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
ENERO – FEBRERO - MARZO 2025

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

REPÚBLICA ARGENTINA: AIC A 08/2025 - Procedimiento Para la Presentación del Plan de Vuelo a Través de Medios Electrónicos.- Pag. 1/3

O.A.C.I. - ANEXO 16 - Protección Del Medio Ambiente - Pag. 3/6

ANÉCDOTAS OPERATIVAS" - Entrega 19: DAE Carlos Ladrón de Guevara - Pag. 6/7

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 A 08/ 2025 (11 de Marzo de 2025)

PROCEDIMIENTO PARA LA PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO A TRAVÉS DE MEDIOS ELECTRÓNICOS

La Administración Nacional de Aviación Civil en uso de sus facultades aprobó mediante Resolución ANAC N° 35/2025 de fecha 15 de enero 2025, el documento denominado "PROCEDIMIENTOS GENERALES – OFICINA DE NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO", llamado en forma abreviada "PROGEN – ARO". Si bien este documento detalla las disposiciones, métodos y procedimientos que debe aplicar el personal de las Oficinas de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (ARO), las tripulaciones de vuelo también deben familiarizarse con los procedimientos que figuran en el mismo. Al respecto, el PROGEN ARO estandariza los procesos de gestión del plan de vuelo por el sistema de mensajería electrónica ATS y otros. Asimismo, el documento resulta complementario de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), el documento Procedimientos Generales – Gestión del tránsito Aéreo (PROGEN ATM) y las Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP). Por lo tanto, se considera de suma importancia comunicar a la comunidad aeronáutica los procedimientos y la información relevante en relación a las nuevas formas de presentación del plan de vuelo.

1) PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO POR MEDIOS ELECTRÓNICOS A LA TERMINAL AMHS.-

Lo dispuesto en el PROGEN ARO, apéndice 2, habilita a los usuarios a hacer uso de la modalidad de presentación de plan de vuelo a la terminal AMHS de la oficina ARO/AIS del aeródromo de salida del Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). Los usuarios deberán enviar los planes de vuelo completos, conteniendo todas las casillas, desde la 7 hasta las 19 inclusive. En caso de que el sistema por el cual se envíe el plan de vuelo presente una incapacidad técnica y no permita la presentación de la casilla 19, deberán enviarlo a través de correo electrónico a la Oficina ARO/AIS del aeródromo de salida indicando N° vuelo/matricula, fecha y hora de operación del vuelo al que pertenezca.

IMPORTANTE: No se deberán direccionar los planes de vuelo a otras dependencias (p. ej. TWR, ACC, etc.). Los mismos deberán transmitirse únicamente a la oficina ARO/AIS del aeródromo de salida a los efectos de evitar demoras y duplicidad en la recepción de los planes de vuelo. Los usuarios deben enviar, dentro de los tiempos establecidos, el formulario de plan de vuelo (FPL), mensaje de modificación (CHG), mensaje de demora (DLA) y mensaje de cancelación (CNL) a las direcciones indicadas en el ANEXO ALFA. Los usuarios serán los únicos responsables de constatar que los planes de vuelo hayan ingresado al sistema, por tal razón deberán comunicarse telefónicamente con la Oficina ARO/AIS del aeródromo de salida

2) PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO A TRAVÉS DE CORREO ELECTRÓNICO.-

Lo dispuesto en el PROGEN ARO, apéndice 2, habilita a los usuarios a hacer uso de la modalidad de presentación a través de correo electrónico a la oficina ARO/AIS del aeródromo de salida del Proveedor de Servicios de Navegación Aérea (ANSP). Una vez completado el plan de vuelo deberá ser firmado, digitalizado y enviado como adjunto (en PDF) a la oficina ARO/AIS del aeródromo de salida o a la más cercana que se encuentre brindando servicio, indicando en el asunto del correo electrónico el Nro. de vuelo/matricula. Los usuarios serán los únicos responsables de constatar que los planes

de vuelo hayan sido correctamente recepcionados, por tal razón deberán comunicarse telefónicamente con la Oficina ARO/AIS del aeródromo de salida, el operador ARO/AIS informará al usuario la aceptación o los motivos del rechazo del plan de vuelo. Los usuarios deben enviar, dentro de los tiempos establecidos, el formulario de plan de vuelo (FPL), mensaje de modificación (CHG), mensaje de demora (DLA) y mensaje de cancelación (CNL) a los correos electrónicos indicados en el ANEXO ALFA.

