



Ministerio de Transporte
Argentina

Argentina **unida**

**Proyecto Regional RLA/06/901 –
Taller sobre SIGMET/AIRMET/GAMET/Cizalladura del
Viento/Avisos de Aeródromos – Lima, Perú, 21-25 de
Noviembre 2022**

**Coordinación con AIS por fenómenos severos en los
Aeródromos en el contexto del GRF – Emisión SNOWTAM**

ANAC | AVIACIÓN CIVIL
ARGENTINA

Gustavo Roberto D'Antiochia
Especialista MET ANAC
gdantiochia@anac.Gob.ar

Objetivo de la Charla



Crear conciencia en el Personal Operativo de la importancia de **conocer herramientas específicas para comprender las condiciones Meteorológicas** que afectan las operaciones en los aeropuertos para **tomar decisiones eficaces y eficientes en el proceso de evaluación y notificación del estado de la superficie de una pista (GRF)** , aplicando la normativa vigente fortaleciendo de esta manera la seguridad operacional .



Para tener en cuenta !!!!



- La aviación es un **conjunto de procesos** complejos que se rigen por **normas y procedimientos** en un contexto de seguridad .
- Uds. son **primer eslabón** de este procedimiento en el cual trabajaremos .



- Todo comienza con una **condición MET desfavorable**

ANTECEDENTES : accidente del vuelo WN1248 de Southwest Airlines en el

Aeropuerto Midway (KMDW) de Chicago, el 8 de diciembre de 2005

La Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos de América estableció el Comité de Reglamentación de la Aviación para la **Evaluación de Desempeño de Despegue y Aterrizaje** el cual, en conjunto con la industria, desarrolló una metodología para divulgar a pilotos, en tiempo real, las condiciones de la superficie de la pista .



Luego del Décimo Cuarto Taller/Reunión Multilateral AIM de la Región SAM para la transición del AIS al AIM (SAM/AIM/14) Virtual, 6 al 10 de setiembre de 2021



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

**Décimo Cuarto Taller/Reunión Multilateral AIM de la Región SAM
para la transición del AIS al AIM (SAM/AIM/14)**

Virtual, 6 al 10 de setiembre de 2021

SAM/AIM/14-NE/03

26/08/2021

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Seguimiento a la implantación de la Enmienda al Anexo 15 – Servicio de Información Aeronáutica, del PANS-AIM y de las Conclusiones de las Reuniones Anteriores

Seguimiento a la Implantación del nuevo formato del SNOWTAM y Guía para la emisión del SNOWTAM

Los Estados de la Región SAM habían indicado que, al modificar el formato del SNOWTAM e incluir otros fenómenos distintos a la nieve, en el alcance del nuevo SNOWTAM, **podría necesitarse un esfuerzo adicional para los Estados que no tienen experiencia con la gestión de este tipo de NOTAM.**

Implementación en Argentina

La Secretaría OACI luego de esa reunión consideró importante la **capacitación del personal AIS/AIM en el nuevo formato del SNOWTAM**. Se recomendó a los Estados la **planificación de charlas de socialización con los operadores de aeródromos**, así como la **emisión de una circular** para indicar los cambios introducidos por esta enmienda, principalmente en relación al reporte de evaluación y notificación del estado de la superficie de la pista, y su relación con el nuevo formato del SNOWTAM.

En **Argentina antes del 4 de Noviembre de 2021** se trabajo con Aeropuertos testigos SAWH , SAZS y SARI , además de la implementación de Circulares , Cursos Virtuales mediante plataforma CIPE y presenciales Aeropuerto SAEZ .



ANAC | AVIACIÓN CIVIL
ARGENTINA

CIRCULAR TÉCNICA

CT: 153-002

2° Edición

TEMA: Evaluación, Medición y Notificación del estado de la superficie de la pista.

1. PROPÓSITO.

El objetivo de la presente circular es aportar conceptos amplios y fundamentales de orientación, relacionados con el mantenimiento de las características de fricción de la superficie de una pista y promover una aplicación uniforme de la nueva metodología de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) denominada "Formato Global de Reporte" (GRF, por sus siglas en inglés), sobre la evaluación y notificación del estado de la superficie de una pista, conforme lo especificado en la RAAC Parte 153, 153.253 y Apéndice 8.

