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
ABRIL 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 y B - Sin novedades importantes, desde la última publicacion.- - Pag. 1

O.A.C.I. - ANEXO 14 - Aeródromos - Volumen I y II - Pag. 2/4

ANÉCDOTAS OPERATIVAS" - Entrega 14: DAE David Roberto De Mayo - Pag. 4/8

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 y B (Sin novedades importantes, desde la última publicación)

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

ANEXO 14 – Aeródromos

Volumen 1 - Diseño y Operaciones de Aeródromos

Volumen 2 - Helipuertos

La peculiaridad del Anexo 14 es la gran variedad de temas de que trata, que van desde la planificación de aeropuertos y helipuertos hasta detalles como el tiempo que deben tardar en entrar en servicio las fuentes secundarias de energía eléctrica; desde aspectos de ingeniería civil hasta la iluminación; desde la provisión de los más modernos equipos de salvamento y extinción de incendios hasta los requisitos más sencillos para reducir el peligro que representan las aves en los aeropuertos. El impacto de todos estos temas del Anexo se intensifica debido a la rápida evolución de la industria aeronáutica, uno de cuyos pilares son los aeropuertos. Los nuevos modelos de aeronaves, el aumento de las operaciones y concretamente de las que se realizan en condiciones de visibilidad cada vez más deficiente y los adelantos tecnológicos en materia de equipo aeroportuario, se combinan para hacer del Anexo 14 uno de los documentos que hay que actualizar con más frecuencia. En 1990, después de 39 enmiendas, el Anexo fue dividido en dos volúmenes, el Volumen I en el que se abordan el diseño y operaciones de aeródromos y el Volumen II que trata del diseño de helipuertos.

El Anexo 14, Volumen I, es también único, porque se aplica a todos los aeropuertos abiertos al público de conformidad con los requisitos del Artículo 15 del Convenio. Vio la luz en 1951, con 61 páginas de normas y métodos recomendados y 13 páginas adicionales en las que se daban directrices para su aplicación. Dicha edición contenía especificaciones para los hidro aeródromos y aeródromos sin pistas, disposiciones que ya se han eliminado. En la actualidad, en sus más de 180 páginas de especificaciones y páginas adicionales de textos de orientación, figuran los requisitos a que deben atenerse los aeropuertos internacionales de todo el mundo.

El índice del Volumen I refleja, en mayor o menor medida, la planificación y diseño, así como la explotación y el mantenimiento de los aeródromos. El corazón de un aeropuerto es la vasta área de movimiento que se extiende desde la pista pasando por las calles de rodaje y siguiendo hasta la plataforma. Las grandes aeronaves modernas exigen un diseño muy riguroso de esas instalaciones. Las disposiciones relativas a sus características físicas, es decir, anchura, pendientes de sus superficies y distancias de separación de otras instalaciones, forman una parte principal de este Anexo. En él figuran disposiciones relativas a nuevas instalaciones, desconocidas en los orígenes de la OACI, por ejemplo, las áreas de seguridad de extremo de pista, las zonas libres de obstáculos, y las zonas de parada. Estas instalaciones constituyen los elementos básicos que determinan la forma y dimensiones generales del aeropuerto.-

Además de definir el entorno terrestre de un aeropuerto, es necesario contar con disposiciones que definan sus requisitos de espacio aéreo. Los aeropuertos deben disponer de un espacio aéreo libre de obstáculos para que las aeronaves puedan entrar y salir de él de manera segura. Es también importante que este espacio esté definido para poder protegerlo,

a fin de asegurar la existencia y ampliación paulatina del aeropuerto. Como dice el Anexo, proteger para "... evitar que los aeropuertos queden inutilizados por la multiplicidad de obstáculos mediante una serie de superficies limitadoras de obstáculos que marquen los límites hasta donde los objetos puedan proyectarse en el espacio aéreo, creando así una zona despejada de obstáculos para los vuelos".