3) RESGUARDO Y CONTINGENCIA.-

Ante la falla de sistemas o de conexión a internet, la presentación será en formato papel en la oficina ARO/AIS correspondiente. El usuario deberá resguardar el formulario de plan de vuelo por el plazo de UN (1) año, el cual podrá ser requerido por el personal de las dependencias ARO/AIS o la Autoridad Aeronáutica de considerarse necesario. En virtud de ello no deben existir discrepancias de datos entre el plan de vuelo presentado y la copia del formulario en poder del usuario.-

Cancela: AIC A 07 / 2025

NOTA: Debido a que el anexo citado, contiene muchas direcciones y teléfonos, a los fines de evitar superposiciones, dejamos a quien lo desee, consultarlo directamente desde el siguiente link:

https://ais.anac.gov.ar/descarga/aic-67d47b0ab75f4

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

ANEXO 16 – Protección Al Medio Ambiente

(Volumenes I y II)

El Anexo 16 (Volúmenes I y II) trata de la protección del medio ambiente contra los efectos del ruido y de las emisiones de los motores de las aeronaves, dos asuntos de los que apenas se hablaba cuando se firmó el Convenio e Chicago.
El ruido de las aeronaves ya era motivo de preocupación durante los años en que se estaba formando la O.A.C.I., si bien entonces no se trataba más que del ruido causado por las hélices, cuando sus extremos rotaban a una velocidad cercana a la del sonido. Esta preocupación aumentó con la introducción de la primera generación de reactores a principios del decenio de 1960 y cobró nuevas dimensiones al aumentar el número de aeronaves de reacción y los servicios internacionales.
Entre otros factores, el ruido de las aeronaves varía en función de la potencia de los motores que propulsan a los aviones en la atmósfera. Es decir, a menos potencia, menos ruido, aunque al mismo tiempo la reducción de la potencia puede afectar a las características de las que depende la seguridad de la aeronave de reacción.
En 1968 la Asamblea de la O.A.C.I. adoptó una resolución en la que se reconocía la gravedad del problema planteado por el ruido en la proximidad de los aeropuertos y encargaba al

Consejo de la O.A.C.I. que estableciera especificaciones internacionales y textos de orientación para controlar el ruido de las aeronaves. En 1971, la Asamblea adoptó otra resolución en la que se reconocían los efectos perjudiciales en el ambiente que podían tener las aeronaves. Esta resolución impuso a la O.A.C.I. la responsabilidad de orientar el desarrollo de la aviación civil internacional de modo que beneficiara a los pueblos del mundo y se lograra la máxima compatibilidad entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente humano.

El Anexo 16, que trata diversos aspectos de los problemas ocasionados por el ruido de las aeronaves, fue adoptado en 1971 siguiendo las recomendaciones de la Conferencia especial sobre el ruido de las aeronaves en las proximidades de los aeródromos de 1969. Entre estos aspectos se incluyeron los procedimientos para describir y medir el ruido de las aeronaves; la tolerancia humana de dicho ruido; la homologación acústica de las aeronaves; los criterios para la formulación de procedimientos para atenuar el ruido de las aeronaves; el control de la utilización de los terrenos; y los procedimientos de atenuación del ruido durante la prueba de los motores en tierra.

Poco después de esta reunión, se estableció el Comité sobre el ruido producido por las aeronaves (CAN) para ayudar a la O.A.C.I. en la elaboración de los requisitos de homologación acústica para las distintas clases de aeronaves.

En la primera reunión, este comité preparó la primera enmienda del Anexo 16 que surtió efecto en 1973 e incluyó la homologación acústica en la producción futura y versiones perfeccionadas de aviones de reacción subsónicos.

En las reuniones siguientes, el Comité sobre el ruido producido por las aeronaves preparó normas de homologación acústica para los futuros aviones de reacción supersónicos y aviones propulsados por hélice, y para la futura producción de los tipos existentes de aviones supersónicos de transporte y helicópteros. Asimismo, preparó directrices para la homologación acústica de los futuros aviones supersónicos, de los aviones STOL (de despegue y aterrizaje cortos) propulsados por hélice, de los grupos auxiliares de energía (APU) y de los sistemas auxiliares de las aeronaves durante las operaciones en tierra.

