Asociación Profesional Argentina
de Despachantes de Aeronaves

Pagina Web: apada.org.ar
Email: apada.org@gmail.com

ASOCIACION PROFESIONAL ARGENTINA DE DESPACHANTES DE AERONAVES

Fundada el 10 Enero de 1992

DIRECTORES PARA LA REPUBLICA ARGENTINA Y SUDAMERICA DE I.F.A.L.DA.
International Federation of Airline Dispatchers Associations

CO-FUNDADORES DE R.I.D.I.T.A.
Red Iberoamericana de Investigación en Transporte Aéreo

BOLETIN INFORMATIVO
FEBRERO 2024

Este Boletín es una publicación exclusiva de A.P.A.D.A, que se distribuye mensualmente Vía e-mail en forma gratuita, entre sus asociados.

REPÚBLICA ARGENTINA: AIC A 17/2023 - Guía para la Solicitud de Afectación de Espacio Aereo - Pag. 1/4

O.A.C.I. - ANEXO 12 - Búsqueda y Salvamento - Pag. 4/5

ANÉCDOTAS OPERATIVAS" - Entrega 12: DAE Juan Carlos Correa - Pag. 5/8

Aclaración: La información/circulares de las AIC A y B que se publican de la REPÚBLICA ARGENTINA, son las que consideramos más importantes, para nuestra función o conocimiento general. Por ese motivo, algunos números se omiten.-

---

REPÚBLICA ARGENTINA

AIC A 17/ 2023 (19 de Diciembre de 2023)

GUÍA PARA LA SOLICITUD DE AFECTACIÓN DE ESPACIO AÉREO

Se lleva a conocimiento de toda la comunidad aeronáutica la presente GUÍA para solicitud de afectación de espacio aéreo, a los fines de garantizar el acceso a todos los usuarios al espacio aéreo en forma dinámica, flexible, equitativa, manteniendo como pilar la seguridad operacional y en concordancia a las características y requisitos operacionales establecidos para los distintos espacios aéreos utilizables. Dentro de la Gestión del Espacio Aéreo (ASM), el Área Reserva de Espacio Aéreo (REA), dependiente de la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA), es la encargada de gestionar los requerimientos de la comunidad aeronáutica evaluando las alternativas óptimas para su uso, en términos de igualdad de oportunidades y con el más elevado nivel de seguridad.

1. AFECTACIÓN DE ESPACIO AÉREO

Toda intención de afectación del espacio aéreo debe canalizarse a través de REA para poder gestionar su uso y que todas las aeronaves, tripuladas y no tripuladas, puedan volar de forma segura.

2. ACTIVIDADES CONTEMPLADAS PARA SOLICITAR UNA INTENCIÓN DE OPERACIÓN EN ESPACIO AÉREO

Militares: Seguridad y defensa, adiestramiento, exhibición, desfiles y pasajes aéreos, pruebas, destrucción de material.

Civiles: Deportivas, exhibiciones, eventos y espectáculos, clubes y escuelas, experimentales, científicos, trabajo aéreo, operaciones especiales.

Estatales: Fuerzas de seguridad, organismos e instituciones nacionales, catástrofes o eventos naturales.

Búsqueda y Salvamento: Operaciones de rescate, investigación de incidentes o accidentes.

3. CÓMO INICIAR UNA SOLICITUD DE ESPACIO AÉREO

Si la actividad a desarrollar afecta un aeródromo público o privado no controlado, paralelamente debe darse intervención al Jefe de Aeródromo correspondiente

Para iniciar una solicitud el usuario deberá enviar una nota formal (en formato PDF), fechada y firmada con la documentación solicitada al e-mail de la FIR (Región de vuelo) que corresponda y con copia a reacentral@eana.com.ar FIR:

Comodoro Rivadavia (FIR SAVF) reacrv@eana.com.ar

Córdoba (FIR SACF) reacba@eana.com.ar

Ezeiza (FIR SAEF) reaeze@eana.com.ar

Mendoza (FIR SAMF) readoz@eana.com.ar

Resistencia (FIR SARR) reasis@eana.com.ar

La nota tiene carácter de declaración jurada y forma parte de la documentación operativa. Es importante saber que la recepción no implica aceptación o conformidad. Los usuarios de VANT y SVANT deberán iniciar apertura de un legajo operativo antes de confeccionar la nota de solicitud de espacio aéreo por primera vez. Para ello consignarán, en formato PDF, la documentación listada a continuación a reacentral@eana.com.ar

Certificado de Explotador VANT (CE-VANT)

Certificado de Registro VANT

Licencia de Piloto a Distancia (Certificado de idoneidad)

Certificado Médico Aeronáutico (CMA)

Seguro

4. DATOS NECESARIOS A INCLUIR EN TODA SOLICITUD

A la hora de enviar la nota de solicitud es necesario que contengan los siguientes datos: Lugar/es de operación (incluir dirección Postal del o los sitio/s)

Fecha/s y horario/s de operación.

