



Cuestión 1 del

Orden del Día: La implantación del SNOWTAM

IMPLEMENTACIÓN DE ASHTAM Y SNOWTAM EN BRASIL

(Presentada por Brasil)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta la conformidad del Estado brasileño con el 7º AMDT del Doc 8126.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Doc 8126• Doc 9691• Informe de conclusiones y recomendaciones de SAM/AIM/16	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad operacional</i> <i>B - Capacidad y eficacia de la navegación aérea</i>

1. Introducción

1.1 Debido al clima predominantemente ecuatorial y tropical de Brasil, la legislación del DECEA, Departamento de Control del Espacio Aéreo, no preveía la emisión de NOTAM para la nieve en los aeródromos, conocidos como SNOWTAM. Sin embargo, en 2021, con la nueva edición del DOC 8126, la información incluida en estos NOTAM se ha ampliado para cubrir condiciones como barro y agua en las pistas. Esto llevó al país a iniciar estudios para incorporar SNOWTAM a su legislación nacional.

1.2 Respecto a ASHTAM, CIRCEA 63-2 “Procedimientos operativos relacionados con la difusión de información sobre cenizas volcánicas”, disponía que, para información sobre cenizas volcánicas, el NOF brasileño debería emitir NOTAM para que los aviadores estén conscientes de los peligros resultantes.

1.3 En este escenario de actualizaciones del Doc 8126, el Estado brasileño preparó un estudio dirigido a la 7ª AMDT del Doc 8126, a través de un Grupo de Trabajo compuesto por especialistas AIS, con el objetivo de implementar las modificaciones derivadas del Documento de la OACI, entre ellas la implementación de ASHTAM y SNOWTAM.

1.4 En 2023, en el Decimosexto Taller Multilateral AIM, Brasil ofreció emitir ASHTAM y NOTAM en 2024 para cumplir con los requisitos actuales de documentación de la OACI.

1.5 En ese contexto, en mayo de este año, el DECEA emitirá la ICA 53-10 abordando estos tipos de NOTAM. La responsabilidad por la emisión de estos avisos a los aviadores será del Instituto de Cartografía Aeronáutica (ICA), a través del Centro de NOTAM.

1.6 Por esta razón, se considera oportuno presentar una Nota de Estudio sobre la implementación de estos tipos de NOTAM por parte del Estado brasileño con miras a la aplicación del Doc 8126.

2. Descripción general de SNOWTAM y ASHTAM

2.1 SNOWTAM es una serie especial de NOTAM (Aviso a los aviadores) emitido para informar condiciones peligrosas en áreas de movimiento del aeropuerto debido a nieve, hielo, barro, escarcha o agua estancada. Esta notificación es crucial para garantizar la seguridad de las aeronaves durante las operaciones de despegue, aterrizaje y rodaje. El formato y las pautas para emitir SNOWTAM se especifican en el Doc 8126 de la OACI, lo que garantiza uniformidad y claridad en la difusión de esta información crítica.

2.2 ASHTAM es otra serie especial de NOTAM que proporciona información sobre la actividad volcánica, incluidas erupciones y nubes de cenizas que pueden afectar significativamente las operaciones de vuelo. Emitido cuando hay un cambio en la actividad de un volcán, el ASHTAM es vital para advertir a las aeronaves que eviten áreas aéreas peligrosas. El Doc 8126 de la OACI define la estructura y los requisitos de contenido para ASHTAM, permitiendo informes estandarizados y una gestión de riesgos efectiva.

Detalles de ASHTAM y SNOWTAM

2.3 El ASHTAM se clasifica en tres ámbitos: nacional, internacional y extranjero. Su período máximo de validez es de veinticuatro horas (24h). Hay una única serie de ASHTAM tanto para la distribución nacional como para la internacional: V – nacional e internacional. El ASHTAM nacional se origina a partir de una Solicitud de Divulgación de Información Aeronáutica (SDIA) completada por el ACC involucrado. El ACC debe consultar al Centro Meteorológico Integrado (CMI), en el CIMAER, para la verificación, análisis y validación de la información a ser divulgada mediante ASHTAM.

2.4 El ASHTAM debe emitirse siempre que haya un cambio en el nivel de alerta. Deben considerarse únicamente las informaciones contenidas en el ASHTAM más reciente en vigor. El ASHTAM nacional forma parte del intercambio internacional de NOTAM y se emitirá solo según lo acordado mutuamente entre los NOF involucrados y entre el NOF y las unidades multinacionales de procesamiento de NOTAM. Además, el ASHTAM debe formar parte del PIB (Boletín de información previa al vuelo).

2.5 El ASHTAM proporciona información sobre la actividad de un volcán cuando algún cambio es, o puede ser, considerado de importancia operacional. Esta información se proporciona utilizando el nivel de alerta del volcán, según el código de colores. Para garantizar la rápida transmisión de la información inicial a las aeronaves, el primer ASHTAM emitido debe contener solo el hecho de que se ha informado de una erupción o nube de ceniza en un lugar, fecha y hora determinados. Si se necesita divulgar un ASHTAM para un volcán no listado en el Manual de Cenizas Volcánicas, Materiales Radiactivos y Nubes Químicas Tóxicas (Doc 9691), la "existencia" del volcán debe ser divulgada por NOTAM con el campo C) que contenga la abreviatura PERM. El NOTAM que divulga un volcán debe incluir en la lista de direcciones al Centro Meteorológico de Vigilancia (MWO) asociado al origen, a todos los Centros de Asesoramiento de Cenizas Volcánicas (VAAC), como se muestra en la figura 1.

