



T1041239

CURSO BÁSICO DE

OPERACIONES AEROPORTUARIAS

ÍNDICE DE CONTENIDOS

OBJETIVOS	7
UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA	9
1. CONCEPTOS GENERALES	11
1.1 Organismos Internacionales	11
1.2 Organismos Nacionales	14
1.3 AENA S.M.E., S.A.	18
1.4 Aeropuerto	21
1.5 Aeropuertos españoles	21
1.6 Propiedad y Gestión de los Aeropuertos	22
1.7 Aeropuertos HUB	23
1.8 Aeropuertos según capacidad	25
2. OPERACIONES DE AERONAVES	26
2.1 Tráfico Aéreo	26
2.2 Tráfico Regular	26
2.3 Tráfico No Regular	27
2.4 Características de ambos	27
2.5 Operación de llegada	27
2.6 Operación de salida	28
3. INFRAESTRUCTURAS Y ACTIVIDADES	28
3.1 Zonas de actividad de un aeropuerto	28
3.2 Oficina de Operaciones	30
4. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	31
4.1 Definición	31
4.2 Estructura	31
5. MEDIOS AEROPORTUARIOS	33
5.1 Conocimiento de los medios	33
5.2 Características físicas de edificios, plataformas, pistas y restricciones de uso	35
5.3 Asignación de medios	35
6. CLIENTES DE LA OFICINA DE OPERACIONES	37
6.1 Clientes externos	37
6.2 Clientes internos	38

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	
---	---	--

UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS - NORMATIVA43

1. INTRODUCCION	45
2. COORDINACIÓN DE SLOTS.....	45
2.1 Definición de SLOT Aeroportuario.....	45
2.2 Oficina de Coordinación de SLOTS aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A.	45
2.3 Clasificación de los aeropuertos españoles.....	47
2.4 Procedimiento para la solicitud de SLOT.....	48
3. EXENCIONES	52
4. SANCIONES ADMINISTRATIVAS	53

UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS57

1. INTRODUCCIÓN.....	59
2. CAPACIDAD OPERATIVA DE LOS AEROPUERTOS	59
3. SOLICITUD DE SLOT AEROPORTUARIO	60
3.1 Introducción.....	60
3.2 Tipos de mensajes.....	61
3.3 Procedimiento de solicitud	62
3.4 Formato SCR (Standar Clearance Request).....	63
4. CÓDIGOS DE ACCION	69
5. ESTRUCTURA DE LOS MENSAJES DE SOLICITUD	71
6. SECUENCIA DE LOS MENSAJES	72
6.1 Consideraciones	72
6.2 Código de acción N.....	73
6.3 Código de acción C-R.....	75
6.4 Código de acción D.....	78

UNIDAD 4: TIEMPO REAL81

1. INTRODUCCION.....	83
2. IDENTIFICATIVO DE VUELO	83
3. VUELO ASOCIADO	85
4. VUELOS DE CÓDIGO COMPARTIDO O VUELOS FUNDIDOS	86
5. FACTURACIÓN AL CONTADO	87
5.1 Conceptos generales	87
5.2 Tipos de ingresos	88

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	
---	---	--

6.	PRESTACIONES PATRIMONIALES	89
6.1	Aterrizaje y servicios de tránsito de aeródromo	89
6.2	Pasajeros, PMR's y Seguridad	91
6.3	Estacionamiento de aeronaves	92
6.4	Utilización de Pasarelas Telescópicas	93
6.5	Exenciones	93
7.	PRECIOS PRIVADOS	94
7.1	Sistema de energía a 400 Hz	94
7.2	Presencia del Servicio contra incendios	95
8.	OTRAS TASAS Y PRESTACIONES PATRIMONIALES	95
8.1	Tasa de Seguridad Aérea	95
8.2	Prestación Pública Patrimonial de Asignación de Franjas Horarias	96

UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA99

1.	GENERALIDADES	101
1.1	Definiciones	101
1.2	Programación base	104
1.3	Traspaso y desglose	104
1.4	Base de Datos de Scena	104
1.5	Interrelación entre herramientas	105
2.	GESLOT	106
2.1	Introducción	106
2.2	Funciones	106
2.3	Fases de asignación de Slots	107
2.4	Series de vuelos	108
3.	GESLOT TR	110
4.	SADAMA	110
4.1	Introducción	110
4.2	Descripción del sistema	110
4.3	Tipos de medios a asignar	112
4.4	Criterios de asignación de medios	113
5.	SCENA	114
5.1	Introducción	114
5.2	Actuaciones antes de la operación de vuelo	114
5.3	Actuaciones durante la operación de vuelo	115
5.4	Actuaciones después de la operación de vuelo	115

6. ICARO XXI	116
6.1 Introducción	116
6.2 Componente funcional GPV	116
6.3 Componente funcional AIS	117
6.4 Componente funcional COM	117

ANEXO I CAPACIDAD OPERATIVA DE LOS AEROPUERTOS	121
---	-----

ANEXO II HORARIO OPERATIVO DE LOS AEROPUERTOS	125
--	-----

ANEXO III REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993	129
--	-----

ANEXO IV GLOSARIO DE TERMINOS	147
--------------------------------------	-----

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	OBJETIVOS
---	---	-------------------------

OBJETIVOS

En el ámbito de los aeropuertos se hace imprescindible desarrollar reglas y procesos que permitan la coordinación de las actividades aeroportuarias de forma eficaz, segura y económica.



Mediante esta acción formativa se muestran los conceptos generales necesarios para facilitar la comprensión de las funciones, dependencias y herramientas utilizadas en el área de las operaciones aeroportuarias.

Sensibilizar a los alumnos de la importancia en la relación entre el proveedor del servicio y el receptor del mismo.

La finalidad principal del curso es conseguir que los asistentes al mismo adquieran los conocimientos necesarios de este entorno, que les permita la gestión eficiente de estas actividades, independientemente del puesto de trabajo anteriormente desempeñado o de la formación adquirida con anterioridad.

Unidad 1



GESTIÓN AEROPORTUARIA

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

1. CONCEPTOS GENERALES

1.1 Organismos Internacionales

☀ INTRODUCCIÓN

Los organismos internacionales constituyen el principal foro legal, humano y físico para la consecución de acuerdos y compromisos, para el desarrollo y operación de los servicios aéreos internacionales.

- ☀ **OACI** (Organización de Aviación Civil Internacional) es el organismo especializado de Naciones Unidas (ONU) encargado de todos los aspectos de la aviación civil.



Fue establecida en 1947 en Montreal como consecuencia de lo estipulado en el Convenio de Aviación Civil Internacional, el cual fue firmado en Chicago en 1944.

Su sede está en Montreal y sus Oficinas Regionales en Méjico, Lima, París, Dakar, El Cairo, Nairobi y Bangkok.

OACI tiene como objetivo principal fomentar el desarrollo del transporte aéreo internacional mediante el establecimiento de principios, acuerdos, normas y reglamentos necesarios para la seguridad, regularidad y economía del transporte aéreo.

El Artículo 44 del Convenio de Aviación Civil Internacional, también llamado de Chicago, establece los objetivos de esta organización.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

En Europa, su principal misión es asegurar la coherencia, a nivel mundial, de las actividades, procedimientos, etc., promovidos por otras organizaciones europeas, así como asegurar la coordinación con los espacios aéreos colaterales a Europa.

- ✿ **IATA** (Asociación Internacional del Transporte Aéreo) es una asociación privada producto de la colaboración entre las compañías aéreas, que defiende los intereses de éstas y crea los medios necesarios para solventar los problemas comunes.



Fue creada en 1945, con sede oficial en Montreal y delegación en Ginebra.

Sus principales objetivos son promover y estimular el transporte y comercio aéreos.

También proporciona un marco de cooperación entre las empresas de transporte aéreo, realiza estudios sobre los problemas relacionados con dichas actividades y coopera con OACI y otras organizaciones internacionales.

- ✿ **EUROCONTROL** (Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea), esta organización se fundó en Bruselas en diciembre de 1960, siendo sus promotores los seis países siguientes: Alemania, Bélgica, Francia, Luxemburgo, Países Bajos y Reino Unido.



Se trata de una organización civil y militar integrada por 38 estados miembros que tiene como objetivo el desarrollo de un sistema seguro, eficaz y coordinado del tráfico aéreo europeo: «Un cielo único europeo».

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

Las operaciones de red de **EUROCONTROL** se derivan de la Unidad de gestión de flujo central (**CFMU**), que se creó en 1995 como respuesta a los retrasos crónicos que afectan al tráfico aéreo europeo a lo largo de los años ochenta.

Actualmente el **CFMU** se denomina **NMOC** (Network Manager Operations Center).

El **NMOC** ofrece servicios operativos básicos en varios dominios:

- Gestión de flujo y capacidad
- ATM Access Gateway y operaciones de planificación de vuelo
- Dominio de administración de información
- Gestión de Crisis y Contingencias
- Análisis e informes posteriores a las operaciones.

En 2011, la Comisión Europea nominó a EUROCONTROL como Director de red europea.

Las Reglas de Implementación de la Comisión Europea son ahora la columna vertebral de nuestras Operaciones de red.

El objetivo final de estas **nuevas normas vinculantes** aplicables a todos los interesados en la aviación es **mejorar el rendimiento de la Red ATM europea**, evitar la congestión y utilizar la capacidad de forma eficiente.

-  **EASA** (Agencia Europea de Seguridad Aérea) es una agencia de la Unión Europea cuya función es unificar los estándares comunes de aeronavegabilidad en los Estados miembros de la Unión Europea así como velar por la protección medioambiental en la aviación civil.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	--	--



Empezó a operar en el año 2003 a partir de la Regulación Europea (1592/2002).

Las Autoridades Nacionales de Aviación Civil de cada país miembro siguen encargándose de la mayoría de tareas operativas como licencias y certificación de aeronaves.

Siendo EASA la encargada de desarrollar las normas comunes para la aviación civil, asegurando el cumplimiento de las mismas a través de inspecciones en los Estados Miembros.

Entre sus responsabilidades está la emisión de los Certificados Tipo de todos los modelos de aeronave, motor o parte diseñada en los Centros de Fabricación y Diseño autorizados.

También se encarga de:

- Normativa en Aviación Civil
- Dar soporte técnico a la Comisión Europea y a los Estados Miembros
- Inspecciones, formación y programas de estandarización para asegurar la implementación uniforme de la legislación.

1.2 Organismos Nacionales

 **DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL (DGAC)** es el ente público dependiente español del Ministerio de Fomento encargado de velar por la seguridad de las operaciones aéreas y todo lo relacionado con los vuelos

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

en general en España a través de AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea)



- ✚ **AESA** presta servicio a todo el público que tenga la intención de volar, bien sea él el encargado de transportar como si es el transportado.



En definitiva, AESA, se encarga de dar las licencias de vuelo, operaciones, comerciales, centros de mantenimiento, etc. y para asegurarse de que no se hace un uso incorrecto de estas licencias, se encarga también de realizar inspecciones periódicas, bien sea para asegurarse de que todo discurre con normalidad, o bien sea para prorrogar una licencia.

- ✚ **ENAIRE.** La entidad pública empresarial ENAIRE es la empresa designada por el Estado para el suministro de los servicios de tránsito aéreo en las fases de ruta y aproximación. Sus 5 centros de control y 22 torres de control gestionan cerca de 1,8 millones de vuelos al año, lo que le convierte en uno de los cuatro mayores gestores de navegación aérea de Europa

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---



ENAIRe controla un espacio aéreo de 2.190.000 kilómetros cuadrados, que comprende la península Ibérica (excepto Portugal), Canarias, Baleares, parte del Atlántico norte, del oeste del Mediterráneo y el Sahara Occidental.

Realiza la coordinación operativa nacional e internacional de la red española de gestión del tráfico aéreo mediante una gestión eficiente del espacio aéreo y teniendo en cuenta el respeto al medio ambiente y las necesidades de los usuarios.

Adicionalmente, ENAIRe cuenta con el 51% del capital de AENA S.M.E., S.A., gestor de una red de 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España, entre los que están Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca o Málaga-Costa del Sol. Esta red registra más de 187 millones de pasajeros al año. Asimismo, AENA S.M.E., S.A. participa en la gestión de 16 aeropuertos más en Europa y América, entre ellos el londinense de Luton, del que posee el 51% del capital.

Actualmente, está en curso un proceso de entrada al capital privado de un máximo del 49% del capital de AENA S.M.E., S.A.

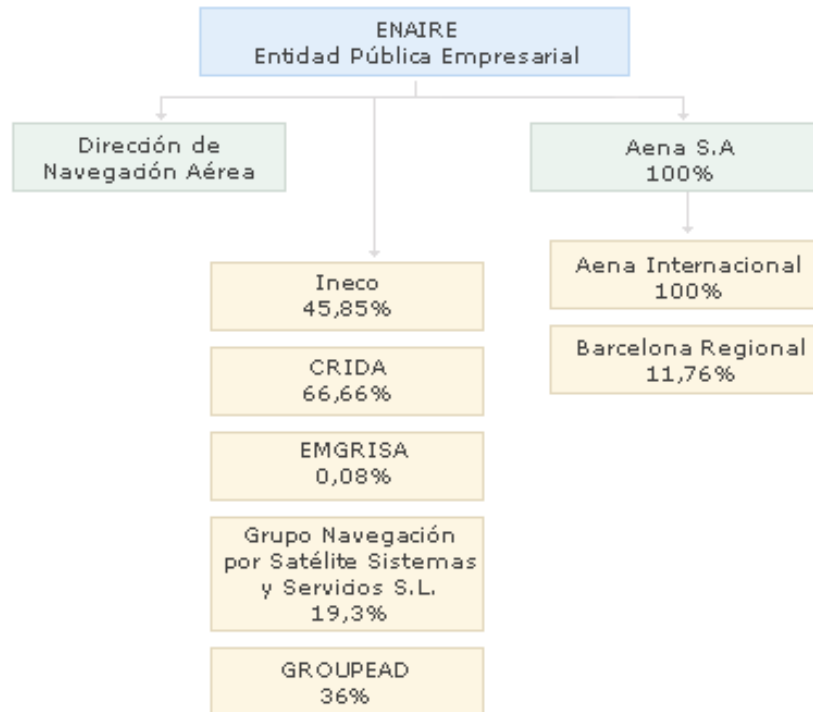
La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), creada por el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, pasó a denominarse ENAIRe el 5 de julio de 2014.



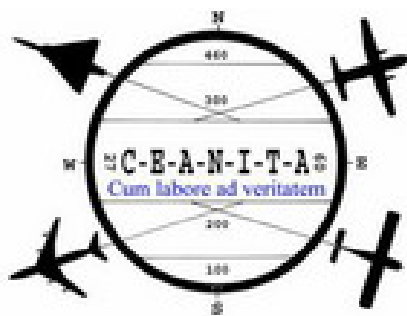
aena

T1041239
CURSO BÁSICO DE
OPERACIONES AEROPORTUARIAS

UNIDAD 1:
GESTIÓN
AEROPORTUARIA



✚ **CEANITA** (Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo) es la encargada de analizar y estudiar los incidentes de Tránsito Aéreo que le son notificados.



Sin perjuicio de las competencias de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil en materia de incidentes graves.

Como resultado de sus análisis, la CEANITA clasifica y evalúa según su severidad los incidentes y puede formular propuestas y recomendaciones para la mejora de la Seguridad Aérea.

- ❖ Puede formular recomendaciones de diferente naturaleza (mejoras técnicas, reglamentarias u operacionales) a la propia AESA, DGAC,

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

AENA S.M.E., S.A. y ENAIRE en su calidad de proveedor de servicios de Navegación Aérea y a las propias compañías aéreas, pilotos y controladores aéreos.

- ❖ El estudio y análisis de los incidentes, permite establecer las causas y su origen manteniendo en todo momento el anonimato del notificante y de todos los implicados en el Incidente de Tránsito Aéreo.

Se trata de una comisión en la que participan representantes de los pilotos, controladores aéreos, usuarios militares y compañías aéreas, todos ellos expertos en el ámbito de la seguridad operacional en sus respectivas organizaciones, cuya secretaría técnica está adscrita a la Dirección General de Aviación Civil.

1.3 AENA S.M.E., S.A.



AENA S.M.E., S.A. es una sociedad mercantil estatal que gestiona los aeropuertos y helipuertos españoles de interés general.

A través de su filial Aena Internacional, participa también en la gestión de 16 aeropuertos en distintos países.

En diciembre de 2010, en virtud del Real Decreto-ley 13/2010, se creó Aena Aeropuertos S.A.

En julio de 2014 pasó a denominarse Aena, S.A., añadiéndose en abril de 2017 la abreviatura S.M.E. en su condición de sociedad mercantil estatal.

Aena es el primer operador aeroportuario del mundo por número de pasajeros.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

La Sociedad gestiona 46 aeropuertos y 2 helipuertos en España y participa directa e indirectamente en la gestión de otros 16 aeropuertos en Europa y América, entre ellos el londinense de Luton, del que posee el 51% del capital.

Funciones:

AENA S.M.E., S.A. tiene encomendadas las siguientes funciones:

- La ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación, administración y gestión de los aeropuertos de interés general y de los helipuertos gestionados por AENA S.M.E., S.A. y de los servicios afectos a ellos.
- La coordinación, explotación, conservación administración y gestión de las zonas civiles de las bases aéreas abiertas al tráfico civil y de los aeropuertos de utilización conjunta.
- El diseño y elaboración de los proyectos, ejecución, dirección y control de las inversiones en las infraestructuras e instalaciones aeroportuarias y en bienes destinados a la prestación de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo adscritos a las mismas.
- La evaluación de las necesidades y, en su caso, la propuesta de planificación de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de las servidumbres aeronáuticas y acústicas vinculadas a los aeropuertos y servicios cuya gestión se atribuya a la Sociedad.
- El desarrollo de los servicios de orden y seguridad en las instalaciones aeroportuarias que gestione, sin perjuicio de las atribuciones asignadas en esta materia al Ministerio de Interior.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

- La formación en materias relacionadas con el transporte aéreo, incluida la formación de profesionales aeronáuticos sujetos a la obtención de licencias, títulos, autorizaciones o habilitaciones y la promoción, divulgación o fomento de la actividad aeronáutica o aeroportuaria.
- La participación, gestión y dirección, directa o indirectamente, en aeropuertos extranjeros.

Ingresos:

Sus ingresos provienen de:

- Las tarifas y las contraprestaciones derivadas de las actividades que realice conforme a su objeto social.
- Los cánones que procedan de los contratos de concesión firmados.
- Los ingresos derivados de su participación en otras sociedades mercantiles.
- El producto de las operaciones de endeudamiento que realice.
- Las transferencias corrientes y de capital procedentes de las Administraciones Públicas, incluidas la Unión Europea.
- El resto de los productos y rentas derivados de los bienes y valores que constituyen su patrimonio

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	--	---

1.4 Aeropuerto

Según OACI, los aeropuertos son áreas definidas de tierra o agua donde se realiza la llegada, salida y movimiento de aeronaves en superficie.

Asimismo, todo aeropuerto tiene que estar dotado de forma permanente de instalaciones y servicios de carácter público para poder:

- ❖ asistir al transporte aéreo
- ❖ permitir el estacionamiento de aeronaves
- ❖ posibilitar la recepción y el despacho de pasajeros y carga

Los aeropuertos son centros empresariales proveedores de servicios destinados a facilitar a los pasajeros y a la carga el intercambio modal entre el transporte aéreo y el transporte de superficie.

1.5 Aeropuertos españoles

En la década de los ochenta los aeropuertos europeos se convirtieron en unidades de negocio capaces de desarrollar sus propios objetivos, autofinanciarse y generar ingresos.

Para adaptarse a esta nueva situación, surge en España en 1983, el Organismo Autónomo Aeropuertos Españoles, **OAAN**, perteneciente al Ministerio de Transportes, encargado de la gestión de los aeropuertos.

Este proceso de transformación continúa en 1991 con la creación de **AENA**, ente público de gestión privada y personalidad jurídica propia.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

Actualmente los Aeropuertos españoles son gestionados por **AENA S.M.E., S.A.**

1.6 Propiedad y Gestión de los Aeropuertos

Existen tres modelos principales de propiedad y gestión de los aeropuertos que, según las características especiales que presentan, podemos dividir en:

PROPIEDAD DEL GOBIERNO CON CONTROL DIRECTO DEL MISMO

Partiendo de la base de que el estado es el propietario de todas y cada una de las instalaciones, dentro de este grupo podemos encontrar dos tipos de aeropuertos:

- **Aeropuertos de propiedad pública y gestión pública:** el estado interviene directamente y no existe un órgano especializado en la gestión de los aeropuertos del país.
- **Aeropuertos de propiedad pública y gestión privada:** el estado interviene directamente y existe un órgano especializado o ente público creado para la gestión privada de los aeropuertos del país.

PROPIEDAD MIXTA

El estado comparte la propiedad de estos aeropuertos con compañías aéreas y el sector privado.

PROPIEDAD PRIVADA PURA

El estado no tiene participación en la propiedad de los aeropuertos.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

1.7 Aeropuertos HUB

A principios de los años ochenta, época en que el libre mercado llegó al transporte aéreo y las compañías aéreas desarrollaron diversos sistemas de *marketing* para hacer frente a la nueva situación, surgió la necesidad de la creación de los aeropuertos *hub*.

La palabra *hub* se traduce como "centro" o "el punto de una rueda en el que los radios convergen".

En aviación, este tipo de estructura se denomina "*hub and spoke*", es decir, "centro y distribución" porque absorben el tráfico de otros aeropuertos sirviendo como centro de conexiones a terceros destinos.

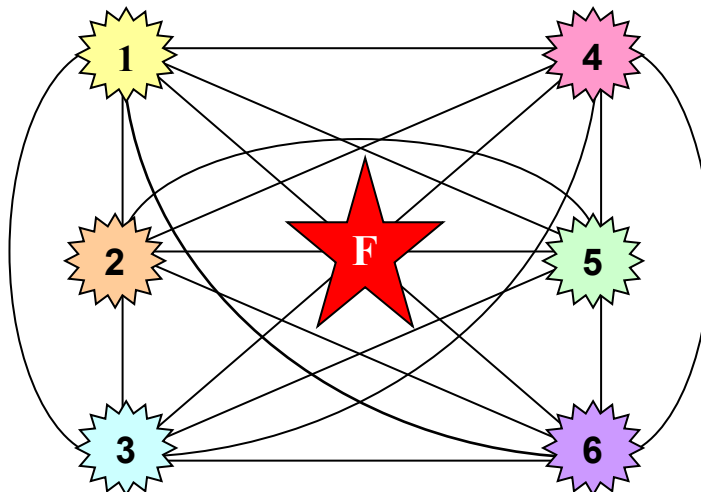
Su estructura permite maximizar las posibilidades de viaje al mismo tiempo que se minimizan los recursos.

Para que un gran *hub* desarrolle su función con éxito, los vuelos de llegada deben estar coordinados con los de salida para posibilitar la conexión en un tiempo mínimo, normalmente inferior a una hora y media.

Esta fórmula obliga a que los aeropuertos dispongan de las infraestructuras necesarias para atender al máximo número posible de viajeros en muy poco tiempo.

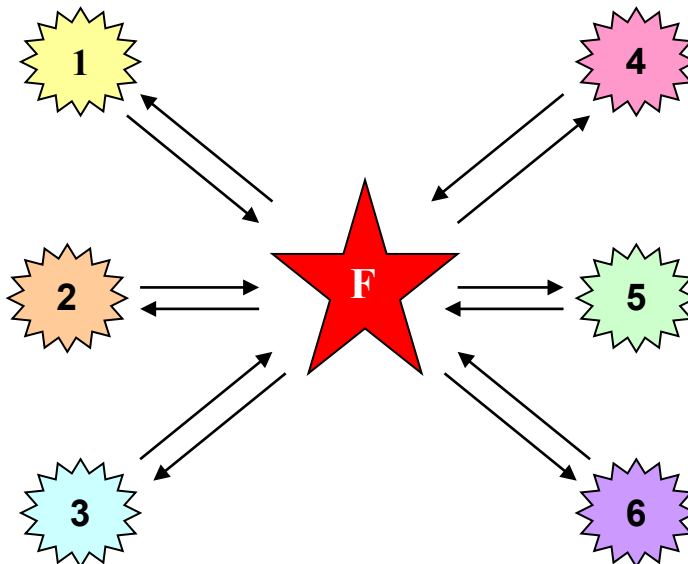
A continuación se muestran dos esquemas que reflejan que el número de aeronaves necesarias para realizar las mismas operaciones, es mayor si no se utilizan los aeropuertos *hub*.

VUELOS DIRECTOS (EQUIVALENTE AL HUB & SPOKE)



21 VUELOS

HUB & SPOKE



12 VUELOS { 6 ENLACES DIRECTOS
15 ENLACES CON 1 PARADA

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	--	---

1.8 Aeropuertos según capacidad

Considerando que existe un desequilibrio creciente entre la expansión del sistema de transporte aéreo europeo y la disponibilidad de las infraestructuras aeroportuarias adecuadas para hacer frente a la demanda, y que, por consiguiente, existe un número cada vez mayor de aeropuertos saturados en la Comunidad, la asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados debería basarse en normas imparciales, transparentes y no discriminatorias.

Para ello se han establecido criterios objetivos a partir de los cuales un aeropuerto puede ser declarado "facilitado" o "coordinado".

- ❖ **Aeropuerto con horarios facilitados** es aquel que, para mejorar las actividades de las compañías aéreas que operan o se proponen operar en él, se ha nombrado un **facilitador** que recibirá mensajes de las compañías informando de su intención de operar en un aeropuerto determinado.
- ❖ **Aeropuerto coordinado** es aquel donde, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas deberán disponer de una franja horaria, slot aeroportuario, asignada por un **coordinador** nombrado a tal efecto.

