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
MAYO – JUNIO - JULIO 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 B 04/2024 - Circular de Asesoramiento CA OPS Nº 91-020 "Procedimientos para la Aprobación de Operaciones de Categoria II y III".- Pag. 1/2

Control de Peso y Balanceo de las Aeronaves - Pag. 2/5

ANÉCDOTAS OPERATIVAS" - Entrega 15: DAE Eugenio Faustino Giacomelli - Pag. 5/7

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 B 04/ 2024 (12 de Abril de 2024)

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO CA OPS Nº 91-020
“PROCEDIMIENTOS PARA LA APROBACION DE OPERACIONES DE CATAGORIA II Y III”

Se lleva a conocimiento de la Comunidad Aeronáutica la circular de asesoramiento (CA), elaborada por la Dirección Nacional de Seguridad Operacional (DNSO) dependiente de la Autoridad Nacional de Aviación Civil (ANAC), la cual proporciona los medios aceptables de cumplimiento para que los explotadores puedan lograr la aprobación de sus aeronaves para operaciones con mínimos meteorológicos CAT II y CAT III que utilizan sistemas ILS. Un explotador puede utilizar otros medios de cumplimiento, siempre que sean aceptables para la ANAC. La misma integra la presente AIC (Anexo ALFA)

NOTA: Debido a lo extenso del documento compuesto por 57 páginas, para aquellos que lo deseen consultar, le adjuntamos el link: https://ais.anac.gov.ar/descarga/aic-6619dca04b5fa

---

PESO Y BALANCEO DE LAS AERONAVES

El presente documento está tomado de una vieja Circular de Asesoramiento de la ANAC, la misma da los principios de las técnicas y prácticas para el control del peso y balanceo de una aeronave. Para comenzar se dan a continuación los términos relacionados con la terminología utilizada en este documento.

DEFINICIONES DE TÉRMINOS RELACIONADOS CON ESTE DOCUMENTO.

BRAZO DE PALANCA.

Es la distancia horizontal desde el datum con referencia al CG de la aeronave o de algún ítem de esta. Cuando la medición es del datum hacia atrás se le agrega el signo positivo (+), y cuando es del datum hacia adelante se le agrega el signo negativo (-).

CENTRO DE GRAVEDAD (CG).

Es el punto en el cual la aeronave esta en equilibrio cuando se la suspende. Es el punto teórico sobre el cual se asume que todo el peso de la aeronave se encuentra concentrado.

LÍMITE DEL CENTRO DE GRAVEDAD.

Son las posiciones extrema delantera y trasera entre la cuales puede ubicarse el CG de la aeronave para operarla en condiciones normales y seguras. Esos límites están ubicados en la Hoja de Datos del Certificado Tipo, en la Sección “Limitaciones” del Manual de Vuelo, o en los registros de peso y balanceo de la aeronave.

DATUM.

Es un plano vertical imaginario, especificado por el diseñador de la aeronave, a partir del cual se toman las distancias y medidas horizontales del CG. Generalmente se encuentra localizado en el parallamas de la aeronave o en el borde de ataque del ala.

MOMENTO.

Es el producto del peso de un ítem multiplicado por su brazo de palanca.

PESO VACÍO.

Es el peso de la célula, planta poder, equipamiento instalado permanentemente, combustible no utilizable, tanque a aceite e hidráulicos llenos, y fluidos requeridos para la operación normal completo, excepto los depósitos de agua de los lavatorios.

El dato del peso vacío se encuentra en la Hoja de Datos del Certificado Tipo, en el Manual de Vuelo o en el Manual de Peso y Balanceo de la aeronave, o en los registros de peso y balanceo de la aeronave.

PESO MÁXIMO.

Es el peso máximo permitido de una aeronave. Este valor se encuentra en la Hoja de Datos Certificado Tipo, en el Manual de Vuelo de la Aeronave, o en los registros de peso y balanceo. Algunas aeronaves tienen un peso máximo permitido para el despegue superior al peso máximo permitido para el aterrizaje.

PROPÓSITO.

Este documento contiene técnicas, métodos y prácticas aceptables para controlar el peso y balanceo de las aeronaves, y permitirles a los despachantes de aeronaves realizar despachos seguros con el peso y el centro de gravedad dentro de los rangos permitidos por el diseño tipo.