Actividad a desarrollar.

Motivo de solicitud.

Coordenadas geográficas del área en sistema sexagesimal. Como un polígono delimitado por sus vértices, o como un área circular con centro en coordenadas y un radio, o una traza desde-hasta (coordenadas) incluyendo puntos intermedios donde existan desviaciones o cambios de dirección significativos.

Altura, altitud o Nivel de Vuelo requerido.

Responsable de la operación (Nombre y contacto).

Nombre y número de contacto del piloto.

Aeronave/s o VANT/s a utilizar.

Observaciones: Cualquier otro dato considere necesario para ampliar o sustentar la solicitud.

5. TIEMPO DE ANTICIPACIÓN NECESARIA PARA LA SOLICITUD

Toda solicitud se debe iniciar por lo menos siete (7) días hábiles previos a la fecha pretendida de actividad (RAAC 91.133 “c”). o quince (15) días antes en casos de actividades especiales, tales como eventos, campeonatos o competencias. Con excepción de solicitudes de sectores permanentes de vuelo, en cuyo caso debe seguirse el proceso descrito en normativa correspondiente según la actividad que se tratare.

6. NORMATIVA DE REFERENCIA Y CONOCIMIENTO OBLIGATORIO

RAAC 91 Reglas de vuelo y operación general.

RAAC 101. Globos Cautivos, Barriletes, Cohetes de Aficionados y Globos Libres No Tripulados.

RAAC 105. Paracaidismo

Res. ANAC 880-E y 885-E/2019. Reglamento VANT y SVANT.

AIP ARGENTINA - ENR 1. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS GENERALES. ENR 1.1-1 y 1.1-2. Aerodeslizadores (Parapentes, Alas Delta y similares).

Res. 119/01. Normas Generales para la realización de Festivales Aéreos y Aerodeportivos.

Res. N.º 1214/62. Normas para el funcionamiento y control de las actividades aerofotográficas.

7. TELEFONOS Y LINK DE SERVICIOS.

REA Ezeiza/Comodoro Rivadavia: (011) 4480 2250 y (011) 4480 2291.

REA Córdoba/Mendoza/Resistencia: (0351) 475 6400 INT. 36202.

Enlace EANA con información relativa al servicio REA

https://www.eana.com.ar/servicios#reserva-espacioaereo•

O.A.C.I. – Organización de Aviación Civil Internacional

ANEXO 12 – Al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional

BUSQUEDA Y SALVAMENTO:

Los servicios de búsqueda y salvamento están organizados para responder a personas aparentemente en peligro o en necesidad de ayuda. Para ubicar rápidamente a los supervivientes de los accidentes de aviación, se han incorporado en el Anexo 12 de la OACI — Búsqueda y Salvamento (SAR) — Normas y Métodos Recomendados de Aceptación Internacional.

El Anexo, complementado por las tres partes del Manual de búsqueda y salvamento, que se refieren a la organización, la gestión y los procedimientos SAR, contiene las disposiciones para el establecimiento, mantenimiento y funcionamiento de los servicios de búsqueda y salvamento de los Estados contratantes de la OACI, tanto en sus territorios como en alta mar. Las primeras propuestas sobre el Anexo 12 se hicieron en 1946. En 1951 se revisaron y modificaron para satisfacer las necesidades de la aviación civil internacional, y finalmente estas propuestas tomaron forma de normas y métodos recomendados con la primera edición del Anexo.

El Anexo tiene cinco capítulos que tratan detalladamente de la organización y de los principios de cooperación apropiados para que las operaciones SAR sean eficaces, describe las medidas preparatorias necesarias y establece los procedimientos adecuados para los servicios SAR en emergencias reales. Uno de los primeros aspectos abordados en el capítulo sobre organización es la necesidad de que los Estados proporcionen servicios SAR dentro de sus territorios y en las zonas de alta mar o de soberanía indeterminada según lo dispuesto en los acuerdos regionales de navegación aérea aprobados por el Consejo de la OACI. En este capítulo se aborda además el establecimiento de las dependencias SAR móviles, los medios de comunicación que deben existir entre ellas y la designación de otros elementos de los servicios públicos o privados que se encargan de actividades de búsqueda y salvamento.

Las disposiciones relativas a requisitos de equipo de las dependencias de salvamento reflejan la necesidad de prestar la debida asistencia en el lugar de los accidentes, teniendo en cuenta el número de pasajeros afectados.

La cooperación entre los servicios SAR de los Estados vecinos es esencial para el buen funcionamiento de las operaciones SAR. Este importante aspecto es objeto del Capítulo 3, el cual exige a los Estados contratantes de la OACI que publiquen y difundan toda la información necesaria para la entrada rápida a sus territorios de las brigadas de salvamento provenientes de otros Estados. Se recomienda también que las brigadas de salvamento vayan acompañadas por personas capaces de llevar a cabo la investigación de los accidentes de aviación, para facilitar la labor.