El Reglamento (CEE) nº 95/93 modificado del Consejo, del 18 de enero de 1993, regula la asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados de la Comunidad.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

2. OPERACIONES DE AERONAVES

2.1 Tráfico Aéreo

A efectos de las operaciones de aeronaves en los aeropuertos, se entiende por tráfico aéreo: la llegada, aparcamiento y atraque y salida de un vuelo que transporta pasajeros, correo y carga.

A este tráfico se le da un tratamiento general por parte del aeropuerto que va, desde las asignaciones de aparcamiento, salas de llegadas, cintas de equipajes e información al público, hasta el reabastecimiento de combustible, limpieza de la aeronave, asignación de mostradores de facturación, pre-embarque, tratamiento del correo y la carga, etc., así como facilidades al pasaje hasta que abandone el aeropuerto.

Una vez en el aire y diferenciado el tráfico del aeropuerto, se inicia el vuelo propiamente dicho, el cual se denomina tránsito aéreo.

2.2 Tráfico Regular

Es el servicio aéreo nacional e internacional en una serie de vuelos que se realizan para el transporte de personas, correo y carga por remuneración, con objeto de servir el tráfico entre dos o más puntos que son siempre los mismos; ajustándose a un horario publicado tan regular y frecuente como para constituir una serie.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

2.3 Tráfico No Regular

Es el servicio aéreo que surge de forma estacional para cubrir necesidades vacacionales, de acontecimientos especiales, etc., y deberán ser viajes de ida y vuelta, con las siguientes características: taxis aéreos, vuelos aislados, vuelos fletados por uno o varios operadores.

2.4 Características de ambos

El tráfico regular opera todos los días establecidos en el programa aunque no haya pasaje.

El tráfico no regular (chárter) opera únicamente los días del flete de los operadores.

2.5 Operación de Llegada

La llegada de una aeronave a un aeropuerto ha supuesto, previamente, el tratamiento de una serie de datos, con el fin de proporcionar a la aeronave los medios aeroportuarios necesarios (estacionamiento, sala de llegada, cintas de equipaje, etc.) para la correcta consecución de la operación de llegada.

Asimismo, permite que tanto el usuario externo como el interno tengan conocimiento del hecho y de la hora en la que se produce.

La hora de llegada al Stand junto con los medios utilizados, sirve de base para el devengo de tarifas y recopilación de datos estadísticos.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

2.6 Operación de salida

La salida de una aeronave de un aeropuerto presupone que el vuelo ha llegado previamente, que los medios aeroportuarios correspondientes le han sido asignados y que éstos han sido difundidos por los canales habituales de cada aeropuerto.

Se considerará como salida de una aeronave, una vez que despegue del aeropuerto.

La hora de salida del Stand será utilizada a efectos estadísticos y de cobro de tasas.

3. INFRAESTRUCTURAS Y ACTIVIDADES

3.1 Zonas de actividad de un aeropuerto

Desde el punto de vista de la Operaciones Aeroportuarias, un aeródromo está dividido en dos partes: el Lado Tierra y el Lado Aire.

Esta diferenciación se debe a las distintas funciones que en cada lado se realizan.

Cada lado tiene un tipo de cliente. El del lado tierra son los pasajeros y las actividades que se dirigen a satisfacer sus necesidades, y el del lado aire son las aeronaves y todos los servicios que éstas precisan.

Existe un tercer cliente: la Carga al que se le da servicio en ambas zonas.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	--	---

Para entender la necesidad de **Operaciones** es necesario comprender el compromiso de Aeropuerto con los clientes del lado tierra y del lado aire para realizar determinadas tareas y proporcionar las infraestructuras necesarias para el correcto desarrollo del proceso.

En el **lado tierra** la tarea principal será:

→ Proveer de infraestructuras

Proporcionar las infraestructuras necesarias para el correcto desarrollo de las actividades, mantener en condiciones adecuadas las mismas, relacionarse con las diversas entidades que realizan su actividad y asignar los medios para el tratamiento de los pasajeros y la carga.

En el **lado aire** las tareas principales serán:

→ Asignar los puestos de estacionamiento

El centro de operaciones está encargado de asignar los puestos de estacionamiento y vigilar el cumplimiento de las normativas de seguridad.

→ Facturar los servicios aeroportuarios

Además de la importancia del centro de operaciones como coordinador de todos los medios y servicios existentes en el aeropuerto, la función de esta área es fundamental para poder **facturar** a las empresas participantes en el proceso por el uso de esos medios y servicios.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

3.2 Oficina de Operaciones

El centro neurálgico del aeropuerto es la Oficina de Operaciones. Esta oficina es la encargada de la coordinación de actividades aeroportuarias, de las operaciones y de todo el tratamiento necesario para la preparación, información y seguimiento de todas las operaciones aeronáuticas.

Las actividades que se van a desarrollar en esta oficina son básicamente las siguientes:

➔ Operaciones referentes a los vuelos:

- Tratamiento de la programación
- Captura de datos operacionales en tiempo real
- Asignación / reasignación de medios aeroportuarios
- Introducción de datos sujetos a facturación
- Cobro de tarifas
- Planes de vuelo y mensajes asociados
- Información aeronáutica y aeroportuaria a usuarios
- Emisión y recepción de mensajes
- Tratamiento de slots aeroportuarios

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	--	---

- Generación de proyectos NOTAM
- Servicio ATIS
- Gestión de procedimientos Operacionales

✈ Operaciones de coordinación aeroportuaria:

- Canalización de incidencias
- Tratamiento de contingencias
- Tratamiento de emergencias
- Toma de decisiones

4. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES

4.1 Definición

Es el conjunto de reglas o procesos que permiten el manejo fluido de las actividades aeroportuarias. Se formaliza por escrito y contiene la organización del mismo.

4.2 Estructura

Todos los procedimientos operacionales contienen un conjunto de elementos que permiten que cualquier actividad del aeropuerto se realice con facilidad.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

La estructura de cada procedimiento varía en función del aeropuerto, pero los elementos que debe contener son comunes a todos.

En la estructura de un procedimiento operacional existen unos elementos que genéricamente son:

- Flujo gramatical de actuación
- Objeto
- Actores o responsables
- Descripción del modo de actuación
- Ámbito de actuación
- Tipos

La lista de tipos de procedimientos es muy exhaustiva. Cada aeropuerto tendrá una lista de los más habituales.

A continuación se enumeran los más genéricos:

- Procedimientos para publicación de proyectos NOTAM
- Plan de Emergencia
- Reabastecimiento / desabastecimiento de combustible con pasaje a bordo
- Procedimientos de visibilidad reducida (LVP)
- Procedimiento para prueba de motores en tierra
- Procedimiento para retirada de aeronaves inutilizadas
- Procedimiento para ampliación del horario operativo

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

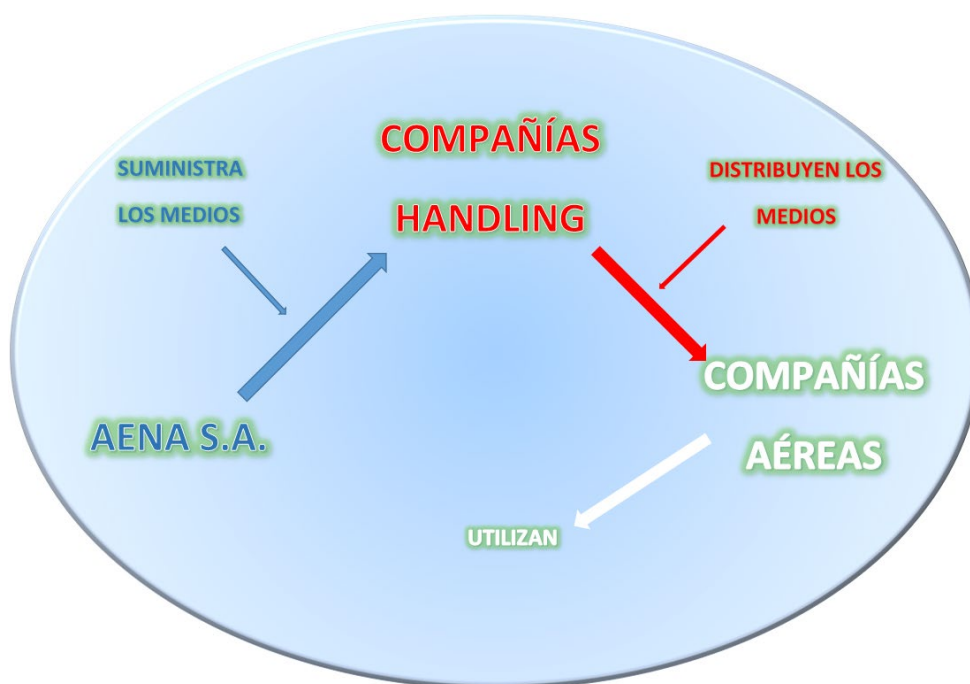
5. MEDIOS AEROPORTUARIOS

5.1 Conocimiento de los medios

El funcionamiento del aeropuerto se apoya en tres pilares:

- El gestor de los medios. En el caso español es el Gestor del Aeropuerto.
- El usuario de los medios, es decir, las compañías aéreas.
- El intermediario que pone los medios al alcance de los usuarios, es decir, los agentes Handling.

Como hemos visto anteriormente, los medios aeroportuarios son suministrados por el gestor del aeropuerto, cuyo objetivo a nivel aeroportuario es permitir que una actividad tan compleja como el transporte aéreo se realice de manera eficaz, segura y fluida.



	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

El gestor del aeropuerto es el responsable de la asignación de medios, por ello debe establecer unos criterios de asignación que podrán variar en función de las características de cada aeropuerto.

Son medios aeroportuarios:

- Stands o puestos de estacionamiento de las aeronaves.
- Mostradores de facturación, donde el pasajero deja su equipaje y obtiene su tarjeta de embarque.
- Hipódromos de formación de los equipajes de los vuelos de salida.
- Puertas de embarque, que permiten el acceso del pasajero al avión, tanto si éste se halla en pasarela como en remoto.
- Muelles de entrega de equipajes.
- Cintas de recogida de equipajes.
- Salas de recogida de equipajes.
- Los diferentes controles oficiales de pasaportes, aduanas y controles de seguridad.

Esta lista de medios se puede ver reducida o ampliada según la complejidad de un aeropuerto. Cada medio tiene unas características que limitan y condicionan su uso. Estas restricciones pueden ser de dos tipos: físicas u operativas.

Es muy importante conocer la situación operativa del aeropuerto en tiempo real para saber en todo momento las restricciones operativas que existen.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

5.2 Características físicas de edificios, plataformas, pistas y restricciones de uso

Estas características están delimitadas en cuanto a su uso en zonas públicas, en zonas restringidas a la administración del aeropuerto, de las compañías aéreas y de las de servicios y en zonas de tránsito de pasajeros. Estas restricciones se pueden ampliar por motivos de seguridad.

Las características físicas de los edificios así como las plataformas y pistas están recogidas en el AIP, AD2.

5.3 Asignación de medios

La asignación de medios aeroportuarios es diferente en cada aeropuerto en función de las distintas configuraciones, del tipo de tráfico que opere (tráfico de carga, de pasajeros, internacional...), de las restricciones y de las prioridades existentes en los medios.

Por ello es necesario que cada aeropuerto fije una **estrategia**, donde se definan los **criterios de asignación**.

La asignación de los medios aeroportuarios se proporciona a todos los vuelos y aeronaves que están en el aeropuerto. Los medios que se facilitan son: estacionamientos, mostradores de facturación, hipódromos de formación, puertas de embarque, muelles de entrega de equipajes, salas, cintas de llegadas, y las medidas de seguridad pertinentes a cada tipo de tráfico.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	--	---

Esta asignación de medios se puede realizar de forma **automática**, por medio de la aplicación informática SADAMA (Sistema de Ayuda a la Asignación de Medios Aeroportuarios), de forma **manual**, siendo el propio técnico de Operaciones el encargado de aplicar la estrategia e introducir uno a uno manualmente los medios para todos los vuelos o utilizando las pantallas de **SCENA** habilitadas a tal efecto.

Para realizar la asignación de medios a un vuelo determinado es necesario observar los siguientes aspectos de carácter general:

➤ La compañía que realiza el vuelo.

Esto es necesario para saber qué agente Handling le proporciona los medios a la compañía y qué medios están asignados a este agente, esto es, qué mostradores, qué puertas de embarque, etc.

➤ Tipo de tráfico del vuelo

Es necesario saber si el vuelo es nacional, internacional, Schengen o no Schengen para poder proporcionar, cuando sea necesario, zonas donde se desarrolle el control de pasaportes o el de aduanas.

➤ Motivo del vuelo.

Según el motivo del vuelo, esto es, si se trata de vuelos regulares, chárter, carga, etc., sabremos qué medios necesitan y el tipo de facturación que vamos a realizar.

➤ Tipo de aeronave

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

El tipo de aeronave nos indicará:

- El tamaño de la aeronave; necesario para decidir el stand que se le debe proporcionar.
- El número de pasajeros que admite la aeronave; imprescindible para definir el tiempo de escala y el número de mostradores de facturación necesarios.

El objetivo principal del gestor del aeropuerto es realizar una asignación coherente con la configuración y necesidades de cada aeropuerto.

6. CLIENTES DE LA OFICINA DE OPERACIONES

6.1 Clientes externos

Son clientes externos los siguientes:

- Compañías Aéreas (empresas que operan las aeronaves).
- Compañías Handling.
- Compañías de asistencia a la aeronave durante su estancia en el aeropuerto (limpieza a bordo, manejo de equipaje, correo y carga, atención a los pasajeros, facturación, etc.).
- Compañías de servicios de catering.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

- Tiendas.
- Restaurantes.
- Empresas que suministran combustible a las de aeronaves.
- Empresas de atención a los pasajeros: reclamaciones y visitantes.

6.2 Clientes internos

Son clientes internos aquellos departamentos pertenecientes a **AENA S.M.E., S.A.**

A continuación se enumeran algunos de ellos:

- Señaleros: son los encargados del aparcamiento de las aeronaves en los stands correspondientes.
- Controladores de Torre (TWR): son los encargados del aterrizaje, rodadura y despegue de las aeronaves.
- Servicio de Extinción de Incendios (SEI): es el departamento de Bomberos.
- Personal de Pasarelas: son los encargados del manejo de las pasarelas. Una pasarela es un tubo telescópico que permite el acceso directo a la aeronave.
- Oficina de Coordinación de horarios.
- Informática.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

- Mantenimiento.
- Medio ambiente.
- **CEGRA** (Centro de Gestión de red aeroportuaria).

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
--	---	---



¡Recuerda!

✚ **Las tareas principales de la oficina de Operaciones en el Lado Aire son:**

- **Asignar puestos de estacionamiento**
- **Facturar los servicios aeroportuarios**

✚ **La tarea principal de la oficina de Operaciones en el Lado tierra es:**

- **Asignar los medios para los pasajeros y la carga**

✚ **Las restricciones de los medios pueden ser:**

- **Físicas: Restricción de tamaño del puesto de estacionamiento.**
- **Operativas: Restricción debido a medidas de seguridad especiales.**

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 1: GESTIÓN AEROPORTUARIA
--	---	---



¡Recuerda!

✚ **Los aspectos principales para realizar la asignación de medios son:**

- **Compañía aérea que realiza el vuelo**
- **Tipo de Tráfico (Nacional, Internacional, Schengen y No Schengen)**
- **Motivo del vuelo (Chárter, Regular, Carga, etc.)**
- **Tipo de Aeronave (Tamaño y número de pasajeros que admite)**

✚ **Un Procedimiento Operacional es el conjunto de reglas o procesos que permiten el manejo fluido de las actividades aeroportuarias.**

✚ **Para la asignación de medios es necesario que cada aeropuerto fije una estrategia, donde se definan los criterios de asignación.**

Unidad 2



SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA
---	---	--

1. INTRODUCCION

Al objeto de optimizar la utilización de las capacidades disponibles en los aeropuertos de soberanía española es preciso coordinar las horas de llegada y salida de todos los vuelos comerciales para evitar congestiones y retrasos.

2. COORDINACIÓN DE SLOTS

2.1 Definición de SLOT Aeroportuario

Un slot aeroportuario es el permiso dado por un Coordinador de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 95/93 modificado para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje o despegue en una fecha y hora determinadas y asignadas por un Coordinador de conformidad con dicho Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto Coordinado. (AIP, GEN 1.2-3).

La asignación de un slot aeroportuario no representa ningún derecho de propiedad sobre el slot para la compañía a la que le ha sido concedida la autorización.

2.2 Oficina de Coordinación de SLOTS aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A.

Los vuelos comerciales que operen en los aeropuertos españoles deberán coordinar los horarios a través de **La Oficina de Coordinación de Slots**

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA
---	---	--

Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A., la cual es responsable de conceder o denegar a las compañías los slots solicitados antes de la operación de los vuelos.

Para la concesión de Slots se tienen en cuenta restricciones del aeropuerto, tales como:

- Capacidad de pistas.
- Capacidad de plataformas.
- Capacidad de terminales.

Con el fin de autorizar los horarios en los aeropuertos españoles, es preceptiva en todo caso la presentación del plan de vuelo a fin de obtener la conformidad del mismo, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Circulación Aérea.

La Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. es la responsable de proporcionar el servicio de Coordinación de Slots/Facilitación de Horarios, en conformidad con:

- El Reglamento (CEE) nº 95/93 modificado
- Las prácticas recomendadas de la industria (en particular, las recogidas en el documento Worldwide Slot Guidelines de IATA)
- Las Reglas Locales existentes

De esta manera, la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. es responsable de la óptima utilización de las capacidades

disponibles en los aeropuertos de soberanía española que hayan sido declarados como Coordinados o con Horarios Facilitados en conformidad con el Reglamento (CEE) nº 95/93 modificado, asignando las horas previstas de llegada y salida de todos los vuelos, excepto de aquéllos que queden expresamente exentos por el procedimiento en vigor, para evitar congestiones y retrasos, de forma que se obtenga el mejor aprovechamiento de la capacidad aeroportuaria disponible.

2.3 Clasificación de los aeropuertos españoles

En conformidad con lo dispuesto en el Artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 95/93 modificado, los aeropuertos españoles se han clasificado de la siguiente manera en función de la relación entre la capacidad declarada y la demanda de operación existente en cada uno de ellos (Real Decreto-Ley 15/2001):



	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA
---	---	--

Aeropuertos Coordinados:

Alicante-Elche, Almería (Temporada de Verano), Barcelona/El Prat, Bilbao, Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza (Temporada de Verano), Jerez, La Palma, Lanzarote, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Málaga/Costa del Sol, Menorca (Temporada de Verano), Palma de Mallorca, Tenerife Norte y Tenerife Sur/Reina Sofía

Aeropuertos con Horarios Facilitados:

A Coruña, Almería (Temporada de invierno), Asturias, Badajoz, Córdoba, El Hierro, Girona-Costa Brava, Federico García Lorca. Granada-Jaén, Ibiza (Temporada de Invierno), Melilla, Menorca (Temporada de Invierno), Murcia-San Javier, Pamplona, Reus, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Santander, Santiago, Sevilla, Valencia, Valladolid, Vigo, Vitoria y Zaragoza.

2.4 Procedimiento para la solicitud de SLOT

Los siguientes procedimientos se aplicarán a todos aquellos vuelos, de pasajeros, de mercancías, de aviación general, de negocios, aerotaxis, de pruebas y de entrenamiento que operen en los aeropuertos españoles designados como Coordinados o con Horarios Facilitados.

Vuelos Comerciales

- a) La hora prevista de llegada y salida (hora de calzos) para todos los vuelos comerciales que operen en aquellos aeropuertos designados como Coordinados o con Horarios Facilitados deberá solicitarse a la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A., con el fin de

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA
---	---	--

asignarles un slot aeroportuario disponible en aquellos aeropuertos declarados como Coordinados, o para la confirmación o propuesta de alternativa de horarios en los aeropuertos con Horarios Facilitados.

- b) La asignación de un slot aeroportuario a la hora prevista de operación es requisito previo indispensable para todos los vuelos de llegada y salida en los aeropuertos españoles declarados Coordinados.
- c) Las solicitudes de slots u horarios de operación en los aeropuertos que sea necesario se formularán obligatoriamente siguiendo las instrucciones especificadas en el Standard Schedules Information Manual (SSIM) de IATA.
- d) Las solicitudes dirigidas a la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. se realizarán preferentemente por la red SITA o correo electrónico. De no ser posible podrán enviarse por fax o personalmente.
- e) Las respuestas a las solicitudes recibidas en la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. se remitirán por la misma vía al interesado dentro de los tres días laborables posteriores a la fecha de la solicitud.
- f) Los horarios de llegada y salida de todos los vuelos que operen en los aeropuertos españoles Coordinados y con Horarios Facilitados tienen que ser confirmados por la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. antes de ser publicadas por las compañías aéreas.
- g) La asignación de un slot aeroportuario o confirmación de un horario de operación por parte de la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. no sustituye a:

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA
---	---	--

- 1.- La autorización de Derechos de Tráfico.
- 2.- La presentación del Plan de Vuelo.
- 3.- La asignación de slot ATFM en los casos necesarios.
- 4.- La autorización diplomática correspondiente.

- h) Las modificaciones y cancelaciones de vuelos ya coordinados (o autorizados) en los aeropuertos que hayan sido declarados como Coordinados (o con Horarios Facilitados) deberán notificarse a la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A., que será la responsable de autorizarlas.
- i) La Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. podrá exigir en cualquier momento a la compañía operadora datos adicionales sobre la operación.
- j) Las compañías deberán enviar copia a la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de todas sus comunicaciones con los aeropuertos.
- k) En aeropuertos Coordinados, las Oficinas ARO tendrán la facultad de no aceptar Planes de Vuelo cuya EOBT (vuelos de salida) o ETA (vuelos de llegada) no coincida con el slot aeroportuario previamente asignado.
- l) La Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. únicamente asignará slots (caso de aeropuertos Coordinados) o autorizará horarios previstos de operación (caso de aeropuertos con Horarios Facilitados) dentro del horario operativo de cada aeropuerto, a menos que la compañía aérea haya obtenido permiso de la Dirección del Aeropuerto para operar fuera de horario operativo.

En los aeropuertos designados como Coordinados o con Horarios Facilitados, las notificaciones de operaciones aisladas de carácter

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA
---	---	--

excepcional que supongan un vuelo nuevo, o la modificación o cancelación de los vuelos ya coordinados o autorizados, y que se produzcan con posterioridad al horario laborable de la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios en el día laborable anterior a la fecha del vuelo (tiempo real en modo H24), se formularán, siguiendo el formato estándar, directamente al Centro de Operaciones de cada aeropuerto, que será el responsable de autorizar o denegar la operación del vuelo aislado en cuestión con arreglo a la disponibilidad de capacidad en el aeropuerto.

Dicha operación tendrá carácter de incidencia para la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios.

Vuelos No Comerciales:

Todos los vuelos de aviación general, de negocios, aerotaxis, de pruebas y de entrenamiento deberán seguir el siguiente procedimiento:

- a) En los aeropuertos declarados como Coordinados, el procedimiento que deberán seguir los vuelos de aviación general, de negocios, aerotaxis, de pruebas y de entrenamiento será totalmente análogo al que se aplica a los vuelos comerciales en aeropuertos Coordinados.
- b) En los aeropuertos declarados con Horarios Facilitados, el procedimiento para los vuelos de aviación general, de negocios, aerotaxis, de pruebas y de entrenamiento será el siguiente:
 - El operador del vuelo solicitará autorización directamente al Centro de Operaciones de cada aeropuerto con una antelación mínima de 3 horas a la hora prevista de llegada (ETA) y/o a la hora prevista de despegue (ETD), aportando la siguiente información:

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA
---	---	--

- fecha y hora de vuelo.
- identificación del vuelo (número de vuelo y matrícula).
- tipo de aeronave.
- aeropuerto de origen y hora de llegada.
- aeropuerto de destino y hora de salida.

- El Centro de Operaciones, a la vista del nivel de congestión del aeropuerto, autorizará o no el horario de operación solicitado. En las horas puntas de tráfico podrá ofertar horarios alternativos.
- Los vuelos de entrenamiento en secuencia se coordinarán con el Centro de Operaciones de cada aeropuerto.

3. EXENCIONES

Las siguientes categorías de vuelos no están sujetas al procedimiento descrito para la solicitud de slot de operación en los aeropuertos españoles:

- Los vuelos que se desvíen a un aeródromo alternativo por razones técnicas o meteorológicas.
- Vuelos emprendidos por razones humanitarias.
- Vuelos en misiones de búsqueda y salvamento.
- Vuelos de estado.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA
---	---	--

- Otros vuelos para los que la autoridad competente conceda la exención.

4. SANCIONES ADMINISTRATIVAS

El incumplimiento de las normas anteriormente descritas podrá dar motivo a la aplicación de las sanciones que prevén la Ley española de Seguridad Aérea 21/2003 (Artículo 49) y la reglamentación comunitaria en materia de asignación de slots aeroportuarios (en particular, el Artículo 14 del Reglamento CEE nº 95/93 modificado).

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA
--	---	--



¡Recuerda!

- ✚ *En los aeropuertos de soberanía española es preciso coordinar las horas de llegada y salida de todos los vuelos comerciales para evitar congestiones y retrasos.*

- ✚ *Un Slot aeroportuario es el permiso dado por un Coordinador de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 95/93 modificado para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje o despegue en una fecha y hora determinadas.*

- ✚ *Para la concesión de Slots se tienen en cuenta restricciones del aeropuerto, tales como:*
 - *Capacidad de pistas.*
 - *Capacidad de plataforma.*
 - *Capacidad de terminales*

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AEROPORTUARIAS	UNIDAD 2: SLOTS AEROPORTUARIOS NORMATIVA
--	---	--



¡Recuerda!

✚ **Los aeropuertos españoles están clasificados como:**

- **Aeropuertos coordinados.**
- **Aeropuertos con horarios facilitados.**

✚ **¡¡ No se debe confundir el “Slot Aeroportuario” con el “Slot ATFM”, que consiste en la concesión de un “turno” para la operación de despegue o aterrizaje !!**

Unidad 3



GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	---	---

1. INTRODUCCIÓN

Como se ha visto en la Unidad anterior, un **slot aeroportuario** es el permiso dado por un Coordinador de conformidad con el Reglamento (CEE) nº 95/93 modificado para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje o despegue en una fecha y hora determinadas y asignadas por un Coordinador de conformidad con dicho Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto Coordinado.