INTRODUCCIÓN.

a.- La Parte 91 requiere que una aeronave sea opera conforme al Manual de Vuelo aprobado. Para cumplir con este requisito y operar la aeronave dentro de los límites del peso y balanceo establecidos por el fabricante, es necesario contar con un registro preciso del peso vacio que le permite a los despachantes de aeronave y pilotos cargar la aeronave de forma de asegurar que el peso de la operación este dentro de os límites permitidos, y además que la ubicación del CG este del rango aprobado.

b.- Una aeronave mal cargada afecta la maniobrabilidad, el régimen de ascenso y la velocidad y puede ser la causa de accidentes debido a los sobre esfuerzos generales en la estructura o a los cambios en su característica de vuelo. Fundamentalmente la sobrecarga reduce la eficiencia de la aeronave y el margen de seguridad permitido cuando se presenta una condición de emergencia.

c.- Una aeronave sobrecargada necesita alcanzar mayor velocidad para el despegue con una mayor longitud de pista, y a su vez se reduce el régimen y el ángulo de trepada con un aumento en la velocidad de perdida. El sobrepeso también disminuye la maniobrabilidad, el techo de servicio y la velocidad de crucero.

d.- El peso máximo y los límites extremos de la posición del centro de gravedad de una aeronave está determinado por las condiciones de diseño, el despachante de aeronaves y el piloto de la aeronave son los responsables de conocer y operar la aeronave dentro de estos límites permitidos de pesos y ubicación del centro de gravedad de la aeronave cargada. Esto le permite al despachante de aeronaves y el piloto determinar si la aeronave está en condiciones de operar con seguridad. Estas condiciones las establecen los fabricantes de la aeronave quienes realizan muchos vuelos de prueba para establecer los límites de carga de sus aeronaves debido a que es una condición crítica para seguridad de vuelo.

e.- No solo el peso es importante, sino que también es critica la forma en que se distribuya la carga en la de aeronave, ya que si el centro de gravedad de la aeronave cargada se ubica fuera de las posiciones extremas permitidas la capacidad de control de la aeronave se reduce considerablemente.

f.- Cuando se cambian equipos en una aeronave se está modificando el peso vacío de la misma, y en algunos casos, las instalación de nuevas radios, de instrumentos pueden generar sobrecargas en su estructura, en otros casos, se reemplazan equipos viejos por otros nuevos más livianos con lo que se reduce el peso, cambio configuración de asientos de pasajeros y en consecuencia es probable que se cause desplazamientos del centro de gravedad, por este motivo siempre en estos casos deben ser calculados y asentados en los registros de peso y balanceo de la aeronave.

g.- Las reparaciones y alteraciones son la mayor causa de los cambios en el peso de una aeronave, y es responsabilidad del que las realiza determinar el nuevo peso vacío y los cambios generados en las posiciones extremas del centro de gravedad del peso vacío, además debe registrar el nuevo valor del peso vacío y la posición de su centro de gravedad en los documentos de peso y balanceo de la aeronave.

h.- Siempre que se realice una inspección a la aeronave, ya sea por condición o anual, debe asegurarse que los datos de peso y balanceo contenidos en los registros de la aeronave sean precisos y estén actualizados.

i.- Los intervalos de tiempo entre pasajes consecutivos y la determinación del pasaje y la ubicación del centro de gravedad deben realizarse de acuerdo con las instrucciones del fabricante.

j.- No obstante, lo establecido en el párrafo anterior todas las aeronaves deben ser pesadas cuando:

1.- Se hayan efectuado cambios en la aeronave que podrían afectar la posición centro gravedad del peso vacío; y;

2.- Existan razones para suponer que la información sobre el peso y balanceo de la aeronave ya no es exacta.

