



**EU-Latin America and Caribbean
Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)**

*Enhancing the aviation partnership between the EU and
Latin America and the Caribbean*

Identificación y tramitación de no cumplimientos de requisitos de infraestructuras

Taller Aeródromos II - LATAM

Proyecto EU-LAC APP

Septiembre 2020

Your safety is our mission.

Tramitación requisitos infraestructuras

Identificación de desviaciones

Tramitación requisitos infraestructuras

Identificación de desviaciones



Tramitación requisitos infraestructuras

Gestor de aeródromo cumple? Doc Comentarios

Revisión de la Autoridad

CS ADR DSN				GESTOR AEROPORTUARIO					AESA EXTERNO - FTOR						
Parámetro	Actuación inspectiva	Actuación inspectiva	Designación RWE APR	Especificación de certificaciones	Descripción CS	Doc justificativa	NI refer	Observaciones CS	Observaciones GM	Estado aceptado	Observación AESA	Categoría	Doc justificativa		
0	R01	CS-0-D	CS+2	CS-ADR-016 R01 R02 R03 R04 R05 R06 R07 R08 R09 R10 R11 R12 R13 R14 R15 R16 R17 R18 R19 R20 R21 R22 R23 R24 R25 R26 R27 R28 R29 R30 R31 R32 R33 R34 R35 R36 R37 R38 R39 R40 R41 R42 R43 R44 R45 R46 R47 R48 R49 R50 R51 R52 R53 R54 R55 R56 R57 R58 R59 R60 R61 R62 R63 R64 R65 R66 R67 R68 R69 R70 R71 R72 R73 R74 R75 R76 R77 R78 R79 R80 R81 R82 R83 R84 R85 R86 R87 R88 R89 R90 R91 R92 R93 R94 R95 R96 R97 R98 R99 R100	<p>(a) Toda la zona que comprende una pista para aproximaciones de precisión deberá entenderse inicialmente hasta una distancia de por lo menos:</p> <p>(1) 90 m en el número de clase sea 3 o 4.</p> <p>(2) 70 m cuando el número de clase sea 2.</p> <p>(3) 60 m en el número de clase sea 1.</p> <p>(b) Toda la zona que comprende una pista para aproximaciones que no sean de aproximación de precisión, tendrá que tener una distancia de por lo menos:</p> <p>(1) 90 m cuando el número de clase sea 3 o 4.</p> <p>(2) 70 m cuando el número de clase sea 2.</p> <p>(3) 60 m en el número de clase sea 1.</p> <p>(c) Toda la zona que comprende una pista de aterrizaje deberá entenderse a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la pista, hasta una distancia de por lo menos:</p> <p>(1) 75 m cuando el número de clase sea 3 o 4.</p> <p>(2) 60 m en el número de clase 2.</p> <p>(3) 30 m en el número de clase 1.</p>	<p>10002: MANUAL Anexo 1 - Planos 01</p> <p>Configuración de pista</p> <p>31.3.0.0.03: Observe</p> <p>31proceso en fase en RFIAPS/IMPET_300_200A_BALCANTOROS</p>					<p>Se solicita el gestor actualización sobre el análisis de la zona de por lo menos, dado que, mientras que los planos del manual de requisitos de documentación técnica certificada muestran la zona de 70m, las especificaciones de tramitación comienzan a 90m del eje de pista desde el inicio de dicho proceso, por definición, el borde externo de la pista.</p>	Actuación	<p>10002: MANUAL Anexo 1 - Planos 01/01 Configuración de pista</p> <p>31.3.0.0.03: Observe</p> <p>31proceso en fase en RFIAPS/IMPET_300_200A_BALCANTOROS</p>		
1	R01	CS-0-D	CS+2	CS-ADR-016 R01 R02 R03 R04 R05 R06 R07 R08 R09 R10 R11 R12 R13 R14 R15 R16 R17 R18 R19 R20 R21 R22 R23 R24 R25 R26 R27 R28 R29 R30 R31 R32 R33 R34 R35 R36 R37 R38 R39 R40 R41 R42 R43 R44 R45 R46 R47 R48 R49 R50 R51 R52 R53 R54 R55 R56 R57 R58 R59 R60 R61 R62 R63 R64 R65 R66 R67 R68 R69 R70 R71 R72 R73 R74 R75 R76 R77 R78 R79 R80 R81 R82 R83 R84 R85 R86 R87 R88 R89 R90 R91 R92 R93 R94 R95 R96 R97 R98 R99 R100	<p>(a) Todo objeto situado en la franja de una pista o que pueda constituir un peligro para los aviones, deberá considerarse como un obstáculo y eliminarse, siempre que sea posible.</p> <p>(b) Con excepción de los aviones situados en la zona de navegación aérea o de seguridad que operan de los aviones y que deben estar emplazados en la zona de pista, y cualquier otro objeto que pueda ser un peligro para los aviones que operan en el Capítulo 1, no se permitirá ningún objeto en la franja de una pista.</p> <p>(c) Dentro de una distancia de 77,5 m del eje de una pista de aproximación de precisión de la Categoría 1 o 2, cuando el número de clase sea 4 o 3/4, o de una pista de aproximación de precisión de la Categoría 1 o 2, cuando el número de clase sea 3 o 4, o de una pista de aproximación de precisión de la Categoría 1 cuando el número de clase sea 2.</p> <p>(d) No se deberá permitir ningún objeto situado en la franja de la pista, ni en la zona de navegación aérea o de seguridad que operan de los aviones, en el caso de que exista en la parte realzada de una franja de pista, deberá poseer una pendiente que se reduzca al menos al 1 por ciento y que pueda ser un avión que se salga de la pista.</p>	<p>10002: MANUAL Anexo 1 - Planos 01, BALCANTOROS 02, Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>31.3.0.0.04: PAREM 3 Frangibilidad</p> <p>31.3.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>401.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>603.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>Margen de viento</p> <p>603.0.0.03: Frangibilidad</p>					<p>Pendiente de Estudio de Obstáculos delimitado y análisis de elementos menores de 50 cm, para el estudio de las desviaciones</p>		<p>El Centro debe tratar la caracterización precisa del terreno de la presente descripción, apuntando a la identificación de desviaciones que se produzcan en los apartados de la presente CS-ADR, 31.3.0.0.03, tanto para obstáculos mayores de 50cm como para obstáculos menores de 50cm. Para ello, el gestor debe tener en consideración que requiere una derivación a la presente CS.</p> <p>El elemento obstáculo en la franja de pista que no constituye un obstáculo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elementos superlatentes no aptos para el punto eventual de una persona, situado en aquella parte de la franja de pista que debe tenerse. - Elementos superlatentes situados en la parte de la franja de pista que debe tenerse, que presenten superficies verticales ascendentes y no disponen de una o de un adecuado sistema de drenaje. <p>Asimismo, el Centro debe aportar la información asociada a los objetos existentes en la franja de pista, como justificación de la identificación de desviaciones realizadas. Al igual que, para cada uno de los objetos existentes en la franja de pista, se deberá indicar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si se trata de un objeto necesario para la navegación aérea o sea una zona de seguridad operacional. - Si se trata de un objeto de frangibilidad. - Si se encuentra señalizado. <p>Esta información debe conformar el expediente de tramitación.