 <p>DINACIA Uruguay</p>	<p>CIRCULAR DE ASESORAMIENTO</p>	<p>CA/UY/AGA/153/017 APENDICE 1</p>
--	----------------------------------	---

APÉNDICE 1

1. OPERACIONES DE LONGITUD DE PISTA REDUCIDA

Nota.- En algunos casos, es posible realizar obras en una pista y a su vez mantener las operaciones de vuelo. Se trata de una actividad compleja que afecta directamente la performance y la seguridad operacional de las aeronaves y exige una estrecha coordinación con los ATS y los explotadores de aeronaves. A continuación se proporcionan procedimientos sobre la manera de hacer obras en esas condiciones. Cabe señalar que pueden presentarse peligros adicionales cuando se llevan a cabo obras que implican una reducción de las distancias de pista disponibles.

1.1 En circunstancias en que las obras requieren la reducción de la longitud de la pista por debajo de las distancias declaradas, el operador/explotador de aeródromo deberá:

a) identificar y evaluar el riesgo conexo y mitigar, según sea necesario, los posibles riesgos antes, en el transcurso y a la finalización de las operaciones con longitud de pista reducida disponible y/o las WIP a fin de garantizar la seguridad operacional de las operaciones de aeronaves;

Nota.- Los riesgos pueden deberse a pantallas de ayudas visuales inapropiadas o potencialmente confusas; ayudas para la navegación inapropiadas o potencialmente confusas; condiciones ambientales adversas; o condiciones meteorológicas inusuales; y a una distancia restringida de franqueamiento de obstáculos y separación de extremo de ala. Es importante reconocer que los peligros identificados pueden abarcar una amplia gama de temas, incluidos aquellos que no representan un riesgo solo para la aeronave, sino también para el personal, por ejemplo, el posible riesgo que representa el chorro de reactores.

b) calcular y establecer, cuando sea necesario, una franja de pista, un área de seguridad de extremo de pista (RESA) y superficies limitadoras de obstáculos (OLS) revisadas, tales como las superficies de ascenso de aproximación y despegue;

c) establecer una zona de seguridad entre el área de la pista que está en uso y las WIP o pistas inutilizables

Nota.- La ubicación, el tamaño y la forma de la zona de seguridad dependen de la configuración temporaria de la pista, para determinar elementos tales como el RESA, la protección contra chorro de reactores y los sistemas de iluminación de aproximación abreviados o simples.

d) promulgar los detalles de las distancias de pista reducidas establecidas, empleando todos los métodos apropiados. Como mínimo, es recomendable emitir un NOTAM y, cuando sea posible, transmitir la información mediante el servicio automático de información terminal (ATIS);


Nota.- El LAR 215 - Servicios de información aeronáutica contiene métodos apropiados para la promulgación de información.

e) probar, siempre que sea posible, la adecuación de un procedimiento antes de su implantación;

f) garantizar que se entiendan claramente y se cumplan las funciones y responsabilidades respecto de las operaciones y tareas asociadas a la reducción de la longitud de la pista disponible y las WIP;

g) colocar señales y luces para indicar con claridad los límites de la zona de seguridad y el área de WIP;

h) señalar claramente, iluminar y/o colocar defensas en toda área de movimientos que deban utilizar las personas que participan en las WIP, que no deban emplear las aeronaves;

 <p>Uruguay</p>	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO	CA/UY/AGA/153/017 APENDICE 1
--	----------------------------------	---------------------------------

i) gestionar y controlar el movimiento del personal contratado en pistas o calles de rodaje, o alrededor de ellas, ya que es posible que ese personal no esté tan familiarizado con las prácticas aeronáuticas y del aeródromo;


j) considerar y hacer frente a los efectos sobre la capacidad de RFF y los servicios de emergencia para desempeñar sus funciones; y

k) promulgar de manera oportuna toda la información operacional pertinente a todas las partes que corresponda.

1.2 El operador/explotador de aeródromo será responsable de la coordinación y gestión de la apertura/el cierre de la pista (y de otras áreas de movimientos, según proceda) y las WIP. Si las decisiones tácticas relativas a las operaciones de aeronaves se desvían de los procedimientos operacionales acordados (con la excepción de aquellas que son de carácter urgente para la seguridad operacional), se coordinarán con el explotador de aeródromo, que deberá aprobarlas.

1.3 El operador/explotador de aeródromo deberá realizar un seguimiento de la seguridad de las operaciones del aeródromo y de las aeronaves en la proximidad de las obras, de modo de garantizar que se tomen las medidas correctivas oportunas, cuando sea necesario, para la continuidad y seguridad de las operaciones. Esto reviste particular importancia cuando ocurren cambios operacionales o sucesos imprevistos o sin precedentes.

--FIN--

 Uruguay	CIRCULAR DE ASESORAMIENTO	CA/UY/AGA/153/017 APENDICE 1
--	---------------------------	---------------------------------

CA/UY/AGA/153/017

Firmas de Autorización

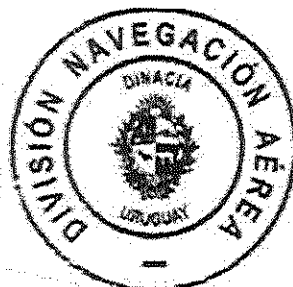
Elaborado por: SRVSOP

Revisado por: Jefe del Depto. Serv. Aerop. e Infra Aeronáutica 03/05/2021

Depto. Serv. de Aero. e Infra. Aeronáutica.

Carlos García López

Firma



Aprobado por el Director de Seguridad Operacional Tte. Cnel (Av) P. Etchandy

Firma y Fecha de Aprobación: 10/08/2021 Tte. Cnel. (Av)



Pablo Etchandy

Fecha de entrada en vigencia:

Desde fecha de aprobación

A partir de

Como obtener esta publicación:

En el Departamento de Servicios Aeroportuarios e Infraestructura Aeronáutica
 A través de la página Web de DINACIA.