Un slot está establecido a nivel mundial en la actualidad en diez minutos.

La petición de slot aeroportuario deberá ser previa a la presentación del plan de vuelo, el cual deberá incluir la EOBT (hora de fuera de calzos) basada en el citado slot aeroportuario autorizado.

2. CAPACIDAD OPERATIVA DE LOS AEROPUERTOS

Los Aeropuertos realizan estudios junto a ENAIRE de la Capacidad Operativa de los mismos y dos veces al año declaran su **Capacidad**, ya que la variación de ésta sólo es posible hacerla por **Temporadas**, a no ser en casos extraordinarios, cómo ocurrió cuando en 2010 nos llegaron las cenizas del volcán de Islandia.

A nivel de coordinación de horarios el año se divide en dos temporadas **TEMPORADA DE VERANO y TEMPORADA DE INVIERNO.** *

Las **Capacidades** se miden teniendo en cuenta:

* Ver ANEXO I

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	---	--

- **Capacidad de Pistas:** Número de Movimientos en RWY por hora y por slot.
- **Capacidad de Terminales:** Número de Operaciones y Pasajeros de Llegada y Salida a la hora, pudiendo tener en cuenta el Tipo de Tráfico.
- **Capacidad de Plataforma:** Estacionamientos que existen en la Plataforma del Aeropuerto.

3. SOLICITUD DE SLOT AEROPORTUARIO

3.1 Introducción

La Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. únicamente asignará slots (caso de aeropuertos Coordinados) o autorizará horarios previstos de operación (caso de aeropuertos con Horarios Facilitados) dentro del horario operativo de cada aeropuerto, a menos que la compañía aérea haya obtenido permiso de la Dirección del Aeropuerto para operar fuera de horario operativo.

En los aeropuertos designados como Coordinados o con Horarios Facilitados, las notificaciones de operaciones aisladas de carácter excepcional que supongan un vuelo nuevo, o la modificación o cancelación de los vuelos ya coordinados o autorizados, y que se produzcan con posterioridad al horario laborable de la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios en el día

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	---	---

laborable anterior a la fecha del vuelo (tiempo real en modo H24)^{*}, se formularán, siguiendo el formato estándar, directamente al Centro de Operaciones de cada aeropuerto.

Dicha operación tendrá carácter de incidencia para la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios

3.2 Tipos de mensajes

Las peticiones de SLOT de los Operadores de las Compañías Aéreas y también todos los mensajes informativos de los Coordinadores de la Oficina de Coordinación de Horarios, preferentemente en formato **TELEX** vía SITA con mensajes tipo:

- **SCR:** (Schedule Clearance Request) solicitud de los Operadores de las Compañías de peticiones nuevas o cambios de última hora sobre la programación de vuelos con la que trabaja Scena. Información de la Oficina de Coordinación de Horarios de autorizaciones por ellos realizadas
- **MVT:** mensajería de las Compañías informando del estado de los vuelos.
- **SIR:** (Schedule Information Request) solicitud de información de Programación.

^{*} En los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (MAD) y Tenerife Sur/Reina Sofía (TFS) este periodo de tiempo real se amplía desde las 12:00 LT del día laborable anterior a la fecha del vuelo (modo H36).

En los aeropuertos de Barcelona/El Prat (BCN) y Palma de Mallorca (PMI) el periodo de tiempo real se amplía desde la finalización del horario laborable de la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios en el día laborable anterior al día laborable anterior a la fecha del vuelo (modo H48).

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	--	--

3.3 Procedimiento de solicitud

El operador de la Compañía solicitará un slot con una antelación mínima a la hora prevista de llegada (ETA) y/o a la hora prevista de despegue (ETD), aportando la siguiente información que es la que consta en el impreso de solicitud de slot:

-  **Código de acción**
-  **identificativo del vuelo de llegada**
-  **identificativo del vuelo de salida**
-  **fecha del vuelo de llegada**
-  **número de asientos y tipo de avión**
-  **aeropuerto de origen, escala y hora de llegada**
-  **hora de salida, pernocta y aeropuerto de escala y destino**
-  **tipo de servicio de llegada y salida.**

Las peticiones podrán realizarse para:

- vuelos de llegada
- vuelos de salida
- vuelos de llegada y salida en la misma línea de petición, indicando en éste último caso que se trata de vuelos asociados.

La **pernocta** se incluirá siempre que la fecha de realización del vuelo de salida sea diferente a la del vuelo de llegada.

3.4 Formato SCR (Standar Clearance Request)

TELEGRAPH DATA STANDARD END OF MESSAGE
OPERATORS LEAVE NO BLANKS ON TEXT LINES
INSTRUCTIONS SPACE SHOULD ONLY BE TRANSMITTED WHERE SHOWN

SCHEDULES CLEARANCE REQUEST (AIRPORTS)

OF
PAGE Nº: _____

SITA ADDRESS: _____

AIRLINE: _____

MESSAGE PREFIX AND ADDRESSES
ORIGINATOR DATE/TIME TRANSMIT

COORDINATOR MESSAGE REFERENCE

COORDINATOR MESSAGE REFERENCE

DATE OF REQUEST
C1 C2 7 11

DATE OF REQUEST
C1 C2 7 11

DATE OF REQUEST
C1 C2 7 11

SEASON INDICATOR
B 4 6

SEASON INDICATOR
B 4 6

SEASON INDICATOR
B 4 6

COMPANY MESSAGE REFERENCE

COMPANY MESSAGE REFERENCE

COMPANY MESSAGE REFERENCE

ARRIVAL FLIGHT
CARRIER FLIGHTLINE OPERATOR SUFFIX

ARRIVAL FLIGHT
CARRIER FLIGHTLINE OPERATOR SUFFIX

ARRIVAL FLIGHT
CARRIER FLIGHTLINE OPERATOR SUFFIX

PERIOD OF OPERATION
FROM/ON 1 DAY MONTH YEAR

PERIOD OF OPERATION
FROM/ON 1 DAY MONTH YEAR

PERIOD OF OPERATION
FROM/ON 1 DAY MONTH YEAR

DEPARTURE FLIGHT
CARRIER FLIGHTLINE OPERATOR SUFFIX

DEPARTURE FLIGHT
CARRIER FLIGHTLINE OPERATOR SUFFIX

DEPARTURE FLIGHT
CARRIER FLIGHTLINE OPERATOR SUFFIX

ARRIVAL FROM
ORIGIN STATION PREVIOUS

ARRIVAL FROM
ORIGIN STATION PREVIOUS

ARRIVAL FROM
ORIGIN STATION PREVIOUS

NUMBER OF SEATS
TYPE CODE SSUM

NUMBER OF SEATS
TYPE CODE SSUM

NUMBER OF SEATS
TYPE CODE SSUM

DAY (S) OF OPERATION (UTC)

DAY (S) OF OPERATION (UTC)

DAY (S) OF OPERATION (UTC)

ARRIVAL TO
DESTINATION STATION

ARRIVAL TO
DESTINATION STATION

ARRIVAL TO
DESTINATION STATION

DEPARTURE TO
DESTINATION STATION

DEPARTURE TO
DESTINATION STATION

DEPARTURE TO
DESTINATION STATION

TIMINGS (UTC)

TIMINGS (UTC)

TIMINGS (UTC)

OFFICIAL USE ONLY

OFFICIAL USE ONLY

OFFICIAL USE ONLY

SIGNATURE OF AIRLINE OFFICIAL

SIGNATURE OF AIRLINE OFFICIAL

SIGNATURE OF AIRLINE OFFICIAL

COLUMNA F: Vuelo de llegada

ARRIVAL FLIGHT			
CARRIER DESIGNATOR	FLIGHT/LINE DESIGNATOR		OPERAT SUFFIX
F			
F1	F2		F3

COLUMNA G: Vuelo de salida

DEPARTURE FLIGHT			
CARRIER DESIGNATOR	FLIGHT/LINE DESIGNATOR		OPERAT SUFFIX
G			
G1	G2		G3

COLUMNAS H-I: Periodo de operación

PERIOD OF OPERATION			
FROM/ ON 1)		TO	
DAY	MONTH	DAY	MONTH
H		I	
H1	H2	I1	I2

COLUMNA J: Días de operación

DAY (S) OF OPERATION (UTC)						
1	2	3	4	5	6	7
J						

COLUMNA K: Número de asientos
de la aeronave

NUMBER OF SEATS FITTED	AIRCRAFT TYPE CODE SS/M
K	L

COLUMNA L: Tipo de avión

NUMBER OF SEATS FITTED	AIRCRAFT TYPE CODE SS/M
K	L

COLUMNA M: Aeropuerto de origen

ARRIVAL FROM		TIM (U
ORIGIN STATION	PREVIOUS STATION	STA
M	N	O

COLUMNA N: Aeropuerto
anterior

ARRIVAL FROM		TIM (U
ORIGIN STATION	PREVIOUS STATION	STA
M	N	O

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	---	--

COLUMNA O: Hora programada de llegada

TIMINGS (UTC)	
STA	STD
O	P

COLUMNA P: Hora programada de salida

TIMINGS (UTC)	
STA	STD
O	P

COLUMNA Q: Pernocita

NGS (C)	DEF TO:
STD	NEXT STATION
P	Q R

COLUMNA R: Aeropuerto siguiente

DEPARTURE TO:	
NEXT STATION	DESTI- NATION STATION
R	S

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	---	--

COLUMNA S: Aeropuerto de destino

COLUMNAS T-U: Tipos de servicio de llegada y salida

DEPARTURE TO:	
NEXT STATION	DESTINATION STATION
R	S

SERVICE	TYPE CODE	
ARRIVAL	DEPARTURE	FREQUENCY RATE
T	U	V

COLUMNA V: Frecuencia

SERVICE	TYPE CODE	
ARRIVAL	DEPARTURE	FREQUENCY RATE
T	U	V

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	---	---

Las peticiones de slot dirigidas a las Oficinas locales de Coordinación de Horarios se realizarán preferentemente por la red SITA; de no ser posible podrán enviarse por correo, fax o personalmente, por medio del impreso de solicitud que se muestra en GEN 1.2-5.

Éste Impreso de solicitud es el publicado por IATA para la solicitud de series, por lo que las peticiones dirigidas a la Oficina de Operaciones, al tratarse de peticiones única y exclusivamente de vuelos individuales no es obligatorio incluir los campos:

- ✓ **fecha hasta.**
- ✓ **día de la semana**
- ✓ **frecuencia**

4. CÓDIGOS DE ACCIÓN

Por mediación de IATA se han acordado mensajes estandarizados para permitir comunicarse a los Operadores de las Compañías aéreas y a los Coordinadores de los Aeropuertos.

Estos mensajes que se intercambian no son en lenguaje claro, sino utilizando códigos cifrados.

Los códigos que utilizan los Operadores de las Compañías son diferentes a los utilizados por los Técnicos de Operaciones de las Oficinas Locales.

OPERADOR	COORDINADOR
N Nuevo	K Sin problemas O Oferta U Imposible
C - R C Lo que tienen R Lo que quieren	X Lo que tenían se cancela K Lo que quieren se asigna H Mantener horario U Imposible lo que quieren sin alternativa posible H Mantener horario U Imposible lo que quieren O Oferta alternativa
A Acepto oferta Z No Acepto oferta	K Lo que aceptan se asigna
D Borrar	X Se cancela

5. ESTRUCTURA DE LOS MENSAJES DE SOLICITUD

La composición de los mensajes se conforma en base al formato SCR visto anteriormente.

Y estos se pueden dar para:

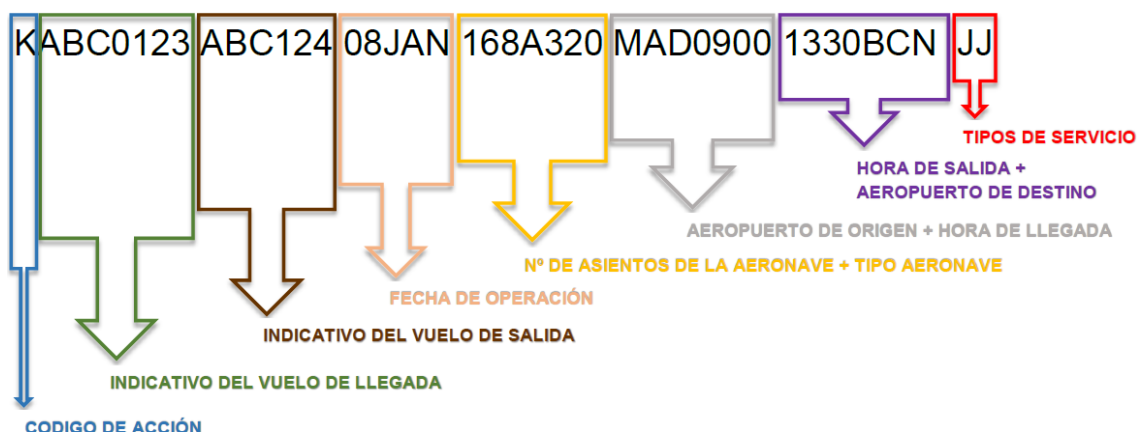
➤ VUELOS DE LLEGADA



➤ VUELOS DE SALIDA



➤ VUELOS DE LLEGADA Y SALIDA



6. SECUENCIA DE LOS MENSAJES

6.1 Consideraciones

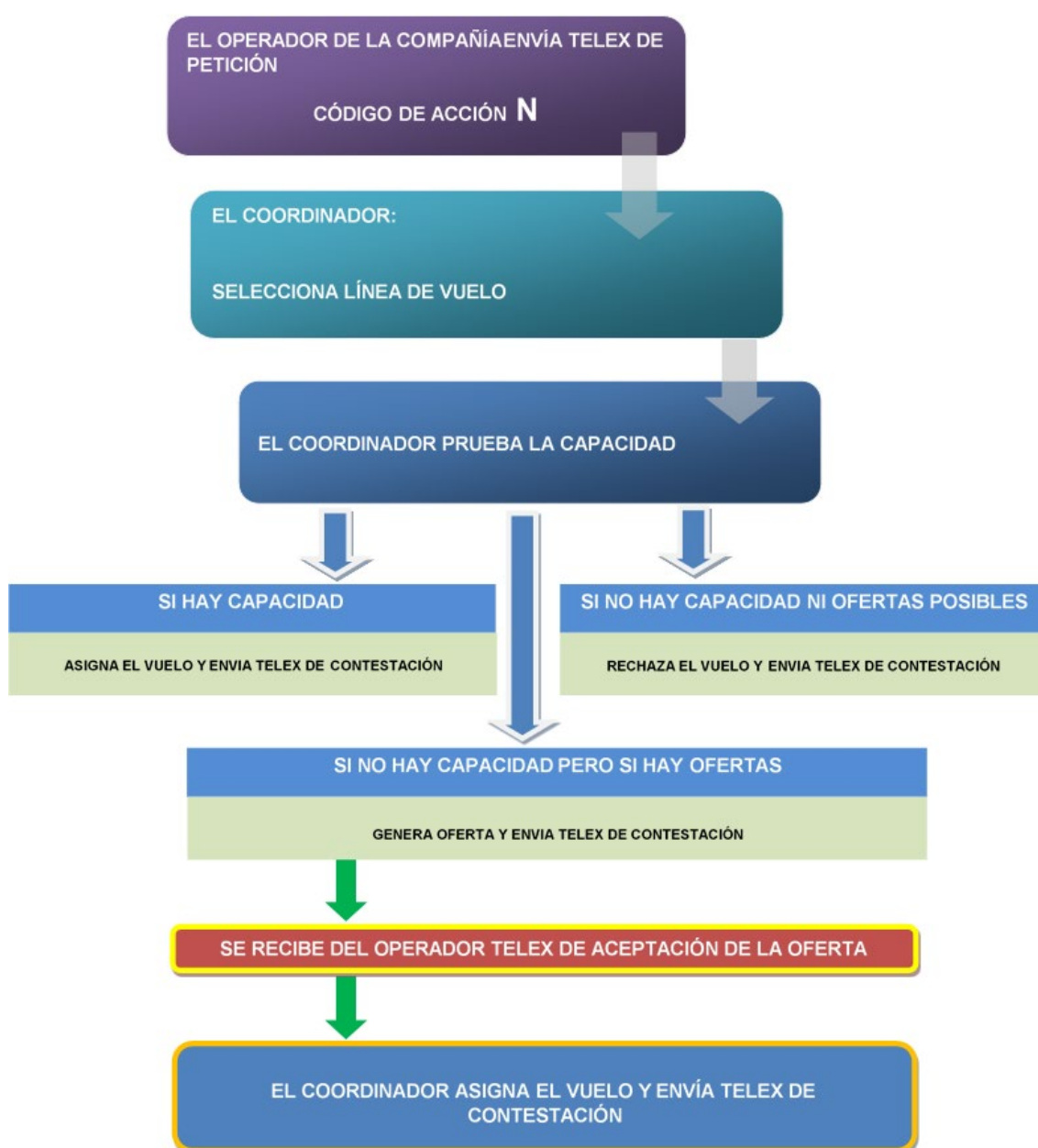
Los formatos de los mensajes están integrados por una variedad secuencial de mensajes de petición y respuesta, enviados por las Compañías aéreas y los Coordinadores de los Aeropuertos alternativamente, han sido diseñados para facilitar a los usuarios su configuración e interpretación de la forma más clara posible.

Tenemos que tener claro que la secuencia de los mensajes finaliza cuando el Coordinador autoriza “K” o rechaza la petición “U”, o cuando el Operador rechaza la oferta “Z”.

“Una oferta no puede ser considerada jamás una autorización”.

6.2 Código de acción N

Vamos a ver como se realiza la conversación entre los Operadores de Compañía y los Coordinadores viendo las secuencias posibles para un código de acción nuevo (N).



	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	---	---

Veamos lo anterior con algunos ejemplos,

1. Hay capacidad disponible

Secuencia I: Mensaje del OPERADOR DE LA COMPAÑÍA

NAEA566 16APR 170738 MAD1500 J

Secuencia II: Mensaje del COORDINADOR

KAEA566 16APR 170738 MAD1500 J

2. No hay capacidad disponible, ni ofertas posibles

Secuencia I: Mensaje del OPERADOR DE LA COMPAÑÍA

NAEA566 16APR 170738 MAD1500 J

Secuencia II: Mensaje del COORDINADOR

UAEA566 16APR 170738 MAD1500 J

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	---	---

3. No hay capacidad disponible, con posibilidad de ofertas

Secuencia I: Mensaje del OPERADOR DE LA COMPAÑÍA

NAEA566 16APR 170738 MAD1500 J

Secuencia II: Mensaje del COORDINADOR

UAEA566 16APR 170738 MAD1500 J

OAEA566 16APR 170738 MAD1530 J

Secuencia III: Mensaje del OPERADOR DE LA COMPAÑÍA

AAEA566 16APR 170738 MAD1530 J

Secuencia IV: Mensaje del COORDINADOR

KAEA566 16APR 170738 MAD1530 J

6.3 Código de acción C-R

Se trata de la petición de cambio de datos en un vuelo autorizado.

Tendremos que probar capacidad si el dato a modificar afecta la capacidad de nuestro aeropuerto, siendo diferente según las restricciones de cada uno.

La cadencia de los mensajes será la misma que en la petición de un vuelo **N**, con la diferencia que existirá una línea que hará referencia al vuelo autorizado.

1. Hay capacidad disponible

Secuencia I: Mensaje del OPERADOR DE LA COMPAÑÍA

CVLG5836 18APR 170738 OVD1730 J

RVLG5836 18APR 170738 OVD1900 J

Secuencia II: Mensaje del COORDINADOR

XVLG5836 18APR 170738 OVD1730 J

KVLG5836 18APR 170738 OVD1900 J

2. No hay capacidad disponible, ni ofertas posibles

Secuencia I: Mensaje del OPERADOR DE LA COMPAÑÍA

CJKK131 18APR 170738 BCN1730 J

RJKK131 18APR 170738 BCN1900 J

Secuencia II: Mensaje del COORDINADOR

HJKK131 18APR 170738 BCN1730 J

UJKK131 18APR 170738 BCN1900 J

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	---	---

3. No hay capacidad disponible, con posibilidad de ofertas

Secuencia I: Mensaje del OPERADOR DE LA COMPAÑÍA

C IBE0472 18APR 170738 1730AGP J

R IBE0472 18APR 170738 1900AGP J

Secuencia II: Mensaje del COORDINADOR

H IBE0472 18APR 170738 1730AGP J

U IBE0472 18APR 170738 1900AGP J

O IBE0472 18APR 170738 1830AGP J

Secuencia III: Mensaje del OPERADOR DE LA COMPAÑÍA

A IBE0472 18APR 170738 1830AGP J

Secuencia IV: Mensaje del COORDINADOR

X IBE0472 18APR 170738 1730AGP J

K IBE0472 18APR 170738 1830AGP J

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 3: GESTIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS
---	---	---

6.4 Código de acción D

Se trata de la petición de cancelación de un vuelo autorizado.

Secuencia I: Mensaje del OPERADOR DE LA COMPAÑÍA

D AFR692 11APR 170738 0830ORY C

Secuencia II: Mensaje del COORDINADOR.

X AFR692 11APR 170738 0830ORY C



¡Recuerda!

✚ ***Las Capacidades de los Aeropuertos se miden teniendo en cuenta:***

- ***Capacidad de pistas.***
- ***Capacidad de terminales***
- ***Capacidad de plataforma.***



¡Recuerda!

✚ **Los códigos de acción utilizados por los Coordinadores son:**

- *K: autorizado*
- *H: mantenga lo autorizado*
- *U: imposible autorizar lo pedido*
- *O: oferta posible*
- *X: cancelo o elimino lo solicitado*

✚ **Los códigos de acción utilizados por los Operadores son:**

- *N: vuelo nuevo*
- *A: aceptación de una oferta*
- *Z: rechazo de una oferta*
- *C- R: modificación de dato/s de un vuelo ya autorizado*
- *D: cancelación de un vuelo*

Unidad 4



TIEMPO REAL

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

1. INTRODUCCION

Los objetivos del personal de Operaciones se centran en aspectos orientados a la gestión, control de calidad y optimización de las Operaciones Aeroportuarias y Aeronáuticas.

Estos objetivos se consiguen realizando un seguimiento vuelo a vuelo, con lo que se obtiene información de todos los actores (Compañías, Handling, ATS, etc.) implicados en la realización de estos vuelos.

Una parte de la información obtenida se introducirá en SCENA para realizar el control y gestión de las operaciones, así como difundir la información a través de varias herramientas (SIPA, e-SIA, etc.) a los diferentes usuarios y clientes del Aeropuerto.

La mayoría de los datos introducidos hacen referencia al periodo comprendido entre la puesta y retirada de calzos de una aeronave, denominado toma de datos en Tiempo Real.

Otra de las funciones que se realiza a través de SCENA es la Facturación de Tasas Aeroportuarias.

Existen dos tipos de facturación:

 **Facturación con Crédito**

 **Facturación sin Crédito**

2. IDENTIFICATIVO DE VUELO

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	--	---

El identificativo del vuelo está formado por el código **OACI / IATA** de la Compañía que opera el vuelo y el número del mismo.

IBE1431

Los códigos OACI de empresas explotadoras de aeronaves están contenidos en el Documento 8585.

Los códigos IATA de empresas explotadoras de aeronaves están contenidos en el Airline Coding Directory.

En el caso de vuelos que se identifican por matrícula se utilizará:

 Si la Compañía dispone de código

El código OACI ó el código asignado por AENA S.M.E., S.A. (en el supuesto que la compañía tenga crédito local o total) y cómo número de vuelo el primero y los dos últimos caracteres de la matrícula.

En este caso la Compañía puede tener crédito o no tenerlo.

Compañía: IBERIA (IBE)

Matrícula: EC- KOY

IBE-EOY

Compañía: SENASA

Matrícula: EC-SBK

ZK3 - EBK

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	----------------------------------

Si la Compañía no dispone de código

Cómo Identificativo de la compañía “**ZZZ**” y cómo número de vuelo el primero y los dos últimos caracteres de la matrícula. En este caso la Compañía no dispone de crédito.

Compañía: PRIVADO

Matrícula: EC- ABC

ZZZ-EBC

3. VUELO ASOCIADO

Se conoce como vuelo asociado a la relación que existe entre un vuelo de llegada y un vuelo de salida de un aeropuerto.

Un vuelo de llegada está asociado a uno de salida cuando su nexo común es la misma aeronave.

Por regla general la compañía del vuelo de llegada es la misma que la compañía del vuelo de salida

En el caso de compañías diferentes para la llegada y la salida puede ocurrir que:

- El vuelo de llegada sea operado por una compañía diferente al vuelo de salida.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

- La compañía de llegada tenga crédito y la compañía de salida no lo tenga, o viceversa.
- Ambas tengan crédito.
- Ninguna tenga crédito.

4. VUELOS DE CÓDIGO COMPARTIDO O VUELOS FUNDIDOS

En la industria de aviación civil, un acuerdo de código compartido (en inglés, codeshare) es un acuerdo suscrito por varias aerolíneas para explotar conjuntamente una determinada ruta.

Dichas aerolíneas venden asientos en un mismo vuelo con sus identificativos correspondientes; realmente el vuelo es operado por una única compañía.

Las compañías pueden ofrecer más alternativas de destinos, itinerarios y conexiones con una inversión mínima.

En estos casos siempre se establece como vuelo fundido principal aquel que pertenece a la compañía que posee el Slot aeroportuario.

SCENA permite gestionar el mantenimiento de series fundidas, es decir, dar de alta, de baja o modificar una serie fundida.