</p> <p>La presente descripción, apuntando a la identificación de desviaciones que se produzcan en los apartados de la presente CS-ADR, 31.3.0.0.03, tanto para obstáculos mayores de 50cm como para obstáculos menores de 50cm. Para ello, el gestor debe tener en consideración que requiere una derivación a la presente CS.</p> <p>El elemento obstáculo en la franja de pista que no constituye un obstáculo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elementos superlatentes no aptos para el punto eventual de una persona, situado en aquella parte de la franja de pista que debe tenerse. - Elementos superlatentes situados en la parte de la franja de pista que debe tenerse, que presenten superficies verticales ascendentes y no disponen de una o de un adecuado sistema de drenaje. <p>Asimismo, el Centro debe aportar la información asociada a los objetos existentes en la franja de pista, como justificación de la identificación de desviaciones realizadas. Al igual que, para cada uno de los objetos existentes en la franja de pista, se deberá indicar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si se trata de un objeto necesario para la navegación aérea o sea una zona de seguridad operacional. - Si se trata de un objeto de frangibilidad. - Si se encuentra señalizado. <p>Esta información debe conformar el expediente de tramitación.</p>	Actuación	<p>10002: MANUAL Anexo 1 - Planos 01, BALCANTOROS 02, Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>31.3.0.0.04: PAREM 3 Frangibilidad</p> <p>31.3.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>401.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>603.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>Margen de viento</p> <p>603.0.0.03: Frangibilidad</p>
1	R01	CS-0-D	CS+2	CS-ADR-016 R01 R02 R03 R04 R05 R06 R07 R08 R09 R10 R11 R12 R13 R14 R15 R16 R17 R18 R19 R20 R21 R22 R23 R24 R25 R26 R27 R28 R29 R30 R31 R32 R33 R34 R35 R36 R37 R38 R39 R40 R41 R42 R43 R44 R45 R46 R47 R48 R49 R50 R51 R52 R53 R54 R55 R56 R57 R58 R59 R60 R61 R62 R63 R64 R65 R66 R67 R68 R69 R70 R71 R72 R73 R74 R75 R76 R77 R78 R79 R80 R81 R82 R83 R84 R85 R86 R87 R88 R89 R90 R91 R92 R93 R94 R95 R96 R97 R98 R99 R100	<p>(a) Todo objeto situado en la franja de una pista o que pueda constituir un peligro para los aviones, deberá considerarse como un obstáculo y eliminarse, siempre que sea posible.</p> <p>(b) Con excepción de los aviones situados en la zona de navegación aérea o de seguridad que operan de los aviones y que deben estar emplazados en la zona de pista, y cualquier otro objeto que pueda ser un peligro para los aviones que operan en el Capítulo 1, no se permitirá ningún objeto en la franja de una pista.</p> <p>(c) Dentro de una distancia de 77,5 m del eje de una pista de aproximación de precisión de la Categoría 1 o 2, cuando el número de clase sea 4 o 3/4, o de una pista de aproximación de precisión de la Categoría 1 o 2, cuando el número de clase sea 3 o 4, o de una pista de aproximación de precisión de la Categoría 1 cuando el número de clase sea 2.</p> <p>(d) No se deberá permitir ningún objeto situado en la franja de la pista, ni en la zona de navegación aérea o de seguridad que operan de los aviones, en el caso de que exista en la parte realzada de una franja de pista, deberá poseer una pendiente que se reduzca al menos al 1 por ciento y que pueda ser un avión que se salga de la pista.</p>	<p>10002: MANUAL Anexo 1 - Planos 01, BALCANTOROS 02, Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>31.3.0.0.04: PAREM 3 Frangibilidad</p> <p>31.3.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>401.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>603.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>Margen de viento</p> <p>603.0.0.03: Frangibilidad</p>					<p>Pendiente de Estudio de Obstáculos delimitado y análisis de elementos menores de 50 cm, para el estudio de las desviaciones</p>		<p>El Centro debe tratar la caracterización precisa del terreno de la presente descripción, apuntando a la identificación de desviaciones que se produzcan en los apartados de la presente CS-ADR, 31.3.0.0.03, tanto para obstáculos mayores de 50cm como para obstáculos menores de 50cm. Para ello, el gestor debe tener en consideración que requiere una derivación a la presente CS.</p> <p>El elemento obstáculo en la franja de pista que no constituye un obstáculo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elementos superlatentes no aptos para el punto eventual de una persona, situado en aquella parte de la franja de pista que debe tenerse. - Elementos superlatentes situados en la parte de la franja de pista que debe tenerse, que presenten superficies verticales ascendentes y no disponen de una o de un adecuado sistema de drenaje. <p>Asimismo, el Centro debe aportar la información asociada a los objetos existentes en la franja de pista, como justificación de la identificación de desviaciones realizadas. Al igual que, para cada uno de los objetos existentes en la franja de pista, se deberá indicar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si se trata de un objeto necesario para la navegación aérea o sea una zona de seguridad operacional. - Si se trata de un objeto de frangibilidad. - Si se encuentra señalizado. <p>Esta información debe conformar el expediente de tramitación.</p> <p>La presente descripción, apuntando a la identificación de desviaciones que se produzcan en los apartados de la presente CS-ADR, 31.3.0.0.03, tanto para obstáculos mayores de 50cm como para obstáculos menores de 50cm. Para ello, el gestor debe tener en consideración que requiere una derivación a la presente CS.