

# INFORME DIARIO POST OPERACIONES FMU EZE

FECHA: 17 DE SEPTIEMBRE 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.

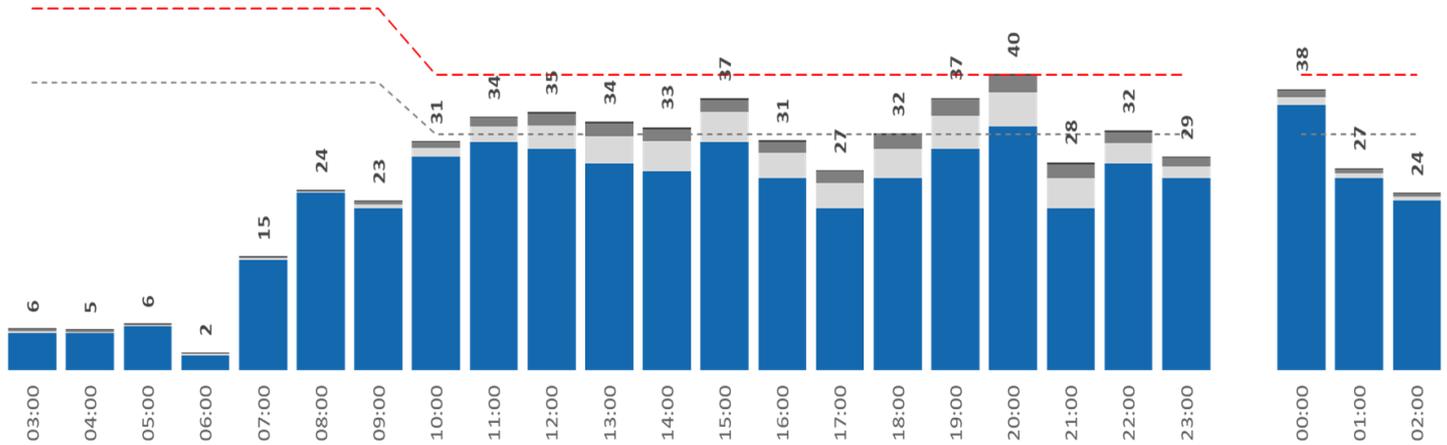


Ilustración 1. Cantidad de transito previsto TMA BAIRES (Hora UTC)

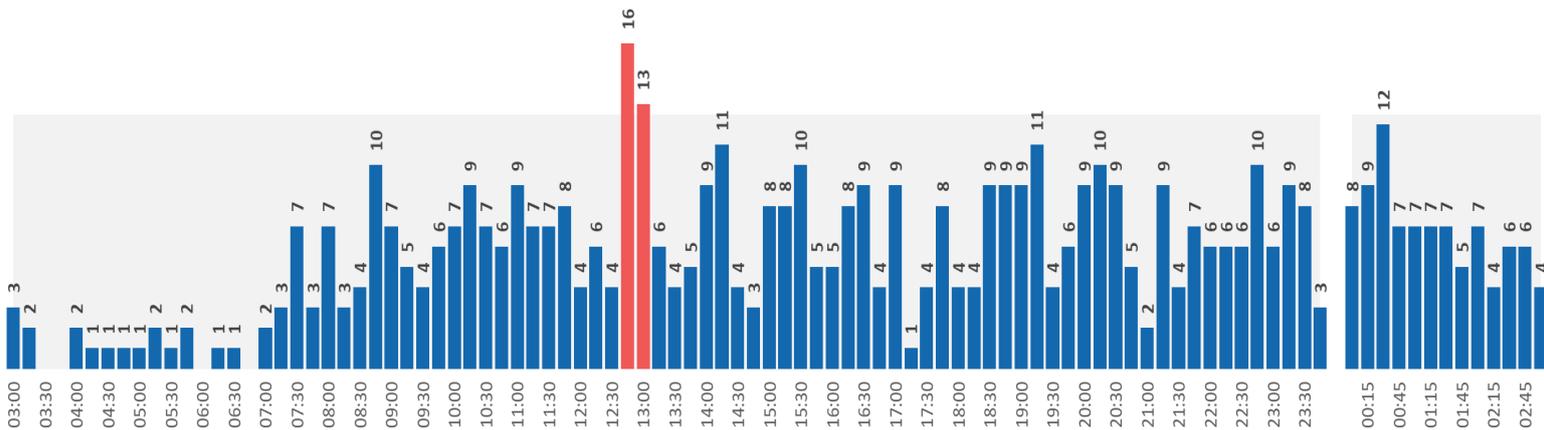


Ilustración 2. Distribución prevista cada 15 minutos TMA BAIRES (Hora UTC)

