****

Operación ante visibilidad reducida en los aeropuertos

La operación de los aeropuertos puede verse afectada por diversos factores climáticos para los que existen protocolos y procedimientos que tienen como objetivo proteger a las personas (pasajeros, tripulaciones, personal y usuarios en general), garantizar la regularidad de las operaciones y minimizar riesgos de accidentes.

La operación en situaciones de baja visibilidad va a estar determinada por tres factores fundamentales:

-Tipo de infraestructura que posea el Aeropuerto (ayudas visuales y radio ayudas).

instrumental que posea el aeropuerto.

-Nivel de instrumental y habilitaciones que posea la aeronave.

- Procedimientos de aproximación al Aeropuerto.

-Habilitaciones según entrenamiento de las tripulaciones.

Niebla

En condiciones de baja visibilidad, por ejemplo, niebla o neblina, los aeropuertos cuentan con infraestructura y equipamiento especifico que determina la condición operativa del Aeropuerto.

Cada aeropuerto opera en una categoría que está determinada por dicho equipamiento según tecnología. Luego, las aeronaves deben estar habilitadas para operar en aeropuertos de tal cual categoría, que se complementa con la categoría de la tripulación que esté en la aeronave. Además, deben estar disponibles los procedimientos de aproximación específicos para esa condición de visibilidad y relacionado a la infraestructura que hay en el Aeropuerto.

Es decir, puede suceder que un aeropuerto esté operando en una categoría –con instrumental adecuado- que permita aterrizar aviones en condiciones de baja visibilidad pero que aún así, otros deban ser derivados porque no poseen el instrumental para aterrizar en dicha categoría o porque su tripulación no tenga las habilitaciones y el entrenamiento necesario para hacerlo. Esto suele ser común en aeronaves que suelen operar vuelos domésticos o regionales. Las aeronaves que operan rutas de largas distancias son de gran envergadura y en general, tienen habilitaciones (tanto el avión como su tripulación) para aterrizar en condiciones de baja visibilidad.

Por lo tanto, que haya derivaciones durante presencia de niebla no significa que el aeropuerto está cerrado, sino que estas aeronaves no tenían las habilitaciones necesarias para operar en dichas condiciones.

Tormenta eléctrica

Durante una tormenta que presente actividad eléctrica se despliega en los aeropuertos afectados, un protocolo para proteger la seguridad del personal que trabaja en plataformas y rampa y que interviene en la carga y descarga de equipaje, en la asistencia para estacionamiento de aviones y en la carga de combustible.

Ante este tipo de situaciones, todo el personal que trabaja a la intemperie debe interrumpir sus tareas habituales. Por esto, pueden generarse demoras en vuelos y entrega de equipaje hasta que finalice la actividad eléctrica.

Dicho protocolo está dispuesto por la ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil) y debe ser cumplimentado por todos los organismos y empresas presentes en los aeropuertos, que desarrollan actividades en el área de movimiento, salvaguardando vidas y elementos ante el fenómeno climático.

Las alertas de actividad convectiva son enviadas en forma visual y sonora a la plataforma de estacionamiento de aeronaves a través de un software especial que opera específicamente para detectarlas y que se emiten en forma continua durante la acción de la tormenta eléctrica.

Para esto se establecieron diferentes grados: amarilla 15 km y roja 5 Km que se diferencian por la distancia a la que se encuentra dicha tormenta del aeropuerto, detectando la actividad entre nube - nube y nube – tierra.

Categorías

Los aeropuertos y aeronaves operan en 5 categorías. Cat 1 es la más básica y tiene un determinado límite de visibilidad. Se va incrementando la complejidad a medida que sube la categoría e implica tener un mayor equipamiento en las aeronaves y que las tripulaciones estén habilitadas para operar en esa categoría con menor visibilidad.

Esto implica tener instrumental en el aeropuerto, en las aeronaves y habilitaciones de las tripulaciones.

A su vez, también se incrementa la infraestructura que se debe tener en cuanto a luces en pista, rodajes y plataformas para guiar a las aeronaves a medida que va bajando la visibilidad.

La visibilidad se mide con instrumental específico: en altura -en techo de nubes- y en visibilidad longitudinal -lo que se llama RVR- que se mide con un láser en pista y es la distancia longitudinal en la cual está la visibilidad.

Aeroparque hoy puede operar hasta en Cat2. Esto quiere decir que tiene cartas de navegación que le permiten operar en esa categoría. Ezeiza puede operar hasta en en CatIIIA.

Para operar en CatIII las aeronaves tienen que tener determinado instrumental (hoy la mayoría lo tienen) y estar habilitadas las tripulaciones. En Ezeiza muchas veces las aeronaves o tripulaciones no están habilitadas en CatIIIA y eso hace que deban derivar a alguna alternativa o ser desviados. Pasa mucho en vuelos regionales y/o cortos, por lo que para operar en esa categoría se desvían, aunque el aeropuerto esté operativo. Los vuelos domésticos no suelen tener tripulaciones habilitadas en CatIIIA, la mayor categoría disponible.

Las Cat3B y 3C, implican operar con 0m de visibilidad y tener otra infraestructura en el aeropuerto, tecnología como radar de superficies y luces de guía para posición de estacionamiento de las aeronaves. Toda esta inversión en tecnología se debe ameritar según la cantidad estadística de días por año con estas condiciones de mala meteorología.

Ezeiza tiene hoy el instrumental instalado. Éste, compuesto por radioayudas, depende de EANA (Empresa Argentina de Navegación Aérea). Este organismo se encarga del mantenimiento y del manejo del instrumental para operar con niebla hasta cierta visibilidad. Luego, se dice que el aeropuerto está bajo mínimos, por debajo de los mínimos de operación posibles.

EANA es la empresa estatal y operadora de la navegación aérea en Argentina y es regulada por la ANAC.