</p> <p>El elemento obstáculo en la franja de pista que no constituye un obstáculo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elementos superlatentes no aptos para el punto eventual de una persona, situado en aquella parte de la franja de pista que debe tenerse. - Elementos superlatentes situados en la parte de la franja de pista que debe tenerse, que presenten superficies verticales ascendentes y no disponen de una o de un adecuado sistema de drenaje. <p>Asimismo, el Centro debe aportar la información asociada a los objetos existentes en la franja de pista, como justificación de la identificación de desviaciones realizadas. Al igual que, para cada uno de los objetos existentes en la franja de pista, se deberá indicar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si se trata de un objeto necesario para la navegación aérea o sea una zona de seguridad operacional. - Si se trata de un objeto de frangibilidad. - Si se encuentra señalizado. <p>Esta información debe conformar el expediente de tramitación.</p>	Actuación	<p>10002: MANUAL Anexo 1 - Planos 01, BALCANTOROS 02, Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>31.3.0.0.04: PAREM 3 Frangibilidad</p> <p>31.3.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>401.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>603.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>Margen de viento</p> <p>603.0.0.03: Frangibilidad</p>
1	R01	CS-0-D	CS+2	CS-ADR-016 R01 R02 R03 R04 R05 R06 R07 R08 R09 R10 R11 R12 R13 R14 R15 R16 R17 R18 R19 R20 R21 R22 R23 R24 R25 R26 R27 R28 R29 R30 R31 R32 R33 R34 R35 R36 R37 R38 R39 R40 R41 R42 R43 R44 R45 R46 R47 R48 R49 R50 R51 R52 R53 R54 R55 R56 R57 R58 R59 R60 R61 R62 R63 R64 R65 R66 R67 R68 R69 R70 R71 R72 R73 R74 R75 R76 R77 R78 R79 R80 R81 R82 R83 R84 R85 R86 R87 R88 R89 R90 R91 R92 R93 R94 R95 R96 R97 R98 R99 R100	<p>(a) Todo objeto situado en la franja de una pista o que pueda constituir un peligro para los aviones, deberá considerarse como un obstáculo y eliminarse, siempre que sea posible.</p> <p>(b) Con excepción de los aviones situados en la zona de navegación aérea o de seguridad que operan de los aviones y que deben estar emplazados en la zona de pista, y cualquier otro objeto que pueda ser un peligro para los aviones que operan en el Capítulo 1, no se permitirá ningún objeto en la franja de una pista.</p> <p>(c) Dentro de una distancia de 77,5 m del eje de una pista de aproximación de precisión de la Categoría 1 o 2, cuando el número de clase sea 4 o 3/4, o de una pista de aproximación de precisión de la Categoría 1 o 2, cuando el número de clase sea 3 o 4, o de una pista de aproximación de precisión de la Categoría 1 cuando el número de clase sea 2.</p> <p>(d) No se deberá permitir ningún objeto situado en la franja de la pista, ni en la zona de navegación aérea o de seguridad que operan de los aviones, en el caso de que exista en la parte realzada de una franja de pista, deberá poseer una pendiente que se reduzca al menos al 1 por ciento y que pueda ser un avión que se salga de la pista.</p>	<p>10002: MANUAL Anexo 1 - Planos 01, BALCANTOROS 02, Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>31.3.0.0.04: PAREM 3 Frangibilidad</p> <p>31.3.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>401.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>603.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>Margen de viento</p> <p>603.0.0.03: Frangibilidad</p>					<p>Pendiente de Estudio de Obstáculos delimitado y análisis de elementos menores de 50 cm, para el estudio de las desviaciones</p>		<p>El Centro debe tratar la caracterización precisa del terreno de la presente descripción, apuntando a la identificación de desviaciones que se produzcan en los apartados de la presente CS-ADR, 31.3.0.0.03, tanto para obstáculos mayores de 50cm como para obstáculos menores de 50cm. Para ello, el gestor debe tener en consideración que requiere una derivación a la presente CS.</p> <p>El elemento obstáculo en la franja de pista que no constituye un obstáculo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elementos superlatentes no aptos para el punto eventual de una persona, situado en aquella parte de la franja de pista que debe tenerse. - Elementos superlatentes situados en la parte de la franja de pista que debe tenerse, que presenten superficies verticales ascendentes y no disponen de una o de un adecuado sistema de drenaje. <p>Asimismo, el Centro debe aportar la información asociada a los objetos existentes en la franja de pista, como justificación de la identificación de desviaciones realizadas. Al igual que, para cada uno de los objetos existentes en la franja de pista, se deberá indicar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si se trata de un objeto necesario para la navegación aérea o sea una zona de seguridad operacional. - Si se trata de un objeto de frangibilidad. - Si se encuentra señalizado. <p>Esta información debe conformar el expediente de tramitación.</p> <p>La presente descripción, apuntando a la identificación de desviaciones que se produzcan en los apartados de la presente CS-ADR, 31.3.0.0.03, tanto para obstáculos mayores de 50cm como para obstáculos menores de 50cm. Para ello, el gestor debe tener en consideración que requiere una derivación a la presente CS.</p> <p>El elemento obstáculo en la franja de pista que no constituye un obstáculo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elementos superlatentes no aptos para el punto eventual de una persona, situado en aquella parte de la franja de pista que debe tenerse. - Elementos superlatentes situados en la parte de la franja de pista que debe tenerse, que presenten superficies verticales ascendentes y no disponen de una o de un adecuado sistema de drenaje. <p>Asimismo, el Centro debe aportar la información asociada a los objetos existentes en la franja de pista, como justificación de la identificación de desviaciones realizadas. Al igual que, para cada uno de los objetos existentes en la franja de pista, se deberá indicar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Si se trata de un objeto necesario para la navegación aérea o sea una zona de seguridad operacional. - Si se trata de un objeto de frangibilidad. - Si se encuentra señalizado. <p>Esta información debe conformar el expediente de tramitación.</p>	Actuación	<p>10002: MANUAL Anexo 1 - Planos 01, BALCANTOROS 02, Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>31.3.0.0.04: PAREM 3 Frangibilidad</p> <p>31.3.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>401.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>603.0.0.03: Balneario y señalización de obstáculos</p> <p>Margen de viento</p> <p>603.0.0.03: Frangibilidad</p>