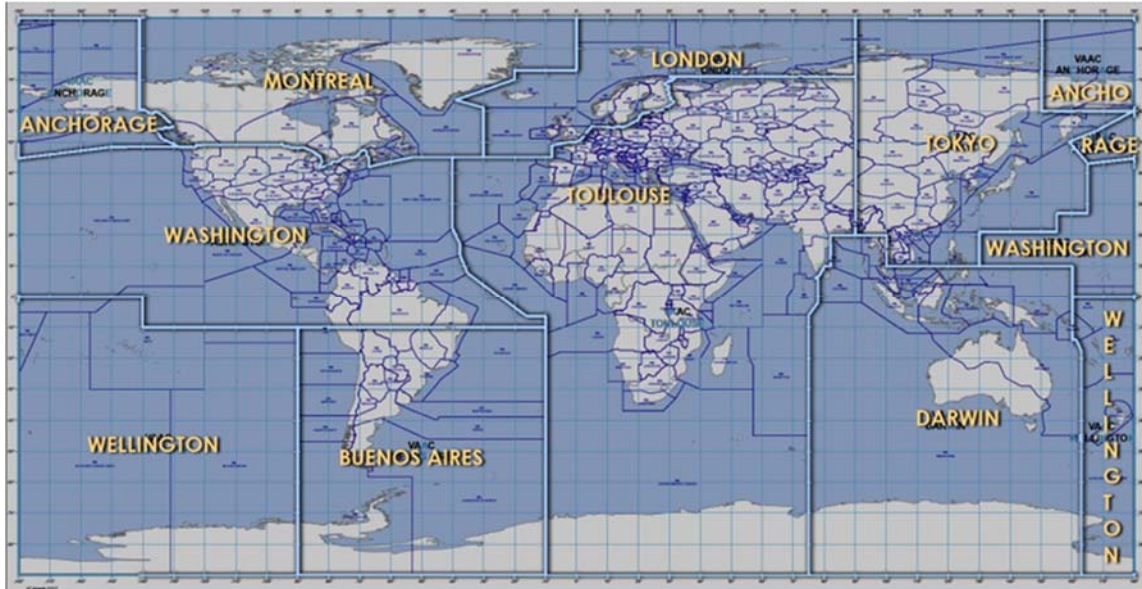


Figura 1 - Centros de Asesoramiento de Cenizas Volcánicas (VAAC)

2.6 El SNOWTAM se clasifica en tres ámbitos: nacional, internacional y extranjero. El período máximo de validez del SNOWTAM es de ocho horas (8h). Existe una única serie de SNOWTAM tanto para la distribución nacional como para la internacional, identificada como S – nacional e internacional. El SNOWTAM nacional se origina a partir de una Solicitud de Divulgación de Información Aeronáutica – SDIA a ser completado por el operador del aeródromo.

2.7 Un nuevo SNOWTAM se emitirá siempre que se reciba un nuevo informe de condición de pista. Se consideran significativas las siguientes alteraciones en las condiciones de la pista: un cambio en el coeficiente de fricción de aproximadamente 0,05; alteraciones en la profundidad del depósito mayores a 20mm para nieve seca, 10mm para nieve húmeda, 3mm para barro; una alteración en la longitud o anchura disponible de la pista del 10% o más; cualquier cambio en el tipo de depósito o extensión de la cobertura que requiera reclasificación en los Campos F o T del SNOWTAM; cuando existan bancos de nieve críticos a uno o ambos lados de la pista, cualquier cambio en la altura o distancia desde la línea central; cualquier cambio en la visibilidad de la iluminación de la pista causado por el oscurecimiento de las luces; y cualquier otra condición reconocidamente significativa de acuerdo con la experiencia o circunstancias locales.

2.8 El SNOWTAM debe formar parte del PIB.

3. Consideraciones finales

3.1. Con la implementación del ASHTAM y SNOWTAM, Brasil estará en conformidad con las normas y recomendaciones de la OACI. Esta medida tiene como objetivo divulgar anticipadamente información aeronáutica sobre eventos meteorológicos relacionados con erupciones volcánicas, que son de interés directo e inmediato para la seguridad y regularidad de la navegación aérea. Además, permitirá proporcionar informes detallados sobre cambios significativos en las condiciones de la superficie, notificando la presencia o cesación de condiciones peligrosas causadas por nieve, hielo u otras adversidades en el área de movimiento de un aeródromo.

4. **Acción requerida**

4.1 Se invita a la Reunión a conocer la práctica brasileña en el estudio liderado por Brasil analizar e implementar la 7ª AMDT del Doc 8126, a través de un Grupo de Trabajo (GT) compuesto por expertos AIS, lo que resultó en la internalización de la emisión de ASHTAM y SNOWTAM.