

Capítulo 1

Documentos y publicaciones aeronáuticas





Introducción

Todo vuelo, sin importar su duración o tipo de aeronave, comienza desde el análisis de la documentación y las diferentes publicaciones aeronáuticas. En el siglo XX, este análisis se realizaba al llegar al aeropuerto, donde existían diferentes oficinas informativas por las que el piloto debía pasar para recolectar información y comenzar su propio análisis de los documentos e informes. Con el avance de tecnología surgieron nuevas herramientas que permitieron a los pilotos obtener esta misma información pero desde diferentes fuentes, incluso antes de llegar al aeropuerto.



En la actualidad, toda la información se obtiene de manera online desde diferentes sitios webs que ofrecen esta información de manera gratuita, con datos confiables y actualizados constantemente. Esto le da al piloto la posibilidad de tomar una decisión anticipada de respecto de su vuelo.

En este capítulo estudiaremos todos los documentos existentes para el piloto y su análisis en cada caso.

AIP Air Information Publications

Estos reportes aeronáuticos son considerados como fuente de información primaria. Estos informes son redactados por el estado, cuando este sea miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El formato de una Publicación de Información Aeronáutica (AIP) producida por un estado cumple con un estándar común de acuerdo con las Normas y Prácticas Recomendadas (SARP) del Anexo 15 del Convenio

sobre Aviación Civil Internacional y con el Manual de Servicios de Información Aeronáutica (ICAO Doc 8126). Se dividen en tres volúmenes:

- Los AIP para información general y suplementos (AIP GEN).
- Los AIP para información de las rutas (AIP ENR).
- Los AIP para la información de aeródromos (AIP ED).

AIP GEN

Dentro de este primer grupo de reportes informativos se encuentran los más importantes para la toma de decisión previo al vuelo. Cuando el piloto decide realizar un vuelo, deportivo o comercial, existen reportes que se titulan como “de análisis obligatorio” debido a la importancia de su información. Estos reportes están dentro del grupo de AIP GEN, son los reportes NOTAMS y los reportes meteorológicos, incluyendo reportes como METAR, TAF, imágenes satelitales, informes especiales, información del ATIS, entre otros. Todos esenciales para el análisis de un vuelo. Considera al análisis de estos documentos como tu punto de partida para cualquier vuelo a lo largo de tu carrera.



NOTAMS Notices to Airmen

Toda la información operativamente significativa no cubierta por una Enmienda AIP o un Suplemento AIP se emitirá como un NOTAM. Este reporte hace referencia a los boletines emitidos por las diferentes autoridades aeronáuticas para informar a los pilotos de los posibles cambios o restricciones en los



aeropuertos, de los procedimientos o de eventos a lo largo de una ruta. Los motivos por los que se pueden emitir NOTAMs son varios, entre los más destacados:

- Calles de rodaje cerradas en un aeropuerto.
- Radioayudas inoperativas.
- Cambios en las coordenadas de un punto de navegación RNAV.
- Cambio en la velocidad máxima durante un procedimiento.
- Maniobras militares que implican zonas de vuelo restringidas o segregadas.
- Obras en el área de movimientos.
- Y cualquier otra información que pudiera afectar al normal desarrollo de las actividades aéreas.

Existen cuatro **tipos de NOTAMS**:

- N = Nuevo
- E = Evento
- R = De reemplazo (sustituye a un NOTAM anterior).
- C = De cancelación (cancela un NOTAM anterior).

Lectura de un NOTAM

Aunque las primeras veces pueda parecer que son complejos, realmente la estructura de los NOTAMs es siempre la misma, por lo que entender su significado se hace más fácil con la práctica. Veamos la nomenclatura de cada uno de los elementos y su significado:



El formato de la descripción de un NOTAM puede variar, pero su información siempre será la misma. A continuación se describe un mismo NOTAM para dos formatos diferentes, el primero representa una descripción vertical, y el segundo una descripción lineal continua. Ambos con la misma información.

A0467/2024
MMFR/IV/A/000/999/1926N09904W
MMMX
2401051400
2401051600
RWY 05L/23R CLSD

La primera línea de información indica el número o código del reporte (A0467) y el año de su realización (2024). La segunda línea de información comienza indicando la región de vuelo que redacte el informe (FIR MMFR), la aplicación de este NOTAM para vuelos visuales (V) e instrumentales (I), la altitud que cubre este reporte (desde FL000 hasta FL999), en este caso no se detalla una franja de niveles de vuelo ya que se trata de una advertencia de pista cerrada; y finaliza con las coordenadas geográficas de la posición del reporte. La tercera línea informativa indica la sigla del aeropuerto, en este caso el aeropuerto internacional de la ciudad de México. Las dos líneas siguientes de información ofrece una secuencia numérica que comienza con los dos dígitos del año vigente, dos dígitos para el mes, dos dígitos para el día, y cuatro dígitos para la franja horaria del reporte. En este caso, el reporte es válido para el día 05 de enero de 2024 desde las 14hs hasta las 16hs.

