

ASOCIACION PROFESIONAL ARGENTINA DE DESPACHANTES DE AERONAVES

**BOLETIN INFORMATIVO
11/2008**

10 de noviembre de 2008

Este boletín es una publicación de **A.P.A.D.A** que se distribuye mensualmente vía e-mail, en forma gratuita, entre sus asociados.



DISPOSICION 87/2008 DEL COMANDO DE REGIONES AEREAS

Declárase la suspensión de la vigencia de las denominadas RAAC 2008, cuyo texto ordenado fuera aprobado por Disposición N° 80/08.

Bs. As., 7/10/2008

VISTO, la Disposición N° 80/08 de este Comando de fecha 10 de septiembre de 2008, lo instruido por el señor Secretario de Asuntos Militares y CONSIDERANDO,

Que alguna propuesta de modificación e incorporación de enmienda tornan aconsejable suspender momentáneamente la aplicabilidad de la recopilación aprobada por Disposición CRA 80/08, y mantener por tanto la vigencia de las Reglamentaciones Aeronáuticas de Aviación Civil edición 2006 aprobadas por Disposición Conjunta Nro. 3/05 de las Direcciones de Aeronavegabilidad, Habilitaciones Aeronáuticas y Tránsito Aéreo, hasta tanto se arribe a un nuevo texto ordenado que incorpore aquellas propuestas que sean consideradas procedentes.

Que fundado en un criterio amplio no existen obstáculos para acceder a lo solicitado, siendo oportuno a los fines de mejor cumplimentar los objetivos previstos proceder a la prórroga del término concedido para tal fin.

Que se cuenta para ello con instrucciones expresas emanadas del Ministerio de Defensa por expediente SAM 1141 08 – MD 28.788/08

Por lo expresado precedentemente,

EL COMANDANTE DE REGIONES AEREAS

DISPONE:

Artículo 1º — Declárase la suspensión de la vigencia de las denominadas RAAC 2008, cuyo texto ordenado

Contenido	
DISPOSICION 87-2008 COMANDO REGIONES AEREAS	1
FORMULARIO PROPUESTA DE ENMIENDA Y/O CORRECCION (RAAC)	2
ESPACIO AEREO NAT MNPS	3
CONOCIENDONOS. NUEVOS SOCIOS	5

fuera aprobado por Disposición N° 80/08 del Comando de Regiones Aéreas hasta completar el análisis de propuesta de modificación y enmienda presentada por los actores del quehacer aeronáutico.

Art. 2º — Manténgase, durante el período de suspensión establecido precedentemente, la vigencia de las denominadas RAAC 2006, aprobadas por Disposición Conjunta N° 3/05 de la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, Dirección de Tránsito Aéreo y de la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas dependientes de este Mando Superior, cuyo texto ordenado fuera aprobado por Disposición N° 5 7/05 del Comando de Regiones Aéreas.

Art. 3º — Fíjese un plazo de treinta (30) días el plazo para proponer enmiendas o correcciones.

Art. 4º — Regístrese, pase a los organismos competentes del Comando de Regiones Aéreas para su implementación, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial para su publicación por dos (2) días. Fecho, archívese en el Registro de Disposiciones del Comando de Regiones Aéreas. — José A. Alvarez.

III Jornada Nacional Interdisciplinaria Sobre Seguridad Aérea

Tal como fuera oportunamente informado por Comunicado, el próximo jueves 20 de noviembre se llevará a cabo la “**III Jornada Nacional Interdisciplinaria Sobre Seguridad Aérea**”.

La misma organizada en forma conjunta por el Colegio de Abogados de San Isidro y A.P.A.D.A, se desarrollará en el Salón Auditorio del

“Colegio de Abogados de San Isidro”, ubicado en la calle Acasusso N° 442, de la Ciudad de San Isidro, Pcia. de Buenos Aires, Teléfono: 4743-5720/21/26 .