Objetivo de la presente circular

Aportar conceptos amplios y fundamentales de orientación, relacionados con el mantenimiento de las características de fricción de la superficie de una pista y promover una aplicación uniforme de la nueva metodología de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) denominada “Formato Global de Reporte” (GRF, por sus siglas en inglés), sobre la evaluación y notificación del estado de la superficie de una pista, conforme lo especificado en la RAAC Parte 153, 153.253 y Apéndice 8.

Esta CT es de aplicación para todos los aeródromos públicos controlados de jurisdicción nacional, que cuenten con pistas pavimentadas, a fin de mantener un sistema estandarizado de evaluación, medición y notificación del estado de la superficie de pista, para asegurar niveles aceptables de seguridad operacional, durante la operación en pistas contaminadas con agua, hielo, nieve, entre otras.

Formato Global de Reporte (GRF)

Metodología para **evaluar e informar de manera estandarizada** el estado de la superficie de la pista, cuando la misma presente contaminación, **principalmente por condiciones meteorológicas adversas**.

Esta información incluye el tipo de contaminante, el espesor y el porcentaje de contaminación que se encuentra presente en cada tercio de la pista.

El **principal objetivo** de ésta metodología es **aumentar la conciencia situacional de los pilotos durante los procedimientos de aterrizajes y despegues**, dado que, mediante los informes estandarizados del estado de la pista (RCR), es posible transmitir información a las tripulaciones de vuelo, comunicando el estado en que se encuentra la superficie de la pista.

Nuevos conceptos

Otro cambio importante es que se incluye de forma regular el estado de pista MOJADA en el informe sobre el estado de la pista (RCR).

La utilización del GRF requiere de equipos, procesos y procedimientos, pero más importante aún, debe contarse con personal competente en las actividades tanto de mantenimiento como de evaluación y notificación. El personal debe tener las competencias necesarias para cumplir con sus deberes, y la instrucción debe ajustarse al entorno en el cual opera dicho personal.

Mensaje SNOWTAM

Nota 1 – Se requiere un acuerdo previo entre el AIS de Aeródromo o (NOF) y el operador del aeródromo para especificar los medios y el proceso de presentación del Informe de condición de la pista (RCR)/inicio de SNOWTAM.

170820 SAZSYNYX

SWAG0150 SAZS 07170820

(SNOWTAM 0150 SAZS

07170810 05 5/5/2 100/100/100 NR/NR/03 MOJADA/MOJADA/NIEVE
FUNDENTE

07170810 09L 5/5/4 100/100/100 NR/03/03 MOJADA/NIEVE
MOJADA/NIEVE COMPACTADA

07170810 09R 5/2/2 75/50/75 NR/06/06 MOJADA/NIEVE
FUNDENTE/NIEVE FUNDENTE 40)

FORMATOS DE NOTIFICACIÓN DE LA OACI

La **necesidad de informar sobre el estado de la superficie de la pista y de promulgar los resultados**, se especifica en la RAAC Parte 153, 153.251, el cual estipula que la **información sobre el estado del área de movimiento y el funcionamiento de las instalaciones** relacionadas con la misma **serán proporcionadas por el explotador del aeródromo a la Jefatura del aeródromo, para su posterior comunicación a la Oficina ARO-AIS**, para que ésta notifique al respecto a la dependencia del Control de Tráfico Aéreo (ATC) y al explotador de aeronave, de acuerdo con la importancia de la información provista respecto de las operaciones, dichas dependencias puedan facilitar la información necesaria a las aeronaves que lleguen o salgan.

Esta información se mantendrá actualizada y cualquier cambio de las condiciones se comunicará sin demora, por el medio más rápido disponible en el aeródromo.

Recopilación de datos y procesamiento de la información

Los explotadores de aeródromos tienen que recopilar los datos pertinentes respecto al estado de la superficie de la pista, a través de las **observaciones y mediciones realizadas por personal capacitado**, **procesar la información correspondiente y facilitar dicha información** a través del RCR a la **Jefatura del aeródromo**, o quién esta designe en su ausencia, para su **fiscalización y posterior comunicación a la Oficina ARO-AIS del aeródromo**, para su **difusión**.

En la actualidad, los principales medios de comunicación son el **ATIS** y el **ATC**, además del **SNOWTAM**.

Servicio automático de información terminal (ATIS)

El ATIS es un medio muy importante de transmisión de información que libera al personal operativo de la obligación constante de transmitir datos sobre el estado de la pista y otra información pertinente a la tripulación de vuelo.