Finalmente, la descripción del mensaje que ha motivado al reporte. En este caso se informa que la pista 05 izquierda, 23 derecha, está cerrada.



En otro formato, el mismo NOTAM podría verse de la siguiente manera:

A0467/2024 MMFR/IV/A/000/999/1926N09904W MMMX
2401051400 2401051600 RWY 05L/23R CLSD.

A continuación se detallan otros ejemplos de NOTAMS de diferentes aeropuertos del mundo:

Notam Aeropuerto de Buenos Aires

A113/2024. SABE 2401110142 2401110700 RWY 13/31 CLSD WIP
MAINT 14, 16, 18, 21, 23, 25, 28 AND 30 0400-0700

Este ejemplo de NOTAM con una descripción lineal comienza con el número, o código, del NOTAM y el año de vigencia (A113/2024). Seguido a esto, se detalla el designador OACI del aeropuerto, en este caso el aeropuerto internacional de la ciudad de Buenos Aires (SABE). La secuencia numérica siguiente informa el año, el mes, el día y la hora (año 24, día 01, mes enero, hora 01:42) la siguiente secuencia numérica indica la finalización de la vigencia para ese día.



Finalmente, la descripción textual del evento, pista 13/31 cerrada indicando la sigla WIP (Work in Progress) trabajo en progreso. Ocasionalmente es posible encontrar una segunda secuencia de números que indican la vigencia de este NOTAM en los días siguientes, en este caso, el NOTAM se mantiene los días 14, 16, 18, 21, 23, 25 y 30 entre las 04 hs y las 07 hs.

Notam Aeropuerto de Miami

MIA 01/291 MIA NAV ILS RWY 30 DME U/S
2401231300-2401231900

Este ejemplo informa de un NOTAM del aeropuerto internacional de Miami. Comienza con la sigla del aeropuerto (MIA), seguido del código numérico del NOTAM (01/291).

Considerando que se trata de un NOTAM resumido, el reporte va directamente a la descripción del evento, el equipo DME del sistema ILS de la pista 30 está fuera de servicio (NAV ILS RWY 30 DME U/S).



Finalmente, el lapso de tiempo de vigencia del NOTAM. Desde el día 23 de enero del 2024 a las 13 hs, hasta ese mismo día a las 19 hs.

Notam Aeropuerto de Tokio

A0072/24 NOTAMN

Q) RJJJ/QFMAU/IV/A/000/999/3546N14023E005

A) RJAA B) 2401210300 C) 2401220900

E) LOW LVL WIND SHEAR ADVS NOT PROVIDED DUE TO MAINT.

CREATED: 20 Jan 2024 07:08:00

Este ejemplo vuelve al NOTAM en formato vertical. Comienza con el código del reporte, seguido del código N (NOTAM N), indicando que es un reporte nuevo.

En la segunda fila la sigla OACI de la FIR que involucra a este reporte (RJJJ), las letras I-V para incluir a los vuelos visuales e instrumentales, la altitud afectada, en este caso todos los niveles, y las coordenadas geográficas.

En la tercera fila, el código OACI del aeropuerto de Tokio (RJAA) y el período de vigencia de este reporte, desde día 21 de enero del 2024 a las 03 hs, hasta el día 22 de enero a las 09 hs.

La última fila describe el evento, sistema de advertencia de Windshear a bajo nivel sin funcionamiento debido a trabajos de mantenimiento. NOTAM creado el 20 de enero del 2024 a las 07:08hs.



Notam Aeropuerto de Barcelona

MA0494/24 NOTAMR A0325/24

Q) LECB/IV/A /000/999/4118N00205E005 LEBL

B) 2401190722 C) 2402021300

E) ATC DEPARTURE CLR AND START-UP FREQ 121.805C
CHANGED TO 122.830. CREATED: 19 Jan 2024 07:23:00

Este ejemplo informa de un NOTAM del aeropuerto internacional de Barcelona. Comienza con el código alfanumérico del NOTAM (MA0494/24), indicando la letra R al final de la palabra NOTAM para informar que se trata de un NOTAM de reemplazo del anterior con código A0325/24.



En la segunda fila la sigla OACI de la FIR que involucra a este reporte (LECB), las letras I-V para incluir a los vuelos visuales e instrumentales, la altitud afectada, en este caso todos los niveles, y las coordenadas geográficas, finalizando la línea informativa con la sigla OACI del aeropuerto LEBL.

La tercera fila informativa indica la vigencia del reporte, desde el día 19 de enero de 2024 a las 07:22 hs, hasta el día 02 de febrero de 2024 a las 13 hs.

Finalmente, la última fila informativa describe el mensaje. La frecuencia para solicitar el permiso de tránsito y la puesta en marcha de 121.805, cambió a la frecuencia 122.830. Mensaje creado el 19 de enero del 2024 a las 07:23 hs.

Recuerda! Es muy importante tener en cuenta el análisis de estos reportes antes de comenzar el vuelo. No importa el destino, el origen, o el tipo de vuelo que deseas