Todos los asistentes a la Jornada, deberán estar previamente acreditados, como plazo máximo hasta el día 14 de Noviembre inclusive

REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACION CIVIL (RAAC)

Formulario de propuesta de enmienda y/o corrección



FUERZA AÉREA ARGENTINA
Comando de Regiones Aéreas
Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC)

Fecha: de de 2008

Propuesta de Enmienda y/o Corrección

Información Personal					
Nombre y Apellido:				DNI:	
Fecha de nacimiento:				Nacionalidad:	
Lugar de nacimiento:				E-mail:	
Dirección:					
Tel. particular/cel.:			Tel. laboral:		
Carácter en que se presenta (marcar con una cruz lo que corresponde):					
Particular interesado (persona física) <input type="checkbox"/>					
Representante de Persona Jurídica (1) <input type="checkbox"/>					
(1) En caso de actuar como representante de PERSONA JURÍDICA, indique los siguientes datos de su representada:					
• Denominación / Razón Social:					
• Domicilio:					
• Instrumento que acredita la personería invocada:					
Contenido de la opinión y/o propuesta					
<i>En caso de adjuntarla/s por instrumento separado, marcar la opción correspondiente (2)</i>					
Parte:	Subparte:	Sección:	Párrafo:	Apéndice :	Anexo:
.....					
.....					
Este formulario se baja del sitio http://www.cra.gov.ar/images/stories/raac08b/ormulario_propuesta_enmienda_correccionb.doc					
.....					
.....					
.....					
<i>(2) Se adjunta informe por separado.</i>					
Detalle de la documentación acompañada:					
.....					
.....					
.....					
Organismo receptor y coordinador ante los organismos pertinentes: DEPARTAMENTO PROYECTO INTERNATIONAL AVIATION SAFETY ASSESSMENT (IASA) Av. Com. Pedro Zanni 250 – Of. 261/1 Sector Amarillo 1104 - Buenos Aires – República Argentina Dirección (AFS): SABBQRPK Tel. 54 11 4317-6000 Int. 14331 – Fax 54 11 4317 6052 E-mail proyectoiasa@cra.gov.ar					

Instructivo: el formulario se mantiene en formato Word, con el fin de ser descargado, completado y remitido via e-mail o correo a las direcciones indicadas anteriormente.

ESPACIO AEREO MNPS DEL ATLANTICO NORTE (NAT MNPS)

En la Región NAT, el requerimiento para un estándar de performance de navegación ha sido largamente reconocido. Debido a ello, en 1976 fue introducido el concepto de Especificaciones de Performance Mínima de Navegación (MNPS) para permitir la reducción de la separación entre rutas de 120 NM a 60 NM.

En efecto MNPS es el antecesor del RNP, y no sólo especifica la precisión que se requiere que una aeronave satisfaga, sino que también toma en consideración la disponibilidad y la confiabilidad de la información de navegación definiendo un requerimiento del equipo específico de navegación de a bordo. El espacio aéreo MNPS tal como ha sido establecido en la Región NAT sería definido como RNP 12,6; si se aplicara el concepto RNP.

Las MNPS se aplican en el volumen de espacio aéreo comprendido entre los FL 285 y FL 420 y entre los 27°N de latitud y el Polo Norte, que linda al este con los límites orientales de las Áreas de Control Santa María Oceanic, Shanwick Oceanic y Reykiavik, y al oeste con el límite occidental del CTA Reykiavik, el límite oriental del CTA Gander Oceanic y con el límite occidental del CTA New York Oceanic, excluyendo la zona situada al oeste del meridiano 60° W y al sur del paralelo 38°30N.

El Atlántico Norte es el espacio aéreo oceánico mas sobrevolado del mundo. En el año 2007, aproximadamente 425.000 vuelos lo cruzaron tanto en sentido Este como Oeste.

Aprobación Operacional

Las aeronaves empleadas para efectuar vuelos dentro de las partes del espacio aéreo denominado MNPS, deberán contar con un certificado de aprobación de la operación otorgado por el Estado de matrícula o del operador, según correspondiere.

REQUISITOS DE NAVEGACIÓN PARA OPERACIONES SIN RESTRICCIONES EN EL "ESPACIO AEREO MNPS"

Navegación lateral

Dos sistemas de navegación de largo alcance totalmente en servicio (LRNS). Un sistema de navegación de largo alcance, puede ser uno de los siguientes:

- * Un sistema de navegación inercial (INS)
- * Un sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)
- * Un sistema de navegación que utilice información de uno o más Sistemas de Referencia Inerciales (IRS), o cualquier otro sistema que cumpla con las especificaciones MNPS

