



**Cuestión 6 del
Orden del Día**

Revisión de otros asuntos técnicos

**CRITERIOS HOMOGÉNEOS PARA INTERPRETACIÓN DE LAS NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS DEL ANEXO 14**

(Presentada por México)

RESUMEN

El Gobierno de México, está llevando a cabo la implantación de su Programa de Certificación de Aeródromos, y derivado de ello, se ha conformado un grupo técnico interdisciplinario para la revisión y actualización de Leyes, Reglamentos y Normas.

El grupo ha encontrado algunas dudas en la interpretación de algunas disposiciones del Anexo 14, que deberán ser aclaradas en el transcurso del proceso de certificación, para garantizar la homogeneidad de los criterios que serán aplicados.

Referencias:

- OACI, Anexo 14 volumen I, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

1. Introducción

1.1 El Gobierno de México, está llevando a cabo la implantación de su Programa de Certificación de Aeródromos, y derivado de ello, se ha conformado un grupo de trabajo técnico interdisciplinario para la revisión y actualización de Leyes, Reglamentos y Normas en materia de aeródromos.

1.2 El grupo ha encontrado algunas dudas en la interpretación de algunas disposiciones del Anexo 14, que deberán ser aclaradas en el transcurso del proceso de certificación, para garantizar la homogeneidad de los criterios que serán aplicados.

2. Objetivo.

2.1 Lograr que el País cuente con criterios técnicos y operativos homogéneos para la interpretación de las normas y métodos recomendados del Anexo 14, por parte de los representantes de la autoridad aeroportuaria, con lo que se garantizará un proceso de certificación con el debido sustento técnico y jurídico, que prevenga posibles inconformidades.

3. Planteamientos propuestos.

3.1. Indicador de la dirección de viento. Ref. Anexo 14, Vol. 1, 5.1.1.1 - “Un aeródromo estará equipado con uno o más indicadores de la dirección del viento”. Ref. 5.1.1.2 - “Se instalará un indicador de la dirección del viento de manera que sea visible desde las aeronaves en vuelo, o desde el área de movimiento, de modo que no sufran los efectos de las perturbaciones del aire producidas por objetos cercanos”.

3.1.1 Como se ve, el Anexo 14 no es preciso en cuanto al emplazamiento del (los) indicador(es) de la dirección del viento en el área de movimiento.

3.1.2 El grupo de trabajo ha propuesto el siguiente texto.

Los indicadores de la dirección del viento se emplazarán de acuerdo con la siguiente tabla:

<i>Emplazamiento del indicador de la dirección del viento.</i>		
<i>Punto de visada</i>	<i>Distancia desde el umbral</i>	<i>Distancia perpendicular al eje de pista</i>
<i>Emplazado a 300 m del umbral</i>	<i>350 - 450 m.</i>	<i>60 – 80 m.</i>
<i>Emplazado a 400 m del umbral</i>	<i>450 - 550 m.</i>	<i>60 – 80 m.</i>

Para pistas con una distancia entre umbrales de 1200 m o menos, debe emplazarse un indicador como mínimo, entre 60 – 80 m perpendicular al eje de pista y a la mitad de la longitud de ella, preferentemente del lado izquierdo en el sentido de la aproximación a la pista de mayor uso, de modo que no sufra los efectos de las perturbaciones del aire producidas por objetos cercanos“

3.2 Indicador de la dirección de aterrizaje. Ref. Anexo 14, Vol. 1, 5.1.2.1.- “Cuando se provea un indicador de la dirección de aterrizaje, se emplazará el mismo en un lugar destacado del aeródromo”

3.2.1 El Anexo 14 no es preciso en cuanto a los casos en que es necesario contar con un indicador, ni en cuanto al emplazamiento que se le debe dar en el área de movimiento.

3.2.2 El grupo de trabajo propone el siguiente texto.

“Se deberá proveer un indicador de la dirección de aterrizaje en los aeródromos no controlados, el cual deberá ser emplazado a un costado del indicador de la dirección del viento.”

3.3 Configuración de umbral desplazado temporal y permanentemente. Ref. Anexo 14, Vol. 1:

5.2.4.9 “Cuando el umbral de pista esté desplazado permanentemente se pondrán flechas, de conformidad con la Figura 5-4 (B), en la parte de la pista antes del umbral desplazado”.

5.2.4.10 “Cuando el umbral de pista esté temporalmente desplazado de su posición normal, se señalará como se muestra en la Figura 5-4 (A) y se cubrirán todas las señales situadas antes del umbral desplazado con excepción de las de eje de pista, que se convertirán en flechas.”

3.3.1 El Anexo 14 no es confuso en cuanto a los casos en que debe usarse una u otra configuración, pues en el texto se alude claramente a la figura 5-4 (B) para desplazamiento permanente y a la 5-4 (A) para desplazamiento temporal, mientras que en la figura 5-4, el inciso (B) indica aplicabilidad para los dos casos.

3.3.2 El grupo de trabajo propone cambiar en la figura 5-4 (B) el texto, para que aplique únicamente al desplazamiento temporal, además del texto siguiente:

“5.2.4.9 Cuando el umbral de pista esté desplazado permanentemente se pondrán flechas, de conformidad con la Figura 5-4 (B), en la parte de la pista antes del umbral desplazado.”

