

Peligros operacionales: CONDICIÓN DE LA SUPERFICIE

¿Qué es un pavimento flexible?

En los aeropuertos se emplea el pavimento flexible para la construcción de pistas y calles de rodaje y se caracteriza por estar construido en varias capas de materiales, adecuadamente compactados y que tienen la capacidad de deformarse de acuerdo con las cargas que transitan sobre él. De igual forma, recuperarse a la condición deseada, debido a que se distribuyen las cargas a través de las capas, a diferencia del pavimento rígido usado en plataforma y posiciones de parqueo, el cual soporta cargas estáticas. Las capas que conforman el pavimento rígido se conocen como: subrasante, sub-base, base y carpeta asfáltica.



CONDICIONES PELIGROSAS EN EL PAVIMENTO

Las fallas típicas, que pueden presentar los pavimentos flexibles, nos pueden generar condiciones peligrosas para las operaciones aéreas, siendo importante conocerlas y aprender a identificarlas. Acá te presentamos las más comunes:

Grietas de Contracción o de Bloque:

Son grietas interconectadas que dividen el pavimento en pedazos aproximadamente rectangulares, se origina por la contracción del pavimento y los ciclos de temperatura diarios, no está asociada a cargas.



Mancha en pavimento:

Es originada por varias causas, entre ellas, exceso de asfalto en la mezcla, exceso de aplicación de un sellante asfáltico o deposición de aceites o combustibles no quemados.



Piel de Cocodrilo:

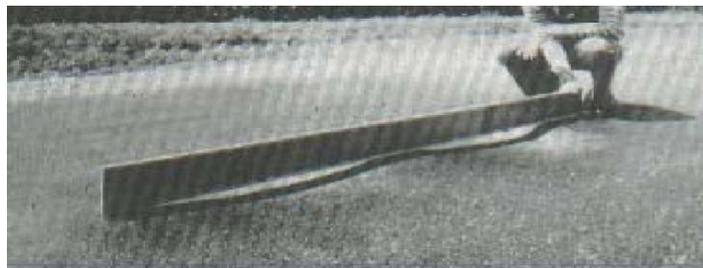
Se observa como grietas o fisuras interconectadas, cuyo origen es la fatiga de la carpeta asfáltica por el tránsito continuo sobre ella, se considera un daño estructural importante.



Peligros operacionales: CONDICIÓN DE LA SUPERFICIE

Corrugaciones:

Son una serie de cimas y depresiones muy próximas que ocurren en intervalos muy regulares generalmente, a menos de tres metros, se generan perpendiculares a la dirección del tránsito, usualmente es causada por una base inestable.



Grietas de Borde:

Fisuras y grietas en forma de medialuna que se desarrollan en forma, más o menos continúa, interceptando el borde del pavimento. Se originan exclusivamente cuando las bermas no son pavimentadas.

Descascaramientos:

Desprendimiento de parte de la carpeta asfáltica superficial, sin llegar a afectar las capas asfálticas subyacentes.

Baches:

Desintegración total de la carpeta asfáltica que deja expuestos los materiales granulares



¿Cómo identificar y reportar una condición peligrosa del pavimento?

Como mínimo, los inspectores deben realizar tres (3) revisiones de área de maniobra (pista y calles de rodaje) al día y, reportar a mantenimiento y SMS, cualquier tipo de novedad identificada, adicional todo el personal Airplan e incluso personal aeroportuario deberían reportar estas novedades al Inspector de Plataforma cuando, durante el ejercicio de sus funciones, encuentren algún tipo de condición peligrosa. Lo anterior, con el objetivo de prevenir cualquier incidente como: daños en los trenes de aterrizaje o daños en los motores y fuselaje por proyección de detritos.

Se evaluará la severidad del deterioro del pavimento y se generará un plan de acción para su correctivo.

Para el caso de baches en pista, si el correctivo no es inmediato, se debe solicitar a la Aerocivil la publicación de un NOTAM de precaución advirtiendo la existencia de la condición peligrosa.

Nuestra misión de mantener los aeropuertos, nos lleva a conservar en el mejor estado posible estas áreas e intervenir lo antes posible en caso de que represente un peligro para la seguridad operacional.