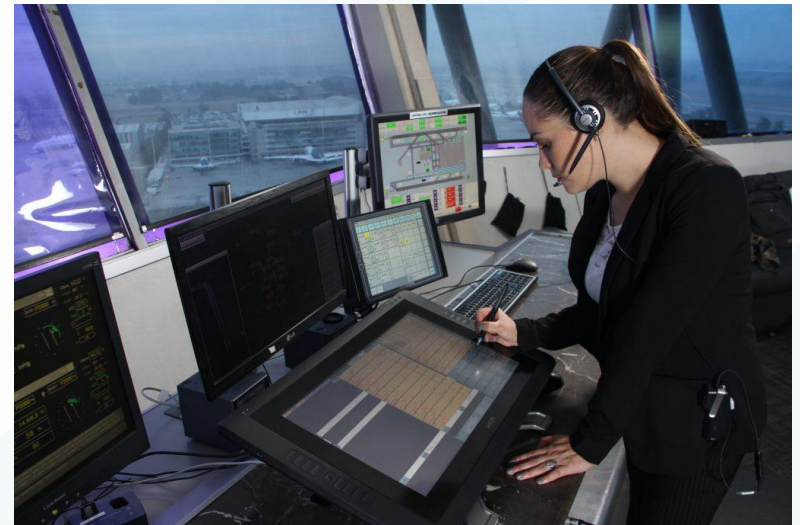
Además de la información operativa y meteorológica habituales, podrá suministrarse la siguiente información sobre el estado de la pista siempre que ésta no esté seca (RWYCC 6)



Control de tránsito aéreo (ATC)

Además de rápida, la información difundida por el ATC puede contener información adicional relacionada con el tiempo observado y previsto por el personal del servicio meteorológico (MET), incluso antes que esté disponible en el ATIS, así como informaciones recogidas por otras tripulaciones de vuelo, como los informes de eficacia del frenado (RBA).

Este método proporciona a los pilotos la mejor información posible y disponible en el sistema actual, para que éstos puedan adoptar decisiones acertadas.



Es fundamental, para la correcta implementación del GRF, **que se lleve a cabo un trabajo colaborativo y coordinado de todos los participantes**. Todos deben tener en claro que este sistema es una cadena donde todos los eslabones son igualmente importantes.

Los explotadores de aeródromos, los proveedores de servicios de navegación aérea, los explotadores de aeronaves y la comunidad aeroportuaria en general, deberán utilizar en sus actividades de seguridad operacional, la información contenida en esta circular técnica, en la medida que así lo requieran.



Planificación



Inicio de la Jornada Laboral



- **Conciencia situacional**
- Solicitar información a la Oficina MET correspondiente :
- A donde ? Oficina Vigilancia MET correspondiente a su aeropuerto
- # Tener los Teléfonos a mano
- # Tomar nota y sacase dudas de la situación
- # Replicar esa información y llamar nuevamente si surgen dudas

Dentro del Aeródromo



- *Identificar e interpretar las diferentes variables meteorológicas ,reconocer los diferentes tipos de precipitaciones .*
- *Identificar e interpretar los diferentes reportes meteorológicos fundamentalmente **METAR y SPECI***

Condiciones Meteorológicas

- **Impacto en es estado de pista y plataforma**
- Nevadas
- Lluvias
- La evaluación, de conformidad con el informe del estado de la pista (RCR), comenzará cuando ocurre un cambio significativo en el estado de la superficie de la pista debido a agua, nieve, nieve fundente, hielo o escarcha, entre otros .



PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN DEL ESTADO DE PISTA

1.El explotador del aeródromo es el responsable de monitorear el estado de la superficie de la pista, **así como también la información brindada en los informes meteorológicos**, durante el horario de operación del aeródromo.

2.Al inicio de cada turno, **personal del explotador de aeródromo se asesorará de las condiciones del tiempo y su futura evolución con las dependencias del servicio de meteorología –MET– del aeródromo.**

En los casos de no contar con esos servicios en el aeródromo, podrá contactarse vía correo electrónico o telefónicamente) con la dependencia de Jurisdicción en relación a la FIR a la que pertenece el aeródromo.