Tramitación requisitos infraestructuras

Identificación de desviaciones

No cumplimiento:

Dónde? Cuánto?

Requisito

Especificación de Certificación	Requisito	Descripción desviación										
CS ADR-DSN.C.220 Objetos en las áreas de seguridad de extremo de pista	No deberá permitirse en el área de seguridad de extremo de pista ningún objeto fijo, excepto los equipos e instalaciones necesarios para la navegación aérea o con fines de seguridad operacional del aeroplano y que satisfagan el requisito de frangibilidad pertinente detallado en CS ADR- DSN.T.910. Los requisitos detallados para la ubicación de objetos en una RESA se incluyen en CS ADR- DSN.T.915.	<p>Dentro de la RESA 05, se localizan 37 elementos que, por elevarse del terreno, por no estar estructuralmente preparados o por presentar superficies verticales soterradas, podrían constituir un peligro para un avión que eventualmente se saliera de pista.</p> <p>Dentro de la RESA 23, se localizan 40 elementos que, por elevarse del terreno, por no estar estructuralmente preparados o por presentar superficies verticales soterradas, podrían constituir un peligro para un avión que eventualmente se saliera de pista.</p> <p>La información de estos elementos se desglosa en:</p> <ul style="list-style-type: none">- 00.08_ Obstáculos en zonas de operaciones- RMU_elementos_cs_ADR_DSN.										
CS ADR-DSN.D.240 Calles de rodaje, generalidades	<p>A menos que se indique otra cosa, los requisitos del Capítulo D - Calles de rodaje se aplican a todos los tipos de calle de rodaje.</p> <p>(a) El trazado de una calle de rodaje deberá ser tal que, cuando el puesto de pilotaje de los aviones para los que está prevista permanezca sobre las señales de eje de dicha calle de rodaje, la distancia libre entre la rueda exterior del tren principal del avión y el borde de la calle de rodaje no deberá ser inferior a la indicada en la siguiente tabla:</p> <table border="1"><thead><tr><th data-bbox="562 860 962 874">Distancia exterior entre ruedas del tren principal (OMGWS)</th><th data-bbox="962 860 1251 874">Distancia libre</th></tr></thead><tbody><tr><td data-bbox="562 874 962 888">- Menos de 4,5 m (excluido)</td><td data-bbox="962 874 1251 888">1,5 m</td></tr><tr><td data-bbox="562 888 962 903">- Entre 4,5 y 6 m (excluido)</td><td data-bbox="962 888 1251 903">2,25 m</td></tr><tr><td data-bbox="562 903 962 917">- Entre 6 y 9 m (excluido)</td><td data-bbox="962 903 1251 917">3a,b o 4c m</td></tr><tr><td data-bbox="562 917 962 931">- Entre 9 y 15 m (excluido)</td><td data-bbox="962 917 1251 931">4 m</td></tr></tbody></table> <p>a En tramos rectos.</p> <p>b En tramos curvos si la calle de rodaje está diseñada para el uso de aeronaves con una base de ruedas inferior a 18 m</p> <p>c En tramos curvos si la calle de rodaje está diseñada para el uso de aeronaves con una base de ruedas igual o mayor de 18 m</p> <p>Nota: «Base de ruedas» significa la distancia desde el tren de proa al centro geométrico del tren principal.</p>	Distancia exterior entre ruedas del tren principal (OMGWS)	Distancia libre	- Menos de 4,5 m (excluido)	1,5 m	- Entre 4,5 y 6 m (excluido)	2,25 m	- Entre 6 y 9 m (excluido)	3a,b o 4c m	- Entre 9 y 15 m (excluido)	4 m	<p>Existen desviaciones respecto a la distancia libre entre la rueda exterior del tren principal del avión y el borde de la calle de rodaje, cuando el puesto de pilotaje de los aviones para los que está prevista la calle de rodaje permanece sobre las señales de eje de dicha calle de rodaje. Las desviaciones máximas identificadas son las siguientes:</p> <p>Para la aeronave A340-600</p> <ul style="list-style-type: none">- Curva RWY - A2: 2,01 m.- Curva A2 - E1: 2,23 m.- Curva E1 - A2: 1,83 m.- Curva A2 - RWY: 2,1 m.- Curva RWY - C1: 1,91 m.- Curva C1 - E4: 2,06 m.- Curva E4 - C1: 1,95 m.- Curva C1 - RWY: 1,93 m.- Curva B - E1: 1,1 m.- Curva B - E2: 2,84 m.- Curva E2- F: 1,77 m.- Curva E3- F: 1,85 m.
Distancia exterior entre ruedas del tren principal (OMGWS)	Distancia libre											
- Menos de 4,5 m (excluido)	1,5 m											
- Entre 4,5 y 6 m (excluido)	2,25 m											
- Entre 6 y 9 m (excluido)	3a,b o 4c m											
- Entre 9 y 15 m (excluido)	4 m											