El Capítulo 4 que se refiere a los procedimientos preparatorios, establece los requisitos del cotejo y la publicación de la información que los servicios SAR necesitan. Aquí se especifica que deben prepararse planes detallados para realizar las operaciones SAR y se indica la información que debe incluirse en los planes. También se especifican las medidas preparatorias que las brigadas de salvamento deben emprender, los requisitos de instrucción y el retiro de los restos de la aeronave. Las operaciones de búsqueda y salvamento constituyen una actividad dinámica que requiere procedimientos uniformemente completos que sean suficientemente flexibles para satisfacer necesidades extraordinarias. Empezando con el requisito de identificar y categorizar la situación de emergencia, en el Capítulo 5 se describen detalladamente las medidas que deben adoptarse en cada categoría de suceso.

Las situaciones de emergencia se categorizan definiendo tres fases distintas. La primera es la "fase de incertidumbre" que habitualmente se declara cuando se ha perdido el contacto con la aeronave y no puede restablecerse, o bien cuando una aeronave no llega a su destino. Durante esta fase, el centro coordinador de salvamento (RCC) correspondiente puede entrar en funciones. El RCC recopila y evalúa los informes y los datos relativos a la aeronave en cuestión.

Dependiendo de la situación, a veces de la fase de incertidumbre se pasa a la "fase de alerta", en la cual el RCC da la alerta a las dependencias SAR pertinentes e inicia otras medidas.

La "fase de peligro" se declara cuando hay indicios razonables de que una aeronave está en peligro. En esta fase, el RCC es responsable de adoptar las medidas para ayudar a la aeronave y determinar su ubicación lo antes posible. De conformidad con un conjunto de procedimientos preestablecidos, se informa al respecto al explotador de la aeronave, al Estado de matrícula, las dependencias pertinentes de los servicios de tránsito aéreo, los RCC contiguos y las autoridades competentes de investigación de accidentes. Se coordina un plan de acción para efectuar la operación de búsqueda y salvamento.

En el Capítulo 5 figuran los procedimientos para las operaciones SAR en las cuales participan dos o más RCC, lo que deben hacer las autoridades que dirigen las operaciones en el lugar del siniestro y lo que es de rigor en la terminación o suspensión de las operaciones SAR. Otros procedimientos que se exponen en el Anexo son: las medidas que deben adoptarse en el lugar del accidente y la forma en que debe proceder el piloto al mando que intercepte alguna transmisión de alarma.

En el Apéndice del Anexo figuran tres tipos de señales, el primero está constituido por las que utilizan las aeronaves y las embarcaciones durante las operaciones SAR, y los otros dos, por las señales visuales que se usan para la comunicación entre aire y tierra, destinadas a los supervivientes y a las brigadas terrestres de salvamento.- (Fin)

SECCIÓN: "ANÉCDOTAS OPERATIVAS"
Entrega Nº 12 – JUAN CARLOS CORREA

Invitamos a TODOS nuestros asociados a compartir las suyas, las que iremos publicando al recibirlas.-

"Meteorología Extrema e Inusual"

Ya pronto a iniciar los trámites para la obtención de mi beneficio jubilatorio, me llevo sin dudas lo que para mí, fue la experiencia más fascinante de mi carrera, iniciada como una actividad pasión, allá por el año 1981…

Valga la reseña, ocurrida el 29 de marzo del año 2017, donde se conjugan fenómenos meteorológicos extraordinarios, cuestiones sociales que incidieron plenamente en la planificación del despacho de las aeronaves involucradas.-Dada la precipitación sin parangón ocurrida, donde estuvo sin operar el aeropuerto "viejo" por una semana, cumpliendo esa mañana mi turno laboral con pronósticos de "sobre mínimos" meteorológicos a pesar –reiteró-, de las copiosas lluvias, donde cabía la posibilidad de que por pronóstico, se estuviese en condición de aeropuerto operable. En realidad esa mañana estuvo solo dos horas en servicio.-

Provenientes de Aeroparque, llegan 2 vuelos y comienzan un circuito de espera sobre la posición KOLKU, y pasan a orbitar más de 30 minutos a la espera de mejoras de mínimos de la pista, cosa que no sucedía.- El primero de los vuelos, decidió su QRF hacia Aeroparque, el segundo optó por esperar 20 minutos más, es ese lapso, el aeropuerto cambia a situación de "sobre mínimos", es decir, más de 1300 mts para ILS, por lo cual el Cmte. Federico Moltou, hoy en Inglaterra Capitán de RAYNAIR, decide intentar una aproximación.

