ejemplos de manejo de emergencias

## “Birdstrike” en Manchester (EGCC) – B757 TOM263H

**Link del video:** <https://www.youtube.com/watch?v=9KhZwsYtNDE>

**Descripción:** un pájaro impacta en el motor derecho de un Boeing 757 de Thomson en salida de Manchester (EGCC). La tripulación declara la emergencia en salida y realiza un aterrizaje de emergencia en el mismo aeropuerto.

### Detalles a tener en cuenta durante la visualización del vídeo:

- Fraseología en la declaración de emergencia. “Mayday, mayday, mayday, Thomson253H, engine failure, we are continuing North Westerly inbound towards Wallasy...”. Por los nervios, el piloto confunde el callsign (en realidad es TOM263H), pero identifica el problema (engine failure) y notifica intenciones, **muy importante**.
- Reacción del controlador: “TOM263H, roger, all runways are available for landing, surface wind is 060 degrees at five knots”. **Realiza el acuse de recibo, le da el viento y le ofrece todas las pistas.**
- Posteriormente, el ATC ofrece posibilidades a la tripulación con problemas: “Mayday263H, all runways are available, advise if you wish vectors or continue visually procedure to 06 Left or Right, surface wind 060 degrees at five knots”, “TOM263H, runway 09 at Liverpool is also available so to you way, keep you advice”, “TOM263H, if you wish, change to Manchester Approach frequency is 121.350 or stay with me, wich ever do you prefer?”. **Se puede ver claramente que el ATC, sin resultar agobiante, quiere que el piloto esté informado. Y se tiene en cuenta que el piloto quizá no pueda**

**'perder el tiempo' cambiando de frecuencia, por ejemplo.**

- El controlador de Aproximación le da el squack 7700. "Continue own navigation as required". Detalle interesante: el piloto lleva la iniciativa en la navegación. Y la información es constante: "El QNH, la pista de Liverpool cerrada...".

• **Posibles conclusiones:** El ATC que recibe la emergencia es TWR, pero se puede tomar como ejemplo por su actitud ante el imprevisto, su constante aportación de información y -aunque lo hemos de suponer- su capacidad para coordinar (Liverpool, salidas, aproximación...).

# Colisión en Heathrow – BAW038 B772

**Link del video:** <https://www.youtube.com/watch?v=lJNVVIBPi8M>

**Descripción:** Un 777 de British Airways se queda sin potencia prácticamente sobre el umbral de la 27L de Heathrow. Declara emergencia y, unos segundos después, impacta en el umbral. Aquí vamos a escuchar cómo reacciona el ATC. ¿Qué lección se debe sacar de aquí? Sin duda, la coordinación.

## Detalles a tener en cuenta durante la visualización del vídeo:

- El BAW038 declara emergencia, pero viéndose contra el suelo, el piloto confunde el identificativo. No le da tiempo a nada.
- El ATC, en cuanto observa el accidente, ¿qué es lo primero que hace? Manda mantener posición al tráfico que había autorizado a cruzar la 27L "detrás del tráfico en final". Después, avisa a los equipos de emergencia (esto, lógicamente, no es extrapolable a IVAO).
- El capitán del 777 se equivoca y, en lugar de hablar hacia la tripulación, lo hace en frecuencia. Aun así, el ATC le manda un mensaje tranquilizador. o Después, ordena frustrar la aproximación al tráfico de Qatar que venía como número 2 en aproximación. Fraseología ejemplar: "Qatari011, go around, I say again, go around, acknowledge".
- Lo siguiente: ofrecer al número 3 en la aproximación, cambiar visualmente a la 27R. Y avisar a aproximación de que la 27L. Más tarde, ordena la

aproximación frustrada estándar para el Qatari. Y avisa a todas las estaciones de que la 27L está cerrada, lo que permite entrar a los equipos de emergencia.

**Posibles conclusiones:** Aunque hay aspectos no extrapolables a IVAO (véase la llamada a los equipos de emergencia), el modo en que coordina con APP este controlador de TWR si es ejemplar, así como la forma en que evita problemas con otras aeronaves (frustrada al Qatari, mantener posición al BAW).

#### **Por lo tanto, importante a tener en cuenta:**

- Importante la coordinación. En una APP de IVAO, será importante coordinar con TWR si está abierta (para que deje libre la/las pistas o detenga las próximas salidas), así como con ACC, si está abierta, para que conozca la situación.
- La información al piloto es fundamental, como hemos visto en el vídeo de Manchester.

---

Autor: [452083](#)

Revisión: [356267](#) y [218981](#)