



SAR/6-SAM
NI/13
15/08/08

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

Sexta Reunión de Implantación de Búsqueda y Salvamento de la Región SAM
(SAR/6 - SAM)

(Bogota, Colombia, 25 al 29 de Agosto de 2008)

Cuestión 3
del Orden del día **Normas nacionales relacionadas con el uso del ELT en 406 Mhz en la Región SAM**

INFORMACION DEL ESTADO DE CUMPLIMIENTO DE LA RECOMENDACIÓN 6/6 DE LA
REUNION RAN CAR/SAM/3

(Presentada por Bolivia)

Resumen

Esta nota informativa tiene por objeto que la Reunión proceda a la revisión sobre la aplicación por parte de los Estados SAM de las recomendaciones de las reuniones RAN CAR/SAM/2; RAN CAR/SAM/3 y de las Conclusiones vigentes realizadas por la Tercera y Cuarta Reunión SAM - SAR.

Referencias

- Informe de las Reuniones RAN CAR/SAM/2 y RAN CAR/SAM/3;
- Informes de la Tercera y Cuarta Reunión SAM – SAR;
- Plan Regional de Navegación Aérea – Volúmenes I y II;
- Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR – Doc. 9731);
- Anexo 11 – Servicios de Tránsito Aéreo; y
- Anexo 12 – Búsqueda y Salvamento.

1. Antecedentes

1.1 En la Segunda y Tercera Reunión Regional CAR/SAM de Navegación Aérea se trataron asuntos relacionados con los servicios de búsqueda y salvamento.

1.2 A partir de la Reunión CAR/SAM 01/04 SAR (Lima, Perú, 03 al 06 de Agosto de 2004), los Estados SAM han realizado cinco reuniones a nivel Regional en las cuales se revisaron el estado de cumplimiento de las Recomendaciones y Conclusiones formuladas por las reuniones mencionadas. Para el cumplimiento de la Recomendación 6/6 – ELT en 406 MHz de a bordo obligatorio, el Estado Boliviano en su Reglamentación Aeronáutica Boliviana, tomo las provisiones correspondientes. (RAB 90.55). **Apéndice A** de esta la Nota Informativa.

2. Análisis

2.1 Se hace necesario que los Estados, puedan alcanzar el cumplimiento, siendo que en las diferentes reuniones SAR-SAM se han propuesto que los Estados que presenten dificultades para cumplir con los compromisos, tengan la posibilidad de requerir la asistencia de otros Estados.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de la información presentada y considerar que se mantendrá informada a la Oficina Regional sobre la aplicación correspondiente de acuerdo a la Conclusión SAR 6/6 de la reunión RAN CAR/SAM/3 para esos efectos y continuar con el seguimiento de la aplicación regional de las Recomendaciones, para revisar y actualizar los formularios respectivos.

APENDICE A

RAB 90 Reglamento sobre instrumentos y equipos requeridos

“RAB 90.55 Transmisor de localización de emergencia (ELT)

(a) [AA] Tipos de ELT

(1) ELT automático [ELT (A) – Automático]. ELT de activación automática. Puede ser ELT (AF), ELT(AP), ELT (AD).

(2) ELT fijo automático [ELT (AF) – Automatic Fixed]. ELT de activación automática que está hecho con la intención de estar instalado permanentemente en la aeronave antes y después de un accidente y está diseñado para ayudar a los equipos SAR en localizar el sitio del accidente.

(3) ELT portátil automático [ELT (AP) – Automatic Portable]. ELT de activación automática que está hecho con la intención de estar instalado firmemente en la aeronave antes de un accidente, pero que se puede sacar de la misma con facilidad después del accidente. Funciona como un ELT (AF) durante la secuencia del accidente. Si el ELT no emplea una antena integral, la antena instalada en la aeronave puede ser desconectada y conectar una antena auxiliar (almacenado en el estuche del ELT). El ELT puede ser asegurado a un sobreviviente o a la balsa salvavidas. Este tipo de ELT sirve para ayudar a los equipos SAR en localizar el sitio del accidente o al (a los) sobreviviente(s). Un ELT (AP) puede ser usado para reemplazar un ELT (S) siempre y cuando cumpla con los requerimientos de un ELT (S).

(4) ELT de desprendimiento automático [ELT (AD) – Automatic Deployable]. ELT que se instala firmemente en la aeronave y se desprende y activa automáticamente al impacto y en algunos casos por acción de sensores hidrostáticos. También puede desprenderse manualmente. Este tipo de ELT debe poder flotar en el agua y sirve para ayudar a los equipos SAR en localizar el sitio del accidente.

(5) ELT de supervivencia [ELT(S) - Survival]. ELT que puede sacarse de la aeronave, que está ubicado de modo que su utilización inmediata en caso de emergencia sea fácil y que puede ser activado manualmente por los sobrevivientes, o activarse con el agua. Un ELT (S) no puede ser usado como ELT (AP).

(b) Para minimizar la posibilidad de daño en el caso de impacto de caída, el ELT debe estar instalado firmemente en la estructura de la aeronave emplazados todo lo posible hacia la cola con su antena y conexiones dispuestos de tal forma para maximizar la probabilidad de que la señal sea irradiada después del accidente.

(c) [AA] Todas las aeronaves en todos los vuelos deben estar equipadas con un ELT.

(1) Todas las aeronaves que realicen vuelos prolongados sobre agua, y que vuelen sobre zonas terrestres designadas como áreas de difícil búsqueda y rescate, llevarán por lo menos un ELT automático.

(d) [COA] Todas las aeronaves que realizan vuelos prolongados sobre agua deben llevar por lo menos un ELT (S) por balsa, aunque no se requieren más de dos ELT en total.

(1) Todos los aviones que vuelan sobre zonas terrestres designadas como áreas de difícil búsqueda y rescate deben llevar por lo menos un ELT (S).

- (e) A partir del 1 de enero de 2008, todos los ELT's requeridos a bordo de las aeronaves deben ser capaces de transmitir en la frecuencia de 406 MHz, en cumplimiento con el TSO-C126.
 - (1) El operador debe garantizar que todas las ELT's que sean capaces de transmitir en 406 MHz, estén codificadas de acuerdo con el Anexo 10 de OACI y registradas en la AAC, y en la entidad nacional responsable del inicio de las operaciones de Búsqueda y Salvamento.

- (f) [AA] Las baterías usadas en los ELT deben ser reemplazadas (o recargadas si la batería es recargable) cuando:
 - (1) El transmisor haya sido usado por más de una hora acumulativa; o
 - (2) 50 % de sus vidas útiles (o, para baterías recargables, 50% de sus vidas útiles de carga) haya expirado.

- (g) La fecha de expiración para el reemplazo o recarga de baterías del ELT debe ser legiblemente marcada en el exterior del transmisor.

Nota: Los requisitos de vida útil de la batería (o vida útil de carga) no se aplican a baterías (tales como las baterías activadas por agua), que no son esencialmente afectadas durante intervalos probables de almacenaje.”