PESAJE DE LAS AERONAVES.

a.- El procedimiento para pesar una aeronave debe ser el establecido por el fabricante de las mismas, sino se ha establecido un procedimiento determinado para un tipo de aeronave, se pueden utilizar los procedimientos especificados en la Circular de Asesoramiento 43-13.1 Capitulo 13 de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica.

b.- Las balanzas para realizar el pesaje deben ser las adecuadas para la aeronave que se va a pesar, tienen que estar en buenas condiciones y calibradas en un laboratorio reconocido por la ANAC dentro de los 12 meses previos al pesaje.

c.- Normalmente se requiere que todas las aeronaves nuevas o usadas se pesen antes de emitirse el certificado de aeronavegabilidad para determinar el peso vacío y la posición del centro de gravedad del peso vacío, excepto que el pasaje haya sido hecho por el fabricante o autoridad competente del Estado desde el cual la aeronave fue exportada, y deben volver a pesarse en los intervalos de tiempo establecidos en los manuales del fabricante.

d.- No obstante, todas las aeronaves deben ser pesadas:

(1) Siempre que haya dudas en cuanto a la exactitud de su peso y balanceo.

(2) Después de haber sido sometidas a servicios de mantenimiento, modificaciones o reparaciones que puedan haber alterado su peso, (por ejemplo, cuando se realizan trabajos de pintado en la aeronave, cambios de configuración, cambios de equipo, etc.).

(3) Siempre que la aeronave sufra una alteración por remoción, instalación o cambios en la posición del equipamiento o accesorios, cambios en la duración interna, etc.

(4) Cuando los registros de peso y balanceó de las aeronaves están incompletos o falten; o (5) Cuando el Administrador lo considere por cuestiones de seguridad.

e.-Cuando se agregan, remueven o vuelven a posicionar componentes, o ítems de equipamiento que tienen una ubicación fija, o si la aeronave se modifica o repara, es necesario pesar la aeronave para determinar su nuevo peso vacío y la posición del centro de gravedad del peso vacío. Este nuevo peso vacío debe asentarse en los registros de la aeronave.

f.- Cuando se haya establecido un nuevo peso vacío, o una nueva posición del centro de gravedad del peso vacío, se debe reemplazar la planilla de peso y balanceo existente en los registros de mantenimiento de la aeronave, y asegurarse que la nueva planilla se coloque en el Manual de Vuelo. (fin)

SECCIÓN: "ANÉCDOTAS OPERATIVAS"
Entrega Nº 15 – EUGENIO FAUSTINO GIACOMELLI

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

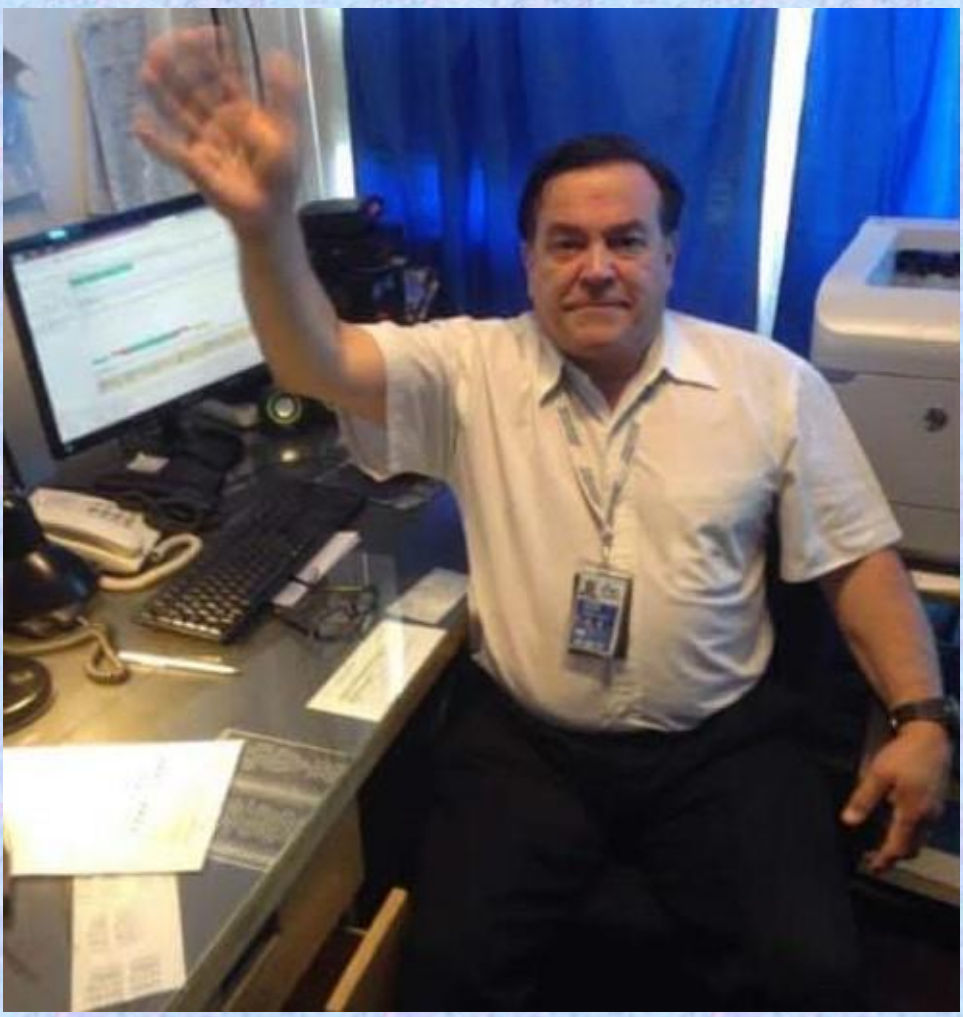
"Anécdota corta de un Despachante de Aeronaves"