## CNS:

**SAEZ: (NOTAM A4328/19)** ILS OM 75.0 MHZ RWY 11 U/S FM 1908011425 TO 1911012359.

**(NOTAM A4329/19)** NDB LO OC 330 KHZ RWY 11 U/S FM 1908011427 TO 1911012359.

**(NOTAM A4782/19)** MET ANEMOMETER RWY 29 U/S FM1908260029 TO 1909262359.

**SABE: (NOTAM A4220/19)** NDB/LI N 375/210KHZ RWY 31 U/S FM 1907270816 TO 1910230230.

**(NOTAM A4981/19)** NDB LI P 280 KHZ RWY 13/U/S DLY 1200-0300 FM 1909021550 TO 1910010300.

**(NOTAM A4984/19)** NDB LO OP 260.0 KHZ RWY 13 U/S DLY 1200-0300 FM 1909021708 TO 1910010300.

## Infraestructura:

**SABE: (NOTAM A4277/19)** RWY 13/31 CLSD WIP MAINT 03,05,10,12,17,19,24 AND 26 BTN 0400-0730

**SAEZ: (NOTAM A4801/19)** TWY C CLSD WIP MAINT FM 1908271100 TO 1910010259.

**(NOTAM A3713/19)** RWY 17/35 CLSD WIP MAINT FM 1909010300 TO 1910010300.

## Meteorología:

Durante el día de la fecha las condiciones se mantuvieron VMC. Los vientos predominaron con componente Oeste y velocidades no superiores a los 16 nudos. En horas de la tarde se observaron ráfagas sobre EZE de hasta 26 nudos.

## OMA EZE

## Medidas ATFM aplicadas por la FMU EZE

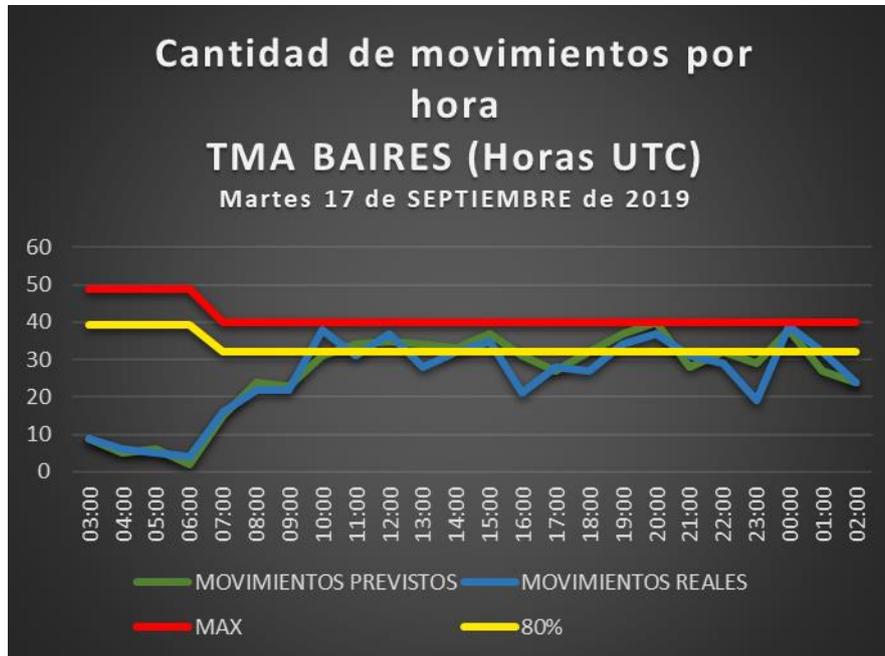
Originador	Afectado	Medida ATFM	Inicio (UTC)	Fin (UTC)	Motivo
SAEF	SADF	MDI 6 MIN	10:00	23:59	DEMANDA
SAEF	SABE	MDI 4 MIN VIA EZE19/MISMA SID	11:00 20:00	16:00 23:59	DEMANDA
SAEF	SACF	MIT 60 NM ENTRE VUELOS NAC MIT 20 NM ENTRE VUELOS INT Y ENTRE VUELOS INT/NAC POR GRUPO DE PUNTOS (ISOPO/ROKER )	12:00 15:00 21:00	14:00 17:00 02:00	DEMANDA
SAEF	SACF	MIT 25 NM ENTRE VUELOS INT/NAC - NAC/NAC VIA MJZ POINT	10:30	14:00	DEMANDA
SAEF	SAMF	MIT 60 NM ENTRE VUELOS NAC MIT 25 NM ENTRE VUELOS INT Y ENTRE INT/NAC POR GRUPO DE PUNTOS (ELABO/RAXUR/SINAL/LOLAS)	11:00	14:00	DEMANDA
SAEF	SUEO	MIT 40 NM ENTRE VUELOS POR GRUPO DE PUNTOS (PAPIX/KUKEN-SARGO)	10:00 18:00	13:00 02:00	DEMANDA
SAEF	SARR	MIT 50 NM ENTRE VUELOS NAC POR GRUPO DE PUNTOS (VARES – TODES/RIOKA/KORTA)	17:00	20:00	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	MIT 40 NM ingresando desde SAEF (Excluye UN775 y SAAR)	2019-08-31 13:30	2019-09-30 23:59	00:00 – 23:59 (H24)	CNS LIMITATIONS	MSG SVC
SAMF	MIT 40 NM ingresando desde SAEF Hacia SCEL (Vía ASIMO - UMKAL)	2019-09-17 12:00	2019-09-18 02:30	12:00 – 02:30	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 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 SABLE 31**, la capacidad practicable es de 40).
- **80% de la capacidad practicable:** 39 movimientos por hora (con **RWY SABLE 31**, la capacidad practicable es de 32).