Una resolución adoptada por la Asamblea de la O.A.C.I. en 1971 dio lugar a la adopción de medidas concretas sobre el problema de las emisiones de los motores y a propuestas detalladas para fijar normas de la OACI para controlar las emisiones de los motores de determinados tipos de aeronaves. El Comité sobre las emisiones de los motores de las aeronaves (CAEE) se estableció posteriormente para elaborar normas concretas con respecto a las emisiones de los motores de las aeronaves.

Estas normas, adoptadas en 1981, fijaban límites a las emisiones de humo y ciertos contaminantes gaseosos de los grandes motores turborreactores y turbofán que se producirían en el futuro y prohibían la purga de combustibles crudos. Se amplió el alcance del Anexo 16 existente para incluir disposiciones relativas a las emisiones de los motores y el documento pasó a denominarse ***"Protección del Medio Ambiente".***

El Volumen I del Anexo 16, reorganizado, contiene las disposiciones relativas al ruido de las aeronaves y el Volumen II, las correspondientes a las emisiones de los motores.

En el Volumen I, distintas clasificaciones de aeronaves constituyen la base de la homologación acústica. Estas clasificaciones comprenden los aviones de reacción subsónicos para los que se aceptó antes del 6 de octubre de 1977 la solicitud de homologación del prototipo; los aceptados en dicha fecha o a partir de la misma; los aviones de hélice cuya masa es superior a 5 700 kg; los que no exceden de dicha masa; los aviones supersónicos cuya solicitud de homologación del prototipo se había aceptado antes del 1 de enero de 1975; y los helicópteros cuya solicitud de homologación del prototipo se había aceptado el 1 de enero de 1980 o a partir de dicha fecha.

Ya se ha normalizado una unidad de medición del ruido de cada clasificación de tipo de aeronave. A excepción de los aviones de hélice cuya masa máxima certificada de despegue no excede de 5 700 kg, la medida para evaluar el ruido es el nivel efectivo del ruido percibido,

expresado en EPNdB. El EPNdB es una unidad indicadora de los efectos subjetivos del ruido de las aeronaves en los seres humanos, teniendo en cuenta el nivel y duración del ruido percibido. Para estos tipos de aeronaves se han determinado puntos de medición del ruido, niveles máximos de ruido en los puntos de medición del ruido lateral, de aproximación y de sobrevuelo, así como procedimientos de ensayo en vuelo.

El certificado de homologación acústica lo concede el Estado de matrícula de la aeronave, siempre que se haya demostrado con éxito que ésta satisface requisitos por lo menos equivalentes a las normas aplicables del Anexo.

En el Volumen II del Anexo 16 figuran normas que prohíben la purga deliberada de combustible crudo en la atmósfera, en el caso de todas las aeronaves equipadas con motores de turbina fabricados después del 18 de febrero de 1982.

También existen normas que limitan la emisión de humo de los motores turborreactores y turbofán que propulsan aeronaves a velocidades subsónicas y fabricados después del 1 de enero de 1983. Por lo que respecta a los motores destinados a la propulsión supersónica, se aplican limitaciones análogas a los fabricados después del 18 de febrero de 1982.

También se incluyen normas que limitan la emisión de monóxido de carbono, hidrocarburos sin quemar y óxidos de nitrógeno de los grandes motores turborreactores y turbofán destinados a la propulsión subsónica y fabricados después del 1de enero de 1986. Estas normas se basan en el ciclo de aterrizaje y despegue (LTO) de la aeronave. Además de estas normas, el Volumen II contiene procedimientos de medición detallados y especificaciones sobre los instrumentos, así como métodos estadísticos que deben seguirse para evaluar los resultados de las pruebas.

En 1983, los comités CAN y CAEE se fusionaron para formar el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP), como Comité técnico del Consejo de la O.A.C.I. Desde su creación, el CAEP ha preparado las normas para el Anexo 16 tanto con respecto al ruido de las aeronaves como a las emisiones de sus motores. En relación con el ruido de las aeronaves, y basándose en las recomendaciones del CAEP, en 2001 el Consejo de la O.A.C.I. adoptó una nueva norma con respecto al ruido en el Capítulo 4, más rigurosa que la del Capítulo 3. A partir del 1 de enero de 2006, la nueva norma se aplicará a las aeronaves recientemente homologadas y a los aviones del Capítulo 3 respecto de los cuales se pida rehomologación del Capítulo 4.