El Anexo clasifica los requisitos atinentes a las superficies limitadoras de obstáculos, así como sus dimensiones, en función de los tipos de pista. A este fin, se consideran seis tipos de pistas: pistas de aproximación visual; pistas para aproximaciones que no son de precisión, pistas para aproximaciones de precisión, de las Categorías, I, II y III, y pistas de despegue de ellas, los ingenieros pueden diseñar el esqueleto básico estructural. Una de las características de los aeropuertos que más llaman la atención, de noche, son los cientos, a veces miles, de luces utilizadas para guiar y controlar los movimientos de las aeronaves. Contrariamente a lo que sucede con los vuelos, cuya guía y control se llevan a cabo por medio de radioayudas, los movimientos en tierra se guían y controlan principalmente por medio de ayudas visuales. El Anexo 14, Volumen I, define en detalle numerosos sistemas que pueden utilizarse en distintas condiciones meteorológicas y en otras circunstancias. Como los pilotos de todo el mundo tienen que reconocer inmediatamente estas ayudas visuales, es sumamente importante normalizar el emplazamiento y características de las luces. Los últimos adelantos en luminotecnia, han permitido aumentar notablemente la intensidad de los elementos luminosos, y también recientemente, gracias a la fabricación de pequeños elementos luminosos, se han podido empotrar las luces en el pavimento y las aeronaves pueden rodar por encima. Las luces modernas de gran intensidad resultan tan eficaces para las operaciones diurnas como para las nocturnas, y en algunos casos, para las operaciones diurnas las señales pueden ser más que suficientes. Su empleo se define también en el Anexo. Un tercer tipo de ayuda visual en los aeropuertos, son los letreros. En los aeropuertos muy extensos y en los de gran densidad de tránsito, es importante proporcionar a los pilotos la orientación que necesitan en el área de movimiento.

El objetivo de la mayoría de las especificaciones consiste en intensificar la seguridad de la aviación. Una sección del Anexo 14, Volumen I, está destinada a aumentar la seguridad del equipo instalado en los aeropuertos. Especialmente dignas de mención son las especificaciones relativas a la fabricación y emplazamiento de equipo en las inmediaciones de las pistas, con el objeto de minimizar el peligro que puede representar para las operaciones de aeronaves. También se especifican los requisitos relativos a las fuentes secundarias de energía eléctrica, así como las características de los circuitos eléctricos y la necesidad de controlar el funcionamiento de las ayudas visuales

En los últimos años se ha estudiado más detenidamente el aspecto de la explotación de los aeropuertos. La actual edición del Anexo 14, Volumen I, contiene diversas especificaciones sobre el mantenimiento de los aeropuertos. Se insiste especialmente en las superficies pavimentadas y en las ayudas visuales. También se destaca la necesidad de eliminar ciertas características de los aeropuertos que puedan atraer a las aves, con el consiguiente peligro para las operaciones de aeronaves.

De importancia capital para la explotación de todo aeropuerto, es el servicio de salvamento y extinción de incendios, con el cual deben contar todos los aeropuertos internacionales de conformidad con el Anexo 14. El Anexo indica qué agentes extintores deben utilizarse, así como la cantidad y el tiempo límite en que deben llegar al lugar del siniestro.

Para despegar y aterrizar con seguridad y regularidad, las aeronaves modernas, necesitan información precisa acerca de las instalaciones aeroportuarias. En el Anexo 14, Volumen I, se indica: qué información debe proporcionarse; cómo se determina; cómo debe notificarse; y a quién debe notificarse. (Las especificaciones relativas a la transmisión de estos datos, por medio de las AIP y de los NOTAM, se indican en el Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica.) Los datos que deben suministrarse son: la elevación de las distintas partes del aeropuerto, la resistencia de los pavimentos, el estado de la superficie de las pistas y el tipo de servicios de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto

Las disposiciones figuran en el Volumen II del Anexo 14. Estas especificaciones complementan las del Volumen I que, en algunos casos, se aplican también a los helipuertos. Las disposiciones prescriben las características físicas y las superficies limitadoras de obstáculos requeridas para las operaciones de helicópteros, desde los helipuertos de superficie y elevados en tierra y las heli plataformas, en condiciones meteorológicas de vuelo visual y de vuelo por instrumentos. Se han incluido también en el Volumen II, textos relativos a señales y luces de los helipuertos y a los requisitos de éstos en materia de salvamento y extinción de incendios. Aunque las especificaciones sobre señales y luces de los helipuertos sólo se aplican a las condiciones meteorológicas de vuelo visual, se están ideando ayudas visuales apropiadas para las operaciones de helicópteros en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos. (Fin)

SECCIÓN: "ANÉCDOTAS OPERATIVAS"
Entrega Nº 14 – DAVID ROBERTO DE MAYO

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

"El Cielo es el Límite"

Era Septiembre del año 2006.-
Hacia un tiempo que venía practicando montañismo, y por ese motivo, me había hecho socio del Club Andino Córdoba.- Gracias a ésto, pude conocer un montón de rincones de esta maravillosa provincia, con más de 150 trekkings, deporte en el que me había enganchado a full, al punto tal, que si pasaban más de veinte días sin ir a la montaña, ya me sentía mal.- Dentro del montañismo, hay muchas disciplinas y una de ellas es el "Ascencionismo", también conocido como "Alta Montaña", cuando se incursiona por sobre los 3000 metros sobre el nivel del mar.- Y bueno, un día me largué a intentar a hacer algunas cimas, como por ejemplo nuestro "Aconcagua", al que no pude llegar por mal tiempo y efectos de la altura.-
Pero si pude lograr hacer cumbre en el "KALA PATTHAR (Roca Negra en nepalí); y llegar a lo más alto de esta montaña, que está ubicada en el Himalaya de Nepal, enfrente del Monte Everest, muy próxima a la frontera con China, y que tiene una elevación de 5.643 metros.-
Y un día, le apunte al KILIMANJARO, la montaña más alta del continente africano, ubicada en Tanzania, y que tiene una elevación de 5.892 metros.-Lo tenía entre ceja y ceja, hasta que un día puede concretar el viaje, gracias a la oportunidad viajar por esta bendita empresa donde trabajamos, AEROLINEAS ARGENTINAS, y al inmenso aliento de compañeros de trabajo – entre ellos, gente de A.P.A.D.A. -,que entre mate y mate, se plasmó la promesa de hacer flamear el banderín de la asociación en lo más alto, como se nota en la primer foto.-

La expedición de ascenso duro un total de seis días, y fue compartida con tres norteamericanos, donde el día de ataque a la cima, salimos del último campamento de altura a las doce de la noche, coronando la cumbre a media mañana.-
Tengo el lindo recuerdo de haberme sacado una foto con la Bandera Argentina y con el banderín de A.P.A.D.A..- Esa fue la manera de expresar mi agradecimiento a los colegas y amigos de la Asociación de los Despachantes de Aeronaves.- Quiero aclarar, que yo era un simple aficionado al montañismo, y nunca fue profesional o de elite.-
Significo para mí, un esfuerzo físico y mental extremo, pero me dejo la satisfacción de haber cumplido la promesa de agitar el banderín de nuestra asociación en esta cumbre emblemática del mundo.-
Les envío un fuerte saludo todos mis colegas aeronáuticos.-

David Roberto De Mayo
Despachante Operativo–Aerolíneas Argentinas–Base Córdoba

CONGRATULATIONS
YOU ARE NOW AT
TANZANIA 5895M. AMSL
UHURU
HEST POINT
EST FREE-STANDING MOUNTAIN
LARGEST VOLCANOES.

Coleman

CONGRATULATIONS!
YOU ARE NOW AT
UHURU
TANZANIA
5895M AMSL