

# INFORME DIARIO POST OPERACIONES FMU EZE

FECHA: 25 DE MAYO DE 2019

## Introducción

El paso final en el proceso de planificación y gestión ATFM es la fase de análisis posterior a las operaciones.

Durante esta fase, se lleva a cabo un proceso analítico para medir, investigar e informar los procesos y actividades operacionales. Este proceso es la piedra fundamental para el desarrollo de mejores prácticas y/o enseñanzas que mejoren aún más los procesos y actividades operacionales.

Si bien la mayor parte del proceso de análisis posterior a las operaciones se puede llevar adelante dentro de la dependencia ATFM, la coordinación y colaboración estrecha con las partes interesadas ATFM dará resultados mejores y más confiables.

La FMU EZE realiza un análisis post operaciones diario en donde se incluye la planificación prevista para el día de operación y lo efectivamente acontecido con el fin de generar un aprendizaje y establecer un proceso de mejora continua.

En una primera etapa el informe post-operaciones incluye información respecto al sector TMA BAIREES por entenderse que es el más crítico del sistema actual, sin perjuicio a que eventualmente puedan sumarse otros sectores aéreos y/o aeropuertos.

Este informe es compartido con la comunidad aeronáutica y se invita a la misma a que proporcione un feedback respecto a las operaciones realizadas.

## Cantidad de movimientos previstos

A continuación, se detalla en forma gráfica la planificación prevista en lo que respecta a demanda comercial regular y un inferido con la predicción de aviación general (SABE, SADP y SAEZ) para el TMA BAIRES

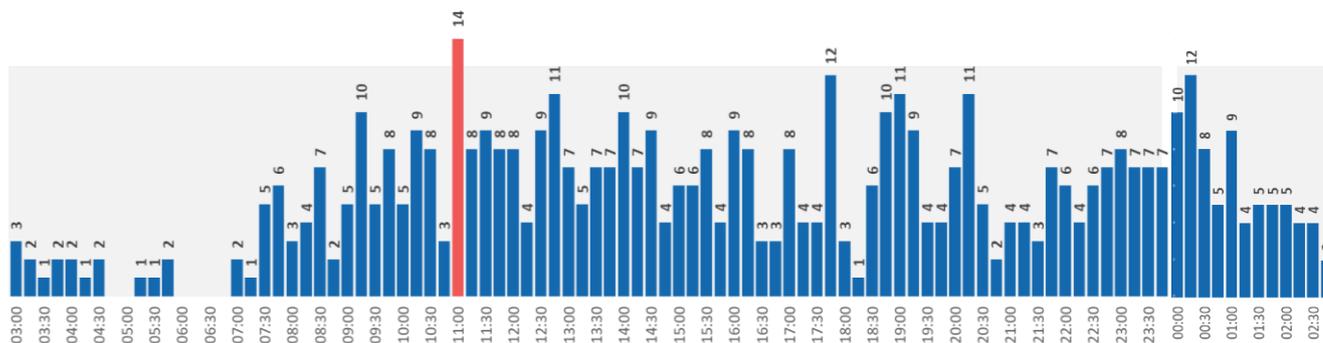


Ilustración 1. Cantidad de transito previsto TMA BAIRES (Hora UTC)