CAPACIDAD PRACTICABLE	Cantidad de horas	Porcentaje del día
Cantidad de horas en las que se superó el máximo de la Capacidad Practicable del TMA Baires.	0	0,0%
Cantidad de horas en las que se superó el 80% de la Capacidad Practicable.	6	25%

## Detalle de los movimientos del TMA Baires:

Martes, 17 de septiembre			Av. Comercial				Av. General						Av. Militar						Otros				
HORA UTC	DEMANDA A TOTAL PREVISTA	DEMANDA TOTAL REAL	SAEZ	SABE	SADP	Total/H	SAEZ	SABE	SADF	SADP	SADM	SADL	OTRO	Total/H	SAEZ	SABE	SADF	SADP	SADM	SADO	Total/H	CRUCES	STAS
03:00	6	9	5	3	0	8	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	5	6	4	0	0	4	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00	6	5	4	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00	2	4	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00	15	16	9	5	0	14	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	24	22	9	10	2	21	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00	23	22	11	7	2	20	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1
10:00	31	38	17	19	0	36	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	34	31	8	14	1	23	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	0	1	0	0	1	0	1
12:00	35	37	14	17	2	33	0	0	2	0	1	0	0	3	0	1	0	0	0	0	1	0	0
13:00	34	28	10	11	2	23	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	1	0	1
14:00	33	32	5	19	2	26	0	0	3	1	1	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1
15:00	37	35	14	17	1	32	0	1	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	2
16:00	31	21	6	7	2	15	0	0	5	1	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1
17:00	27	28	6	15	3	24	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	1	0	0
18:00	32	27	8	12	2	22	0	2	1	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	1	2	0	1
19:00	37	34	11	16	3	30	0	2	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1
20:00	40	37	10	19	0	29	1	2	1	0	1	1	1	7	0	0	0	1	0	0	1	0	0
21:00	28	31	10	13	1	24	0	2	4	0	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	1	0	0
22:00	32	29	8	17	0	25	2	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00	29	19	10	8	0	18	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:00	38	39	17	18	0	35	2	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00	27	32	11	14	5	30	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00	24	24	11	11	0	22	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>TOTAL</b>	<b>630</b>	<b>606</b>	<b>222</b>	<b>272</b>	<b>28</b>		<b>9</b>	<b>14</b>	<b>44</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>		<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>		<b>0</b>	<b>10</b>
	<b>Previsto</b>	<b>Real</b>	<b>total Av. Com. 522</b>				<b>Total Av. Gen. 75</b>							<b>Total Av. Mil. 9</b>									

### Observaciones:

NIL.-