Las series fundidas generan vuelos principales y vuelos fundidos.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	--	--

5. FACTURACIÓN AL CONTADO

5.1 Conceptos generales

Los tipos de tarifas que se van a facturar en las Oficinas de Operaciones según la Ley 1/2011 de 4 de marzo son todas aquellas facturas generadas por Compañías y clientes sin crédito que se deriven por el uso de instalaciones y servicios Aeroportuarios.

AENA S.M.E., S.A. asume el conjunto de funciones y obligaciones en materia de gestión y explotación de los servicios aeroportuarios, así como cualesquiera otras que la normativa nacional o internacional atribuya a los gestores aeroportuarios, en relación a la red de aeropuertos integrada por los aeropuertos y helipuertos gestionados por ella.

Los aeropuertos y helipuertos que gestiona **AENA S.M.E., S.A.** son los siguientes:

- ✖ Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat.
- ✖ Alicante-Elche, Gran Canaria, Tenerife Sur, Málaga-Costa del Sol y Palma de Mallorca.
- ✖ Bilbao, Fuerteventura, Girona, Ibiza, Lanzarote, Menorca, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte y Valencia.
- ✖ Almería, Asturias, Coruña, Federico García Lorca Granada-Jaén, Jerez, La Palma, Murcia, Reus, Santander, Vigo y Zaragoza.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

- ✕ Albacete, Algeciras, Badajoz, Burgos, Ceuta, Córdoba, Cuatro Vientos, Hierro, Huesca, La Gomera, León, Logroño, Melilla, Sabadell, Salamanca, San Sebastián, Son Bonet, Pamplona, Vitoria y Valladolid.

5.2 Tipos de ingresos

Los tipos de ingresos que se van a facturar por parte de las Oficinas de Operaciones son:

PRESTACIONES PATRIMONIALES

- Aterrizaje y Servicios de Tránsito de Aeródromo
- Pasajeros, PMR's y Seguridad
- Estacionamiento de aeronaves
- Utilización de Pasarelas Telescópicas

PRECIOS PRIVADOS

- Sistema de energía a 400 Hz
- Presencia del Servicio contra incendios

OTRAS TASAS Y PRESTACIONES PATRIMONIALES

- Tasa de Seguridad Aérea
- Prestación Pública Patrimonial de Asignación de Franjas Horarias

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

6. PRESTACIONES PATRIMONIALES

6.1 Aterrizaje y servicios de tránsito de aeródromo

Se exige por la utilización de las pistas por aeronaves y la prestación de los servicios precisos para dicha utilización, distintos de la asistencia en tierra a aeronaves, pasajeros y mercancías.

Así como por los servicios de tránsito aéreo de aeródromo facilitados por el gestor aeroportuario.

Los obligados al pago de esta tarifa son las compañías aéreas y las restantes personas físicas, jurídicas o entidades que perciban los servicios antes descritos.

Cuando los servicios de tránsito de aeródromo se presten bajo la modalidad de servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS), las cuantías de la tarifa de servicio de tránsito de aeródromo se reducirán en un 60%.

Para realizar los cálculos, el peso máximo al despegue de la aeronave se expresa en Tm. o fracción, es decir, si viene expresado el MTOW en Kg. se pasa a Tm. redondeando siempre hacia arriba.

Las tarifas de aterrizaje se calculan en función del tipo de aterrizaje (general, de entrenamiento y escuela, fuera de horario).

➤ **ATERRIAJE GENERAL**

Se determina en función del peso máximo de despegue (MTOW), y varía en función:

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

- del tipo de vuelo
- el aeropuerto
- la calificación acústica de la aeronave

Existe una cuantía mínima por operación dependiente del aeropuerto.

Tipo de vuelo:

- Vuelos del Espacio Europeo e Internacionales
- Vuelos Nacionales en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla (excepto interinsulares).
- Vuelos interinsulares en Canarias y Baleares.

➤ **ATERRIZAJE DE ENTRENAMIENTO Y ESCUELA**

Los vuelos de entrenamiento y escuela están condicionados a la autorización del aeropuerto en base a las posibilidades operativas, dándose prioridad absoluta a la actividad normal aeroportuaria.

Vuelos de entrenamiento: son aquellos realizados para el adiestramiento o calificación de pilotos con objeto de revalidar y conservar licencias.

Vuelos de escuela: son aquellos cuya finalidad es el aprendizaje y adiestramiento de pilotos, siempre que se realicen en aeronaves de escuela y aeroclub, autorizados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), “y cuando el inicio y final de la operación se realicen en un mismo aeropuerto, siendo necesario que el alumno acredite su condición de

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

alumno piloto en la presentación del Plan de Vuelo ante la Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo”.

La tasa se calcula teniendo en cuenta:

- el peso máximo al despegue
- el aeropuerto

➤ **ATERRIZAJE FUERA DE HORARIO**

En los aeropuertos con horario operativo inferior a 24 horas, la cuantía por aterrizaje para las operaciones realizadas fuera de este horario operativo publicado en la ficha AD de cada aeropuerto en el AIP ESPAÑA variará en función:

- del aeropuerto
- el peso máximo al despegue
- la clase del vuelo.

6.2 Pasajeros, PMR's y Seguridad

Las compañías aéreas, Administraciones, organismos y particulares que transporten a los pasajeros que embarquen en un aeropuerto gestionado por AENA S.M.E., S.A. independientemente de las etapas posteriores intermedias que pueda realizar dicho vuelo y del destino del mismo, deberán abonar las siguientes prestaciones:

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

SALIDA DE PASAJEROS

Se aplica por la puesta a disposición a los pasajeros de las instalaciones aeroportuarias no accesibles a los visitantes en terminales, plataformas y pistas, necesaria para poder hacer efectivo su contrato de transporte aéreo

PMR's

Se aplica por los servicios que permiten la movilidad general de los pasajeros y la asistencia necesaria a las personas con movilidad reducida (PMRs) para permitirles desplazarse desde un punto de llegada al aeropuerto hasta la aeronave, o desde ésta a un punto de salida, incluyendo el embarque y desembarque

SEGURIDAD

Se aplica por los servicios de inspección y control de pasajeros y equipajes en los recintos aeroportuarios así como los medios, instalaciones y equipamiento necesarios para la prestación de los servicios de control y vigilancia en las áreas de movimiento de aeronaves, zonas de libre acceso, zonas de acceso controlado y zonas restringidas de seguridad en todo el recinto aeroportuario ligados a las prestaciones patrimoniales de carácter público.

6.3 Estacionamiento de aeronaves

Se exige por la utilización de las zonas de estacionamiento de aeronaves habilitadas en los aeropuertos a tal efecto.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

Para aplicar esta tarifa es requisito necesario que, durante el periodo de estacionamiento, la aeronave no esté ocupando posición de pasarela telescópica o hangar.

Para el cálculo de esta tarifa se tendrá en cuenta la hora de llegada de la aeronave y el tiempo de permanencia en la plataforma (tiempo entre calzos).

6.4 Utilización de Pasarelas Telescópicas

Se exige por la utilización de las instalaciones aeroportuarias para facilitar el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a través de pasarelas telescópicas o la simple ocupación de una posición de plataforma que impida la utilización de la correspondiente pasarela a otros usuarios.

Está obligada al pago la compañía explotadora de la aeronave.

Cuantía: el importe de esta prestación se calcula en función del peso y el tiempo de permanencia de la aeronave en la pasarela.

Para aquellas aeronaves susceptibles de ser conectadas a dos pasarelas simultáneamente que estacionen en posiciones de pasarelas especialmente diseñadas para esta finalidad, las cuantías anteriores se incrementarán en un 25 por ciento.

6.5 Exenciones

No deberán satisfacerse las prestaciones patrimoniales de carácter público a las operaciones realizadas por:

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

- ✚ Las aeronaves de Estado españolas.
- ✚ Las aeronaves que presten servicio para las Comunidades Autónomas y otras Entidades locales, siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales.
- ✚ Las aeronaves de Estado extranjeras, en el caso de que los Estados a que pertenezcan concedan análoga exención a las aeronaves de Estado españolas.

7. PRECIOS PRIVADOS

7.1 Sistema de energía a 400 Hz

Comprende la prestación del servicio de suministro a las aeronaves de energía eléctrica transformada en 400 Hz. por los equipos e instalaciones del aeropuerto.

Es recomendable el uso de 400Hz para eliminar contaminación acústica originada por el uso del APU (Auxiliar Power Unit).

Cuantía: Esta tarifa varía en función del peso máximo al despegue de la aeronave (MTOW) y del tiempo de utilización.

Se calcula por cuartos de hora o fracción.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

7.2 Presencia del Servicio contra incendios

Comprende la presencia del servicio de extinción de incendios **de AENA S.M.E., S.A.**, con sus dotaciones y equipos, a solicitud de las compañías aéreas.

Así como la limpieza de la plataforma de estacionamiento de aeronaves por derrame de combustibles o carburantes, cuando, o durante el suministro de la aeronave, o por dilatación y rebosamiento del combustible en los depósitos de las mismas, o por cualquier otra causa, sea preciso realizar esa limpieza por razones de seguridad.

8. OTRAS TASAS Y PRESTACIONES PATRIMONIALES

8.1 Tasa de Seguridad Aérea

Esta tasa, no forma parte de las prestaciones patrimoniales de **AENA S.M.E., S.A.**, que no obstante se encargará de colaborar con **AESA** en su gestión y cobro.

Definición: La realización por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de actividades y la prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad aérea.

Obligados al pago: En su condición de sujetos pasivos de la tasa, los pasajeros de salida que embarquen en los aeropuertos españoles, independientemente de las etapas posteriores intermedias que pueda realizar dicho vuelo y del destino del mismo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 4: TIEMPO REAL
---	---	---

Serán sujetos pasivos sustitutos: El particular, Administraciones, Organismos o Compañía aérea transportista con quien el pasajero hubiera contratado el transporte o arrendamiento

8.2 Prestación Pública Patrimonial de Asignación de Franjas Horarias

Mediante esta prestación patrimonial se retribuyen los servicios prestados, desde el 15 de septiembre de 2014 por la Asociación Española para la Coordinación y Facilitación de Franjas Horarias (**AECFA**), quien ejerce, de forma independiente, las funciones relativas a la asignación de franjas horarias (slots) en los aeropuertos españoles, funciones que hasta ese momento eran ejercidas por **AENA S.M.E., S.A.**.

Esta prestación corresponde a **AECFA**, si bien **AENA S.M.E., S.A.** tiene encomendada su facturación y cobro.

Definición: Retribuye a **AECFA**, por los servicios prestados a los gestores aeroportuarios y a los operadores aéreos en la asignación de franjas horarias en los aeropuertos coordinados y en el asesoramiento o recomendación de horarios en los aeropuertos facilitados.

Obligados al pago: Los operadores aéreos que dispongan de franjas horarias asignadas u horarios facilitados en dichos aeropuertos en la programación final de cada mes natural. Están exentos del pago de esta prestación los operadores aéreos que para una temporada de programación, verano o invierno, en un aeropuerto coordinado o facilitado concreto, dispongan de un máximo de 10 franjas horarias o 10 horarios facilitados



¡Recuerda!

- ✚ *Los objetivos del personal de Operaciones se centran en aspectos orientados a la gestión, control de calidad y optimización de las Operaciones Aeroportuarias y Aeronáuticas.*
- ✚ *Los tipos de facturación son:*
 - *Facturación con Crédito*
 - *Facturación sin Crédito*
- ✚ *El identificativo del vuelo está formado por el código OACI / IATA de la Compañía que opera el vuelo y el número del mismo.*
- ✚ *Un vuelo de llegada está asociado a uno de salida cuando su nexo común es la misma aeronave.*
- ✚ *Código compartido es un acuerdo suscrito por varias aerolíneas para explotar conjuntamente una determinada ruta.*



¡Recuerda!

-  ***Los tipos de tarifas que se van a facturar en las Oficinas de Operaciones son todas aquellas facturas generadas por Compañías y clientes sin crédito que se deriven por el uso de instalaciones y servicios Aeroportuarios.***

-  ***Los tipos de ingresos que se van a facturar por parte de las Oficinas de Operaciones son:***
 - ***Prestaciones Patrimoniales***
 - ***Precios Privados***
 - ***Otras Tasas y Prestaciones Patrimoniales***

Unidad 5

HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

1. GENERALIDADES

1.1 Definiciones

Existen una serie de herramientas informáticas que facilitan las labores de gestión de las operaciones aeroportuarias.

- ✚ **GESLOT:** Es la herramienta utilizada en la Oficina de Coordinación de Horarios para la gestión de los Slots aeroportuarios, los cuales dan lugar a las diferentes programaciones de vuelos utilizadas en los aeropuertos. En las Oficinas de Operaciones se utiliza para consultar programaciones.
- ✚ **SCENA:** es la base de datos operacionales del aeropuerto, en esta herramienta se define la estrategia a utilizar para la asignación de medios en **Sadama**, y permite importar del mismo la relación de los medios disponibles. Y permite el tratamiento en tiempo real de la programación de vuelos.
- ✚ **SADAMA:** es el sistema que ayuda en la asignación de medios aeroportuarios y permite realizar algunas de las funciones propias de **Scena**.
- ✚ **GESLOT TR:** permite tratar cambios o vuelos nuevos de última hora sobre la programación diaria.
- ✚ **SIPA:** Sistema de Información al público. Los datos proporcionados son básicos y el usuario principal es el pasajero o sus acompañantes. Scena comunica al SIPA, en tiempo real, las modificaciones que se producen sobre los vuelos, para que el público disponga siempre de la información actualizada.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	--

- ✚ **e-SIA:** Sistema de información aeroportuaria; es un sistema que cubre y se adapta a las diferentes necesidades de información existentes en un aeropuerto por medio de una gestión especializada de clientes y perfiles de datos.

Con los permisos adecuados los usuarios pueden modificar información: horas estimadas, tiempo de escala, pasajeros, etc. constituyéndose en una herramienta de cooperación entre el Centro de Operaciones y los usuarios de e-SIA.

Los usuarios potenciales del e-SIA son: el centro de operaciones, los chaquetas verdes, los agentes handling, las compañías, los tour operadores, los señaleros, la torre de control y los ejecutivos de servicio.

Actualmente e-SIA minimiza la comunicación telefónica con el Centro de Operaciones y facilita el acceso a la información entre los distintos operadores aeroportuarios proporcionando la información necesaria para la toma de decisiones en tiempo real.

- ✚ **UCA:** Uso Compartido de AENA S.M.E., S.A. Aplicación Centralizada para la adjudicación de mostradores y puertas de embarque. Es un sistema que está integrado con el resto de sistemas en tiempo real, permitiendo en todo momento conocer la situación real de ocupación de los mostradores de facturación y embarque. Esto permite al personal de Operaciones del aeropuerto tomar medidas correctoras, mejorando y optimizando la ocupación de los medios.
- ✚ **SATE:** Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipaje. El sistema intercambia información, entre otros, con la base de datos operacional del aeropuerto (**Scena**). Concretamente recibe de éstos la programación de vuelos, en base a la cual realiza la asignación de muelles para el correcto

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

tratamiento del equipaje. Así, los agentes handling puedan cargar el equipaje en la aeronave correspondiente.

- ✚ **SACTA:** es un Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo, que dispone de datos de planes de vuelo (FPL) y de aeronaves ya en vuelo. Scena recibe de SACTA, bajo el formato de “mensajes diferenciados por etapa de vuelo”, datos de las horas estimadas de cada vuelo, que se integran en la base de datos y se difunden al resto de sistemas implicados.

- ✚ **SINA:** Sistema de Información de Navegación Aérea. Proporciona información de las aeronaves que se encuentran en la fase de aproximación a un aeropuerto.

- ✚ **SITA:** Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas. Herramienta que se utiliza para enviar y recibir mensajes tipo télex.

- ✚ **CDM:** Colaboración de toma de decisiones en aeropuertos. Es un sistema destinado a mejorar la gestión del tráfico aéreo a través del intercambio de información suministrado por todos los actores que intervienen en la realización de un vuelo.

- ✚ **ICARO:** La finalidad del sistema ICARO XXI (Integrated COM/AIS/AIP & Reporting Office Automated System), es la gestión automatizada de la información de la Gestión de la Base de datos Aeronáutica generada en España y recibida del resto del mundo (a través del EAD) de la información de mensajes de Plan de vuelo, Slots Aeronáuticos y de la información Meteorológica.

Debido a las distintas necesidades que existen en los aeropuertos, no se utilizan en todos ellos los mismos sistemas.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

Por ejemplo, se usan diferentes aplicaciones para detectar los vuelos que se encuentran en la fase de aproximación, asimismo existen diversos programas que proporcionan información sobre la situación real en la plataforma de un aeropuerto.

1.2 Programación base

Desde la Oficina de Coordinación de Horarios se confecciona la **PROGRAMACIÓN BASE** de temporada en formato de series.

Esta programación se carga en la herramienta GESLOT.

1.3 Traspaso y desglose

Una vez cargada la **PROGRAMACION BASE** en **GESLOT**, mediante la acción **TRASPASO** introducimos la misma en **SCENA**.

Posteriormente realizando lo que se conoce como **DESGLOSE** obtenemos la **PROGRAMACIÓN DIARIA**.

1.4 Base de Datos de Scena

SCENA en su base de datos tiene almacenados datos relativos a:

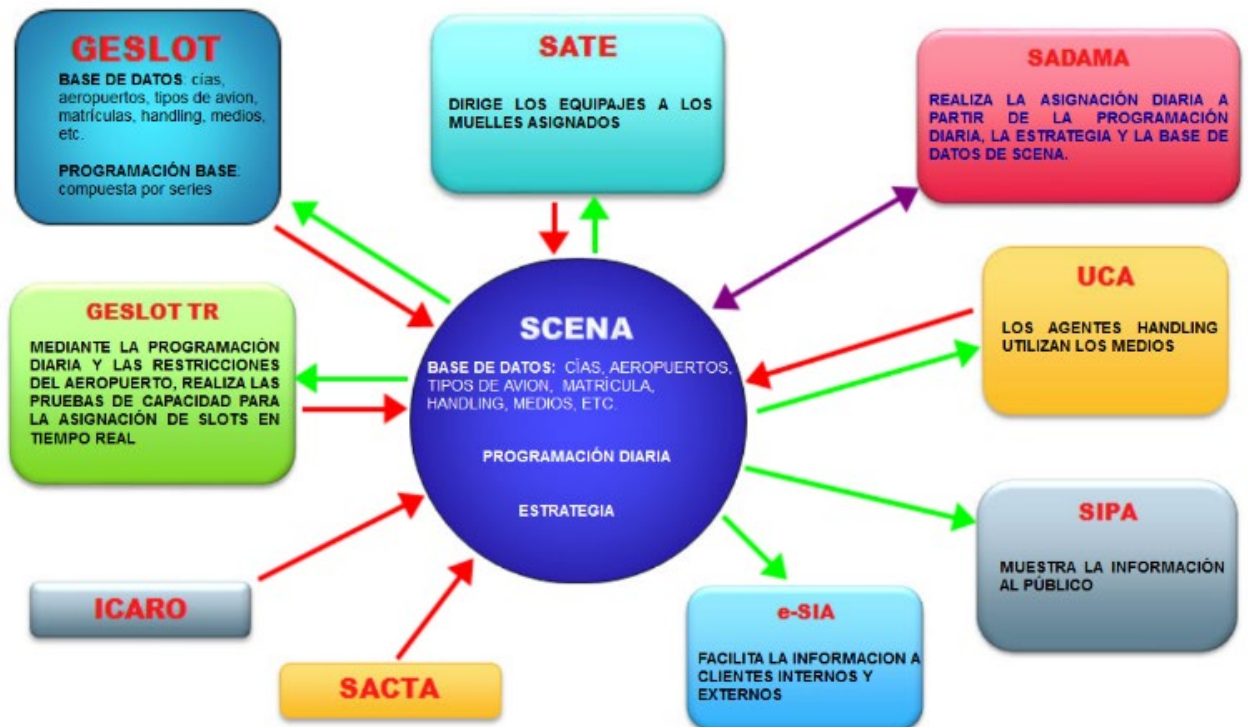
- Compañías
- Aeropuertos
- Tipos de aeronave



aena

- Handling
- Medios aeroportuarios
- Matriculas de aeronaves
- etc

1.5 Interrelación entre herramientas



	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

2. GESLOT

2.1 Introducción

Es la base de datos que contiene la gestión de slots aeroportuarios.

A partir de dicha base de datos, se obtiene la programación diaria sobre la que se trabaja en operaciones.

GESLOT es una aplicación utilizada sólo para la gestión de slots aeroportuarios por la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A., y utilizada por las Oficinas de operaciones de los aeropuertos para consulta de las programaciones de vuelos.

Para el tratamiento de los slots aeroportuarios, se divide el año en dos temporadas: temporada de verano y temporada de invierno.

Se denomina **Temporada de Verano** al periodo de tiempo comprendido entre el último domingo de marzo y el sábado anterior al último domingo de octubre.

Se denomina **Temporada de Invierno** al periodo de tiempo comprendido entre el último domingo de octubre y el sábado anterior al último domingo de marzo.

2.2 Funciones

- **Asigna** los slots aeroportuarios a las compañías en función de los criterios establecidos.
- Facilita la **planificación** de vuelos para el sistema Scena.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

- Almacena las programaciones de varias temporadas, con objeto de poder realizar informes comparativos y de tendencia.
- Realiza estudios de cumplimiento y desviaciones entre lo programado y lo realizado.

Esto lo hace gracias a la integración con los Sistemas Corporativos para el Entorno Aeroportuario (Scena) y a los umbrales de incumplimiento definidos.

- Trata las solicitudes "Pending". Cuando a una compañía se le ha rechazado una petición, pero se le ha ofrecido una alternativa, ésta puede aceptarla y, además, dejar reservada como pendiente la petición inicial durante un periodo de tiempo. Si antes de que transcurra el periodo fijado por el coordinador se produce un hueco en el slot, el sistema permitirá intercambiar la alternativa dada a la compañía por la petición inicial.
- Gestión del "Swapping". Permite, de forma sencilla, intercambiar el slot entre dos compañías.
- Agiliza el intercambio de información entre la Oficina de Coordinación de Horarios y las compañías aéreas.

2.3 Fases de asignación de Slots

Las cinco fases o “**módulos**” en las que se divide el proceso de asignación de slots y su posterior control son las siguientes:

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	--

1. **Módulo de Conferencia / Pretemporada:** En él se desarrollan los procesos previos a la Conferencia IATA.

El objetivo de esta fase será crear una programación inicial a negociar en la conferencia de IATA.

2. **Módulo de Temporada:** Engloba la Coordinación de Vuelos durante la temporada en curso y la interconexión con SCENA.
3. **Módulo de Seguimiento:** En él se realiza el seguimiento de las operaciones realizadas para detectar “compañías no cumplidoras”.
4. **Módulo de Mantenimiento:** Se definen las restricciones para no superar las capacidades disponibles.
5. **Módulo Informes:** Se elaboran informes predefinidos con la relación de los slots programados ya asignados.

2.4 Series de vuelos

Las autorizaciones emitidas por la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A. vendrán dadas en formato de series.

Una serie consta de vuelos que se repiten con una cadencia determinada a lo largo de una temporada.



T1041239
CURSO BÁSICO DE
OPERACIONES AERONÁUTICAS

UNIDAD 5:
HERRAMIENTAS DE
GESTIÓN
AEROPORTUARIA

En las Oficinas de Operaciones mediante la herramienta SCENA, previa comunicación con GESLOT, se realiza el traspaso de las series para obtener la programación diaria.

El ejemplo de una serie es el siguiente gráfico

Date: 05-Apr-2011 9:40 **AIRPORT REPORT** Pag: 1

A.E.N.A. Coordinación de horarios

SEASON: **S11**
Dates from: **04-APR-11**
to: **30-APR-11**
Days: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
Countries:
States (E):

Airport: **OVD**
Modified:

CIAVUELO	HLLHS	PERPER	DIAS	ASTFLO	O	ARPARP	C	S	F	E	FUN	CIAVUELO	HORA	ARPARP	C	S
AEA7401	0530	1234567	28MAR29OCT	120E95	1	MADMAD	J	1	A			AEA7412	1945	MADMAD	J	
IB 0471	0530	0204560	26APR30APR	141319	1	MADMAD	J	1	A			IB 0482	2025	MADMAD	J	
IB 0471	0530	0000060	23APR23APR	171320	1	MADMAD	H	J	1	A		IB 0482	2025	MADMAD	H	J
IB 0471	0530	0030000	06APR27JUL	171320	1	MADMAD	H	J	1	A		IB 0482	2025	MADMAD	H	J
IB 0471	0530	0200000	05APR19APR	171320	1	MADMAD	H	J	1	A		IB 0482	2025	MADMAD	H	J
IB 0471	0530	0000500	22APR22APR	141319	1	MADMAD	J	1	A			IB 0482	2025	MADMAD	J	
IB 0471	0530	0000007	17APR24APR	171320	1	MADMAD	J	1	A			IB 0482	2025	MADMAD	J	
IB 0471	0530	0000060	02APR09APR	171320	1	MADMAD	H	J	1	A		IB 0482	2025	MADMAD	H	J
IB 0471	0530	1004500	07APR11APR	141319	1	MADMAD	J	1	A			IB 0482	2025	MADMAD	J	
IB 0471	0530	1000000	28MAR04APR	171320	1	MADMAD	H	J	1	A		IB 0482	2025	MADMAD	H	J
IB 0471	0530	1000000	25APR16MAY	171320	1	MADMAD	H	J	1	A		IB 0482	2025	MADMAD	H	J
IB 0471	0530	0000007	03APR10APR	141319	1	MADMAD	J	1	A			IB 0480	1720	MADMAD	J	
IB 0471	0530	0004000	21APR21APR	171320	1	MADMAD	H	J	1	A		IB 0482	2025	MADMAD	H	J
IB 0471	0530	1004560	14APR18APR	141319	1	MADMAD	J	1	A			IB 0482	2025	MADMAD	J	
MON144P	0530	0004000	21APR21APR	214321	0	LGWLGW	P	1	A			MON8145	0625	LGWLGW	C	
AF 3239	0540	1234560	28MAR29OCT	050ER4	1	CDGCDG	H	J	1	A		AF 3244	1945	CDGCDG	H	J
IB 0478	0555	1234500	28MAR15APR	122319	0	MADMAD	J	1	A			IB 0479	0635	MADMAD	J	
IB 0478	0555	1234500	25APR29APR	122319	0	MADMAD	J	1	A			IB 0479	0635	MADMAD	J	
QS 8048	0610	0004000	21APR21APR	18973H	0	PRGPRG	P	1	A			QS 8049	0720	PRGPRG	C	
VLG1573	0615	1004560	28MAR29OCT	180320	0	BCNBCN	H	J	1	A		VLG1574	0645	BCNBCN	H	J
VLG1573	0615	0200000	26APR25OCT	180320	0	BCNBCN	H	J	1	A		VLG1574	0645	BCNBCN	H	J
VLG1573	0615	0200007	27MAR12APR	180320	0	BCNBCN	H	J	1	A		VLG1574	0645	BCNBCN	H	J
VLG1573	0615	0000007	24APR19JUN	180320	0	BCNBCN	H	J	1	A		VLG1574	0645	BCNBCN	H	J
VLG1573	0615	0030000	06APR26OCT	180320	0	BCNBCN	H	J	1	A		VLG1574	0645	BCNBCN	H	J

Diagram illustrating the structure of the flight schedule data:

- IDENTIFICATIVO DEL VUELO / HORA PROGRAMADA (Points to CIAVUELO and HLLHS)
- ASIENTOS TIPO AVION / PERNOCTA (Points to PERPER)
- DIAS Y PERIODO DE OPERACIÓN (Points to DIAS)
- ORIGEN O DESTINO (Points to ASTFLO and O)
- CODIGOS: C- categoría, S- tipo de svc., F- frecuencia, E - estado (Points to ARPARP, C, S, F, E)

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

3. GESLOT TR

GESLOT TR es una herramienta que se utiliza en los Centros de Operaciones de los Aeropuertos Coordinados para facilitar las labores de asignación de Slot.