A la escucha de esta comunicación, el Cmte. Nieto, hoy jubilado, que había iniciado el regreso a Aeroparque, decide el cambio de rumbo e intentar aproximar.-

Tal como suele ocurrir en las ofertas de los vendedores ambulantes, se agrega un tercer vuelo en progreso desde Aeroparque.-

Luego de un tiempo ínfimo, logran aterrizar los 3 vuelos, a pesar de que las condiciones reales lo eran "bajo mínimos", pero pudieron hacerlo sin inconvenientes operativos, ya que el METAR vigente en ese momento, informaba valores que permitían la operación.-

Al tiempo del despacho el jefe de base solicita la posibilidad de sacar los vuelos lo más pronto posible, como era obvio, por la enorme cantidad de pasajeros acumulados de días anteriores.-

Téngase en cuenta que hacía una semana que no había habido vuelos por lo que el aeropuerto era un mundo de gente, y consensuado con los pilotos, que los despachos se hicieran con el pasaje completo para poder evacuar la mayor cantidad de pasajeros posibles.-

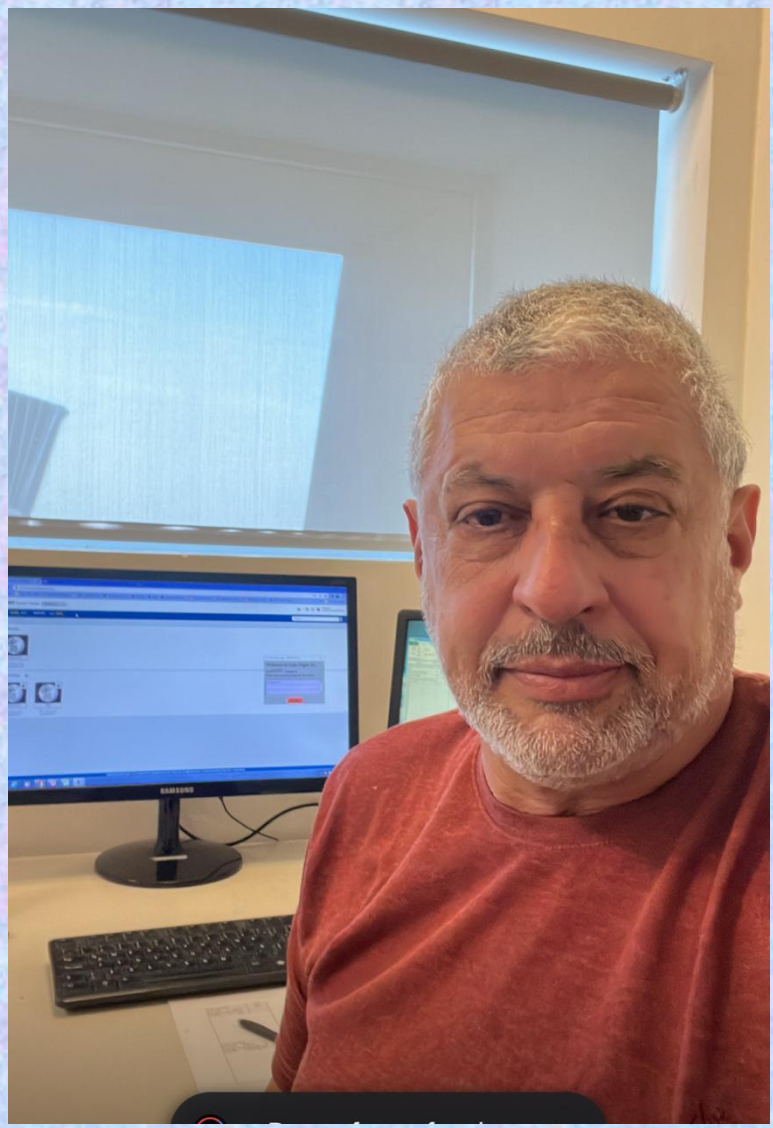
Remitiéndonos a los manuales Operativos de Despacho, los pesos máximos regulados para pista contaminada por "slash", (solo vista en los recurrents), penalizaban la operación, por lo que con los vuelos embarcados se esperaron mejoras en el drenaje de la pista para usar regulados de pista mojada, y de esa manera operar dentro de los parámetros operativos permitidos.-

Como dato ilustrativo a esta anécdota, agrego que, llovió en esa semana un 1.660 % más que lo habitual, valor difundido por el Servicio Meteorológico Nacional.-En marzo, 2017, la lluvia en la ciudad chubutense fue de 320,4 milímetros, habiendo sido el record anterior de 140,6 mm, 71 años atrás, en 1946.

Juan Carlos Correa
Despachante Operativo–Aerolíneas Argentinas–Base Comodoro Rivadavia

---

DISARM/ARM
UNLOCKED


SAMSUNG