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
SEPTIEMBRE - OCTUBRE 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 15/2024 - Verificación de Licencias Aeronáuticas y Certificación Médica Aeronáutica.- Pag. 1/2

O.A.C.I. - ANEXO 15 - Servicios de Información Aeronáutica - Pag. 2/4

ANÉCDOTAS OPERATIVAS" - Entrega 17: DAE Gabriel S. Guemes - Pag. 4/6

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 15/ 2024 (21 de Octubre de 2024)

- **VERIFICACION DE LICENCIAS AERONÁUTICAS Y CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA**

VERIFICACIÓN DE LICENCIAS AERONÁUTICAS Y CERTIFICACIÓN MÉDICA AERONÁUTICA (CMA)

Se informa a la comunidad aeronáutica que se encuentra disponible en la página web de la ANAC, en el siguiente enlace, el portal para efectuar consultas sobre el estado de una Licencia aeronáutica y de la Certificación Médica Aeronáutica (CMA):

https://validacion-cma.anac.gob.ar/buscar

Si usted desea mayor información puede escribirnos a los siguientes correos electrónicos:

dtoregistro@anac.gob.ar (Dpto. Registro de Licencias),

dem@anac.gob.ar (Dpto. de Evaluación Médica).

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

ANEXO 15 – Servicios de Información Aeronáutica

Una de las actividades auxiliares de la aviación civil internacional, más vitales y menos conocidas, es la desplegada por los servicios de información aeronáutica (AIS). El objeto del servicio de información aeronáutica es asegurar el flujo de información necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.

En el Anexo 15 se define la manera en que los servicios de información aeronáutica reciben y originan, cotejan o reúnen, editan, formatean, publican o almacenan y distribuyen información y datos aeronáuticos concretos. El propósito es satisfacer la necesidad de uniformidad y coherencia en la entrega de información/datos aeronáuticos que se requiere para las operaciones de la aviación civil internacional.

En 1953, el Consejo de la OACI adoptó por primera vez las normas y métodos recomendados originales. El Anexo 15 tiene sus raíces en el Artículo 37 del Convenio de Chicago. Las primeras especificaciones del Anexo fueron elaboradas por el Comité de Aeronavegación (actualmente Comisión de Aeronavegación) de la OACI, a raíz de las recomendaciones de diversas conferencias regionales de navegación aérea, y se publicaron por orden del Consejo, procedimientos para los servicios de información internacional a los aviadores, en 1947.

La expresión “servicios de información internacional a los aviadores” dio origen a una de las primeras siglas aeronáuticas; NOTAM. En 1949, una conferencia especial NOTAM examinó estos procedimientos y propuso la enmienda de los mismos, que se publicaron más tarde como procedimientos para los servicios de navegación aérea y que fueron aplicables a partir de 1951. En el transcurso de los años, el Anexo 15 se ha actualizado mediante un total de 33 enmiendas, a fin de satisfacer la rápida evolución de los viajes por vía aérea y de la información tecnológica conexa. En los últimos años, las enmiendas del Anexo 15 han reflejado la necesidad cada vez más intensa de contar oportunamente con información aeronáutica y datos sobre el terreno de calidad ya que se han vuelto críticos para los sistemas de navegación de a bordo que dependen de ellos. Actualmente el Anexo incluye numerosas disposiciones

destinadas a evitar datos aeronáuticos dañados o erróneos que pueden afectar a la seguridad de la navegación aérea.

El explotador de cualquier tipo de aeronave, ya sea que se trate de una pequeña aeronave privada o de una gran aeronave de transporte, debe tener a su disposición una variedad de información relativa a las instalaciones y servicios de navegación aérea que prevé utilizar. Por ejemplo, el explotador debe conocer la reglamentación sobre el ingreso y el tránsito en el espacio aéreo de cada Estado en que se llevarán a cabo las operaciones, al igual que los aeródromos, helipuertos, ayudas para la navegación, servicios meteorológicos, servicios de comunicaciones y servicios de tránsito aéreo que están en servicio con los procedimientos y reglamentos que les corresponden. Asimismo el explotador debe enterarse, a menudo con muy poca antelación, de cualquier cambio que afecte al funcionamiento de las instalaciones y servicios mencionados y debe saber de cualquier restricción del espacio aéreo o peligro que pueda afectar a sus vuelos. Generalmente esta información se proporciona antes del despegue, pero en algunos casos, debe entregarse durante el vuelo.

El principio subyacente del Anexo 15, que emana del Artículo 28 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es que cada Estado es responsable de proveer a los interesados de la aviación civil toda la información que corresponde y se requiere para la explotación de las aeronaves que realizan operaciones de aviación civil internacional en su territorio al igual que en las zonas fuera de su territorio en que se encarga del control del tránsito aéreo o de otras obligaciones.