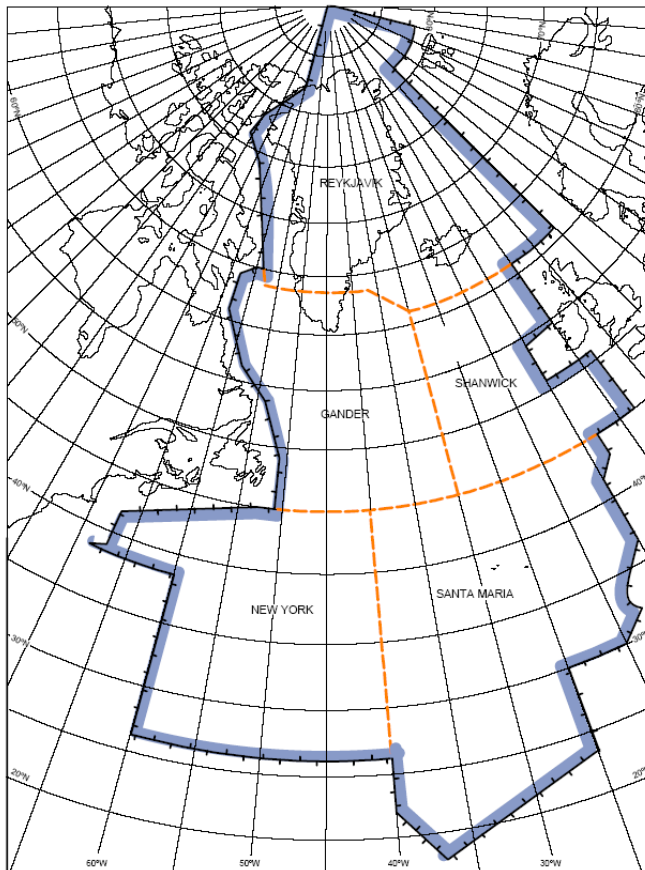
Cada LRNS debe ser capaz de proveer a la tripulación de vuelo una indicación continua de la posición de la aeronave respecto a la trayectoria deseada.

Es altamente deseable que el sistema de navegación empleado para la guía de la aeronave sea capaz de ser acoplado al piloto automático.

Navegación longitudinal

Debe reconocerse que un LRNS correctamente funcionando asegurará que la aeronave siga su ruta autorizada. El ATC aplica la separación normal entre las rutas autorizadas y por eso asegura la correcta separación lateral de la aeronave. Sin embargo, las separaciones longitudinales entre aeronaves subsiguientes que siguen la misma ruta y entre aeronaves en rutas que se cortan, se evalúan con respecto a diferencias en ETAs/ATAs en puntos de notificación comunes. Errores en el reloj de la aeronave pueden producir a su vez errores en el informe de posición y en consecuencia producir una disminución de la separación longitudinal real entre aeronaves. Es por ello sumamente importante que previo a la entrada al espacio aéreo NAT MNPS, el sistema de referencia de tiempo a ser usado durante el vuelo sea sincronizado con precisión a la hora UTC y que el cálculo de ETAs y el informe de las ATAs de los puntos de posición sea referenciado a este sistema.

En muchas aeronaves modernas el reloj solo puede setearse cuando la misma esta en tierra. En estos casos en los procedimientos Pre-vuelo para cualquier vuelo proyectado sobre el espacio aéreo MNPS, deberá incluirse un control de la hora UTC y la resincroniza-



ción del reloj.

Los Estados que brindan servicios ATS en el espacio aéreo MNPS han publicado un listado de las fuentes de donde puede obtenerse la hora UTC.

Sistema Organizado de Rutas (OTS)

Una de las particularidades del Espacio Aéreo MNPS del Atlántico, es el denominado Sistema Organizado de Rutas; es importante aclarar que su utilización no es obligatoria. En la actualidad este sistema es utilizado aproximadamente por el 50% de los vuelos

Cuando sea necesario para permitir el empleo óptimo del espacio aéreo, los centros de control de área que sirven las áreas de control de Gander Oceanic, New York Oceanic, Santa María Oceanic y Shanwick Oceanic, pueden establecer un sistema de rutas organizadas sujeto a coordinación mutua y, cuando corresponda, con el centro de control de área de Reykiavik. Se aplicarán los siguientes procedimientos:

Los explotadores que efectúen operaciones con vuelos regulares o no regulares por encima de FL 280 dentro de las áreas de control de Gander Oceanic, New York Oceanic, Shanwick Oceanic y Santa María Oceanic (al norte de los 30°N) suministrarán información a los centros de control de área interesados acerca de las derrotas que probablemente soliciten las aeronaves turboreactoras durante los períodos de máxima intensidad de tránsito.