Procedimiento continuación

En ambos casos, se le **solicitará al Pronosticador de turno, que brinde información respecto a las condiciones reinantes, y de su futura evolución, particularmente sobre los fenómenos que puedan afectar y contaminar la superficie de la/s pista/s** (precipitaciones, reducciones de visibilidad, dirección e intensidad del viento, evolución de la temperatura, etc.).

Esto permitirá **estar alertado de cambios en las condiciones de la superficie de pista originados por factores meteorológicos,** planificar tareas de mantenimiento, limpieza, etc.



Es muy importante que la comunicación Usuario/Pronosticador se mantenga con total fluidez, especialmente durante la ocurrencia de eventos meteorológicos adversos. Esto le permitirá al personal del explotador de aeródromo responsable de la evaluación del estado de la superficie de la pista tomar las medidas más apropiadas con el fin de mitigar el impacto sobre las operaciones del aeródromo.



Conciencia Situacional

- Preparación y planificación
- Efectividad en las comunicaciones
- Vigilancia y seguimiento
- Habilidad para poder comunicar



¿¿ Que es la conciencia situacional ??

Como tener una buena conciencia situacional

- Tener una percepción correcta de la situación
- Ser capaz de reconocer cambios en esa situación en forma rápida
- Comprensión del impacto en la situación que esos cambios pueden causar
- Ser capaz de proyectar esa situación en un futuro cercano .



- Quien están involucrados en el GRF ?



- Operadores de aeródromo
- Autoridad Aeronáutica
- Servicios de Meteorología Aeronáutica
- Servicios de Transito Aéreo
- Servicios de Información Aeronáutica
- Operadores de Aeronaves (Pilotos y Despachantes de aeronaves)

Procedimiento

Secuencia de pasos.



Manual de Normas y Procedimientos



Que es el GRF (FORMATO GLOBAL de REPORTE de Condición de Pista)

Es una metodología para **evaluar e informar de manera estandarizada** el **estado de la superficie de la pista**, cuando la misma **presente contaminación**, principalmente por condiciones climáticas adversas (agua, hielo, nieve, entre otras).





Esta información incluye el tipo de contaminante, el espesor y el porcentaje de cobertura que se encuentra presente en cada tercio de la pista.



RCR	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	Aerodrome	Date & Time	RWY	RWYCC	100	% Coverage	Depth in mm
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
	<input type="text"/>		<input type="text"/>		<input type="text"/>		
	Contaminant Type 1st third		Contaminant Type 2nd third		Contaminant Type 3rd third		
	Plain language remarks <input type="text"/>						
	Reduced RWY width in m (if applicable) <input type="text"/>						

- **Informe sobre el Estado de Pista (RCR)**
- Informe pormenorizado relacionado con el estado de la pista degradado por el contaminante (agua , hielo , nieve , escarcha , etc.) y su efecto en la performance de despegue y aterrizaje de las aeronaves