Esta nueva norma se aprobó prácticamente al mismo tiempo que la Asamblea de la O.A.C.I adoptaba el concepto de un “enfoque equilibrado para la gestión del ruido” preparado por el CAEP y que comprende cuatro elementos, a saber: reducción del ruido en la fuente, mejor planificación del uso de los terrenos, medidas operacionales y restricciones a las operaciones. En la *Declaración refundida de las políticas y prácticas permanentes de la O.A.C.I. relativas a la protección del medio ambiente,* figura en información más detallada.

Con respecto a las emisiones de los motores de las aeronaves, el objetivo del trabajo de la Organización ha cambiado. Al principio esta labor centraba en las preocupaciones sobre la calidad del aire en la proximidad de los aeropuertos, pero en el decenio de 1990 el alcance se amplió para incluir problemas atmosféricos a escala mundial, como el cambio climático, a los cuales contribuyen las emisiones de los motores de las aeronaves. En consecuencia, se está considerando preparar más normas de la OACI con respecto a emisiones para tener en cuenta las emisiones no sólo del ciclo LTO pero aquellas que se producen durante la fase crucero de las operaciones.

Tanto en 1993 como en 1999, el Consejo de la O.A.C.I., basándose en las recomendaciones del CAEP, adoptó normas más rigurosas para definir los límites de emisión de los óxidos de nitrógeno. Mientras el presente documento estaba en preparación, el Consejo consideraba una tercera revisión de los límites.

La protección del medio ambiente se ha transformado en uno de los desafíos más grandes para la aviación civil en el siglo XXI. Desde su adopción, el Anexo 16 se ha modificado para atender a las nuevas preocupaciones en materia de medioambiente y para dar cabida a la

nueva tecnología. La Organización continuará manteniendo el Anexo en revisión, para cumplir con su objetivo de lograr la compatibilidad máxima entre el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y la calidad del medio ambiente.
(fin)

SECCIÓN: "ANÉCDOTAS OPERATIVAS"
Entrega Nº 19 – CARLOS "CHARLIE" LADRON DE GUEVARA

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

"Vuelo con Mucho Humor"

Paso a relatar a mis colegas, dos anécdotas de un vuelo de Aerolíneas Argentinas a fines de la década del 80.-
El avión era un Boeing-737 (nuestra querida chanchita) y el vuelo era el llamado lechero, porque hacía muchas escalas, en este caso, partía desde Ushuaia con escalas intermedias en, Rio Gallegos, Comodoro Rivadavia, Bahía Blanca, y destino final Aeroparque.-
El comandante era el súper chistoso de Osvaldo Larumbe.-
La primera situación graciosa, sucedió en el tramo de Rio Gallegos-Comodoro.-Había una auxiliar relativamente nueva y con poca experiencia.- Cuando la comisario hace el anuncio habitual al expresar la parte de: *"en caso de un imprevista despresurización, automáticamente máscaras de oxígeno caerán frente a ustedes. En ese caso, procedan…..etc, etc, etc.-*
La auxiliar, hizo todos los movimientos de rutina, y al terminar la frase de …*" coloquen la máscara sobre la nariz y boca, y respiren normalmente",* se escucha por los parlantes a todo volumen y por varios segundos, un gemido típico a que se produce cuando una persona se está ahogando. Por supuesto, fue hecho por el comandante Larumbe, y se podrán imaginar las risas de todos los pasajeros, y la pobre auxiliar que no sabía que hacer, y donde meterse.-

La segunda situación, sucedió en el tramo de Comodoro- Trelew, el comande Larumbe, hace el siguiente anuncio….*"Estimados pasajeros, les habla el comandante para informarles que estamos sobrevolando por el mar, a la altura de la Península Valdés, por lo que, todos los pasajeros que están a la izquierda de la aeronave, podrán divisar la citada península, famosa por las ballenas, los pingüinos, lobos marinos y el turismo. Y los pasajeros que están a la derecha, podrán divisar como, los están a la izquierda, contemplan la Península Valdés".-*
Desde ya, nuevamente las risas fueron generalizadas en muchos de los que estábamos ahí.-

Un fuerte abrazo a todos los asociados, de mi querida Asociación Profesional.-

Carlos "Charlie" Ladrón de Guevara

Despachante Operativo Jubilado, retirándose de la actividad profesional, como Inspector por IATA en Aerolíneas Argentinas, e Instructor en el Centro de Entrenamiento y Formación de Pilotos de la República Argentina, (CEFEPRA), en Ezeiza, de Aerolíneas Argentinas, en la materia, Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Anexo 18 O.A.C.I.).-