Permite tratar cambios de última hora sobre la programación de vuelos con la que trabaja **SCENA** o la entrada de nuevos vuelos, según la situación real y las capacidades declaradas del aeropuerto.

Replica el modo de funcionamiento de **GESLOT**, herramienta utilizada en la Oficina de Coordinación de Horarios, pero trabajando con el formato de registro de vuelos existente en **SCENA**.

Formato de vuelos obtenidos al realizar el Traspaso de vuelos de **GESLOT** y los creados por el técnico a través de **SCENA**.

4. SADAMA

4.1 Introducción

SADAMA (Sistema de Ayuda a la Decisión para la Asignación de Medios Aeroportuarios) es un sistema informático que permite la planificación y asignación de los recursos aeroportuarios, en base a unas reglas de decisión predefinidas, optimizando la gestión y la toma de decisiones operativas en un aeropuerto.

4.2 Descripción del sistema

El sistema tiene como objetivos principales:

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

- ✚ Proporcionar una manera de uniformizar el trabajo en el entorno de las operaciones aeroportuarias.
- ✚ Disponer de una herramienta de asignación de medios que funcione en tiempo real, recogiendo modificaciones sobre la programación y reaccionando adecuadamente a estas.
- ✚ Disponer de distintos modos de trabajo que permitan recoger las características de las diferentes actividades que se realizan en el entorno de operaciones, relacionadas con la asignación de medios.

El sistema SADAMA está dividido en dos subsistemas,

🌐 **Servidor SADAMA**

Este servidor es el núcleo central de SADAMA.

Está conectado al servidor Scena, de donde obtiene la información que requiere para su funcionamiento.

Es el encargado de realizar la asignación de medios, detectar problemas en tiempo real ocasionados por cambios en la programación de vuelos o variaciones en el estado de los medios y reaccionar ante estos.

🌐 **Clientes SADAMA**

Los clientes SADAMA son los encargados de mostrar gráficamente la información sobre vuelos y medios que reside en el servidor.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	--

Proporcionan un interfaz gráfico para acceder a la funcionalidad del sistema, un interfaz gráfico son las diferentes ventanas y menús de la aplicación cliente.

Toda la información que utiliza **SADAMA** (programación de vuelos, medios, estrategias, etc.) se obtiene de SCENA.

El servidor **SADAMA** informa a **SCENA** del resultado de la asignación de medios y de todos los cambios que se realizan en tiempo real.

En tiempo real puede haber más de un cliente **SADAMA** conectado al servidor, compartiendo todos los clientes la misma información.

Los cambios de asignación realizados por un usuario, se mostrarán automáticamente al resto de usuarios que estén visualizando dicha información.

4.3 Tipos de medios a asignar

Los medios que **SADAMA** nos ayuda a asignar los dividimos en dos grandes grupos, medios que se asignan a la llegada de un vuelo y medios que se asignan a la salida de un vuelo.

Los medios de llegada son:

- Stands o puestos de estacionamiento en plataforma
- Muelles de entrega de equipajes.
- Cintas de recogida de equipajes
- Salas de recogida de equipajes

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

🌐 **Los medios de salida son:**

- Stands o puestos de estacionamiento.
- Mostradores de facturación
- Puertas de embarque.

4.4 Criterios de asignación de medios

Los criterios de asignación de medios van a variar en cada aeropuerto, pero la estrategia de asignación fundamentalmente va a estar determinada por:

- ✚ **La compañía** que realiza el vuelo: es importante saber la compañía que realiza el vuelo para saber que Agente Handling va a distribuir los medios. Hay diferentes medios que están permanentemente asignados a una misma compañía y/o a un agente handling.
- ✚ **Tipo de tráfico** del vuelo (Nacional, internacional, etc.): nos indicará si necesitamos utilizar stands con puertas que dispongan de control de pasaportes o cintas de recogida donde exista un control de aduana.
- ✚ **Motivo del vuelo** (regular, chárter, carga, etc.): nos facilita la información sobre los medios que necesitamos o sobre el tipo de facturación que se va a definir para el vuelo.
- ✚ **Tipo de aeronave:** nos indicará el tamaño de la aeronave para asignarle un stand y el número de pasajeros máximo nos servirá para definir el tiempo de escala y la puerta, cinta o mostrador adecuados.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

5. SCENA

5.1 Introducción

Para la gestión de los vuelos que diariamente operan en los aeropuertos existe una aplicación informática llamada SCENA (Sistemas Cooperativos para el Entorno Aeroportuario), que fundamentalmente realiza las siguientes funciones:

- Elaboración de la programación diaria.
- Control de las operaciones (registro de datos operativos).
- Registro de datos administrativos (pasajeros, correo y carga).
- Emisión de facturas a pie de avión.
- Elaboración de estadísticas.
- Suministra datos a sistemas de información (**SIMA, SIPA**).
- Recepción/transmisión de mensajes operativos desde/hacia sistemas expertos (**SADAMA**).

Como una breve introducción y para poder comprender su manejo podemos dividir estas funciones en actuaciones antes, durante y después de la operación del vuelo.

5.2 Actuaciones antes de la operación de vuelo

Inicialmente se dispone de la programación de vuelos de la temporada en curso, que proporciona el Sistema de Gestión de Franjas Horarias, y que se carga en SCENA.

Esta programación está organizada en series que relacionan los días y hora de operación, el periodo de operación, el número de vuelo, el origen o destino, el tipo de avión y otros datos.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

Sobre esta programación se pueden realizar modificaciones, altas o bajas, siendo preciso realizar el desglose de las series para la elaboración de la programación de vuelos diarios, ya que la organización por series de los vuelos no es manejable.

Por otra parte, en cualquier momento puede darse de alta un vuelo no programado.

5.3 Actuaciones durante la operación de vuelo

Durante la operación se actualizan los vuelos en tiempo real, realizándose las siguientes funciones:

- Registro de datos operativos de los vuelos que se producen (horas estimadas, hora real, matrícula, vuelo asociado, etc.).
- Introducción de causas de retrasos, cancelaciones y vuelos desviados.
- Introducción de medios aeroportuarios asignados.
- Emisión de facturas a pie de avión.
- Envío de mensajes a los sistemas de información (SIPA, SIMA).
- Envío/recepción de mensajes a sistemas expertos (SADAMA).

Los datos de los vuelos operados y cancelados durante la operación se graban en un fichero histórico de operaciones para su posterior tratamiento.

5.4 Actuaciones después de la operación de vuelo

En los vuelos recogidos en el fichero histórico posteriormente se introducen los datos administrativos referentes a pasajeros, mercancía y correo transportados,

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

y una vez introducidos y validados todos estos datos se obtienen salidas estadísticas y de facturación.

Las especificaciones y el modo de operación de la aplicación se detallan en el manual de la misma, que será objeto de un curso específico de formación.

6. ICARO XXI

6.1 Introducción

La gestión automatizada de la información de mensajes de Plan de Vuelo y Slot de los aeropuertos españoles, se realiza a través del Sistema **ICARO XXI** (Integrated COM/AIS/AIP & Reporting Office Automated System).

Esta información una vez procesada y adaptada, se sirve tanto a usuarios directos del sistema, como a otros sistemas que se integran con **ICARO**.

La herramienta se subdivide en componentes, cada uno de los cuales está destinado a proporcionar al sistema una funcionalidad concreta.

6.2 Componente funcional GPV

El componente funcional del Plan de vuelo es el GPV o Gestión de Plan de Vuelo, permite la creación, modificación, validación, distribución y recepción de mensajes de Plan de Vuelo presentados (FPL) y mensajes asociados, así como de ATFM (SLOT).

Facilita el seguimiento de la Información referente a un Plan de Vuelo mediante herramientas de Consulta.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

6.3 Componente funcional AIS

El componente funcional AIS se encarga de:

- La producción de los datos dinámicos AIS
- La distribución de los datos dinámicos AIS
- El mantenimiento de los datos dinámicos AIS

Todos los NOTAM/SNOWTAM que cada Oficina haya solicitado en función del tipo de tráfico de su aeropuerto los recibe directamente del sistema central y los almacena en su base de datos.

Para la creación de NOTAM/SNOWTAM, el sistema local presenta el formato adecuado para ser cumplimentado por el operador, añadiéndose de forma automática la línea de calificadores y el número de serie, transmitiéndolo al sistema central.

A petición del usuario/operador, mediante pantallas/menús creadas a tal efecto, el sistema confecciona de forma automática Boletines de Información previa al vuelo (PIB):

- **Boletín de aeródromo**
- **Boletín de área**
- **Boletín de ruta**

6.4 Componente funcional COM

El sistema de comunicaciones tiene como función la recepción y transmisión automática de aquellos mensajes que se reciben por las vías de comunicación antes mencionadas.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	UNIDAD 5: HERRAMIENTAS DE GESTIÓN AEROPORTUARIA
---	---	---

Los mensajes recibidos por cualquier vía son interpretados por el sistema que comprueba los formatos de acuerdo con los protocolos de cada red.

Además, supervisa la continuidad en el tráfico, el tipo de mensaje recibido (administrativos, de servicio, NOTAM, SNOWTAM, plan de vuelo y control de afluencia) y, por último, encamina cada mensaje al buzón correspondiente para su posterior tratamiento.

Para la creación de mensajes el sistema presenta al operador unas "máscaras" o plantillas diferentes, dependiendo del tipo de mensaje. Una vez cumplimentadas, se introducen las direcciones correspondientes, con lo que el mensaje queda confeccionado para su envío automático por parte del sistema, previa selección del tipo de red que se emplee.

En caso de fallo de comunicaciones, el sistema proporciona de una forma automática encaminamientos alternativos.



¡Recuerda!

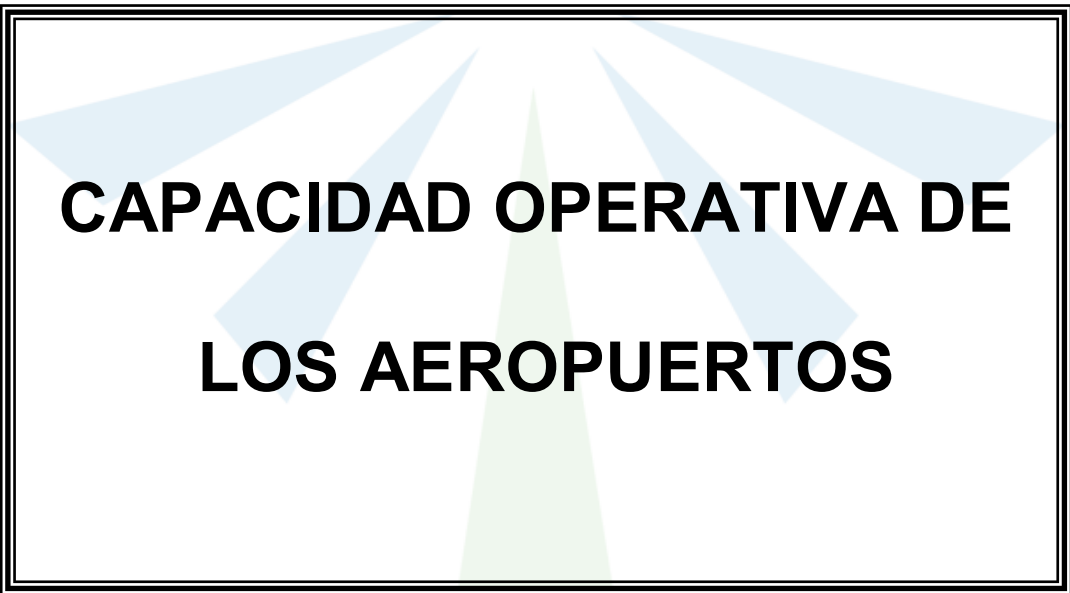
- ✚ ***GESLOT es una aplicación utilizada sólo para la gestión de slots aeroportuarios por la Oficina de Coordinación de Slots Aeroportuarios de AENA S.M.E., S.A.***
- ✚ ***Las cinco fases o “módulos” en las que se divide el proceso de asignación de slots y su posterior control son las siguientes:***
 - ***Módulo de Conferencia/Pretemporada***
 - ***Módulo de Temporada***
 - ***Módulo de Seguimiento***
 - ***Módulo de Mantenimiento***
 - ***Módulo Informes***
- ✚ ***Una serie consta de vuelos que se repiten con una cadencia determinada a lo largo de una temporada.***
- ✚ ***GESLOT TR Permite tratar cambios de última hora sobre la programación de vuelos con la que trabaja SCENA o la entrada de nuevos vuelos, según la situación real y las capacidades declaradas del aeropuerto.***
- ✚ ***Toda la información que utiliza SADAMA (programación de vuelos, medios, estrategias, etc.) se obtiene de SCENA.***



¡Recuerda!

- ✚ ***SADAMA es un sistema que aplica criterios de operaciones a la programación de SCENA y asigna los medios en plataforma y terminal a cada vuelo de llegada o salida.***
- ✚ ***SCENA gestiona las bases de datos operativos que generan los vuelos en los aeropuertos.***
- ✚ ***Las funciones que realiza se producen:***
 - **Antes de la operación de vuelo**
 - **Durante la operación del vuelo**
 - **Después de la operación del vuelo**
- ✚ ***El sistema ICARO confecciona de forma automática boletines de información previa al vuelo (PIB).***
- ✚ ***En ICARO el componente funcional del Plan de Vuelo, permite la creación, modificación, validación, distribución y recepción de mensajes de Plan de Vuelo presentados (FPL) y mensajes asociados, así como de ATFM (SLOT).***

Anexo I

A graphic consisting of several overlapping triangles in shades of blue and green, radiating from a central point, creating a starburst or sunburst effect.

CAPACIDAD OPERATIVA DE LOS AEROPUERTOS



T1041239
CURSO BÁSICO DE
OPERACIONES AERONÁUTICAS

ANEXO I:
CAPACIDAD
OPERATIVA DE LOS
AEROPUERTOS



PARÁMETROS DE CAPACIDAD AEROPORTUARIA

Temporada: Verano 18
Edición: Septiembre 2017

AEROPUERTOS NIVEL 3 - AEROPUERTOS COORDINADOS														
CÓDIGO	AEROPUERTO	CAPACIDAD DE PISTA						CAPACIDAD DE TERMINAL						
		MOVIMIENTOS / HORA			MOVIMIENTOS / SLOT			MOVIMIENTOS / HORA			PAX / HORA			
		LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA		
ACE	LANZAROTE	L-X-S			3	3	5				Tráfico No Interinsular			
		12	12	22							2700	1800		
		14	14	24							2100 No Sch	400		
AGP	MÁLAGA-COSTA DEL SOL	M-J-V-D			5	5	7				Tráfico Interinsular			
		25	25	46							500	400		
		24	24	37										
ALC	ALICANTE-ELCHE	00:00 - 04:29	19	19	36	4	4	7	4 No UE	17 No Sch		4650	3600	
		04:30 - 05:59	19	19	36	4	6	7						
		06:00 - 23:59	19	19	36	4	4	7						2650 No Sch
BCN ¹	BARCELONA-EL PRAT	00:00 - 03:59	24	24	76	4	4	13 ^(B)						
		04:00 - 04:59	18	30		4	6							
		05:00 - 20:59	38	40		7	8 ^(A)							
		21:00 - 22:59	26	22		5	4							
		23:00 - 23:59	24	24		4	4							
BIO	BILBAO	14	14	22	3	3	4				1500 Sch	1600		
FUE	FUERTEVENTURA	L-X-S			3	3	5				2500	2750		
		14	14	24										
		M-J-V-D											12	22
IBZ	IBIZA	16	16	28	3	3	5	2 No UE	9 No Sch		2700	2000		
LPA	GRAN CANARIA	L-M-X-J-V			5	5	7	7 UE No Sch	16 No Sch		7200	3400		
		24	24	36									9 No UE No Sch	
		S-D											Tráfico Interinsular	
		25	25	40									13	15
		MAD ²	ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	00:00 - 03:59									20	20
04:00 - 04:59	17			29	5	5	8							
05:00 - 20:59	48			52	11 ^(C)	11 ^(D)	-							
21:00 - 21:59	28			20	5	5	8							
22:00 - 23:59	20			20	38	4	4	7						
MAH	MENORCA	12	12	22	2	3	4				1700	1700		
PMI	PALMA DE MALLORCA	33	34	66	6	6	11		23 No Sch		6000 UE	5850		
TFS ³	TENERIFE SUR		21	21	33	5	5	7	2 No UE No Sch			3000	3000	
											600 No UE No Sch			
											3600			
VLC	VALENCIA	20	20	34	5	5	6	6 No UE	15 No Sch		1200 No Sch	1800		
											600 No UE			
AEROPUERTOS NIVEL 2 - AEROPUERTOS FACILITADOS														
CÓDIGO	AEROPUERTO	CAPACIDAD DE PISTA						CAPACIDAD DE TERMINAL						
		MOVIMIENTOS / HORA			MOVIMIENTOS / SLOT			MOVIMIENTOS / HORA			PAX / HORA			
		LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA		
EAS	SAN SEBASTIÁN	3	3	4	1	1	2				350	300		
GRO	GIRONA-COSTA BRAVA	12	12	19	2	2	4				2900	1900		
GRX	FEDERICO G. LORCA GRANADA-JAÉN	7	7	12	2	2	3				600	550		
LCG	A CORUÑA	6	6	8	2	2	2				760	725		
LEI	ALMERÍA	7	7	12	2	2	3				1100	1100		
MJV	MURCIA-SAN JAVIER	6	6	12	1	1	2				600 No Sch	600 No Sch		
OVD	ASTURIAS	8	8	12	2	2	3				1700	900		
PNA	PAMPLONA	5	5	8	1	1	2				910 No Sch			
REU	REUS	12	12	18	2	2	3				1180	860		
SDR	SANTANDER	8	8	12	2	2	3				320 No Sch	460 No Sch		
SPC	LA PALMA	6	6	10	1	1	2				300	300		
SVQ	SEVILLA	15	15	25	3	3	5	2 No UE			900	900		
TFN	TENERIFE NORTE										700	450		
											190 No Sch	220 No Sch		
											190 No UE			
											1400	960		
											370 No Sch	720 No Sch		
XRY	JEREZ										2500	1800		
											600 No Sch	580 No Sch		
											400 No UE			
											1650	1500		
											1400 UE			
AEROPUERTOS NIVEL 1 - AEROPUERTOS NO COORDINADOS (con Datos Recopilados)														
CÓDIGO	AEROPUERTO	CAPACIDAD DE PISTA						CAPACIDAD DE TERMINAL						
		MOVIMIENTOS / HORA			MOVIMIENTOS / SLOT			MOVIMIENTOS / HORA			PAX / HORA			
		LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA		
BJZ	BADAJOS	-	-	2	1	1	1				170	170		
MLN	MELILLA	6	6	10	2	2	2				370	350		
ODB	CÓRDOBA	-	-	3	1	1	2				70	70		
SCQ	SANTIAGO	12	12	22	3	3	4				1900	1350		
SLM	SALAMANCA	2	2	4	1	1	2				1150 No Sch	850 No Sch		
VDE	EL HIERRO	4	4	6	1	1	2				390	280		
VGO	VIGO	7	7	12	3	2	3				200 No Sch	200 No Sch		
VIT	VITORIA	10	10	15	2	3	3				165	300		
VLL	VALLADOLID	3	3	6	1	1	2	1 No Sch			840	840		
ZAZ	ZARAGOZA	8	8	14	2	2	3				600	420		
Nota 1.- Aeropuerto BCN - (A) 23 Salidas / 3 slots consecutivos (B) 38 Totales / 3 slots consecutivos														
Nota 2.- Aeropuerto MAD - (C) 20 Llegadas / 2 slots consecutivos (D) 20 Salidas / 2 slots consecutivos														
Nota 3.- Aeropuerto TFS - Ejecución de obras en campo de vuelo. Cierre del aeropuerto de 22:00 a 05:29 h. de abril 18 a junio 18.														

Temporada: Verano 18
Edición: Septiembre 2017



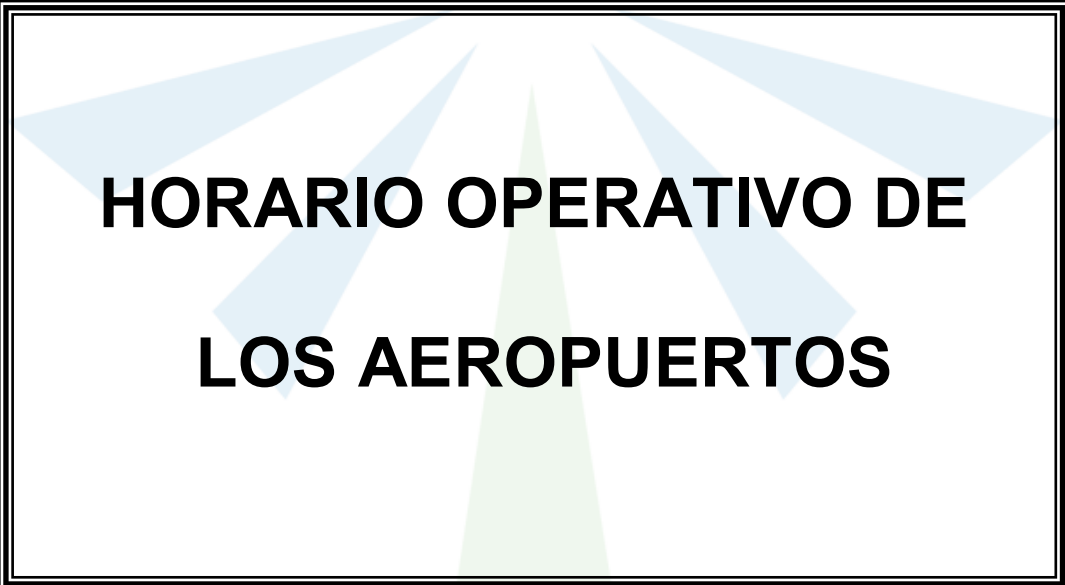
PARÁMETROS DE CAPACIDAD AEROPORTUARIA

AEROPUERTOS	CAPACIDAD DE PLATAFORMA																							
	Airbus												Boeing / Mc Donnell-Douglas											
	ATR						Bombardier						Embraer						Fokker					
	A-321	A-320	A-320XLR	A-320neo	A-321XLR	A-321neo	A-320neo	A-321XLR	A-320neo	A-321XLR	A-320neo	A-321XLR	A-320neo	A-321XLR	A-320neo	A-321XLR	A-320neo	A-321XLR	A-320neo	A-321XLR	A-320neo	A-321XLR	A-320neo	A-321XLR
ACE LANZAROTE																								
AGP MÁLAGA COSTA DEL SOL																								
ALC ALICANTE/ELCHE																								
BCN BARCELONA/EL PRAT																								
BIO BILBAO																								
FUE FUERTEVENTURA																								
IBZ IBIZA																								
LPA GRAN CANARIA																								
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARCELAS																								
MAD MADRID																								
MIA MIA																								
PMI PALMA DE MALLORCA																								
TFS TENERIFE SUR																								
VLC VALENCIA																								
L2 AEROPUERTOS FACILITADOS																								
EAS SAN SEBASTIÁN																								
GRO GIRONA-COSTA BRAVA																								
GRX FEDERICO GILGORA GIRONA																								
LGO A CORUÑA																								
LEI ALMERIA																								
MVJ MURCIA-SAN JAVIER																								
OVD ASTURIAS																								
PNA PAMPLONA																								
REU REUS																								
SOR SANTANDER																								
SPC LA PALMA																								
SVQ SEVILLA																								
TFN TENERIFE NORTE																								
XRY JEREZ																								
L1 AEROPUERTOS NO COORDINADOS (Con Datos Regulados)																								
BIZ BADAJOZ																								
MLN MELILLA																								
ODE CORDOBA																								
SGO SANTIAGO																								
SLM SALAMANCA																								
VDE EL HIERRO																								
VLL VALLADOLID																								
VGO VIGO																								
VIT VITORIA																								
ZAZ ZARAGOZA																								

Nota 1.- Significa que más de un tipo de aeronave en ese aeropuerto se considera de forma conjunta a los efectos de la declaración de capacidad de plataforma.

