



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Décima Reunión del Subgrupo de los Servicios de Información Aeronáutica y Cartas Aeronáuticas del GREPECAS (AIS/MAP/SG/10)

Caracas, Venezuela, 26 de febrero al 02 de marzo de 2007

AIS/MAP/SG/10-NI/05

12/01/07

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Revisión de los Procesos de Implantación

- 4.2 Inventario sobre el suministro a las Oficinas Regionales NACC y SAM de los Planes de Acción por parte de los Estados CAR/SAM, y revisión de las acciones adoptadas por éstos con respecto a la solución de las Deficiencias existentes en las áreas AIS/MAP; y evaluación sobre las implicaciones de las deficiencias “U” y su posible re-categorización.**

ACCIONES ADOPTADAS POR LA REPÚBLICA DE CUBA EN LA SOLUCIÓN DE LA DEFICIENCIA EXISTENTES EN EL ÁREA AIS/MAP

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

Esta Nota de Información presenta las acciones desarrolladas por la República de Cuba para darle solución a la deficiencia existente en el área AIS/MAP.

Referencias:

- Tabla de Deficiencias de la Navegación Aérea, datos de la República de Cuba.
- Nota de Información “Actualización del Plan de Acción para eliminar las Deficiencias de Cuba a la Navegación Aérea” presentada a la Octava Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (C/CAR DCA/8)

1. Introducción

1.1 La Aeronáutica Civil de Cuba ha dado especial seguimiento y apoyo al desarrollo de la cartografía aeronáutica para su inserción en los nuevos sistemas CNS/ATM, como se orienta por la OACI en los Planes Mundiales y Regionales de implantación para estos sistemas.

1.2 Dentro del grupo de deficiencias a la navegación aérea imputables al área del AIS/MAP, y las que más peso tienen son las relativas a las insuficiencias en la cartografía aeronáutica y de ellas, la cartografía VFR y los planos de obstáculos de aeródromos son de importancia vital para las operaciones.

1.3 Al AIS/MAP de Cuba se le señala la deficiencia AIS 205 C: Aplicación parcial de los requisitos de la OACI en cuanto a la producción del plano de obstáculos de aeródromo Tipo A de la OACI. Anexo 4 Cap. 3 ; Doc. 8733ANP Básico, Part VIII, Paras. 59 a) y 64 1); Tabla FASID AIS 6.

1.4 El AIS/MAP de la República de Cuba convencido de la importancia crucial que asume en estos momentos el desarrollo de la cartografía aeronáutica emprendió de inmediato acciones para reunir todos los recursos disponibles a fin de asumir lo antes posible la erradicación total de la Deficiencia señalada por la OACI.

2. Discusión:

2.1 El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba y la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos han venido trabajando con miras a eliminar la deficiencia señalada a Cuba en la Tabla de deficiencias a la navegación aérea referente a no tener publicados los Planos de obstáculos de Aeródromo – OACI Tipo A, para lo cual se elaboró un Plan de Acción General.

2.2 Las Direcciones de Aeródromos y Aeronavegación del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba han trabajado en la erradicación de esta deficiencia comenzando a elaborar estos Planos a partir de un levantamiento de obstáculos que se realizó en todos los aeropuertos del país.

2.3 Para ello se elaboró con anterioridad una Tarea Técnica para el levantamiento de obstáculos en todos los aeropuertos del País y se definió la metodología a utilizar, la cual se basó en el uso de las técnicas de GPS, métodos convencionales de medición altimétrica con el empleo del teodolito T-1 y la información cartográfica que se poseía del área de interés: mapas a escala 1:2000, 1: 10 000 y 1:25 000.

2.4 El trabajo se dividió en tres procesos fundamentales:

- Reconocimiento de obstáculos
- Medición de obstáculos
- Procesamiento digital

2.5 En el primer proceso, primeramente se proyectaron las áreas que delimitaban las superficies de trabajo por etapas, definiéndose dos etapas, una primera etapa con los Conos de aproximación en cada umbral y una segunda etapa con las franjas de pista, superficie de transición, superficie horizontal interna, superficie cónica y superficie de aproximación y despegue.

2.6 El segundo proceso de medición de obstáculos se realizó con el empleo de las técnicas de posicionamiento global del GPS, las mediciones se realizaron por el método estático rápido que garantiza una mayor precisión en la determinación de las coordenadas.

Una vez concluida la etapa de medición, se confeccionó un registro que recogía todos los resultados obtenidos durante los trabajos de campo.

2.8 En la última etapa se realizaron los procesos de escaneo, georreferenciación y vectorización de los materiales gráficos que contenían las zonas de estudio.

2.9 Como resultados de estos trabajos realizados, se midieron todos los elementos requeridos, determinándose las coordenadas y alturas de la totalidad de los objetos que constituirían posibles obstáculos.

2.10 Una vez concluida estas mediciones fue entregado un informe técnico a la Dirección de Aeródromos del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba (IACC).

2.11 Esta información fue Certificada por la Dirección de Aeródromo antes de pasar a la publicación de dichos Planos.

2.12 Se publicaron así los tres primeros Planos correspondientes a los Aeropuertos Internacionales de La Habana, Cayo Coco, y Varadero, mediante la enmienda AIRAC 3-05 con fecha de publicación 27 de Octubre y fecha de efectividad 22 de Diciembre 2005.

2.13 Mediante la enmienda AIRAC 1/06 con fecha de efectividad 08 de Junio 2006 se publicaron los Planos de los aeródromos de Cayo Largo, Cienfuegos, Santa Clara, Camaguey y Manzanillo.

2.14 Próximamente con la enmienda AIRAC 1/07 con Fecha de efectividad 12 Abril 2007 se publicarán los Planos de Holguín y Santiago de Cuba que serán los últimos a publicar para dar por erradicada esta deficiencia.

3. Conclusiones:

3.1 GREPECAS viene llevando un trabajo minucioso de análisis de la tabla de deficiencias de la navegación aérea de todos los Estados CAR y SAM, con las cuales hay que trabajar en función de su eliminación en los plazos más inmediatos posibles, exigiendo esto mantener un plan de acción sistemáticamente actualizado.

3.2 Es importante lograr el convencimiento de todos los Estados CAR/SAM en la importancia crucial y el incremento significativo que asume el AIS/MAP para el desarrollo de los sistemas CNS/ATM, considerándose en estos momentos la información/datos aeronáuticos un recurso estratégico de los Estados, por lo que se debe trabajar sistemáticamente en la erradicación de las deficiencias de la navegación aérea planteadas por la OACI a los Estados