Operación de Despegue



Performance : Análisis de RWY para DEP

A320233		IAE V2527E-A5		BUENOS AIRES / SAEZ			EZE		19-MAR-12	
Wind 0 KT		EZEIZA INTL MINISTRO PISTARINI		Elev. 62 FT		TORA 3300 M		27.0.1 FAA		
QNH 1013.25 HPA		ISA 15 C		Slope 0.04%		Clearway 200 M		AE233E02 V20		
Air cond. Off		3 obstacles		Stopway 0 M				11		
Anti-icing Off		PCN: STRUCT. (A320)								
All reversers operating										
No reversers on dry runway										
Dry check										
OAT (C)	DRY			WET						
	CONF 1+P	CONF 2	CONF 3	CONF 1+P	CONF 2	CONF 3				
-10	83.3 4/6 167/67/69	83.1 4/4 163/63/68	83.0 4/4 161/61/64	--- -/- ---/---/---	--- -/- ---/---/---	--- -/- ---/---/---				
0	82.7 4/6 164/64/66	82.6 4/6 162/62/67	82.6 4/4 161/61/64	82.7 4/7 161/64/66	82.4 4/4 156/59/65	82.3 4/4 155/58/61				
10	82.1 4/6 161/61/63	82.1 4/6 159/59/64	82.2 4/4 160/60/63	82.1 4/7 157/60/62	82.0 4/4 156/59/65	82.0 4/4 155/58/61				
14	81.8 4/6 160/60/62	81.9 4/6 158/58/63	82.0 4/4 160/60/63	81.8 4/7 156/59/61	81.8 4/4 156/59/64	81.8 4/4 155/58/61				
18	81.6 4/6 159/59/61	81.7 4/6 157/57/62	81.9 4/6 159/59/62	81.6 4/7 155/58/60	81.7 4/4 156/59/64	81.7 4/4 155/58/61				
22	81.3 4/6 158/58/60	81.5 4/6 156/56/61	81.7 4/6 159/59/62	81.3 4/7 154/57/59	81.5 4/7 155/58/63	81.5 4/4 155/58/61				
26	81.1 4/6 157/57/59	81.3 4/6 155/55/60	81.5 4/6 158/58/61	81.1 4/7 153/56/58	81.3 4/7 155/58/63	81.3 4/4 154/57/60				
30	80.8 4/6 156/56/58	81.0 4/6 154/54/59	81.4 4/6 157/57/60	80.8 4/7 152/55/57	81.0 4/7 153/56/62	81.2 4/4 153/56/59				
34	80.5 4/6 155/55/57	80.8 4/6 153/53/58	81.2 4/6 155/55/59	80.5 4/7 151/54/56	80.8 4/7 152/55/60	81.0 4/4 153/56/60				
38	80.3 4/6 154/54/57	80.6 4/6 152/52/57	81.0 4/6 154/54/58	80.3 4/7 151/53/55	80.6 4/7 151/53/58	80.9 4/4 152/55/59				
42	80.0 4/6 153/54/56	80.3 4/6 151/51/56	80.8 4/6 153/53/57	80.0 4/7 150/53/55	80.3 4/7 149/52/57	80.7 4/4 153/56/59				
46	79.7 4/6 153/53/55	80.0 4/6 151/51/56	80.5 4/6 153/53/56	79.7 4/7 150/52/54	80.0 4/7 150/52/57	80.4 4/4 153/56/59				

Análisis de Pista / Performance

Relación entre la **performance de la aeronave y la condición de pista mojada y resbaladiza**. La superficie de una pista nueva por lo general brinda buenas características de fricción.

Por ello **es esencial informar oportunamente a los explotadores de las aeronaves cuando dicha degradación haya alcanzado este nivel crítico**. Es decir, cuando la pista deje de cumplir con el nivel mínimo de fricción establecido por la normativa vigente.

Operación de Aterrizaje







ZSW

LV-ZSW

AUSTRAL

Argentina









RCR : Informe Estado de Pista

- De acuerdo a condiciones meteorológicas reinantes los estados de pista pueden sufrir variaciones .
- Cantidades importantes de precipitaciones de lluvia y su relación con el escurrimiento de la misma
- Cantidades importantes de precipitación nívea y su relación a la acumulación y fusión de la misma .
- **A continuación veremos algunos ejemplos prácticos de datos MET con que el personal que interactúa con el GRF puede utilizar**

Mensajes MET

METAR / SPECI / TAF / AD WRNG

METAR SARI 211700Z 25005KT 190V350 9000 -RA FEW005 SCT030 OVC100 21/20 Q1013 RMK PP005

SPECI SAZS 091720Z 28010KT 1000 R29/1100 SN BKN004 OVC010 01/00 Q1009 RMK PPP001

TAF SBGR 220830Z 2212/2318 06008KT CAVOK TX31/2218Z TN18/2309Z BECMG 2213/2215 31008KT
SCT040 BECMG 2216/2218 SCT040 FEW045TCU TEMPO 2219/2221 15012G22KT 6000 TSRA BKN023
FEW040CB BECMG 2300/2302 07005KT 9000 FEW013 PROB30 2308/2311 3000 BR SCT005

WWAG SAEZ 250130

SAEZ **AD WRNG** 01 VALID 250130/250300

MOD TSRA FCST AT AD EZE AT 250200Z SFC WSPD 15KT MAX35 INTSF=

Aviso de aeródromo del Aeropuerto Ezeiza Nro. 01 valido 25/0130 a 25/0300 UTC

Moderadas tormentas pronosticadas en el Apto Ezeiza aproximadamente a 25/0200Z. Vientos en superficie de 15 nudos con máximos de 35 intensificándose

Aeropuerto SAWH (Ushuaia)