“5.2.4.10 Cuando el umbral de pista esté temporalmente desplazado de su posición normal, se señalará como se muestra en la Figura 5-4 (A) y se cubrirán todas las señales situadas antes del umbral desplazado con excepción de las de eje de pista, que se convertirán en flechas.”

3.4 Señal de Zona de Toma de Contacto, *Ref. Anexo 14, Vol. 1, 5.2.6*

3.4.1 Existe confusión en el uso de esta señal, cuando se emplea la configuración con clave de distancia (Fig. 5-5 B), en pistas con longitud menor a 2,400m, pues hay quien interpreta que deben omitirse las señales del centro de la pista hacia el umbral y hay quien lo interpreta de diferente manera.

3.4.2 Se preparó una propuesta que está en estudio en México, pero se considera que la OACI debería aclarar el uso de esta señal.

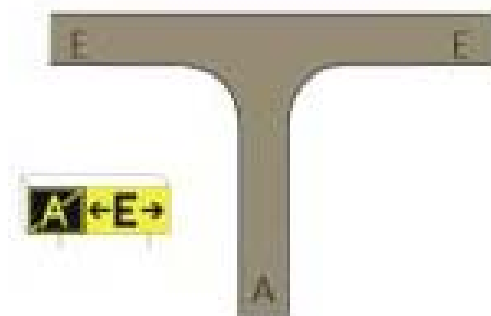
3.5. Señal de Punto de visada versus ubicación del sistema PAPI. *Ref. Anexo 14, Vol. 1, 5.2.5.1/ 5.3.5.1*

3.5.1 Los valores de la tabla 5-1. “Emplazamiento y dimensiones de la señal de punto de visada”, en cuanto a la distancia entre el umbral y el comienzo de la señal, en ocasiones no coinciden con los valores calculados para la ubicación del sistema visual indicador de trayectoria de aproximación (PAPI).

3.5.2 Por ello, el Grupo de Tarea ha sugerido que podría cambiarse el texto del acápite 5.2.5.4: “La señal de punto de visada comenzará en un lugar cuya distancia con respecto al umbral será la indicada en la columna apropiada de la Tabla 5-1, **excepto que, en una pista con sistema visual indicador de pendiente de aproximación, el comienzo de la señal coincidirá con el origen de la pendiente de aproximación visual.**” lo que significa que el punto de visada debe colocarse en donde se haya calculado la ubicación del PAPI para la aeronave más crítica que utilice regularmente la pista.

3.6. Emplazamiento de letreros. *Ref. Anexo 14, Vol. 1, 5.4*

3.6.1 Se estudiaron varios casos en que una calle de rodaje termina en una intersección en forma de “T”, y no continúa; en el Anexo 14 no se cuenta con una señal específica para el caso, por lo que el grupo sugiere adoptar la práctica del Reino Unido, utilizando un letrero de dirección que se colocaría en frente a la calle de rodaje sobre la que rueda la aeronave, como se muestra.



(F) Taxiway ending sign

3.7. Señal de área anterior al umbral. *Ref. Anexo 14, Vol. 1, 7.3.1*

3.7.1 El párrafo 7.3.3, del Anexo 14, no es claro en cuanto a las características de la señal; se sugiere que pudiera quedar como sigue:

“El color de una señal de trazo en ángulo debe ser claramente visible, de manera que contraste con el color usado para las señales de pista, preferiblemente amarillo; y la anchura de su trazo, debe ser de 0,9 m por lo menos”

3.8. Luces para identificar los vehículos que circulan en el área de movimiento.

3.8.1 Se detectó que en el Anexo 14 no se incluye disposición alguna relativa al señalamiento de vehículos que realizan labores en el área de movimiento de los aeródromos.

3.8.2 Para ello, se sugiere que los vehículos circulando en el área de movimiento de un aeropuerto que opera en horario nocturno, porten iluminación para ser claramente visibles y evitar incidentes/accidentes; a modo de identificarlas de manera más clara, se sugiere que las de servicio, utilicen faros color ámbar; las de autoridades, de color azul y las de servicios de emergencia, luces rojas cuando atiendan emergencia y luces ámbar cuando no están en servicio, sólo en traslado.

3.8.3 En operaciones diurnas, los vehículos se señalarán portando una bandera de 90 cm por lado, dividida en cuadros de 30 cms. Los colores de los cuadros deberán alternar los colores rojo / blanco o naranja / blanco excepto, cuando dichos colores se confundan con el entorno; los cuadros de las esquinas serán los de color más oscuro.

3.8.4 La iluminación de los vehículos debería ajustarse a las siguientes características:

- a) Faros de destellos giratorios, colocados en la parte superior, para darle cobertura desde cualquier Azimut (360°) en un plano horizontal.
- b) El haz de luz cubrirá 10° por encima de la horizontal y hasta 15° por debajo de ella.
- c) La frecuencia de destellos deberá ser entre 60 y 90 por minuto.

4. Acción Sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a analizar y comentar el contenido de la presente nota de estudio y a apoyar cualquier acción que considere necesaria la Jefatura AGA, en la aclaración de los conceptos antes expuestos, para su adecuada utilización.