Quien subscribe es un Despachante de Aeronaves jubilado, que compartirá entre todos mis colegas, una anécdota que cada vez que la recuerdo, me rio mucho…..Paso a desarrollar la historia.
Corría la década del 1992 aproximadamente, no recuerdo exactamente pero fue en temporada de ballenas, una época de oro, donde Aerolíneas Argentina tenía programado 5 vuelos diarios y Austral 3 o 4, y que se transportaba mucha carga del parque industrial de Trelew, vaqueros y medias Modercraft, y algunos vuelos con pescado fresco a Mar del Plata.
Quiero hacer una aclaración, ciertas cargas las evaluaba el despachante en el aeropuerto, al momento del despacho, pero hoy gracias a Dios, las empresas cuentan con sectores de carga y con personal que posee cursos de mercancías peligrosas y procedimientos para transporte de diversas sustancias, como por ejemplo féretros, entre otras.-
Precisamente, un fin de semana largo, se presentaba una guardia tranquila, hasta que me llamó el gerente de escala, para informar que tenía que trasladar de cualquier manera el cuerpo de un médico, que se había accidentado, en le península, junto a su familia y falleció en el hospital de Puerto Madryn.- Desde ya, que debido a mi buena formación profesional en Aerolíneas Argentinas, sabía que para transportar un féretro, tenía que ser con un cajón equipado con válvula y sellado.- Pero me llamaban desde Buenos Aires, y de todas las

gerencias, con la urgencia de que tenía que ser velado en Rosario, y que debía de ser embarcado en el primer vuelo del domingo a la mañana. Imaginen la presión tremenda que yo sentía.- Es allí cuando me entero por un cuñado que trabajaba en mantenimiento del hospital de Madryn, que efectivamente, el médico estaba en la morgue a la espera de un cajón que traerían el domingo durante la madrugada.- Ante mi nerviosismo, le pregunté si ese féretro estaba preparado para transporte aéreo, respondiéndome que no, que debían traer uno común desde Trelew. Yo me desesperaba, y luego de pensar y pensar, recordé que a los peces grandes, como ser los salmones y atunes, un pescador me había comentado que para que duren más tiempo y sin dar olor, se los congelaba.- Así con perdón de Dios, le dije a mi cuñado, que necesitaba que me hiciera un favor, cual era que, si podía congelar al médico, y me dijo que no tenía inconveniente en hacerlo.- Al otro día llego el féretro con una lona, era un cajón común, y lo embarque para AEP con conexión a Rosario.

La anécdota es que, mi cuñado lo congelo a menos 22 grados, por suerte, voló perfectamente, llego a Rosario, y lo velaron a cajón abierto.- Les recuerdo que los féretros antes tenían como una ventana para ver, y como agregado gracioso les comento que, por el estado de congelamiento que tenía el cuerpo, debieron esperar muchas horas, para que este "lo más normal posible" para el velatorio.-

Mi grata sorpresa fue, que me llegaron muchas felicitaciones por haber llegado tan intacto en su figura.

Eugenio Faustico Giacomelli (YACO)
Despachante Operativo Jubilado-Aerolíneas Argentinas-Base Trelew

Dos Fotos de su último Despacho y otra como Piloto Privado