SAWH 261700Z 27005KT 9999 BKN010 SCT045 02/00 Q1019
SAWH 261600Z 27005KT 9999 BKN010 BKN045 01/00 Q1019
SAWH 261500Z 23006KT 9000 -SN BKN015 OVC045 01/M01 Q1018
SAWH 261400Z 27005KT 8000 -SN BKN015 OVC045 00/M00 Q1018
SAWH 261330Z 27005KT 1200 SN OVC005 M00/M00 Q1017
SAWH 261300Z 27003KT 0800 SN OVC005 M00/M00 Q1017
SAWH 261215Z 28003KT 0500 +SN OVC005 M00/M00 Q1015
SAWH 261200Z 28003KT 0800 +SN OVC005 M00/M00 Q1015
SAWH 261120Z 25004KT 0800 +SN OVC005 M00/M00 Q1014
SAWH 261100Z 00000KT 1200 -SN OVC007 M00/M00 Q1014
SAWH 261050Z 00000KT 1200 -SN BKN005 OVC010 00/M01 Q1014
SAWH 261030Z 27004KT 0500 +SN OVC005 00/M01 Q1014
SAWH 261015Z 25005KT 1200 SN OVC010 00/M01 Q1013
SAWH 261000Z 23005KT 8000 -SN BKN015 OVC045 00/M01 Q1013
SAWH 260940Z 25007KT 8000 -SN BKN015 OVC045 01/M03 Q1013
SAWH 260900Z 25009KT 9999 VCSH BKN040 OVC080 01/M03 Q1013

Aeropuerto SAZS (Bariloche)

SAZS 100000Z 28016KT 5000 SN BKN009 BKN014 OVC019 01/00 Q1015
SAZS 092300Z 30011KT 6000 SN BKN005 BKN010 00/00 Q1015
SAZS 092200Z 29007KT 3000 SN BKN005 BKN010 01/00 Q1014
SAZS 092100Z 28011KT 3400 SHSN BKN005 BKN026 02/M01 Q1013
SAZS 092031Z 30012KT 6000 SHRASN SCT012 BKN034 03/00 Q1011
SAZS 092000Z 30012KT 9000 VCSH SCT017 SCT034 03/00 Q1011
SAZS 091900Z 30013KT 9000 VCSH FEW005 SCT015 BKN042 02/01 Q1010
SAZS 091834Z 30018KT 9000 VCSH SCT008 BKN025 01/00 Q1009 RESN
SAZS 091800Z 30018KT 6000 SN BKN008 OVC015 01/00 Q1010
SAZS 091720Z 28010KT 1000 R29/1100 SN BKN004 OVC010 01/00 Q1009
SAZS 091712Z 27009KT 2000 SNRA BKN005 OVC012 02/00 Q1009
SAZS 091700Z 29010KT 6000 -RA BKN009 BKN014 03/02 Q1009 RESN
SAZS 091600Z 29014KT 2500 SNRA BKN007 OVC013 02/01 Q1009
SAZS 091500Z 32009KT 3000 RA BKN007 OVC015 02/01 Q1008 RESN
SAZS 091415Z 32013KT 4000 -SN BKN006 OVC012 01/01 Q1007
SAZS 091400Z 32014KT 1800 SN BKN004 OVC010 01/00 Q1005
SAZS 091340Z 32017KT 1800 SN BKN004 BKN010 01/00 Q1005 RERA
SAZS 091300Z 32017KT 3000 RA SCT007 BKN012 BKN023 04/02 Q1005 REDZ
SAZS 091200Z 32020KT 8000 -DZ SCT008 BKN015 BKN025 04/02 Q1005
SAZS 091100Z 30015KT 8000 SCT020 BKN035 BKN060 04/01 Q1005

Aeropuerto SAEZ (Ezeiza)