Tal información se proporcionará con la mayor antelación posible a los períodos de máxima intensidad de tránsito previstos y tal como se especifica en las publicaciones de información aeronáutica correspondientes.

Puede establecerse un sistema de rutas organizadas sobre la base de la información mencionada. La ubicación de las mismas dependerá de las demandas y otros factores pertinentes

Continúa en la página siguiente

Los explotadores recibirán los correspondientes mensajes de rutas organizadas del centro de control de área de Shanwick Oceanic para el movimiento de tránsito aéreo predominante con rumbo al oeste (westbound) y del centro de control de área de Gander Oceanic para el movimiento de tránsito aéreo predominante con rumbo al este (eastbound).

Dichos mensajes se distribuirán por lo menos con tres horas de anticipación a cada período previsto de máxima intensidad de tránsito. Toda modificación posterior del sistema de rutas organizado se notificará a los explotadores lo antes posible.

El Sistema de Organizado de Rutas nocturno es producido por Gander OAC, mientras que el diurno es producido por Shanwick OAC (Prestwick); cada uno incorpora los requerimientos de rutas dentro de New York, Reykiavik, Bodo y Santa María Oceanic Control Areas.

Gander y Shanwick coordinan su tarea con los OAC adyacentes y dependencias ATC domésticas, para asegurarse que el sistema propuesto sea viable. Consideran además los requerimientos del tránsito en sentido opuesto para asegurarse que las rutas y niveles de vuelos disponibles satisfarán la demanda anticipada. También se controla la disponibilidad de radares y radioayudas en las áreas de transición antes de que el Sistema de Rutas Organizado (OTS) sea publicado.

Cuando el volumen de tránsito esperado lo justifica, se establecen además rutas para canalizar el tránsito entre la Península Ibérica y Norte América. Las mismas merecen especial atención ya que difieren muy poco de las rutas troncales y pueden cruzarse entre sí, y en algunos casos pueden no extenderse desde el punto de salida de la costa hasta el punto de entrada en la costa, siendo necesario utilizar random routes para incorporarse a ellas o abandonarlas.

De manera similar algunas rutas hacia el oeste, pueden comenzar a 30°W, al norte de 61°N, para canalizar el tránsito NAT vía Reykiavik OCA y el norte de Canadá.

Mensaje de rutas NAT (NAT Track Message)

El Sistema Organizado de Rutas es promulgado mediante el denominado NAT Track Message, vía la AFTN a todas las direcciones interesadas.

- * El OTS diurno (westbound) se publica a las 0000 UTC
- * El OTS nocturno (eastbound) se publica a las 1200 UTC

El mensaje contiene todos los detalles acerca de las coordenadas geográficas del OTS como así también los niveles de vuelo que se espera sean utilizados en cada ruta. En muchos casos incluyen también detalles de los puntos de entrada y salida domésticos asociados con cada ruta (OTS) en particular

En el Sistema Organizado de Rutas diurno (westbound), la ruta situada más al norte, en su punto de origen, es designada como **Track "A" (Alfa)**, y la siguiente hacia el sur, como **Track "B" (Bravo)** y así sucesivamente.

En el Sistema Organizado de Rutas nocturno (eastbound), la ruta ubicada más al sur, en su punto de origen, **es designada como Track "Z" (Zulú)**, y la siguiente hacia el norte, como **Track "Y" (Yankee)** y así sucesivamente.

El OAC que origina los mensajes, identifica cada uno de ellos, utilizando en la sección "Remarks" un código de tres letras denominado Track Message Identification (TMI), equivalente a la fecha del calendario Juliano para la cual el OTS es válido.

El calendario Juliano es una simple progresión de números, sin referencia de meses, que comienza el primer día del año. Por ejemplo el OTS en vigencia el 1 de febrero será identificado como TMI 32.

Cualquier cambio siguiente en las rutas NAT que afecte los puntos de entrada y o salida, coordenadas de las rutas, niveles de vuelo, para un OTS de un día determinado, incluirá sucesivamente un carácter alfabético (por ejemplo: A, luego B etc.) agregado a continuación del número TMI.