Nota 2.- El Entre paréntesis figuran aquellas capacidades declaradas que se verán reducidas o modificadas como consecuencia de la aplicación de obras durante la Temporada

Anexo II



HORARIO OPERATIVO DE LOS AEROPUERTOS

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO II: HORARIO OPERATIVO DE LOS AEROPUERTOS
---	--	--



HORARIOS OPERATIVOS (UTC)

Revisión: Mayo 14

CÓDIGO IATA	AEROPUERTOS	TEMPORADA VERANO		TEMPORADA INVIERNO		OBSERV	FECHA ULTIMA REVISION
		APERTURA	CIERRE	APERTURA	CIERRE		
ACE	LANZAROTE	06:00	00:00	07:00	01:00		NOVIEMBRE 12
AGP	MÁLAGA – COSTA DEL SOL	H-24		H-24			MARZO 96
ALC	ALICANTE - ELCHE	H-24		H-24			MARZO 96
BCN	BARCELONA – EL PRAT	H-24		H-24			MARZO 96
BIO	BILBAO	04:45	21:30	05:45	22:30	4	MAYO 14
EAS	SAN SEBASTIAN	05:30	19:30	06:30	20:30	1	AGOSTO 12
FUE	FUERTEVENTURA	06:30	22:00	07:30	23:00	3	ABRIL 03
GRO	GIRONA	H-24		H - 24			OCTUBRE 07
GRX	FEDERICO G.LORCA GRANADA-JAÉN	05:00	21:15	06:00	22:15	3	JULIO 04
HSK	HUESCA - PIRINEOS	11:00	16:00	10:00	15:00		AGOSTO 12
IBZ	IBIZA	H-24		06:30	23:00	6	ABRIL 02
LCG	A CORUÑA	04:30	22:30	05:30	23:30	3	AGOSTO 10
LEI	ALMERIA	05:10	20:45	06:10	21:45	1	AGOSTO 99
LPA	GRAN CANARIA	H-24		H-24			MARZO 96
MAD	ADOLFO SUÁREZ MADRID - BARAJAS	H-24		H-24			MARZO 96
MAH	MENORCA	05:00	22:30	06:00	21:00	0	MAYO 14
MLN	MELILLA	05:50	18:30	07:00	17:30	3	JULIO 10
ODB	CORDOBA	07:00	13:00	08:00	14:00		AGOSTO 12
OVD	ASTURIAS	05:30	21:45	06:30	22:45	5	AGOSTO 04
PMI	PALMA DE MALLORCA	H-24		H-24			MARZO 96
PNA	PAMPLONA	04:30	21:45	05:30	22:45	2	FEBRERO 14
QGZ	LA GOMERA	07:00	17:00	08:00	18:00	7	MAYO 99
QSA	SABADELL	07:00	SS	08:00	SS	8	AGOSTO 12
REU	REUS	06:00	22:00	07:00	21:00	3	OCTUBRE 12
RGS	BURGOS	09:00	15:00	10:00	16:00		ENERO 13
RJL	LOGROÑO	05:00 – 09:00	18:00 - 20:00	06:00 – 10:00	19:00 - 21:00	9	FEBRERO 14
SCQ	SANTIAGO	H-24		H-24			MARZO 96
SDR	SANTANDER	05:30	21:00	06:30	22:00	5	MARZO 11
SPC	LA PALMA	07:00	20:30	08:00	21:30	5	SEPTIEMBRE 97
SVQ	SEVILLA	04:30	23:00	05:30	24:00	5	OCTUBRE 06
TFN	TENERIFE NORTE	06:00	22:00	07:00	23:00	3	NOVIEMBRE 13
TFS	TENERIFE SUR	H-24		H-24			MARZO 96
VDE	EL HIERRO	07:10	17:00	08:10	18:00	10	AGOSTO 13
VGO	VIGO	04:30	22:30	05:30	23:30	11	NOVIEMBRE 11
VIT	VITORIA	00:00 – 06:30	18:30 - 24:00	00:00 – 07:30	19:30 - 24:00	12	ABRIL 14
VLC	VALENCIA	H-24		H-24			SEPTIEMBRE 97
XRY	JEREZ	04:45	21:00	05:45	22:00	3	NOVIEMBRE 13
ZAZ	ZÁRAGOZA	04:45	21:00	05:45	22:00	13	JULIO 00
----	MADRID - CUATRO VIENTOS	07:00	SS	08:00	SS	14	MARZO 96
----	MALLORCA – SON BONET	06:15	16:45	08:15	15:45	15	MAYO 14
ABC	ALBACETE	07:00	12:30	08:00	13:30		ENERO 13
BJZ	BADAJOS	06:30	18:00	07:30	19:00		ABRIL 13
LEN	LEON	07:30	19:00	08:30	20:00		OCTUBRE 12
MJV	MURCIA - SAN JAVIER	05:30	20:30	06:30	21:30	16	OCTUBRE 11
SLM	SALAMANCA	09:00	15:30	10:00	16:30		MARZO 13
VLL	VALLADOLID	06:30	19:15	07:30	20:15		OCTUBRE 12
AEI	ALGECIRAS	05:30	19:00	06:30	20:00	17	OCTUBRE 13
JCU	CEUTA	05:30	19:00	06:30	20:00	18	MARZO 13

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO II: HORARIO OPERATIVO DE LOS AEROPUERTOS
---	---	--

AENA HORARIOS OPERATIVOS (EDICIÓN MAYO 14)

OBSERVACIONES:

Verano.- Último domingo marzo / sábado anterior último domingo de octubre.

Islas Canarias, hora local = UTC + 1 HORA

Resto de España, hora local = UTC + 2 HORAS

Invierno.- Último domingo de octubre / sábado anterior último domingo marzo.

Islas Canarias, hora local = UTC

Resto de España, hora local = UTC + 1 HORA

- 0.- Verano: Más 25 minutos PPR.
Invierno: Más 45 minutos PPR.
- 1.- Más 30 minutos PPR.
- 2.- Más 45 minutos PPR.
- 3.- Más 1 hora PPR.
- 4.- Más 1 hora y 10 minutos PPR.
- 5.- Más 2 horas PPR.
- 6.- Invierno: Más 1 hora PPR. H-24 hasta el 31 de octubre.
- 7.- Invierno: del 28 de diciembre al 24 de enero: 08:05 - 18:00.
- 8.- Apertura al orto cuando éste sea posterior a la hora indicada.
- 9.- Verano: sábados de 05:00 a 09:00 y domingos de 18:00 a 19:30.
Invierno: sábados de 06:00 a 10:00 y domingos de 19:00 a 20:30.
- 10.- Verano: del 01 de julio al 30 de septiembre: 07:10 - 18:00. Más 1 hora 30 minutos PPR.
Invierno: más 1 hora 30 minutos PPR.
- 11.- Más 2 horas y 30 minutos PPR para vuelos cargueros.
- 12.- Verano: sábados cerrado y domingos de 20:15 a 23:59.
Invierno: sábados cerrado y domingos de 21:15 a 23:59.
- 13.- Abierto H-24 para vuelos cargueros durante todo el año.
- 14.- Cerrado el primer domingo de cada mes excepto enero y agosto con el horario siguiente:

Verano: 11:00 a 12:00.
Invierno: 12:00 a 13:00.

Excepto para aeronaves de estado, vuelos hospital y emergencias.
- 15.- Verano: 08:15 a 15:45 hasta el 31 de marzo.
Invierno: 06:15 a 16:45 hasta el 31 de octubre.
- 16.- Durante la temporada de verano: sábados y domingos de 06:30 a 20:30. Más 1 hora PPR.
Vuelos civiles sujetos a restricciones de 06:25 a 07:20, de 08:45 a 09:40 y de 12:05 a 13:00, excepto sábados, festivos, julio y agosto.

Durante la temporada de invierno: sábados y domingos de 07:30 a 21:30. Más 1 hora PPR.
Vuelos civiles sujetos a restricciones de 07:25 a 08:20, de 09:45 a 10:40 y de 13:05 a 14:00, excepto sábados, festivos y Navidad (22 diciembre- 09 enero)
- 17.- Verano: sábados de 07:30 a 09:45 y domingos de 14:30 a 19:00.
Invierno: sábados de 08:30 a 10:45 y domingos de 15:30 a 20:00.
- 18.- Verano: sábados de 05:30 a 11:45 y domingos de 10:30 a 19:00.
Invierno: sábados de 06:30 a 12:45 y domingos de 11:30 a 20:00.

Anexo III

REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 2

▼B

**REGLAMENTO(CEE) Nº 95/93 DEL CONSEJO
de 18 de enero de 1993**

**relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias
en los aeropuertos comunitarios**

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽²⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽³⁾,

Considerando que existe un desequilibrio creciente entre la expansión del sistema de transporte aéreo europeo y la disponibilidad de las infraestructuras aeroportuarias adecuadas para hacer frente a la demanda y que, por consiguiente, existe un número cada vez mayor de aeropuertos saturados en la Comunidad;

Considerando que la asignación de franjas horarias en los aeropuertos saturados debería basarse en normas imparciales, transparentes y no discriminatorias;

Considerando que el principio de la imparcialidad quedará garantizado mejor cuando el Estado miembro responsable de un aeropuerto, basándose en criterios objetivos, tome la decisión de coordinar dicho aeropuerto;

Considerando que en determinadas condiciones es deseable, para facilitar el funcionamiento, que se permita a un Estado miembro designar a un aeropuerto como coordinado siempre que se respeten los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación;

Considerando que el Estado miembro responsable del aeropuerto coordinado deberá velar por que se nombre a un coordinador cuya imparcialidad esté fuera de duda;

Considerando que la transparencia informativa es un elemento esencial para garantizar la objetividad del procedimiento de asignación de franjas horarias;

Considerando que los principios que rigen el actual sistema de asignación de franjas horarias pueden servir de base del presente Reglamento siempre que dicho sistema evolucione en consonancia con las innovaciones de los transportes aéreos en la Comunidad;

Considerando que, como dispone el Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ⁽⁴⁾, la política comunitaria tiene por objeto facilitar la competencia y fomentar el acceso al mercado y que para lograr dichos objetivos es preciso prestar un fuerte apoyo a las compañías aéreas que se propongan iniciar operaciones en rutas intracomunitarias;

Considerando que el sistema actual contempla los derechos adquiridos;

Considerando que debería haber también disposiciones para permitir nuevos participantes en el mercado comunitario;

Considerando que es necesario adoptar disposiciones especiales, en circunstancias limitadas, para el mantenimiento de servicios aéreos internos adecuados en las regiones del Estado miembro de que se trate;

⁽¹⁾ DO nº C 43 de 19.2.1991, p. 3.

⁽²⁾ DO nº C 13 de 20.1.1992, p. 446.

⁽³⁾ DO nº C 339 de 31.12.1991, p. 41.

⁽⁴⁾ DO nº L 240 de 24.8.1992, p. 8.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 3

▼B

Considerando que resulta igualmente necesario evitar situaciones en que, debido a la carencia de franjas horarias disponibles, los beneficios de la liberalización estén distribuidos de forma desigual y se distorsione la competencia;

Considerando que es deseable que las franjas horarias existentes se utilicen del mejor modo posible con el fin de alcanzar los objetivos definidos anteriormente;

Considerando que es deseable que los países terceros ofrezcan a las compañías aéreas de la Comunidad un trato equivalente;

Considerando que las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán sin perjuicio de las normas sobre competencia establecidas en el Tratado, en particular en sus artículos 85 y 86;

Considerando que el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados miembros, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y que dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse;

Considerando que el presente Reglamento deberá revisarse tras un período de aplicación determinado, con el fin de evaluar su funcionamiento,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

▼M3

1. El presente Reglamento se aplicará a los aeropuertos comunitarios.

▼B

2. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entenderá sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.

3. La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta de los Ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán en este sentido al Consejo sobre dicha fecha.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

▼M3

- a) «franja horaria»: el permiso dado por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en una fecha y hora determinadas asignadas por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto coordinado;
- b) «nuevo entrante»:
 - i) una compañía aérea que solicite, dentro de una serie de franjas horarias, una franja horaria en un aeropuerto para cualquier día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto para ese día; o

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 4

▼M3

- ii) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias para efectuar un servicio regular de pasajeros sin escalas entre dos aeropuertos comunitarios en los que un máximo de otras dos compañías aéreas efectúen el mismo servicio regular sin escalas entre dichos aeropuertos o sistemas de aeropuertos ese día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto y en ese día para dicho servicio sin escalas; o
- iii) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias en un aeropuerto para un servicio regular de pasajeros sin escalas entre ese aeropuerto y un aeropuerto regional cuando ninguna otra compañía aérea efectúe un servicio regular de pasajeros directo entre dichos aeropuertos o sistemas de aeropuertos ese día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto ese día para dicho servicio sin escalas.

Una compañía aérea que el día de que se trate tenga asignadas más del 5 % del total de franjas horarias disponibles en un aeropuerto determinado, o más del 4 % del total de franjas horarias disponibles ese día en un sistema de aeropuertos del que forme parte dicho aeropuerto, no se considerará nuevo entrante en dicho aeropuerto;

▼B

- c) «servicio aéreo directo»: un servicio entre dos aeropuertos, escalas incluidas, con el mismo aparato y con el mismo número de vuelo;
- d) «período de programación de horarios»: la estación de verano o de invierno, utilizada en la programación horaria de las compañías aéreas;
- e) «compañía aérea comunitaria»: una compañía aérea en posesión de una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, sobre la concesión de licencias a las compañías aéreas ⁽¹⁾;

▼M3

- f) i) «compañía aérea»: una empresa de transporte aéreo titular el 31 de enero como muy tarde de una licencia de explotación o equivalente, válida para la siguiente temporada de verano, o titular el 31 de agosto de una licencia de explotación o equivalente, válida para la siguiente temporada de invierno. A los efectos de los artículos 4, 8, 8 bis y 10, la definición de compañía aérea también incluirá a los operadores de aviación de negocios, siempre y cuando éstos operen con arreglo a un horario; a los efectos de los artículos 7 y 14, la definición de compañía aérea incluirá también a todos los operadores de aeronaves civiles;
- ii) «grupo de compañías aéreas»: dos o más compañías aéreas que realizan servicios conjuntos, operaciones de franquicia o de reparto de códigos en la explotación de un servicio aéreo determinado;
- g) «aeropuerto coordinado»: un aeropuerto en el cual, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas y cualquier otro operador de una aeronave tienen que tener una franja horaria asignada por un coordinador, con excepción de los vuelos de Estado, los aterrizajes de emergencia y los vuelos con fines humanitarios;

▼B

- h) «sistema aeroportuario»: el grupo formado por dos o más aeropuertos para prestar servicio a la misma ciudad o aglomeración urbana, como se indica en el Anexo II del Reglamento (CEE) nº 2408/92;

⁽¹⁾ DO nº L 240 de 24.8.1992, p. 1.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 5

▼ **M3**

- i) «aeropuerto con horarios facilitados»: un aeropuerto donde exista un riesgo de congestión en determinados periodos del día, de la semana o del año que pueda evitarse mediante la cooperación voluntaria entre compañías aéreas y donde se haya designado un facilitador de horarios para simplificar las operaciones de las compañías aéreas que presten servicio en ese aeropuerto o tengan intención de hacerlo;
- j) «organismo de gestión de un aeropuerto»: el organismo que, en conjunción o no con otras actividades, tiene asignada, conforme a la reglamentación nacional, la función de administrar y gestionar las instalaciones aeroportuarias, y la de coordinar y controlar las actividades de los diferentes operadores presentes en el aeropuerto o sistema aeroportuario correspondiente;
- k) «serie de franjas horarias»: como mínimo cinco franjas horarias solicitadas para un periodo de programación a la misma hora, regularmente, el mismo día de la semana, y asignada de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;
- l) «aviación de negocios»: el sector de la aviación general formado por la explotación o uso de aeronaves por empresas para el transporte de pasajeros o mercancías como ayuda para el ejercicio de sus actividades; estos vuelos se efectúan generalmente sin que sean accesibles al público y los pilotan personas que poseen, como mínimo, una licencia válida de piloto comercial con habilitación de vuelo por instrumentos;
- m) «parámetros de coordinación»: la expresión en términos operativos de toda la capacidad disponible en un aeropuerto para asignarla en franjas durante cada período de coordinación, que reflejará todos los factores técnicos, operativos y medioambientales que influyen en el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y de sus subsistemas.

▼ **B**

Artículo 3

Condiciones para la coordinación aeroportuaria

▼ **M3**

1.
 - a) Los Estados miembros no estarán obligados a designar un aeropuerto como aeropuerto con horarios facilitados o aeropuerto coordinado salvo en aplicación de lo dispuesto en el presente artículo.
 - b) Los Estados miembros no designarán un aeropuerto como coordinado, salvo en aplicación de lo dispuesto en el apartado 3.

▼ **B**

2. No obstante, los Estados miembros podrán disponer que cualquier aeropuerto sea designado ► **M3** aeropuerto con horarios facilitados ◀ siempre que se observen los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación.

▼ **M3**

3. El Estado miembro responsable se encargará de que el organismo de gestión del aeropuerto sin designación específica o del aeropuerto con horarios facilitados, o cualquier otro organismo competente, lleve a cabo un análisis detallado de la capacidad cuando el Estado miembro lo considere necesario o en un plazo de seis meses:
 - i) tras la recepción de una solicitud escrita de las compañías aéreas que representen más de la mitad de las operaciones de un aeropuerto o del organismo de gestión del aeropuerto cuando estimen que la capacidad es insuficiente para las actividades en curso o previstas en determinados periodos, o bien

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 6

▼M3

- ii) a petición de la Comisión, en particular cuando a un aeropuerto sólo tengan acceso en la práctica las compañías aéreas con franjas horarias asignadas o cuando las compañías aéreas, y en particular los nuevos entrantes, tengan graves problemas para conseguir posibilidades de aterrizar y despegar en dicho aeropuerto.

Este análisis, efectuado de acuerdo con métodos comúnmente reconocidos, determinará los problemas de capacidad teniendo en cuenta las limitaciones medioambientales del aeropuerto. En él se estudiarán las posibilidades de resolverlos mediante la construcción de nuevas infraestructuras o la modificación de las ya existentes, cambios operativos o cualquier otro cambio, y se indicará el calendario correspondiente previsto. El análisis se actualizará cuando se haya invocado el apartado 5, o bien cuando haya cambios en el aeropuerto que influyan de forma significativa en su capacidad y utilización. Tanto los resultados del análisis como el método usado para efectuarlo se pondrán a disposición de las partes que lo hayan encargado y, previa solicitud, de cualesquiera otras partes interesadas. Los resultados del análisis se comunicarán simultáneamente a la Comisión.

4. Basándose en el mencionado análisis, el Estado miembro celebrará consultas sobre la capacidad del aeropuerto con el organismo de gestión del aeropuerto, las compañías aéreas que lo utilicen regularmente, sus organizaciones representativas, los representantes de la aviación general que utilicen regularmente el aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo.

5. En caso de que existan problemas de capacidad para al menos un período de programación, el Estado miembro se encargará de que el aeropuerto sea designado como coordinado durante los períodos correspondientes solamente si:

- a) las insuficiencias son de naturaleza tan grave que no pueden evitarse retrasos significativos en el aeropuerto y
- b) no hay posibilidades de resolver esos problemas a corto plazo.

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 5, en circunstancias excepcionales los Estados miembros podrán designar a los aeropuertos afectados como coordinados durante el período de que se trate.

▼B

►M3 7. ◀ Cuando un aeropuerto totalmente coordinado tenga capacidad suficiente para realizar las operaciones en curso o las previstas, se retirará la designación de ►M3 aeropuerto coordinado ◀.

Artículo 4

▼M3

El facilitador de horarios y el coordinador

1. El Estado miembro responsable de un aeropuerto con horarios facilitados o de un aeropuerto coordinado se encargará de que se nombre facilitador o coordinador del aeropuerto, respectivamente, a una persona física o jurídica cualificada tras haber recabado el parecer de las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto, de sus organizaciones representativas, del organismo de gestión del aeropuerto y del comité de coordinación, en los casos en que ya exista tal comité. Podrá nombrarse a un mismo facilitador de horarios o coordinador para ejercer sus funciones en más de un aeropuerto.

▼M3

2. El Estado miembro responsable de un aeropuerto coordinado o con horarios facilitados velará por:
 - a) que en un aeropuerto con horarios facilitados, el facilitador de horarios ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma independiente, imparcial, no discriminatoria y transparente;
 - b) la independencia del coordinador, en un aeropuerto coordinado, separando funcionalmente al coordinador de cualquier parte individual interesada. El sistema de financiación de las actividades del coordinador deberá ser capaz de garantizar la independencia del coordinador;
 - c) que el coordinador ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma imparcial, no discriminatoria y transparente.
3. El facilitador de horarios y el coordinador participarán en las conferencias internacionales de las compañías aéreas sobre programación de horarios que sean compatibles con el Derecho comunitario.
4. El facilitador de horarios asesorará a las compañías aéreas y recomendará horarios alternativos de llegada o salida cuando haya probabilidades de congestión.
5. El coordinador será la única persona responsable de la asignación de las franjas horarias. Asignará las franjas horarias de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y se ocupará de que también puedan asignarse franjas horarias fuera de las horas de oficina en situaciones de emergencia.
6. El facilitador de horarios supervisará que las compañías aéreas cumplen los horarios que se les recomiendan para sus operaciones. El coordinador supervisará que las operaciones de las compañías aéreas se ejecutan dentro de las franjas horarias que se les asignan. Estas comprobaciones se llevarán a cabo en colaboración con el organismo de gestión del aeropuerto y con las autoridades de control del tráfico aéreo y en ellas se tendrá en cuenta el tiempo y otros parámetros pertinentes respecto del aeropuerto en cuestión. El coordinador deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión, previa petición, un informe anual de actividad, en particular, por lo que respecta a la aplicación del artículo 8 bis y del artículo 14, así como a las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 8 y 10 presentadas al comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas.
7. Todos los facilitadores de horarios y los coordinadores deberán cooperar para detectar incoherencias de horarios.

▼B

- M3 8. ◀ ►M3 El coordinador, previa petición y en un plazo razonable, deberá facilitar gratuitamente a las partes interesadas, en particular a los miembros u observadores del comité de coordinación, para su examen, la información siguiente, por escrito o de cualquier otra forma fácilmente accesible: ◀
- a) una relación cronológica de las franjas horarias históricas de todas las compañías aéreas que operan en el aeropuerto,
 - b) respecto de todas las compañías aéreas, las franjas horarias solicitadas (solicitudes iniciales), por compañía y por orden cronológico,
 - c) respecto de todas las compañías aéreas, todas las franjas horarias asignadas y las solicitudes pendientes de todas las compañías aéreas, por compañía y por orden cronológico,
 - d) las franjas horarias aún disponibles,
 - e) una explicación pormenorizada sobre los criterios utilizados para la asignación.

▼M3

9. La información a que se refiere el apartado 8 deberá facilitarse a más tardar en el momento de celebrarse las conferencias pertinentes

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 8

▼M3

sobre programación y, cuando proceda, durante las conferencias y posteriormente. Cuando se le pida, el coordinador facilitará esa información de forma resumida. En su caso, podrá pedir una retribución cuya cuantía corresponda al coste de la prestación de dicha información resumida.

10. Cuando existan normas pertinentes y generalmente aceptadas sobre la información de horarios, el facilitador de horarios, el coordinador y las compañías aéreas las aplicarán siempre y cuando sean conformes con la legislación comunitaria.

Artículo 5

Comité de coordinación

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un comité de coordinación. Podrá designarse un mismo comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes y los representantes de la aviación general que utilicen el aeropuerto habitualmente.

Las funciones del comité de coordinación serán las siguientes:

- a) hacer propuestas o asesorar al coordinador o al Estado miembro sobre:
 - las posibilidades de aumentar la capacidad del aeropuerto, determinada de conformidad con el artículo 3, o de mejorar su utilización;
 - los parámetros de coordinación que deben determinarse de conformidad con el artículo 6;
 - los métodos de supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas;
 - las directrices locales para la asignación de franjas horarias o la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas, teniendo en cuenta, entre otras cosas, los posibles condicionantes medioambientales, según lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 8;
 - las mejoras en las condiciones de tráfico del aeropuerto;
 - los problemas graves de los nuevos entrantes, según establece el apartado 7 del artículo 10;
 - todos los asuntos relacionados con la capacidad del aeropuerto;
- b) mediar entre las partes afectadas en las reclamaciones sobre la asignación de franjas horarias, según establece el artículo 11.

2. Los representantes de los Estados miembros y el coordinador asistirán como observadores a las reuniones del comité de coordinación.

3. El comité de coordinación redactará su reglamento interno, que regulará, entre otras cosas, la participación, las elecciones, la frecuencia de las reuniones y el idioma o idiomas utilizados. Todos los miembros del comité de coordinación podrán proponer directrices locales, según lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 8. A petición del coordinador, el comité de coordinación debatirá las propuestas de directrices locales sobre la asignación de franjas horarias así como sobre la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas. Deberá remitirse un informe de las deliberaciones del comité de coordinación al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas en el seno del comité.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 9

▼M3

Artículo 6

Parámetros de coordinación

1. En los aeropuertos coordinados, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros para la asignación de franjas horarias dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir.

Para ello, se tomará como base un análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo, teniendo en cuenta los distintos tipos de tráfico del aeropuerto, el grado probable de congestión del espacio aéreo durante el período de coordinación y la situación de la capacidad.

Los parámetros se comunicarán al coordinador del aeropuerto con la debida antelación, antes de que tenga lugar la asignación inicial de franjas horarias, con vistas a las conferencias de programación de horarios.

2. A los efectos de la determinación de los parámetros a que se hace referencia en el apartado 1, el coordinador definirá los períodos de coordinación pertinentes, siempre que el Estado miembro no los haya establecido, previa consulta al comité de coordinación y de conformidad con la capacidad establecida.