Tramitación requisitos infraestructuras

Tras la inspección in-situ,
se habrán identificado
todas las desviaciones
(no-cumplimientos)
+
Evaluación de seguridad



Algunos de los no cumplimientos,
deberán **ser corregidos de forma
previa** a la emisión del certificado

Otros de los no cumplimientos, se
tramitarán utilizando las **herramientas
de flexibilidad**

Tramitación requisitos infraestructuras

Herramientas de flexibilidad

Tramitación requisitos infraestructuras



**CONDICIÓN
ESPECIAL**

DAAD

ELOS

Tramitación requisitos infraestructuras

¿Cuál es la diferencia entre:
SC, ELOS y DAAD?



Tramitación requisitos infraestructuras

ELOS (NIVEL EQUIVALENTE DE SEGURIDAD)

- En algunos casos, el operador aeroportuario puede proponer un método alternativo de cumplimiento con una especificación de certificación el cual, a pesar de no ser el mismo que aparece en la normativa, cumple con los mismos objetivos que persigue la especificación de certificación original.
- El solicitante debe demostrar a la autoridad competente (hasta el nivel que esta exija) que la solución propuesta ofrece un nivel de seguridad que no es inferior al método que ofrece la Agencia para esa especificación de certificación.
- La propuesta del solicitante puede implicar cambios en el diseño, técnicos, de procedimientos o de otro tipo si resultan apropiados.
- La demostración de un nivel equivalente de seguridad puede incluir varias metodologías cuantitativas o cualitativas, cuyo alcance y complejidad pueden variar dependiendo de cada caso.

Tramitación requisitos infraestructuras

ELOS (NIVEL EQUIVALENTE DE SEGURIDAD)

Cuando la autoridad competente evalúa la propuesta de un solicitante que requiere la demostración de un nivel equivalente de seguridad, la autoridad competente deberá prestar especial atención entre otras cosas a:

- a) La identificación del propósito de la especificación de certificación correspondiente, evaluando si la propuesta satisface este propósito;
- b) Cualquier posible interconexión o relación entre la especificación de certificación relacionada con la propuesta y cualquier otra especificación de certificación o requisito, para poder:
 1. Identificar cualquier efecto que la propuesta pueda tener a nivel diseño, operacional, humano o con otros elementos del sistema; y
 2. Establecer si dichas interconexiones, relaciones e implicaciones han sido correcta y adecuadamente abordadas por el solicitante.

Tramitación requisitos infraestructuras

CONDICIONES ESPECIALES (ADR.AR.C.025)

A QUÉ INCUMPLIMIENTOS LA AUTORIDAD PUEDE OTORGAR UNA **CONDICIÓN ESPECIAL?**

- (1) La CS no puede cumplirse debido a **limitaciones físicas, topográficas** o similares relacionadas con la ubicación del aeródromo;
- (2) El aeródromo cuenta con características de **diseño novedosas o inusuales,** o
- (3) **La experiencia** en la operación de dicho aeródromo u otros aeródromos de características similares de diseño ha demostrado que pueden darse **situaciones de inseguridad.**



Tramitación requisitos infraestructuras

DAAD (art. 7 Reg 139/2014): Documento de Aceptación y Acción de la Desviación

¿CUÁNDO SE PUEDE APROBAR UN DOCUMENTO DE ACEPTACIÓN Y ACCIÓN DE LA DESVIACIÓN?

