

Formación Señaleros y nuevo Permiso de Circulación en el Área de Maniobras.

Palma de Mallorca, 8 de marzo de 2007.

Siguiendo instrucciones de la dirección de Operaciones se ha cambiado, recientemente, el antiguo PCP a los Señaleros por una tarjeta nueva marcada con las iniciales AM. Esta nueva tarjeta y lo que debería suponer responde, entre otros, a las exigencias del programa de prevención de incursiones en pista de la OACI, Eurocontrol y EASA¹.

Curiosamente, en los aeropuertos, esto, simplemente, ha supuesto el cambio del antiguo PCP a los señaleros por el nuevo permiso AM y la entrega de los manuales básicos (id leyéndolos cuando podáis, si podéis) para el Área de Maniobras (EXA 43) y ya está, con esto Aena ha ya cumplido. Es evidente que la entrega de este permiso tenía que hacerse directamente al colectivo de señaleros puesto que conocen perfectamente el área de movimiento, incluyendo el área de maniobras. Lo que no es tan de recibo es que conjuntamente a la entrega del nuevo permiso AM y con la excusa de que tenían que firmar un recibo de entrega se les haya hecho firmar (subterfugicamente) un documento que justifica (a Aena) que todos los señaleros conocen todos los cambios normativos existentes en la materia y que por tanto han recibido la información y formación necesaria.

Ha habido las modificaciones suficientes en temas tan serios como las incursiones en pista, fraseología, señales para el movimiento de aeronaves en tierra, etc. responsabilidades que, en definitiva, implican la aplicación de la ley de Seguridad Aérea (y su capítulo de sanciones penales) a los señaleros. Aena no debería tomarse tan a la ligera este hecho y considerar la necesidad de una formación seria (siguiendo entre otras las recomendaciones de la CIAIAC² a Aena), tanto a las nuevas incorporaciones como de formación continua mediante instructores integrados en los equipos de trabajo que pudieran actualizar y cubrir las necesidades de un colectivo de profesionales tan específico y vinculado a la cadena de seguridad operacional. Prueba de ello es la reciente modificación del 29 de diciembre de 2006 del Reglamento de la Circulación Aérea, debido a los cambios realizados en el anexo II de la OACI y a las ESARR5.

Para paliar estas deficiencias (de Aena, no de los señaleros) es urgente aplicar unos criterios de formación serios al colectivo de Señaleros, tanto para las nuevas incorporaciones, como de forma continua. Adjuntamos un borrador genérico de lo que debería ser la formación necesaria para un Señalero y cualquier modificación en cualquiera de estas áreas debería de acompañarse con un plan de formación continua.

De otro modo, en una clara demostración de responsabilidad, tal como indica el RCA, la OACI y la propia ESARR5³, todo Señalero que no esté debidamente instruido y cualificado (o no cumpla con los requisitos médicos) y cuando proceda con los requisitos de inglés, deberá dejar de realizar sus funciones. De otro modo estarían actuando negligentemente.

Carles Planells
SICA, Secretario.

¹ EASA: European Aviation Safety Agency

² CIAIAC: Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

³ ESARR: Eurocontrol Safety Regulatory Requirement. ESARR5: ATM Services' Personnel.

FORMACIÓN REQUERIDA AL SEÑALERO.

Procedimientos tan relevantes en los que el personal de servicio adquiere una importante responsabilidad, tales como el Plan de Emergencia y LVP (Procedimientos de Visibilidad Reducida), precisan de una adecuada formación, simulacros y ensayos periódicos en los que se establezcan y especifiquen los cometidos individuales y conjuntos para mejorar la actuación y los tiempos de respuesta en similitud a los que se establece para el SSEI.

Las Revisiones (FOD) y en especial las de Pista de Vuelo, en las cuales se adopta la responsabilidad de la operatividad de una zona y en los que se cumplimentan y firman formularios, han sufrido y sufren asiduamente modificaciones en materia normativa. Últimamente se han establecido y modificado normativas referentes a Incursiones en Pista (RWY Incursion Prevention) y procedimientos en materia de comunicaciones en frecuencia aeronáutica.