3. Antes de tomar una decisión definitiva sobre los parámetros de asignación de franjas horarias, el comité de coordinación debatirá detalladamente la determinación de los parámetros y la metodología utilizada, así como cualquier posible cambio al respecto, con vistas a aumentar la capacidad y el número de franjas horarias que pueden asignarse. Se facilitarán todos los documentos pertinentes a las partes interesadas que lo soliciten.

Artículo 7

Información para el facilitador de horarios y el coordinador

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto con horarios facilitados o en un aeropuerto coordinado presentarán respectivamente al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que éstos les soliciten. Toda esta información se presentará en el formato y en el plazo especificados por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en la letra b) del artículo 2, en lo que respecta a las franjas solicitadas.

En el caso de todos los demás aeropuertos sin designación específica, el organismo de gestión del aeropuerto proporcionará, cuando el coordinador lo solicite, toda información que obre en su poder sobre los servicios previstos por las compañías aéreas.

2. En caso de que una compañía aérea no facilite la información mencionada en el apartado 1, salvo si puede demostrar de forma satisfactoria que existen circunstancias atenuantes, o bien facilite información falsa o engañosa, el coordinador no tendrá en cuenta la solicitud o solicitudes de franjas horarias de dicha compañía. El coordinador deberá brindar a la compañía aérea la oportunidad de presentar sus observaciones.

3. El facilitador de horarios o el coordinador, el organismo de gestión del aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo deberán intercambiar toda la información necesaria para el ejercicio de sus respectivas funciones, incluidos los datos de vuelo y las franjas horarias.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 10

▼M3

Artículo 8

Procedimiento de asignación de franjas horarias

1. Las series de franjas horarias se asignarán, partiendo del fondo de reserva de franjas horarias, a las compañías aéreas solicitantes en forma de permisos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para aterrizar o despegar durante el período de programación de horarios solicitado. Una vez terminado este período, las franjas horarias deberán devolverse a la reserva de franjas horarias según lo previsto en el artículo 10.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 8 bis y 9, en el apartado 1 del artículo 10 y en el artículo 14, el apartado 1 del presente artículo no se aplicará cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- una serie de franjas horarias ha sido utilizada por una compañía aérea para explotar servicios aéreos regulares y servicios no regulares programados, y
- dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

En tal caso, esa serie de franjas horarias dará derecho a la compañía aérea a la misma serie de franjas horarias en el siguiente período equivalente de programación de horarios, siempre que dicha compañía aérea lo solicite en el plazo a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 7.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, en particular a los servicios regulares y a los servicios no regulares programados. En caso de competencia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.

4. La reprogramación de series de franjas horarias antes de la asignación de las franjas restantes del fondo de reserva mencionado en el artículo 10 a las demás compañías aéreas solicitantes sólo se aceptará por razones operativas o bien si la programación de las franjas de las compañías aéreas solicitantes resultase mejorada con respecto a la programación inicialmente solicitada. Esta reprogramación no surtirá efecto antes de la confirmación expresa del coordinador.

5. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las reglas y directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo mundial o comunitario, así como las directrices locales propuestas por el comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas reglas y directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación comunitaria y tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria. El Estado miembro en cuestión comunicará esas reglas a la Comisión.

6. Cuando sea imposible atender una solicitud de franja horaria, el coordinador informará de los motivos a la compañía aérea solicitante y le indicará la franja alternativa más próxima disponible.

7. El coordinador, además de la asignación de franjas horarias prevista para el período de programación, hará lo posible por atender las solicitudes de franjas horarias presentadas con poca antelación para cualquier tipo de aviación, incluida la aviación general. Con este fin, podrán utilizarse las franjas que, tras la asignación a las compañías solicitantes, queden disponibles en el fondo de reserva mencionado en el artículo 10 y las que se liberen con poco preaviso.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 11

▼M3

Artículo 8 bis

Movilidad de franjas horarias

1. Las franjas horarias podrán:
 - a) ser transferidas por una compañía aérea de una ruta a otra o de un tipo de servicio explotado a otro siempre que las siga explotando ella misma;
 - b) transferirse
 - i) entre empresas matrices y filiales, y entre filiales de la misma empresa matriz,
 - ii) como parte de la adquisición del control del capital de una compañía aérea,
 - iii) en el caso de una adquisición total o parcial, cuando las franjas estén directamente relacionadas con la compañía aérea adquirida;
 - c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas.
2. Las transferencias e intercambios mencionados en el apartado 1 deberán notificarse al coordinador y no tendrán efecto antes de que éste los confirme de manera expresa. El coordinador rehusará confirmar las transferencias o intercambios cuando éstos no sean conformes a los requisitos del presente Reglamento y cuando no tenga la certeza de que:
 - a) las operaciones aeroportuarias no sufren perjuicios habida cuenta de todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales;
 - b) se respetan las limitaciones impuestas por el artículo 9;
 - c) la transferencia de franjas horarias no entra en el ámbito de aplicación del apartado 3.
3.
 - a) Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en la letra b) del artículo 2 no se podrán transferir tal como se prevé en la letra b) del apartado 1 del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto en el caso de adquisición legalmente autorizada de las actividades de una empresa en quiebra.
 - b) Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en los incisos ii) e iii) de la letra b) del artículo 2 no se podrán transferir a otra ruta tal como se prevé en la letra a) del apartado 1 del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes a no ser que el nuevo entrante hubiera sido tratado en la nueva ruta con la misma prioridad que en la ruta inicial.
 - c) Las franjas horarias asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en la letra b) del artículo 2 no podrán intercambiarse según lo previsto en la letra c) del apartado 1 del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto para mejorar la programación de las franjas horarias de estos servicios en relación con los horarios solicitados inicialmente.

Artículo 8 ter

Exclusión de reclamaciones de indemnización

El derecho a las series de franjas que se establece en el apartado 2 del artículo 8 no podrá justificar ninguna reclamación de indemnización por cualquier limitación, restricción o supresión del mismo que pueda imponerse en virtud de la legislación comunitaria, en particular en aplicación de las normas del Tratado referentes al transporte aéreo. El presente Reglamento no afectará a las facultades de las autoridades públicas de exigir la transferencia de franjas entre compañías aéreas y de decidir el modo en que estas se asignan en virtud del derecho nacional en materia

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 12

▼M3

de competencia o de los artículos 81 y 82 del Tratado CE o del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas ⁽¹⁾. Tales transferencias no podrán dar lugar a compensación económica.

Artículo 9

Obligaciones de servicio público

1. Cuando en una ruta determinada se hayan impuesto obligaciones de servicio público con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, los Estados miembros podrán reservar en los aeropuertos coordinados las franjas horarias necesarias para las operaciones previstas en dicha ruta. Si las franjas horarias reservadas en una determinada ruta no se utilizan, dicha franjas se pondrán a disposición de alguna otra compañía aérea interesada en explotar la ruta con arreglo a las obligaciones de servicio público, a reserva de lo dispuesto en el apartado 2. Si ninguna otra compañía aérea estuviese interesada en explotar la ruta y el Estado miembro afectado no la ofreciese mediante licitación con arreglo a la letra d) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, las franjas horarias correspondientes se reservarán para otra ruta sujeta a obligaciones de servicio público o bien revertirán al fondo de reserva.

2. En caso de que más de una compañía aérea comunitaria esté interesada en prestar servicios en dicha ruta y no haya podido obtener franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de los horarios solicitados al coordinador, se recurrirá a los procedimientos de licitación establecidos en las letras d) a g) y en la letra i) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 para la utilización de las franjas horarias mencionadas en el apartado 1.

Artículo 10

Fondo de reserva de franjas horarias

1. El coordinador creará un fondo de reserva con todas las franjas horarias que no se hayan asignado en aplicación de los apartados 2 y 4 del artículo 8. Toda la nueva capacidad de franjas horarias determinada con arreglo al apartado 3 del artículo 3 pasará al fondo de reserva.

2. La asignación de una serie de franjas a una compañía aérea para la prestación de un servicio regular o de un servicio no regular programado no le dará derecho a la misma serie de franjas en el siguiente período de programación equivalente, a menos que la compañía aérea pueda demostrar, a satisfacción del coordinador, que la ha utilizado, según lo autorizado por éste, como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

3. Las franjas horarias asignadas a una compañía aérea antes del 31 de enero para la siguiente temporada de verano, o antes del 31 de agosto para la siguiente temporada de invierno, pero que hayan sido devueltas al coordinador para su reasignación antes de estas fechas, no se tendrán en cuenta en el cálculo de utilización.

4. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al 80 %, todas las franjas que constituyan la serie se colocarán en el fondo de reserva, salvo que se demuestre que no se han utilizado por alguno de los motivos siguientes:

- a) circunstancias imprevisibles e inevitables ajenas al control de la compañía aérea, que tengan como consecuencia:
 - una inmovilización del tipo de aeronave generalmente utilizado para efectuar el servicio aéreo en cuestión;

⁽¹⁾ DO L 395 de 30.12.1989, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1310/97 (DO L 180 de 9.7.1997, p. 1).

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 13

▼M3

- el cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo;
 - una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos comunitarios relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente;
- b) interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que a la compañía aérea le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones de acuerdo con lo previsto;
- c) dificultades financieras graves de la compañía aérea comunitaria con la consiguiente concesión de una licencia temporal por las autoridades competentes, a la espera de la reestructuración financiera de la compañía aérea conforme a lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 5 del Reglamento (CEE) nº 2407/92;
- d) acciones judiciales en relación con la aplicación del artículo 9 a rutas en las que se han impuesto obligaciones de servicio público en virtud del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 que tengan como consecuencia la suspensión temporal de las operaciones en dichas rutas.

5. La Comisión, a petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, examinará la aplicación del apartado 4 por el coordinador de cualquier aeropuerto al que se aplique el presente Reglamento.

La Comisión tomará una decisión en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la solicitud de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 13.

6. Sin perjuicio del apartado 2 del artículo 8 del presente Reglamento ni del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) nº 2408/92, las franjas horarias del fondo de reserva se distribuirán entre las compañías aéreas que las hayan solicitado. El 50 % de las citadas franjas se asignará primero a los nuevos entrantes, a menos que las solicitudes de éstos no alcancen el 50 %. El coordinador tramitará las solicitudes de los nuevos entrantes y otras compañías con equidad, de acuerdo con los períodos de coordinación de cada día de programación.

Entre las solicitudes de los nuevos entrantes se dará preferencia a las compañías aéreas que cumplan los requisitos para ser consideradas nuevos entrantes tanto con arreglo a los incisos i) y ii) de la letra b) del artículo 2 como a los incisos i) y iii) de la letra b) del artículo 2.

7. Todo nuevo entrante al que se haya propuesto una serie de franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de la hora solicitada y que no haya aceptado la propuesta perderá la condición de nuevo entrante en el período de programación correspondiente.

8. En el caso de los servicios explotados por un grupo de compañías aéreas, sólo una de ellas podrá solicitar las franjas horarias necesarias. La compañía aérea que explote ese servicio asumirá la responsabilidad de cumplir los criterios operativos requeridos para mantener la precedencia histórica mencionada en el apartado 2 del artículo 8.

Las franjas asignadas a una compañía aérea podrán ser usadas por otra compañía aérea que participe en una explotación conjunta, siempre que en el vuelo compartido permanezca el código de identificación de la compañía a la que se hayan asignado las franjas a efectos de coordinación y seguimiento. Una vez finalizada la explotación conjunta, las franjas utilizadas seguirán en posesión de la compañía aérea a la que fueron asignadas inicialmente. Todas las compañías aéreas que participen en la prestación conjunta de un servicio deberán informar en detalle a los coordinadores sobre dicho servicio antes del inicio del mismo.

9. En caso de que persistan los problemas graves para los nuevos entrantes, el Estado miembro se encargará de convocar una reunión del comité de coordinación del aeropuerto. Dicha reunión tendrá por objeto

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 14

▼M3

estudiar las posibilidades de poner remedio a la situación. Se invitará a la Comisión a dicha reunión.

▼M4

Artículo 10 bis

A efectos del artículo 10, apartado 2, los coordinadores admitirán que, en el período de programación para el verano de 2010, las compañías aéreas tengan derecho a las series de franjas horarias que se les habían adjudicado al inicio del período de programación del verano de 2009, de conformidad con el Reglamento.

▼M3

Artículo 11

Reclamaciones y derecho de recurso

1. Sin perjuicio de los derechos de recurso previstos en el Derecho nacional, toda reclamación sobre la aplicación del apartado 2 del artículo 7, de los artículos 8, 8 bis y 10, así como de los apartados 1 a 4 y 6 del artículo 14 se presentará al comité de coordinación. El comité considerará el asunto en un plazo de un mes a partir de la presentación de la reclamación y si fuera posible hará propuestas al coordinador con vistas a resolver los problemas. Cuando el comité de coordinación no pueda solucionarlos, el Estado miembro responsable, dentro de un plazo adicional de dos meses, podrá solicitar la mediación de una organización representativa de las compañías aéreas o de los aeropuertos, o bien de una tercera parte.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas, de conformidad con el Derecho nacional, para proteger a los coordinadores frente a reclamaciones por daños en relación con sus funciones en virtud del presente Reglamento, salvo en casos de negligencia grave o dolo.

▼B

Artículo 12

▼M3

Relaciones con terceros países

1. Cuando se considere que, en lo que se refiere a la asignación y utilización de franjas horarias en sus aeropuertos, un país tercero:

- a) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato comparable al que el presente Reglamento dispensa a las compañías aéreas de aquel país, o
- b) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato nacional de fácto, u
- c) otorga a las compañías aéreas de otros países terceros un trato más favorable que a las compañías aéreas comunitarias,

la Comisión, con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 13, podrá decidir la aplicación de medidas por parte de uno o varios Estados miembros, incluida la suspensión total o parcial de la aplicación del presente Reglamento, con respecto a una o varias compañías aéreas de dicho tercer país, a fin de poner remedio al comportamiento discriminatorio de éste.

▼B

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre cualquier dificultad importante, de iure o de fácto, que las compañías aéreas comunitarias hayan encontrado para obtener franjas horarias en los aeropuertos de países terceros.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 15

▼M3

Artículo 13

Procedimiento decisorio

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.
3. El Comité podrá además ser consultado por la Comisión sobre cualquier otro asunto referente a la aplicación del presente Reglamento.
4. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 14

Aplicación

1. Las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico aéreo podrán rechazar el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los periodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador.
2. El coordinador retirará la serie de franjas horarias asignadas provisionalmente a una compañía aérea en proceso de establecimiento y las devolverá al fondo de reserva el 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o el 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, si la empresa no posee una licencia de explotación o equivalente en esa fecha o si la autoridad competente para la concesión de la licencia no declara que se concederá probablemente una licencia de explotación o equivalente antes del inicio del período de programación de que se trate.
3. El coordinador retirará y pondrá en el fondo de reserva la serie de franjas horarias de una compañía aérea que ésta haya recibido por intercambio de conformidad con la letra c) del apartado 1 del artículo 8 bis en el caso de que no se hayan utilizado según lo previsto.
4. Las compañías aéreas que de forma repetida e intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una serie de franjas horarias o bien utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, causando perjuicio a operaciones de aeropuerto o de tráfico aéreo, perderán el derecho mencionado en el apartado 2 del artículo 8. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso.
5. Los Estados miembros velarán por que puedan aplicarse sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias o medidas equivalentes en los casos en que de forma reiterada e intencionada se lleven a cabo servicios aéreos en horas significativamente diferentes de las franjas horarias asignadas o se utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación cuando ello cause perjuicios a operaciones de aeropuerto o de tráfico aéreo.
6. a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 10, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del 80 %, tal y como se define en el apartado 2 del

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO III: REGLAMENTO CEE 95_93 DEL CONSEJO DE 18 DE ENERO DE 1993
---	---	--

1993R0095 — ES — 30.06.2009 — 005.001 — 16

▼M3

artículo 8, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

- b) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 10, si, transcurrido un período equivalente al 20 % del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

Artículo 14 bis

Informe y cooperación

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento dentro de los tres años siguientes a su entrada en vigor. Este informe tratará especialmente de la aplicación de los artículos 8, 8 bis y 10.
2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la recogida de la información necesaria para la elaboración del informe mencionado en el apartado 1.

▼B

Artículo 15

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el trigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Anexo III

GLOSARIO DE TÉRMINOS

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

A

ABL (Arpón boundary Line – Línea de Seguridad en Plataforma)

Línea que bordea el área destinada al movimiento de las aeronaves (incluidas calles de rodaje en plataforma y accesos a los puestos de estacionamiento) y la separa de áreas destinadas a otros propósitos y que pueden contener obstáculos para las aeronaves.

ACC (Area Control Centre - Centro de Control de Área)

Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

ACD (Airline Coding Directory -Directorio de Codificaciones de Aerolíneas)

Documento que contiene los códigos IATA.

ACCIDENTE

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

- cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por contacto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella, a menos que las lesiones obedezcan a

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

causas naturales, se las haya causado a sí misma o hayan sido causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y a la tripulación;

- la aeronave sufre daños o roturas estructurales que reducen su resistencia, su "performance" o sus características de vuelo, y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente aceptado.

ACFT (Aircraft–Aeronave)

Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

ACUERDO DE EMERGENCIA DE AYUDA MUTUA

Establecimiento de acuerdos previamente concluidos con la comunidad circunvecina definiendo las responsabilidades y/u obligaciones de cada dependencia con anterioridad a una emergencia.

AD (Aeródromos)

Parte de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) que consta de cuatro secciones y contiene información detallada acerca de la utilización y características físicas de los aeródromos y helipuertos disponibles para el tráfico civil nacional e internacional.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

AD (Aerodrome - Aeródromo)

Área definida de tierra o de agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

El término *aeródromo*, en las disposiciones relativas a planes de vuelo y mensajes ATS, incluirá también emplazamientos distintos a los definidos como aeródromos, pero que pueden ser utilizados por algunos tipos de aeronaves, como helicópteros o globos.

ADA (Advisory Area – Área con servicio de asesoramiento)

Área designada comprendida dentro de una región de información de vuelo, donde se da servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

ADR (Advisory Rout – Ruta con servicio de asesoramiento)

Ruta comprendida dentro de una región de información de vuelo, a lo largo de la cual se da servicio de asesoramiento de tránsito aéreo. El servicio de control de tránsito aéreo suministra un servicio mucho más completo que el de asesoramiento de tránsito aéreo. Por lo tanto, no se establecen áreas y rutas con servicio de asesoramiento dentro de espacios aéreos controlados, pero puede suministrarse servicio de tránsito aéreo por encima y por debajo de las áreas de control.

AERÓDROMO AFIS

Es aquel en el que se facilita servicio de información de vuelo y servicio de alerta al tránsito de aeródromo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

AERÓDROMO CONTROLADO

Aeródromo en el que se facilita servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo. La expresión "aeródromo controlado" indica que se facilita el servicio de control de tránsito para el tránsito del aeródromo, pero no implica que tenga que existir necesariamente una zona de control, puesto que ésta se exige en los aeródromos en que se facilita el servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos IFR, pero no en los aeródromos en que sólo se facilita para los vuelos VFR.

AERÓDROMO DE ALTERNATIVA

Aeródromo especificado en el plan de vuelo al cual puede dirigirse una aeronave cuando no sea aconsejable aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto. El aeródromo de alternativa puede ser el aeródromo de salida.

AERÓDROMO REGULAR

Aeródromo que puede anotarse en el plan de vuelo como aeródromo de aterrizaje propuesto.

AERONAVE (ACFT - Aircraft)

Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

AERONAVE LIGERA

Aeronave de masa máxima certificada de despegue de 7.000 kilogramos o menos.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

AERONAVE MEDIA

Aeronave de masa máxima certificada de despegue de menos de 136.000 kilogramos, pero más de 7.000 kilogramos.

AERONAVE PESADA

Aeronave de masa máxima certificada de despegue de 136.000 Kg o más.

AEROPUERTO (AP - Airport)

Se considera aeropuerto todo aeródromo en el que existan de modo permanente instalaciones y servicios con carácter público para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones de material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.

AEROPUERTO COORDINADO

Aeropuerto en el cual, para aterrizar o despegar en los períodos en que esté coordinado, las compañías aéreas deberán disponer de una franja horaria asignada por un Coordinador.

AEROPUERTO INTERNACIONAL

Todo aeropuerto designado como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria y procedimientos similares.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

AEROPUERTO CON HORARIOS FACILITADOS

Es un aeropuerto en el que para facilitar las actividades de las compañías aéreas que operan o se proponen operar en dicho aeropuerto, se ha nombrado un facilitador.

AEROVÍA (AWY -Airway)

Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radio ayudas para la navegación.

AFIL

Plan de vuelo presentado desde el aire.

AFS (Aeronautical Fixed Service - Servicio fijo aeronáutico)

Servicio de telecomunicaciones entre puntos fijos determinados, que se suministra primordialmente para seguridad de la navegación aérea y para que sea regular, eficiente y económica la operación de los servicios aéreos.

AFTN (Aeronautical Fixed Telecommunication Network -Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas)

Sistema completo y mundial de circuitos fijos aeronáuticos dispuestos como parte del Servicio Fijo Aeronáutico, para el intercambio de mensajes y/o datos numéricos entre estaciones fijas aeronáuticas que posean características de comunicaciones idénticas o compatibles.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

AGENTE HANDLING

Empresa que presta las actividades de asistencia en tierra en los aeropuertos.

AGL (Above Ground Level)

Por encima del nivel del suelo o terreno.

AIC (Aeronautical Information Circular -Circular de Información Aeronáutica)

Publicación del Servicio de Información Aeronáutica que contiene información de carácter administrativo, aclaratorio o de asesoramiento, que puede afectar a las operaciones a largo plazo.

AIM (Air Traffic Flow Management Information Message -Mensaje de Información de Organización de Afluencia de Tránsito Aéreo)

Suministran, información de carácter general, cuya inclusión en las ANM no es apropiada, como por ejemplo cambio de horario de las dependencias NMOC, nuevas direcciones de requerimiento de turno, etc.

AIO (Aeronautical Information Office -Oficina de Información Aeronáutica)

Oficinas del Servicio de Información Aeronáutica, emplazadas en aeropuertos y centros de control, encargadas de recopilar la información originada en los mismos para ser posteriormente incluida en diferentes publicaciones.

En el caso concreto de las AIO de los aeropuertos, también tienen como misión suministrar a los usuarios información previa al vuelo y recopilar las

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

deficiencias detectadas por las tripulaciones en el transcurso de sus operaciones.

AIP (Aeronautical Information Publication -Publicación de Información Aeronáutica)

Publicación del Servicio de Información Aeronáutica. Constituye el manual básico de información aeronáutica esencial para la navegación aérea y, operaciones aeroportuarias, que contiene información que no está sometida a cambios frecuentes.

AIRAC (Aeronautical Information Regulation and Control -Reglamentación y Control de Información Aeronáutica o Sistema Reglamentado de Publicación AIRAC)

Procedimiento de publicación basado en una serie de fechas de publicación y entrada en vigor específicas, de cierta información de importancia para las operaciones. Dependiendo de si la información a publicar es permanente o temporal, el sistema AIRAC se empleará en enmiendas (AMDT AIRAC) o suplementos (SUP AIRAC) respectivamente.

AIS (Aeronautical Information Service -Servicio de Información Aeronáutica)

Servicio responsable de recopilar y publicar toda la información aeronáutica necesaria, que garantice la seguridad y eficacia de las operaciones aéreas en un Estado.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	---

ALCANCE VISUAL EN PISTA (RVR -Runway Visual Range)

Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

ALERFA

Palabra clave utilizada para designar una fase de alerta.

ALT (Altitude - Altitud)

Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y el nivel medio del mar (MLS).

ALTITUD DE TRANSICIÓN

Altitud a la cual, o por debajo de la cual, se controla la posición vertical de una aeronave por referencia a altitudes. En los aeropuertos españoles la altitud de transición (TA) es de 6.000 pies, excepto en el de Granada que es de 7.000 pies.

ALTURA

Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

ALTURA MÍNIMA

La altura mínima, es aquella que permite maniobrar para aterrizar en caso de emergencia, sin peligro para personas o propiedades 150 m. -Altura mínima a la que una aeronave puede volar sobre terreno despejado. 300 m. -Altura mínima a la que una aeronave puede volar sobre edificios, pueblos, lugares habitados o sobre aglomeraciones de gente al aire libre.

AMC (Airspace Management Cell -Célula de Gestión de Espacio Aéreo)

Célula Mixta Civil/Militar que gestiona diariamente la asignación temporal de espacio aéreo a los usuarios autorizados.

AMDT (Amendment -Enmienda)

Publicación del Servicio de Información Aeronáutica empleada para actualizar la Publicación de Información Aeronáutica (AIP). Según el sistema de publicación empleado, las enmiendas pueden ser AMDT Regulares o AMDT AIRAC.

AMSL (Above Mean Sea Level)

Nivel situado por encima del nivel medio del mar.

ANM (ATFM Notification Message - Mensaje de notificación ATFM)

Mensaje que aporta información sobre las medidas ATFM que estén planificadas o en vigor. Mediante este mensaje el NEMOC notifica el día anterior a las operaciones una descripción de todas las regulaciones ATFM planificadas en el área NEMOC.

AP (Airport - Aeropuerto)

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

Aeropuerto es todo aeródromo en el que existan de modo permanente instalaciones y servicios con carácter público para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento y reparaciones de material aéreo y recibir o despachar pasajeros o carga.

APAPI (Abbreviated Precision Approach Path Indicator -Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión Abreviado)

Variación del sistema indicador de pendiente de aproximación de precisión (PAPI). Su funcionamiento es igual a este sistema, pero se caracteriza porque varía en el número de elementos y en su disposición.

APARTADERO DE ESPERA

Área definida en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.

APP (Approach Control Office – Oficina de Control de Aproximación)

Dependencia establecida para suministrar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados que lleguen a uno o más aeródromos o salgan de ellos.