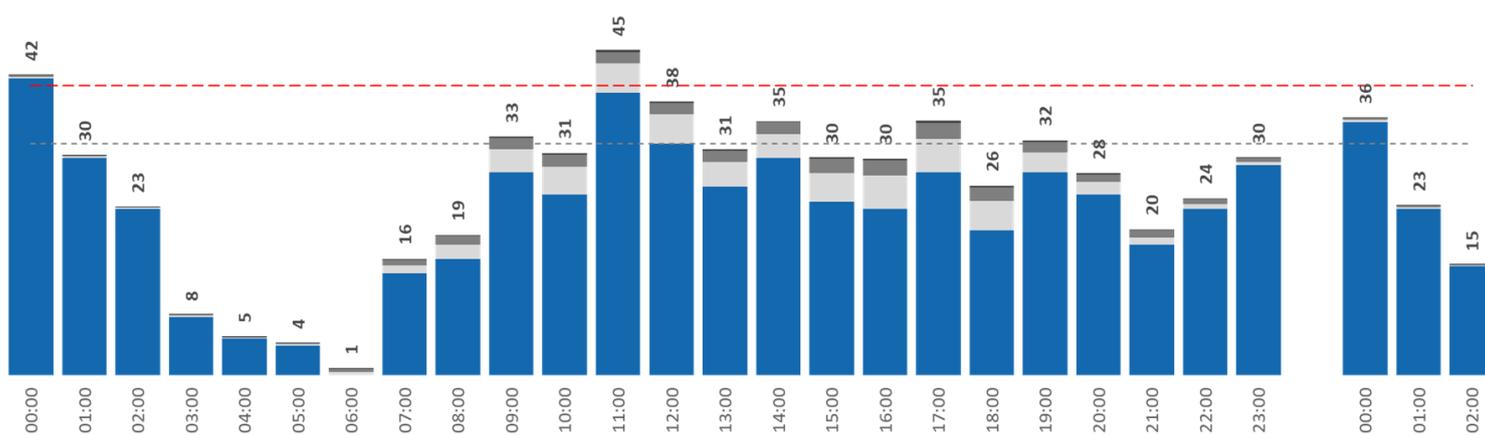


Ilustración 2. Distribución prevista cada 15 minutos TMA BAIRES (Hora UTC)

## CNS:

### SAEZ:

(NOTAM A2406) NDB LO OC 330 KHZ RWY 11 U/S FM 20190502 191500 TO 20190801 1000.

(NOTAM A2407) ILS OM 75.0 MHZ RWY 11 U/S FM 20190502 1938 TO 20190801 1000.

### SADP:

(NOTAM A2763) Desde: 2019-05-22 18:40:00 Hasta: 2019-05-29 23:59:00 ILS LLZ 110.5 MHZ RWY 17 U/S.

(NOTAM A2764) Desde: 2019-05-22 18:58:00 Hasta: 2019-05-29 23:59:00 ILS GP 329.6MHZ RWY 17 U/S.

(NOTAM A2765) Desde: 2019-05-22 19:00:00 Hasta: 2019-05-29 23:59:00 ILS DME CH 42X U/S.

## Infraestructura:

### SAEZ:

(NOTAM A2671) RWY 11/29 CLSD WIP MAINT 24 AND 25 BTN 2000-2240.

### SABE:

(NOTAM A2836) RWY 13/31 CLSD WIP MAINT 0400-0730

### SADP:

(NOTAM A2710) TWY A OPR CTN WIP MAINT DLY 1100-2100.

## Meteorología:

En el día de la fecha se mantuvieron condiciones VMC durante toda la jornada. El cielo se mantuvo cubierto con nubosidad alta. El viento predominó del Noroeste con velocidades no superiores a 11 nudos.

OMA EZEIZA

## Medidas ATFM aplicadas por la FMU EZE

Originador	Afectado	Medida ATFM	Inicio (UTC)	Fin (UTC)	Motivo
SAEF	SABE	MDI 4 MIN VIA EZE 19 AND EQUAL SID	09:00	15:00	DEMANDA
SAEF	SADF	MDI 6 MIN	10:00	23:59	DEMANDA
SAEF	SADP	MDI 8 MIN	10:00	23:59	DEMANDA