- (1) La desviación **no** se puede clasificar como **ELOS o SC**;
- (2) La desviación **existía antes de la entrada en vigor del Reglamento.**
- (3) La desviación **cumple con los requisitos esenciales** (complementada con las medidas mitigadoras).
- (4) Se ha llevado a cabo un **estudio de seguridad.**

~~ELOS, SC~~

ER ✓

ES ✓

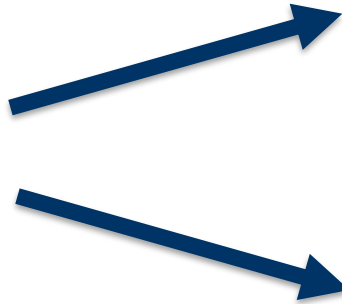
Tramitación requisitos infraestructuras



ICAO



EXEMPTION



**SPECIAL
CONDITION**

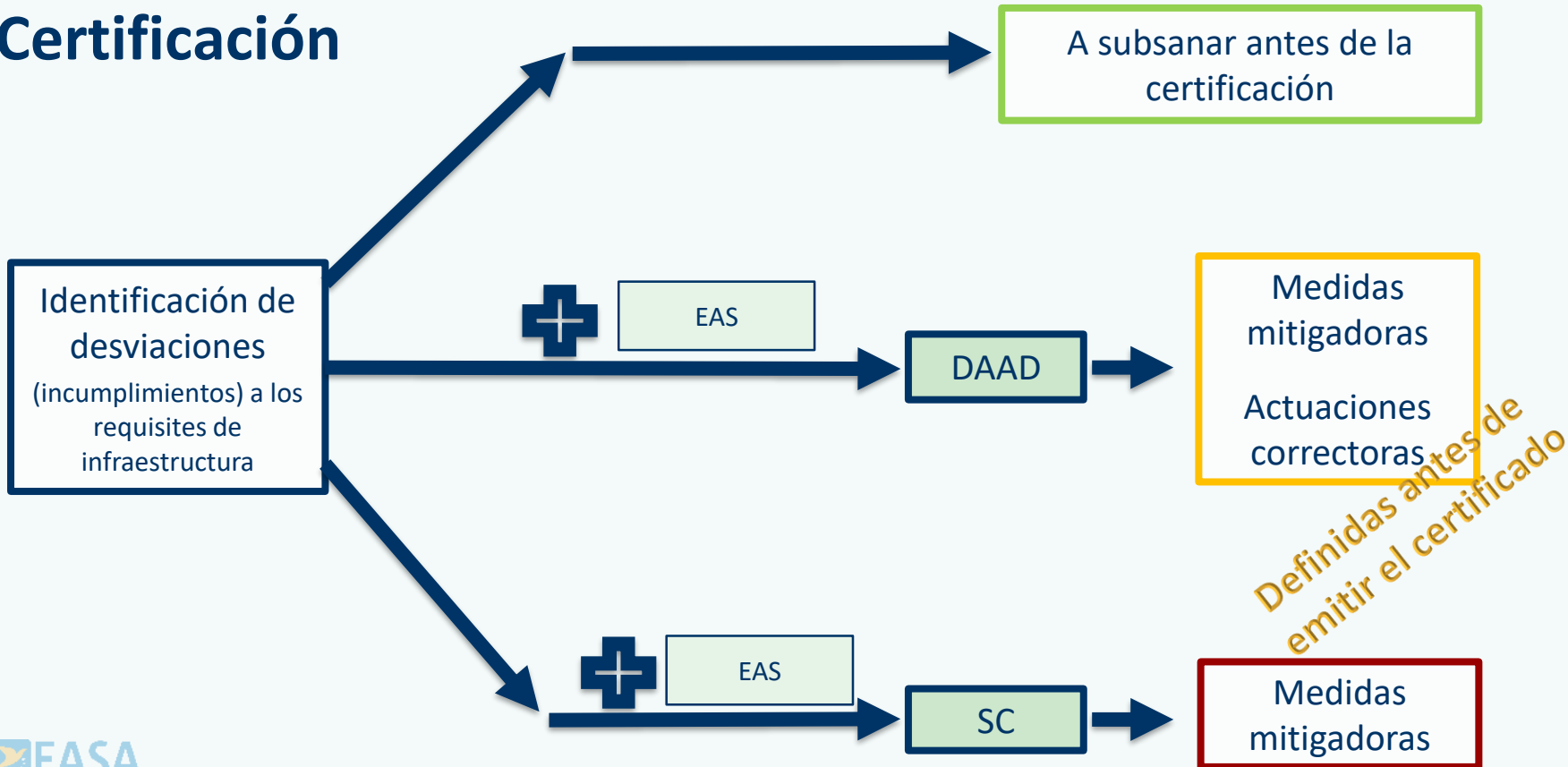
DAAD

Tramitación requisitos infraestructuras

Uso de las herramientas de
flexibilidad

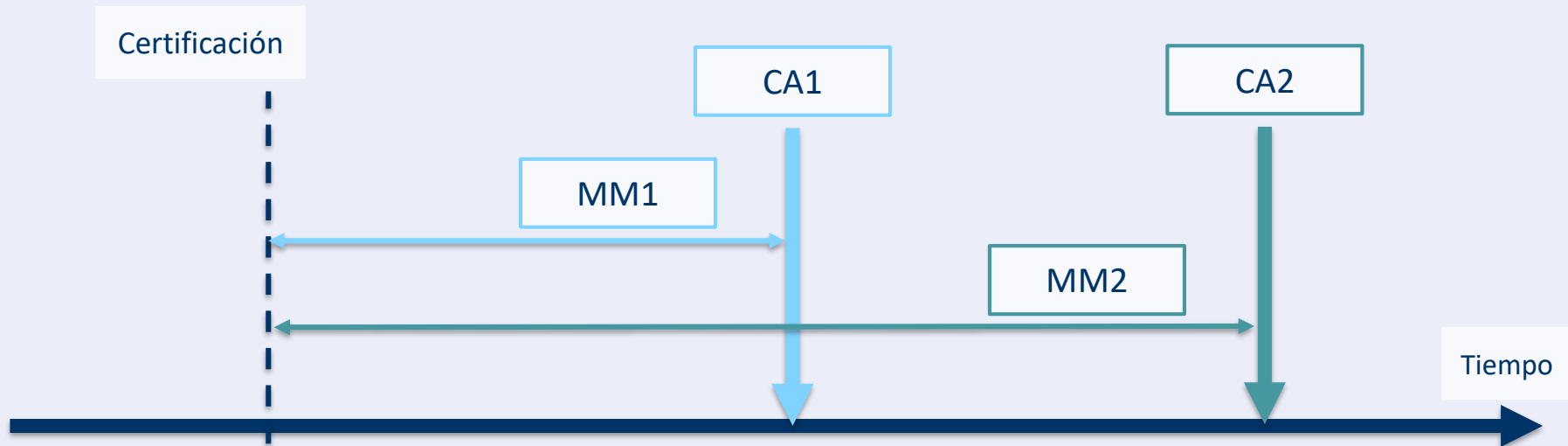
Tramitación requisitos infraestructuras

Certificación



Tramitación requisitos infraestructuras

Post-certificación



En algunos casos, la actuación correctora puede no tener una fecha concreta, a fecha de emisión del certificado

Tramitación requisitos infraestructuras

4 tipos de desviaciones

1

A **corregir** de forma **previa** a la certificación

2