La sección "Remarks" puede variar periódicamente, dependiendo ello de los aspectos relativos a la Operación NAT que Sahnwick o Gander consideren debe ponerse en conocimiento de los operadores.

La sección "Remarks", puede incluir la siguiente información:

Asignación de frecuencias del servicio "Clearance Delivery"
Límites verticales de los espacios aéreo MNPS y RVSM
Alertas acerca de la ocurrencia de gruesos errores de navegación

Las horas de validez del Sistema Organizado de Rutas (OTS), son normalmente las siguientes:

- * OTS diurno (westbound) desde las 1130 UTC hasta las 1900 UTC a 30°W
- * OTS nocturno (eastbound) desde la 0100 UTC hasta las 0800 UTC a 30°W

Cambios a estos horarios pueden ser acordados entre Gander y Shanwick OACs. Si ello ocurre las horas específicas de validez de cada Sistema Organizado de Rutas se indicará en el NAT Track Message.

Para la planificación de los vuelos, los operadores deberán tomar en consideración los horarios especificados en los NAT Track Message que corresponda.

Extensiones tácticas a las horas de validez del sistema de Rutas Organizado (OTS) pueden acordarse, cuando sea requerido, entre los OACs; pero esta situación debiera ser transparente para los operadores.

La correcta interpretación, por parte de la tripulación de vuelo y los despachantes, de los NAT Track Message es esencial tanto para la economía de la operación como para minimizar la posibilidad de malos entendidos en el uso de las coordenadas geográficas de cada ruta.

Cuando el volumen pronosticado de tránsito no justifique la publicación de todos los niveles de vuelo disponibles en una ruta en particular, el ATC sólo publicara aquellos niveles de vuelo requeridos para satisfacer la demanda. El hecho que un determinado nivel de vuelo no sea publicado para una ruta en particular, no significa que necesariamente el mismo no pueda estar disponible si se lo solicita.

EJEMPLO DE WESTBOUND NAT TRACK MESSAGE

```
(NAT-1/3 TRACKS FLS 310/390 INCLUSIVE
APR 01/1130Z TO APR 01/1900Z
PART ONE OF THREE PARTS-
A ATSEX 62/20 63/30 64/40 64/50 62/60 GRIBS JELCO
EAST LVLS NIL
WEST LVLS 310 320 330 350 360 370
EUR RTS WEST AKIVO
NAR N512C N514C N516H N518C N522C-
B BALIX 61/20 62/30 63/40 63/50 61/60 MIBNO RODBO
EAST LVLS NIL
WEST LVLS 310 320 330 350 360 370
EUR RTS WEST NINEX
NAR N484C N486C N494C N496C N498C-
C PIKIL 56/20 56/30 55/40 53/50 HECKK YAY EAST LVLS NIL
WEST LVLS 310 320 330 340 350 360 370 380 390 EUR RTS WEST
NIL NAR N184B N188B-
REMARKS
1. TRACK MESSAGE IDENTIFICATION NUMBER IS 092 AND OPERATORS
ARE REMINDED TO INCLUDE THE TMI NUMBER AS PART OF THE
OCEANIC CLEARANCE READ BACK.
2. FOR STRATEGIC LATERAL OFFSET AND CONTINGENCY PROCEDURES
RELATED TO OPS IN NAT FLOW PLEASE REFER TO THE NAT PRO-
GRAMME COORDINATION WEB SITE AT WWW.NAT.PCO.ORG
3. EIGHTY PERCENT OF GROSS NAVIGATION ERRORS RESULT FROM
POOR COCKPIT PROCEDURES. ALWAYS CARRY OUT PROPER WAY
POINT CHECKS
4. FLIGHTS REQUESTING WESTBOUND OCEANIC CLEARANCE VIA ORCA
DATALINK SHALL INCLUDE IN THE RMK/FIELD THE HIGHEST AC-
CEPTABLE FLIGHT LEVEL WHICH CAN BE MAINTAINED AT THE ORCA
ENTRY POINT-
```


Conociéndonos



Nuevos Socios

Damos la bienvenida a:

Sr. Jorge Pedetta Loto, de Operaciones Córdoba, GOL Transportes Aéreos (Primer colega de esa compañía).

Dra. Graciela Dembitzky, Sin Actividad Aérea Actual, Abogada Especialista en Derecho Aeronáutico, y Profesora de Inglés Técnico Aeronáutico