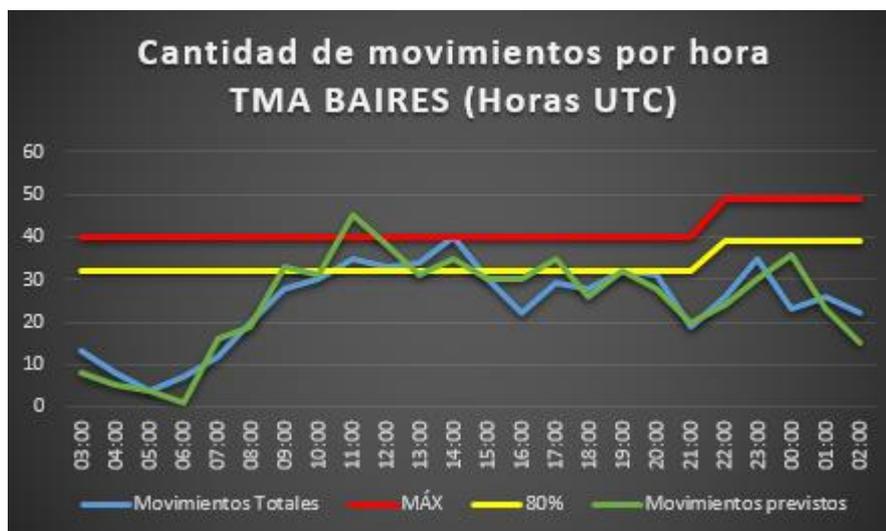
Originador	Afectado	Medida ATFM	Inicio (UTC)	Fin (UTC)	Motivo
SAEF	SACF	MIT 40 NM ENTRE VUELOS NAC MIT 20 NM ENTRE VUELOS INT Y ENTRE INT/NAC POR GRUPO DE PUNTOS (ISOPO/ROKER) MIT 25 NM VIA MJZ POINT INT/NAC NAC/NAC	10:00 21:00	14:00 02:00	DEMANDA
SAEF	SUEO	MIT 30 NM POR GRUPO DE PUNTOS SAEF (PAPIX/KUKEN)	10:00 22:00	14:00 01:00	DEMANDA
SAEF	SUEO	MIT 30 NM POR GRUPO DE PUNTOS SAEF (SARGO)	10:00	23:59	DEMANDA
SAEF	SARR	MINIT 7 MIN POR GRUPO DE PUNTOS (VARES - TODES/RIOKA/KORTA)	21:00	01:00	DEMANDA

## Medidas ATFM externas que afectan a la FIR EZE

Originador	Medida ATFM	Inicio (UTC) aaaa mm dd hh:mm	Fin (UTC) aaaa mm dd hh:mm	Rango Horario hh:mm - hh:mm	Motivo	NOTAM O MENSAJE
SARR	MINIT 5 MIN ingresando desde SAEF (Excluye AWY UN775)	2019-04-26 19:00	2019-06-30 23:59	03:01 – 07:59	CNS LIMITATIONS	MSG SVC
SARR	MINIT 7 MIN ingresando desde SAEF (Excluye AWY UN775)	2019-04-26 19:00	2019-06-30 23:59	08:00 – 03:00	CNS LIMITATIONS	MSG SVC
SAMF	MIT 40 NM ingresando desde SAEF hacia SCEL (vía ASIMO o vía UMKAL)	2019-05-06 11:00	2019-06-06 23:59	11:00 – 04:00	PASSBACK	MSG SVC

## Cantidad de movimientos en el TMA Baires

A continuación, se detalla en forma gráfica la cantidad de movimientos que efectivamente hubo en el TMA BAIRES durante toda la jornada en comparación con la demanda prevista y teniendo en cuenta las variaciones de capacidad que pudieran haber tenido lugar.



### Capacidad Horaria del Sector (CHS) TMA BAIRES

El siguiente cuadro muestra las horas del día en las que tanto el máximo de la capacidad practicable como el 80 % de dicho máximo se vieron superados por la demanda de tránsito en términos nominales y porcentuales.

- **Capacidad practicable:** 49 movimientos por hora (con RWY SABE 31, la capacidad practicable es de 40).
- **80% de la capacidad practicable:** 39 movimientos por hora (con RWY SABE 31, la capacidad practicable es de 32).

CAPACIDAD: TMA BAIRES	Cantidades	%
Cantidad de Horas en las que se superó el máximo de la capacidad.	0	0%
Cantidad de Horas en las que se superó el 80% del máximo de la capacidad.	4	16,67%