A **corregir tras** la certificación, con un Plan de Acciones Correctoras aprobado por la Autoridad, con una **fecha** de subsanación **concreta**

3

A **corregir tras** la certificación, con un Plan de Acciones Correctoras aprobado por la Autoridad, **sin** una fecha de subsanación definida

¿Qué tipo de PAC?

4

No cumplimientos **sin Plan de Acciones Correctoras**

Tramitación requisitos infraestructuras

Ejemplos y casos prácticos

Tramitación requisitos infraestructuras

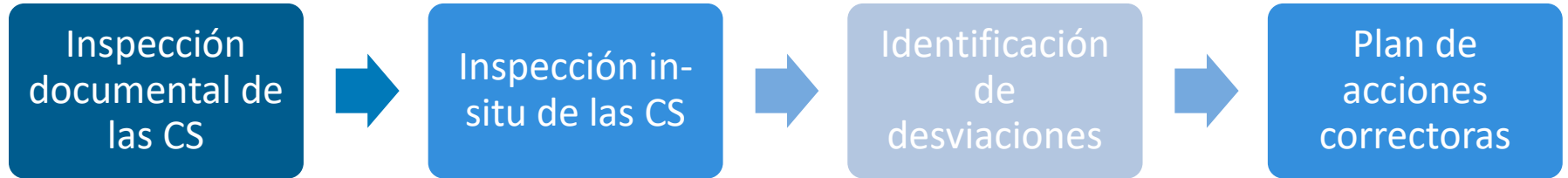
Durante el curso, se plantearán **ejemplos** y se plantearán **casos prácticos** relativos a la gestión de no cumplimientos de requisitos de infraestructuras

Tramitación requisitos infraestructuras

Definición del Plan de Acciones Correctoras

Tramitación requisitos infraestructuras

Plan de acciones correctoras



Tramitación requisitos infraestructuras

Plan de acciones correctoras

Código de la AC

Evaluación de seguridad

Requisito normativo

No cumplimiento:
Dónde? Cuánto?

Plan de acciones correctoras
¿Qué? ¿Cuándo?