SAEZ 251000Z 36008KT 9999 SCT010 BKN060 16/14 Q1005 NOSIG

SAEZ 250920Z 05020G33KT 4000 +RA FEW028CB BKN050 BKN200 15/14 Q1002 NOSIG

SAEZ 250900Z 08023G39KT 5000 RA FEW008 BKN032 FEW045CB OVC060 16/15 Q1002 NOSIG

SAEZ 250800Z 05011KT 7000 TSRA FEW005 BKN032 FEW045CB OVC090 16/15 Q1006 NOSIG

SAEZ 250700Z 03009KT 7000 TSRA BKN034 FEW050CB OVC070 16/14 Q1007 NOSIG

SAEZ 250600Z 09024G41KT 9000 -TSRA FEW028 FEW050CB OVC070 16/15 Q1003 NOSIG

SAEZ 250500Z 06010KT 7000 -TSRA SCT042 FEW050CB OVC080 16/15 Q1008 NOSIG

SAEZ 250421Z 07012KT 9000 -TSRA FEW060CB OVC100 17/15 Q1008 NOSIG

SAEZ 250400Z 07013KT 9999 FEW042CB OVC090 17/15 Q1008 NOSIG RETS

SAEZ 250300Z 06014G25KT 9000 -TSRA FEW009 SCT024 FEW045CB BKN090 17/15 Q1008 NOSIG

SAEZ 250200Z 09008KT 5000 TSRA SCT004 BKN025 FEW050CB OVC070 15/14 Q1009 NOSIG

SAEZ 250100Z 09011KT 6000 -TSRA BKN032 FEW045CB OVC070 14/13 Q1010 NOSIG

SAEZ 250000Z 21006KT 6000 -TSRA SCT034 FEW050CB OVC060 14/13 Q1011 BECMG 5000 TSRA
FEW050CB RERA

SAEZ 242336Z 10009KT 5000 RA FEW003 BKN036 FEW045TCU OVC060 15/13 Q1009 NOSIG

SAEZ 242300Z 09004KT 8000 -RA SCT032 FEW045TCU OVC070 15/13 Q1010 BECMG 5000

TSRA FEW050CB

SAEZ 242200Z 11009KT CAVOK 15/12 Q1008 BECMG 5000 TSRA FEW050CB

SAEZ 242100Z 11008KT 8000 NSC 15/12 Q1009 BECMG 5000 TSRA FEW050CB

SAEZ 242000Z 11010KT 8000 NSC 16/12 Q1010 NOSIG

Aeropuerto Ezeiza / SAEZ / RWY 11/29

Día evaluación 25 Enero 2021 Hora 10:10 UTC

Precipitación intensa toda la madrugada con capa de agua en toda su extensión

Los dos primeros tercios tienen 4 mm de agua y el último tercio no llega a 3 mm

Se redacta el siguiente RCR para la confección del formulario GRF



Interacción de la Interfaz humana

SEGURIDAD OPERACIONAL

Incluso con el procesamiento automático de datos, se pueden identificar las siguientes interfaces humanas diferenciadas:

- a) el personal del explotador del aeródromo que produce la información;
- b) el personal de la Jefatura de aeródromo, o quién esta designe en su ausencia, que fiscaliza el proceso y transmite la información;
- c) el personal de las Oficinas ARO-AIS que recepciona la información, elaboran la propuesta de publicación (SNOWTAM) y comunican al ATS para su difusión;
- d) el personal del ATS que, por fraseología de radio, transfiere la información al usuario final; y
- e) la tripulación de vuelo que utiliza la información. Incluso con los sistemas automatizados, el personal a cargo de las operaciones requiere de una capacitación integral.

Tener en cuenta !!!! Excursión de Pista

“Cualquier evento en el que **una aeronave se desvía o rebasa la superficie de la pista,** durante la fase de despegue o aterrizaje.”



Una de las principales causas

Las CONDICIONES de PISTA

SECA

HUMEDA

MOJADA ENCHARCADA

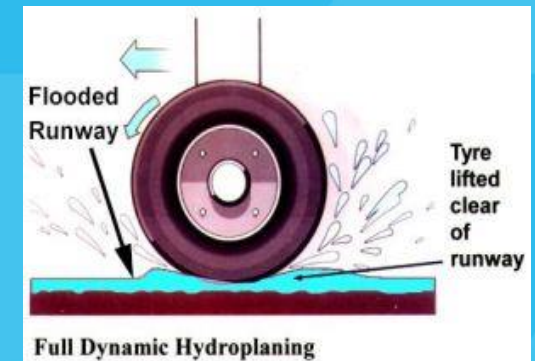
INUNDADA

CONTAMINADA (mas de 3 mm de espesor , nieve ,
agua nieve , hielo , escarcha , agua)

Reporte acción de frenado : Calificación/ cuantificación .

Aquaplaning en la aviación

Situación de pérdida de control que puede sufrir una aeronave al atravesar una superficie cubierta de agua reduce su acción de frenado y direccionamiento .



FUNDAMENTAL : Trabajo en Equipo y conciencia situacional



***Muchas Gracias
por su Atención***