La información que maneja un AIS puede variar ampliamente en función de la duración de su aplicabilidad. Por ejemplo, la información relativa a los aeropuertos y sus instalaciones puede ser válida por numerosos años en tanto que los cambios en la disponibilidad de dichas instalaciones (p. ej., debido a construcción o reparaciones), sólo será válida por un período relativamente breve. La información puede ser válida por tan sólo unos días u horas.

El grado de urgencia que tiene la información también puede variar, al igual que el alcance de su aplicación en términos de número de explotadores o tipos de operaciones afectadas. La información puede ser detallada, concisa o incluir representaciones gráficas.

En consecuencia, la información aeronáutica se maneja de manera diferente según su urgencia, importancia operacional, alcance, volumen y período de validez e importancia para los usuarios. En el Anexo 15 se especifica que la publicación de la información aeronáutica debe tener la forma de un conjunto integrado. Este conjunto consta de los elementos siguientes: la Publicación de información aeronáutica (AIP) que incluye servicio de enmienda, suplementos AIP, NOTAM, boletines de información previa al vuelo (PIB), circulares de información aeronáutica (AIC), listas de verificación y listas NOTAM válidas. Cada elemento se utiliza para distribuir tipos específicos de información aeronáutica.

En la mayoría de los casos, la información relativa a cambios en las instalaciones, servicios o procedimientos exigen enmendar los manuales de operaciones de las líneas aéreas u otros documentos y las bases de datos producidas por diversas entidades aeronáuticas. Las organizaciones responsables de mantener estas publicaciones habitualmente trabajan conforme a un programa de producción preconvenido. Si la información aeronáutica se publicara indiscriminadamente con una variedad de fechas de entrada en vigor, sería imposible mantener actualizados los manuales, documentos y bases de datos. Como muchos de los cambios en las instalaciones, servicios y procedimientos pueden preverse, el Anexo 15 prescribe la utilización de un sistema reglamentado, denominado AIRAC (reglamentación y control de la información aeronáutica), que requiere que los cambios importantes se hagan efectivos y la información se distribuya de acuerdo con un programa predeterminado de fechas de entrada en vigor, salvo cuando no es factible por consideraciones de carácter operacional.

En el Anexo 15 se especifica además que todos los aeródromos y helipuertos que habitualmente se utilizan para operaciones internacionales deben contar con la información previa al vuelo y se establece el contenido de la información aeronáutica que se proporciona con fines de planificación previa al vuelo y los requisitos para el suministro de esa información mediante sistemas automatizados de información aeronáutica. Además, hay requisitos para asegurar que la información importante que proporciona la tripulación después del vuelo (p. ej., la presencia de peligro a diario) se retransmita al AIS para su distribución si las circunstancias así lo exigen.

La necesidad, la función y la importancia de la información y datos aeronáuticos ha cambiado significativamente con la evolución de los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM).La implantación de la navegación de área (RNAV), la performance de navegación requerida (RNP) y los sistemas de navegación computarizados de a bordo, ha creado requisitos exigentes en cuanto a calidad (exactitud, resolución e integridad) de la información y datos aeronáuticos y los datos sobre el terreno.

La medida en que los usuarios dependen de la calidad de determinada información/datos aeronáuticos es evidente en el Anexo 15, párrafo 3.2.8 a) en que, al describir datos críticos, dice: “existe gran probabilidad de que utilizando datos críticos alterados, la continuación segura del vuelo y el aterrizaje de la aeronave se pondrán en graves riesgos con posibilidades de catástrofe”.

Como la información y datos aeronáuticos alterados o erróneos pueden afectar a la seguridad de la navegación aérea porque la misma depende directamente tanto de los sistemas de a bordo como de aquellos basados en tierra, es imperativo que cada Estado garantice que los usuarios (sector de la aviación, servicios de tránsito aéreo, etc.) reciban información y datos aeronáuticos oportunos y de calidad durante el período de utilización previsto.

Para lograr este objetivo y demostrar a los usuarios la calidad de la información/datos requeridos, el Anexo 15 rescribe que los Estados deben establecer un sistema de calidad e introducir procedimientos de gestión de la calidad en todas las etapas (recepción o envío, colación o montaje, edición, formateo, publicación, almacenamiento y distribución) del procesamiento de la información y datos aeronáuticos. La documentación y demostración de cada una de las etapas funcionales del sistema de calidad son imprescindibles para asegurar que se cuenta con la estructura orgánica, los procedimientos, los procesos y los recursos que permiten la detección y solución de anomalías en cuanto a información y datos durante las etapas de producción, mantenimiento y utilización. Dicho régimen de gestión de calidad debe tener la capacidad de rastrear toda la información o datos desde cualquier punto, volviendo, mediante procedimientos adecuados, a su origen.