Código	nº Actua	EAS	Viabilidad	Especificación de Certificación	Requisito	Descripción desviación	Acción subsanadora	Tipo actuación	Fecha límite notificación	Fecha vencim
DAAD 02	AC-02	RES 02/18	RMU-IV2	CS ADR-DSN.C.220 Objetos en las áreas de seguridad de extremo de pista	No deberá permitirse en el área de seguridad de extremo de pista ningún objeto fijo, excepto los equipos e instalaciones necesarios para la navegación aérea o con fines de seguridad operacional del aeródromo y que satisfagan el requisito de frangibilidad pertinente detallado en CS ADR-DSN.T.310. Los requisitos detallados para la ubicación de objetos en una RESA incluyen en CS ADR-DSN.T.315.	Dentro de la RESA 05, se localizan 37 elementos que, por elevarse del terreno, por no estar estructuralmente preparados o por presentar superficies verticales soterradas, podrían constituir un peligro para un avión que eventualmente se saliera de pista. Dentro de la RESA 23, se localizan 40 elementos que, por elevarse del terreno, por no estar estructuralmente preparados o por presentar superficies verticales soterradas, podrían constituir un peligro para un avión que eventualmente se saliera de pista. La información de estos elementos se desglosa en: - 00.08_Obstáculos en zonas de operaciones - RMU_elementos_cs_ADR_DSN.	Adecuación o eliminación de los objetos situados en la RESA 05 y en la RESA 23, de modo que una vez se alcance la fecha de notificación de esta actuación, no quede ningún objeto superficial que, al no estar estructuralmente preparado o al presentar superficies verticales soterradas, pudiera constituir un peligro para un avión que eventualmente se saliera de pista.	Ejecución de Obra	30/04/2023	30/06/2023
DAAD 03	AC-01	RES 03/18	RMU-IV3	CS ADR-DSN.D.240 Calles de rodaje, generalidades	A menos que se indique otra cosa, los requisitos del Capítulo D de Calles de rodaje se aplican a todos los tipos de calles de rodaje. (a) El trazado de una calle de rodaje deberá ser tal que, cuando el puesto de pilotaje de los aviones para los que está prevista permanezca sobre las señales de eje de dicha calle de rodaje, la distancia libre entre la rueda exterior del tren principal del avión y el borde de la calle de rodaje no deberá ser inferior a la indicada en la siguiente tabla: Distancia exterior entre ruedas del tren principal (OMGWY) Distancia libre - Menos de 4,5 m (excluido) 1,5 m - Entre 4,5 y 6 m (excluido) 2,25 m - Entre 6 y 9 m (excluido) 3,0 m o 4 m - Entre 9 y 15 m (excluido) 4 m a En tramos rectos. b En tramos curvos si la calle de rodaje está diseñada para el uso de aeronaves con una base de ruedas inferior a 18 m c En tramos curvos si la calle de rodaje está diseñada para el uso de aeronaves con una base de ruedas igual o mayor de 18 m Nota: «Base de ruedas» significa la distancia desde el tren de proa al centro geométrico del tren principal.	Existen desviaciones respecto a la distancia libre entre la rueda exterior del tren principal del avión y el borde de la calle de rodaje, cuando el puesto de pilotaje de los aviones para los que está prevista la calle de rodaje permanece sobre las señales de eje de dicha calle de rodaje. Las desviaciones máximas identificadas son las siguientes: para la aeronave A340-600 - Curva RWY - A2: 2,03 m - Curva A2 - E1: 2,23 m - Curva E1 - A2: 1,83 m - Curva A2 - RWY: 2,1 m - Curva RWY - C1: 1,93 m - Curva C1 - E4: 2,06 m - Curva E4 - C1: 1,95 m - Curva C1 - RWY: 1,93 m - Curva B - E1: 1,1 m - Curva B - E2: 2,94 m - Curva E2 - F: 1,77 m - Curva E3 - F: 1,85 m. El detalle de las desviaciones detectadas se encuentra en el plano I101_SIMULACIONES_CALLE DE RODAJE	Adecuación de la geometría de las calles de rodaje identificadas para cumplir con las distancias libres definidas en el requisito. Dicha adecuación, se realizará mediante la aplicación de modificaciones que pueden incluir el cambio de los trazados mediante la adecuación de las ayudas visuales y la ampliación de las zonas resistentes del pavimento, junto con el resto de actuaciones que sean necesarias como la adecuación de los márgenes y la reposición de los servicios afectados.	Ejecución de Obra	30/04/2023	30/06/2023
DAAD 03	AC-01	RES 03/18	RMU-IV3	CS ADR-DSN.D.250 Curvas de las calles de rodaje	(a) Los cambios de dirección de las calles de rodaje no deberán ser muy numerosos ni pronunciados, en la medida de lo posible. Los radios de las curvas deberán ser compatibles con la capacidad de maniobra y las velocidades de rodaje normales de los aviones para los que dicha calle de rodaje está prevista. (b) El diseño de la curva deberá ser tal que cuando el puesto de pilotaje del avión para el cual está prevista la calle de rodaje permanezca sobre las señales de eje de calle de rodaje, la distancia libre entre las ruedas principales exteriores y el borde de la calle de rodaje no deberá ser inferior a las especificadas en CS ADR-DSN.D.240.	Ver la descripción de la desviación correspondiente a la CS ADR-DSN.D.240.	Adecuación de la geometría de las calles de rodaje identificadas para cumplir con las distancias libres definidas en el requisito. Dicha adecuación, se realizará mediante la aplicación de modificaciones que pueden incluir el cambio de los trazados mediante la adecuación de las ayudas visuales y la ampliación de las zonas resistentes del pavimento, junto con el resto de actuaciones que sean necesarias como la adecuación de los márgenes y la reposición de los servicios afectados.	Ejecución de Obra	30/04/2023	30/06/2023





EU-Latin America and Caribbean Aviation Partnership Project (EU-LAC APP)

*Enhancing the aviation partnership between the EU and
Latin America and the Caribbean*

Muchas gracias

www.eu-lac-app.org

*This project is funded by the European Union and
implemented by the European Aviation Safety Agency*

easa.europa.eu/connect



Your safety is our mission.

An Agency of the European Union 