ÁREAS DE FORMACIÓN

1. Generalidades y Reglamentación

Definiciones Generales: VFR, IFR, VMC, IMC, LVP

Luces de las Aeronaves.

Señales visuales.

ATIS.

Señales del Señalero.

Normativa y aplicación PCP y AM

Identificación visual de aeronaves.

ATC: Organización de la TWR, responsabilidades.

Procedimientos para aeronaves o vehículos perdidos.

Fallos de comunicaciones y procedimientos de emergencia.

2. Características Físicas del Aeropuerto

Pistas (RWY): Nomenclatura, Dimensiones, Puntos de Espera, Señales, Luces, Letreros, etc.

Características Especiales (Umbral desplazado, obstáculos, etc.)

Calles de Rodaje (TWY): Denominación, Capacidades etc.

Características Especiales (zonas de revisión periódica, obras, etc.)

Plataforma (Apron): Estacionamientos, Pasarelas, Guías de Atraque, viales, Hangares, Zonas de Equipos, Accesos etc.

Características Especiales (zonas en obras y fuera de servicio etc.)

Resto de Zonas Lado Aire: Perímetro, Accesos perimetrales, Edificios y otros elementos, etc.

Limitaciones de tamaño y de peso en el pavimento.

3. Procedimientos OACI

Prioridad de mensajes.

Alfabeto aeronáutico, números.

Indicativo de aeronaves y estaciones aeronáuticas

Escala de legibilidad

Organización y procedimientos estándar ATC y reglamentación local.

Procedimientos OACI para retroceso (push back), taxi, cruces, backtracking en pistas y emergencias. Autorizaciones condicionales.

4. Uso de frecuencia aeronáutica.

Competencia en el uso de frecuencia aeronáutica.

Procedimientos radiotelefonicos de OACI para movimientos (incluyendo en Inglés) en tierra para aeronaves y vehículos.

Reglamentación local y OACI para alineamiento múltiple, despegues desde intersecciones, autorizaciones condicionales.

Procedimientos de emergencia aplicables a los movimientos de tierra.

5. Procedimientos

Guiado de Aeronaves y vehículos.

Remolque de Aeronaves.

Revisiones (RWY, TWY, etc.)

Asistencia de trabajos en Área de Maniobra (jardineros, limpieza, caucho, topografía, etc)

Pruebas de motores (Ralenti y Potencia)

Trasplantes.

Aviación General (especificidades y criterios de estacionamiento)

Control de Fauna Lado Aire: Aves, Perros, Tratamiento Aves Muertas, etc.

Control de Flora Lado Aire: Luces Borde Pista, Áreas Críticas, etc.

Purgado Red Hidrantes.

6. Meteorología Adversa.

Viento: calzado aeronaves, criterios estacionamiento, Helicópteros

Tormenta Eléctrica: repostajes

Lluvias Abundantes: inundaciones, revisiones periódicas, operatividad calles de rodaje y estacionamientos

Engelamiento: Hielo, Nieve.

Medición del Coeficiente de Rozamiento (Greep Tester)

7. Procedimientos críticos

Prevención de Incursiones en Pista (RIP).

Remoción de objetos extraños (FOD).

Procedimientos de Baja Visibilidad (LVP).

Plan de Emergencia.

8. Manual del Señalero

9. Otros

Revisión patio de carrillos y otras zonas.

Mensajería ARA

Formularios: revisiones pistas, vehículos, sanciones, notas de servicio, etc.

10. Funciones específicas de Coordinador

Trabajos Específicos COAM

Cumplimentación de Análisis Accidente / Incidente.

Notifes.

PMA.

Procedimiento en Caso de Bajas o Ausencias Imprevistas

Señalización: Obstáculos, Zonas Fuera De Servicio, Etc.

Material, Vehículos, Llaves, Balizas Autónomas.