De todas las actividades de la aviación internacional, el suministro y el mantenimiento de los servicios de información aeronáutica quizá no figuren entre los más espectaculares y de hecho los usuarios no perciben la complejidad de los sistemas de navegación de a bordo que suministran información AIS, pero sin este servicio, los pilotos volarían hacia lo desconocido.

SECCIÓN: “ANÉCDOTAS OPERATIVAS”
Entrega Nº 17 – GABRIEL S. GUEMES

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

“Una Vida en el Aire”

Empecé a fin del año 1999 en la actividad aeronáutica en la empresa Southern Winds y como maletero en la Rampa, pero no tenía ningún tipo de licencia.-

Al poco tiempo de empezar, la empresa a efectuó una enorme fiesta de fin de año, en un boliche muy renombrado en COR y sin haber cobrado mi primer sueldo, ya estaba de fiesta, ja ja ja.-

En esa época, estudiaba en la Universidad Tecnológica, la carrera de Ingeniería, y como en el aeropuerto, se trabajaba el 4 x 2 en horarios rotativos, empecé a averiguar que podría hacer aquí, y lo primero fue afianzar mi inglés, por lo que, me anoté en un curso de verano en la Universidad e Lengua de Córdoba, y en contacto con empleados del aeropuerto y llegué a la gente de operaciones, los que me entusiasmaron mucho, y me lancé a estudiar la carrera de Despachante de Aeronaves.-

Como justo a un kilometro del aeropuerto, se encontraba la escuela Alas, donde la gran mayoría de los profesores eran pilotos de SW, me resultó más agradable el curso. Se me dio que la empresa, implementó el turno noche de rampa, y me acoplé al mismo para poder estudiar de día. Entraba a las 17:00 al y hasta las 22.00 y luego a las 22.30 ingresaba en Rampa de SW, en rotación 4 x 2 y en todo el año 2000, pude realzare el curso de Despachante, y después de ocho meses recibirme A fin de ese año, se me da la oportunidad de una vacante de SW en Operaciones, y como venía practicando en la oficina, gracias al gerente de esa momento que lo permitía, salía de trabajar y me quedaba un par de horas para poder practicar más y más.-

Al quedar firme la vacante, me eligieron, me tomaron una pericia, y comencé mi profesión oficialmente, hasta el año 2005, donde quedamos sin trabajo.-

Tuve la suerte que al mes de dejar SW, me llamaron de Gol, que empezó a operar en Córdoba, y trabaje en la rampa de coordinador y como operativo, siendo una muy linda experiencia.-

Luego en el 2007, me llamaron de COPA, con una alegría enorme, ya que fui recomendado por una persona que no me conocía y que solo me había visto trabajar, y le gusto mi desempeño Trabaje cinco años de noche, muy cansado, con cambios de horarios y humor, mis hijos pequeños, que casi no veía, todo a contramano, pero era la forma de trabajo.-

Luego en el 2009, se me dio la oportunidad de trabajar en SOL, para reemplazar a algunos colegas y fue hasta el 2014, donde nuevamente, quede sin trabajo en Córdoba.-

La gran oportunidad, se me dio de ingresar en Aerolíneas Argentinas, pero no en mi lugar de residencia, sino en Mendoza, pero las circunstancias y necesidades, hicieron que aceptara, aún dejando a mi familia, con lo que ello implicó.-

Tuve una muy linda experiencia de cinco meses, ya que mis colegas de escala me trataron como uno más de allí, y se brindaron en todo.- Y luego de ese corto tiempo, se me dio la gran oportunidad de poder volver a Córdoba, y desde ese momento, hasta ahora en Operaciones de Aerolíneas Argentinas.-

Como anécdota, les comparto una situación entre incómoda y graciosa, sobre mi estadía en Mendoza.- No sabía, que la modalidad en esa escala, era que había que presentarse con el Jefe de Base al ingresar.- Por supuesto, llegué a la escala y comencé a trabajar como lo haría cualquiera en mi lugar y haciendo algunas prácticas, para adaptarme a la empresa y a los distintos y nuevos aviones.-

Luego de una semana, fue el Jefe de Base el que me buscó a mí, y al informarme lo que debía hacerse allí, le pedí las disculpas del caso, y todo quedo como si nada hubiese pasado.-

Gabriel S. Güemes
Despachante Operativo –Aerolíneas Argentinas -Base Córdoba

ineasArgentinas