ÁREA CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO (ADA - Advisory Area)

Área designada comprendida dentro de una región de información de vuelo, donde se da servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

ÁREA DE BASE

Es aquella en la que se desarrollan las operaciones de salvamento, clasificación y evacuación de heridos. Contiene el punto de encuentro, el área de salvamento, el área de socorro y los encaminamientos entre ellas.

ÁREA DE CONTROL (CTA - Control Area)

Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

ÁREA DE CONTROL TERMINAL (TMA - Terminal Control Area)

Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

ÁREA ECAC (Área de la Conferencia Europea de Aviación Civil)

La relación de países integrantes del área ECAC es la siguiente: Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Hungría, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Macedonia, Malta, Mónaco, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suiza, Suecia, Turquía, Yugoslavia.

ÁREA DE ESPERA DE EQUIPOS

Área definida en la plataforma destinada a que los vehículos y equipos handling esperen la detención de la aeronave para comenzar del proceso handling.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

ÁREA DE MANIOBRAS

Aquella parte del aeródromo que debe usarse para el despegue, el aterrizaje y el rodaje de aeronaves, excluyendo la(s) plataforma(s).

ÁREA DE MOVIMIENTO

Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, el aterrizaje y el rodaje de aeronaves, y está integrada por el área de maniobras y la(s) plataforma(s).

ÁREA DE PROHIBICIÓN DE APARCAMIENTO

Áreas específicas en la plataforma en la que está totalmente prohibido el estacionamiento y la parada de vehículos y equipos handling.

ÁREA DE RESPUESTA

Área en la que se considera que el tiempo de respuesta de los medios del aeropuerto permite su actuación con eficacia.

ÁREA DE RESTRICCIÓN DE EQUIPOS

Área definida en la plataforma para que las aeronaves sean atendidas por los vehículos y equipos handling. En la práctica coincide con la zona ASA.

ÁREA DE SALVAMENTO

Es el área próxima al lugar del accidente, donde se desarrollan las operaciones de extinción de incendios y rescate de víctimas.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

ÁREA DE SEGURIDAD DE AERONAVE

Área de una plataforma destinada al estacionamiento de aeronaves.

ARO (Air Traffic Services Reporting Office -Oficina de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo)

Oficina creada con objeto de recibir los informes referentes a los servicios de tránsito aéreo y los planes de vuelo que se presentan antes de la salida.

ASDA (Accelerate Stop Distance Available -Distancia de aceleración-parada disponible)

La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera.

ATC (Air Traffic Control)

Control del tránsito aéreo.

ATFM (Air Traffic Flow Management -Organización de Afluencia de Tránsito Aéreo)

Organización dedicada a tomar medidas encaminadas a regular el tránsito dentro de un espacio aéreo determinado, a fin de aprovechar al máximo este espacio aéreo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

ATIS (Automatic Terminal Information Service - Servicio automático de información terminal)

Suministro de información regular, actualizada, a las aeronaves que llegan y a las que salen, mediante radiodifusiones continuas y repetitivas emitidas durante todo el día o durante una parte determinada del mismo.

ATS (Air Traffic Service - Servicio de Tránsito Aéreo)

Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo, control de área, control de aproximación o control de aeródromo.

ATZ (Aerodrome Traffic Zone - Zona de tránsito de aeródromo)

Espacio aéreo de dimensiones definidas establecido alrededor de un aeródromo para la protección del tránsito del aeródromo.

AUP (Airspace use plan-Plan de Utilización del espacio aéreo)

Mensaje que confecciona y difunde la AMC ala NEMOC/CADF, ACC/FMP y otras Agencias Acreditadas para informar sobre la disponibilidad de las estructuras flexibles del espacio aéreo.

AUTOHANDLING

Se produce cuando una compañía realiza su propio handling.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

AUTORIDAD ATS COMPETENTE CIVIL

La autoridad correspondiente, designada por la autoridad competente (Dirección de Aviación Civil), responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

AUTORIDAD ATS COMPETENTE MILITAR

La autoridad correspondiente, designada por la autoridad competente (Ejército del Aire), responsable de proporcionar los servicios de tránsito aéreo en el espacio aéreo de que se trate.

AUTORIZACIÓN DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de control de tránsito aéreo.

AVASIS (Abbreviated Visual Approach Slope Indicator System – Sistema Visual Indicador de pendiente de Aproximación Abreviado)

Variación del sistema VASIS. Su funcionamiento es igual que el de este sistema, pero difiere en el número de elementos y en su disposición.

AVIACIÓN GENERAL

Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

AVISO A LOS NAVEGANTES (NOTAM)

Publicación del Servicio de Información Aeronáutica que contiene información urgente relativa al establecimiento, condición o modificación temporal de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

AWY (Airway - Aerovía)

Área de control o parte de ella dispuesta en forma de corredor y equipada con radio ayudas para la navegación.

AYUDAS A LA NAVEGACIÓN

Son equipos utilizados por los pilotos para su orientación y navegación a lo largo de las rutas y para las maniobras de despegue y aterrizaje.

AYUDAS INSTRUMENTALES

Estas ayudas se componen normalmente de un equipo transmisor (generalmente instalado en tierra), que emite unas señales, y de un equipo receptor instalado a bordo que recibe estas señales y las interpreta, proporcionando el posicionamiento de la aeronave.

AYUDAS VISUALES INDICADORAS DE PENDIENTE DE APROXIMACIÓN

Estas ayudas son utilizadas por el piloto para facilitar la aproximación y el aterrizaje aun aeródromo.

B

BALIZA

Objeto expuesto sobre el nivel del terreno para indicar un obstáculo o trazar un límite.

BARRA DE ALINEACIÓN

Permite al piloto dejar correctamente orientada la aeronave al final de la maniobra de estacionamiento.

BARRA DE PARADA

Indica al piloto el punto donde debe detenerse dentro de un puesto de estacionamiento.

BARRA DE REFERENCIA

Proporciona información suplementaria para facilitar al piloto la maniobra de estacionamiento.

BARRA DE VIRAJE

Se utiliza en aquellos puestos de estacionamiento en los que se desee indicar el lugar de inicio de la maniobra de viraje.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

BARRETA

Es un conjunto de tres o más luces aeronáuticas de superficie, poco espaciadas y situadas sobre una línea transversal de forma que se vean como una barra luminosa.

BCST (Broadcast - Radiodifusión)

Transmisión de información referente a navegación aérea que no va dirigida a ninguna estación o estaciones determinadas

C

CABOTAJE

Es el transporte de pasajeros, correo y/o carga entre dos aeropuertos de un mismo estado.

CADF (Centralised Airspace Data Function - Función Centralizada de Datos de Espacio Aéreo)

Unidad de gestión de espacio aéreo integrada en el NM, que recoge y condensa toda la información sobre rutas Condicionales que le envían las AMC nacionales, y difunde el Mensaje de Disponibilidad de Rutas Condicionales (CRAM).

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

CDR (Conditional Route - Ruta Condicional)

Es una ruta o segmento de ruta ATS, de carácter no permanente que sólo se puede planificar y utilizar bajo ciertas T" condiciones específicas.

CALLE DE ACCESO AL PUESTO DE ESTACIONAMIENTO

Parte de una plataforma designada como *calle de rodaje* y destinada a proporcionar solamente acceso a los puestos de estacionamiento de aeronaves.

CALLE DE RODAJE

Vía definida en un aeródromo terrestre, establecidas para el rodaje de aeronaves y destinada a proporcionar enlace entre una y otra parte del aeródromo, incluyendo:

- Calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronave.
- Calle de rodaje en la plataforma.
- Calle de salida rápida.

CALLE DE RODAJE EN LA PLATAFORMA

Parte de un sistema de calles de rodaje situada en una plataforma y destinada a proporcionar una vía para el rodaje a través de la plataforma.

CALLE DE SALIDA RÁPIDA

Calle de rodaje que se une a una pista en un ángulo agudo y está proyectada de modo que permita a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible.

CAPA DE TRANSICIÓN

Espacio aéreo entre la altitud de transición y el nivel de transición

CATEGORÍA DE VUELO

Indicación respecto a si las dependencias de los servicios de tránsito aéreo deben conceder o no trato especial a una aeronave dada.

CENTRO DE COMUNICACIONES

Estación fija aeronáutica que retransmite tráfico de telecomunicaciones de otras (o a otras) estaciones fijas aeronáuticas conectadas directamente con ella.

CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA

Un lugar fijo designado en el aeropuerto que ha de utilizarse para prestar ayuda y coordinar las operaciones en las emergencias de aeropuerto.

CENTRO DE OPERACIONES DE EMERGENCIA

Un lugar fijo designado en el aeropuerto que ha de utilizarse para prestar ayuda y coordinar las operaciones en las emergencias de aeropuerto.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

CENTRO DE RETRANSMISIÓN AUTOMÁTICA DE MENSAJES INTEGRADO (CRAMI)

Centro de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas, donde la retransmisión de los mensajes se hace de forma automática, interviniendo el operador sólo para fines de supervisión.

CLAVE SSR

Número asignado a una determinada señal de respuesta de impulsos múltiples transmitida por un respondedor.

CÓDIGO NOTAM

Código de cinco letras empleado en la confección de la línea de calificadores del NOTAM, cuya finalidad es cifrar el tipo y la situación de la incidencia notificada en el mismo NOTAM.

COMUNICACIÓN

Toda transmisión, emisión y recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza.

CONDICIONES METEOROLÓGICAS DE VUELO VISUAL (VMC – Visual Meteorological Conditions)

Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo de nubes, iguales o mejores que los mínimos especificados.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

CONFERENCIA

Foro donde se debaten los problemas de programación de todo el mundo.

CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL (ECAC)

La relación de países integrantes del área ECAC es la siguiente: Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Hungría, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Macedonia, Malta, Mónaco, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suiza, Suecia, Turquía, Yugoslavia.

CONTROL DE AFLUENCIA

Medidas encaminadas a regular el tránsito dentro de un espacio aéreo determinado, a lo largo de una ruta determinada, o con destino a un determinado aeródromo, a fin de aprovechar al máximo el espacio aéreo.

CONTROL DE INMIGRACIÓN

Zona del terminal donde se comprueba la documentación exigible para la entrada en el país, dependiendo de la procedencia y nacionalidad del pasajero.

CONTROL DE PASAPORTES

Zona donde se realizan los controles de inmigración. En función del destino del vuelo y de la nacionalidad del pasajero, se requerirán documentos administrativos diferentes.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

CONTROL DE SEGURIDAD

Zona del terminal por la que entran los pasajeros y equipajes de mano, con objeto de detectar metales y evitar o disuadir a los pasajeros de amenazar la seguridad del avión, su tripulación o sus pasajeros.

COORDINADOR

Es la persona física o jurídica, con profundos conocimientos en coordinación de la programación de movimientos de aeronaves de las compañías aéreas, responsable de la asignación y supervisión del uso de franjas horarias en un aeropuerto o en un grupo de aeropuertos.

CRAM (Conditional Routes Availability Message)

Mensaje de disponibilidad de rutas condicionales

CRAMI (Centro de Retransmisión Automática de Mensajes Integrados)

Centro de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas, donde la retransmisión de los mensajes se hace de forma automática, interviniendo el operador sólo para fines de supervisión.

CTA (Control Area – Área de control)

Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite especificado sobre el terreno.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

CTOT (Calculated Take Off Time - Hora Calculada De Despegue)

El CTOT se calcula añadiendo a la hora estimada de fuera de calzos (EOBT) el tiempo de rodaje definido para cada aeropuerto y la demora, si existiera, debida a medidas de control de afluencia.

CTR (Control Zone – Zona de control)

Espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde la superficie terrestre hasta un límite superior especificado.

CUADERNO DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS

Registro en que constan las actividades de una estación de telecomunicaciones aeronáuticas.

CWY (Clear Way). Zona Libre de Obstáculos

Área rectangular definida en el terreno situado a continuación del recorrido de despegue disponible, preparada como zona adecuada para que puedan pararse las aeronaves en caso de despegue interrumpido.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

D

DEPENDENCIA DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Expresión genérica que se aplica, según el caso, a un centro de control de área, una oficina de control de aproximación o una torre de control de aeródromo.

DEPENDENCIA DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

DESIGNADOR DE PISTA

Señal consistente en un número de dos cifras (en algún caso, acompañado de una letra), pintado sobre la pista, que indica la decena de grado más próxima a la orientación magnética de la pista, visto en el sentido de la aproximación.

DETRESFA

Palabra clave utilizada para designar una fase de peligro.

D.G.A.C.

Dirección General de Aviación Civil.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

DISTANCIAS DECLARADAS

- Recorrido de despegue disponible (TORA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.
- Distancia de despegue disponible (TODA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.
- Distancia de aceleración-parada disponible (ASDA). La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera.
- Distancia de aterrizaje disponible (LDA). La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

DME (Distance Measuring Equipment - Equipo Radiotelemétrico)

Indica la distancia entre una aeronave y la estación instalada en tierra. El equipo transmisor (interrogador) se encuentra a bordo de la aeronave, mientras el receptor (respondedor) se encuentra en tierra.

DRY-LEASE

Se produce cuando una compañía alquila una aeronave sin tripulación para la realización de un vuelo.

DURACIÓN PREVISTA

El tiempo que se estima necesario para volar desde un punto significativo a otro.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

DURACIÓN TOTAL PREVISTA

En el caso de los vuelos IFR, el tiempo que se estima necesario, a partir del momento del despegue, para llegar al punto designado, definido con relación a las ayudas para la navegación, desde el cual se tiene intención de iniciar un procedimiento de aproximación por instrumentos o, si no existen ayudas para la navegación asociadas con el aeródromo de destino, para llegar a la vertical de dicho aeródromo. En el caso de los vuelos VFR, el tiempo que se estima necesario a partir del momento del despegue para llegar a la vertical del aeródromo de destino.

E

ECAC (European Civil Aviation Conference - Conferencia Europea De Aviación Civil)

La relación de países integrantes del área ECAC es la siguiente: Albania, Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Hungría, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Macedonia, Malta, Mónaco, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suiza, Suecia, Turquía, Yugoslavia.

EDIFICIO TERMINAL

Parte de las instalaciones aeroportuarias correspondiente al lado tierra, que comprende el vestíbulo de llegadas, mostradores de facturación, control de pasaportes, salas de embarque, zonas de entretenimiento, etc.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

EET (Estimated Elapsed Time)

Duración prevista de un vuelo desde su salida hasta la llegada al aeropuerto de destino.

ELEV (Elevation -Elevación)

Distancia vertical entre un punto o un nivel en la superficie de la tierra, o unido a ella, y el nivel medio del mar.

EMPRESA EXPLOTADORA DE AERONAVES

Persona, organismo o empresa, que se dedica, o propone dedicarse a la explotación de aeronaves.

ENR (En Ruta)

Parte de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) que consta de siete secciones y contiene información relativa al espacio aéreo y su utilización.

ENVERGADURA

Distancia total entre las puntas de ala de una aeronave.

EOBT (Estimated Off -Block Time - Hora prevista de “fuera calzos”)

Hora prevista en la cual la aeronave iniciará el desplazamiento asociado con la salida.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

EPA (Equipment Parking Area - Área de estacionamiento de equipos)

Área utilizada en la plataforma para el aparcamiento de vehículos y equipos handling.

EPL (Equipment Parking Line – Línea de área de estacionamiento de equipos)

Línea que delimita en su interior un área destinada al estacionamiento de equipos (EPA). Sólo puede accederse a ella a través de la línea discontinua.

ERL (Equipment Restricted Line – Línea de restricción de equipos)

Línea que delimita en su interior un área de restricción de equipos o puesto de estacionamiento de aeronaves.

ESL (Equipment Stand Line – Línea de espera de equipos)

Línea que delimita en su interior el área de espera de equipos (ESA), si existe.

ESPACIO AÉREO CON SERVICIO DE ASESORAMIENTO

Expresión genérica que significa, según el caso, áreas o rutas con servicio de asesoramiento.

ESPACIO AÉREO CONTROLADO

Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

ESPACIO AÉREO CONTROLADO (EXCEPTUANDO EL VUELO VISUAL)

Espacio aéreo controlado dentro del cual se permiten tanto los vuelos IFR como los VFR, pero en el que los vuelos VFR no están sujetos a control.

ESPACIO AÉREO CONTROLADO (INSTRUMENTAL / VISUAL)

Espacio aéreo dentro del cual sólo se permiten vuelos IFR y vuelos VFR controlados.

ESPACIO AÉREO CONTROLADO (RESTRINGIDO A INSTRUMENTOS)

Espacio aéreo dentro del cual sólo se permiten vuelos IFR.

EST (Estimated - Estimado)

Abreviatura empleada en un NOTAM que, a continuación de un grupo fecha-hora, sirve para indicar que la fecha de finalización de la incidencia es estimada.

ESTACIÓN FIJA AFTN

Estación fija Aeronáutica que forma parte de la red de telecomunicaciones fijas aeronáuticas y que funciona como tal bajo la autoridad o control de un estado.

ESTACIÓN TRIBUTARIA

Estación fija aeronáutica que puede recibir o transmitir mensajes y/o datos digitales, pero que no los retransmite más que para prestar servicio a estaciones similares conectadas por medio de ella a un centro de comunicaciones.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

ESTELA TURBULENTA

Perturbaciones aerodinámicas que producen las aeronaves. Además de la potencia de los motores, influye el peso, la velocidad y la forma de las alas.

ETA (Estimated Time of Arrival - Hora prevista de llegada)

Hora estimada de llegada de un vuelo a su destino. En los vuelos IFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre un punto designado, definido con referencia a las ayudas para la navegación, a partir del cual se iniciará un procedimiento de aproximación por instrumentos, o, si el aeródromo no está equipado con ayudas para la navegación, la hora a la cual la aeronave llegará sobre el aeródromo. Para los vuelos VFR, la hora a la cual se prevé que la aeronave llegará sobre el aeródromo.

ETD (Estimated Time of Departure)

Hora estimada de salida de un vuelo.

ETOT (Estimated Take Off Time)

Hora estimada de despegue.

EUROCONTROL

Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea.

F

F1

Formulario Estadístico de Tráfico Aéreo.

FARO DE AERÓDROMO

Faro aeronáutico utilizado para indicar la posición de un aeródromo desde el aire.

FARO DE IDENTIFICACIÓN

Faro aeronáutico que emite una señal en clave, por medio de la cual puede identificarse un punto determinado que sirva de referencia.

FASE DE ALERTA

Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

FASE DE INCERTIDUMBRE

Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

FASE DE PELIGRO

Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

FIC (Flight Information Center - Centro de Información de Vuelo)

Dependencia establecida para facilitar servicio de información de vuelo y servicio de alerta.

FIR (Flight Information Region - Región de Información de Vuelo)

Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se suministran los servicios de información de vuelo y de alerta.

FIS (Flight Information Service - Servicio de información de vuelo)

Servicio cuya finalidad es aconsejar y facilitar información útil para la realización segura y eficaz de los vuelos.

FL (Flight Level - Nivel de vuelo)

Superficie de presión atmosférica constante relacionada con una determinada referencia de presión –1013,2 hectopascales (hPa) – y que está separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

FMP (Flow Management Position)

Posición de control de afluencia de tránsito aéreo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

FMU (Flow Management Unit - Unidad de Control de Afluencia de Tránsito Aéreo)

Unidad delegada por el CEU-NUCLEUS (Bruselas) para la gestión del control de afluencia en España.

FPL (Filed Flight Plan - Plan de vuelo presentado)

Plan de vuelo tal como ha sido presentado a la ARO por el piloto o su representante designado, sin ningún cambio subsiguiente.

FRANJA DE PISTA

Superficie definida que comprende la pista y la zona de parada, si la hubiese, destinada a:

- Reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de la pista.
- Proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.

FRANJA HORARIA (SLOT AEROPORTUARIO)

Autorización administrativa para la realización de una operación IFR de llegada o salida, dentro de un período de tiempo determinado en un aeropuerto coordinado.

FRANJA HORARIA HISTORICA

Es aquella franja horaria utilizada por una compañía aérea previa autorización de un coordinador. Si se produce esta circunstancia la compañía tendrá derecho a solicitar la misma franja horaria para el correspondiente período de

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

programación de vuelo equivalente, por ejemplo de temporada de verano a temporada de verano.

FT (Feet)

Pies.

FUA

(Flexible Use Of Airspace -Uso Flexible del Espacio Aéreo).

G

GAT (General Air Traffic -Tránsito Aéreo General)

Incluye a los vuelos realizados según las normas y procedimientos establecidos por la autoridad de Aviación Civil del Estado, que operan de acuerdo con el Reglamento de la Circulación Aérea.

GEN (Generalidades)

Parte de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) que consta de cinco secciones y contiene información de carácter administrativo y explicativo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

GND (Ground -Suelo o Terreno)

Abreviatura empleada para indicar que el límite inferior de un aviso a la navegación (NAV WARNING) descrito en un NOTAM, comienza en el suelo o terreno que se sobrevuela.

GP (Glide Path)

Senda de descenso

H

HANDLING

Se denomina handling a todas las actividades de asistencia en tierra en los procesos de conexión entre los medios de transporte terrestre y aéreo.

HANDLING DE AVIACIÓN GENERAL

Actividades relacionadas con el procesamiento del segmento de aviación así denominado.

HANDLING DE CARGA

Actividades relacionadas con los procesos del tratamiento de flujo en los terminales de carga y que se dividen en:

- Actividades directamente relacionadas con la manipulación de la carga.
- Actividades relacionadas con el despacho de la documentación necesaria al transporte de la carga.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

HANDLING DE PASAJEROS

Actividades relacionadas con el terminal y directamente dirigidas a los procesos de facturación, embarque y desembarque, información, controles gubernamentales y controles de seguridad.

HANDLING DE RAMPA

Actividades dirigidas a:

- La puesta a punto del avión durante su escala en tierra como reparación de fallos, suministro de combustible, comprobación de ruedas y neumáticos, suministro de energía eléctrica, deshielo, suministro de aire acondicionado, limpieza de aseos, suministro de agua potable, mantenimiento rutinario, mantenimiento no rutinario, limpieza de ventanas de cabina de pilotaje, alas, góndolas de motores, ventanas de fuselaje.
- Servicio a bordo como limpiezas, mayordomía, entretenimiento de a bordo, alteración de configuraciones de cabina, pequeñas reparaciones del mobiliario de a bordo.
- Acoplamiento de equipamiento externo como escaleras para embarque/desembarque de pasajeros, equipamiento de carga de mayordomía, cargadores de carga y correo, escaleras para tripulaciones.

HPL

Hora Programada de Llegada.

HPS

Hora Programada de Salida.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

HRL

Hora Real de Llegada.

HRS

Hora Real de Salida.



IATA (International Air Transport Association)

Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

IDENTIFICACIÓN DE AERONAVE

Grupo de letras o cifras, o una combinación de ambas, idéntico al distintivo de llamada de una aeronave para las comunicaciones aeroterrestres o dicho distintivo expresado en clave, que se utiliza para identificar las aeronaves en las comunicaciones entre centros de servicios de tránsito aéreo.

IFPS (Integrated Initial Flight Plan Processing System - Sistema Integrado para el Tratamiento Inicial de Plan de Vuelo)

Sistema centralizado que procesa y distribuye los planes de vuelo (FPL y RPL) dentro del área ECAC.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

IFPU (Integrated Initial Flight Plan Processing Unit - Unidad Integrada para el Tratamiento Inicial de Plan de Vuelo)

El IFPS está configurado en dos unidades IFPU, una en Francia (Bretigny) y otra en Bélgica (Haren), que actúan en paralelo para casos de contingencia.

IFR (Instrument Flight Rules - Reglas de Vuelo por Instrumentos)

Abreviatura utilizada para designar las reglas de vuelo por instrumentos.

ILS (Instrument Landing System - Sistema de Aterrizaje por Instrumentos)

Este sistema facilita al piloto de una aeronave la aproximación y el aterrizaje en un aeropuerto. Se compone de los siguientes elementos:

- Localizador.
- Senda de descenso.
- Radiobalizas (Exterior e Intermedia).

IMC (Instrument Meteorological Conditions - Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos)

Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

INCERFA

Palabra clave utilizada para designar una fase de incertidumbre.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

INCIDENTE

Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

INDICADOR DE LUGAR

Grupo de clave, de 4 letras, formulado de acuerdo con las disposiciones prescritas por la OACI y asignado al lugar en que está situada una estación fija aeronáutica.

INFORMACIÓN METEOROLÓGICA

Informes meteorológicos, análisis, pronósticos y cualesquiera otras declaraciones relativas a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

INFORMACIÓN SIGMET

Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que puedan afectar la seguridad de las operaciones de aeronaves.

INVESTIGACIÓN

Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes y que comprenden la reunión y el análisis de información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre la seguridad.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

I.V.A.

Impuesto sobre el valor añadido.

J

JEFE DE ESCALA

Persona nombrada por una compañía aérea con el fin de cubrir las necesidades de gestión y relación con entidades externas a las compañías.

L

LADO AIRE

Es la parte del aeródromo donde se presta a las aeronaves todos los servicios necesarios entre su entrada y su posterior salida.

LADO TIERRA

Es la parte del aeródromo en el que fundamentalmente se presta servicio a los pasajeros.

LDA (Landing Distance Available - Distancia de aterrizaje disponible)

La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

LÍNEA DE BORDE DE PLATAFORMA

Delimita la superficie de la plataforma apta para soportar el peso de las aeronaves.

LÍNEA DE ENTRADA AL PUESTO DE ESTACIONAMIENTO

Guía al piloto desde el eje de la calle de rodaje hasta el puesto de estacionamiento.

LÍNEA DE SALIDA

Sirve de guía desde los puestos de estacionamiento hasta las calles de rodaje, asegurando que se mantenga el margen de separación prescrito respecto a otras aeronaves y obstáculos.

LÍNEA DE VIRAJE

Guía al piloto en los virajes de entrada o salida del puesto de estacionamiento.

LISTA DE VERIFICACIÓN

Para cada una de las publicaciones suministradas por el Servicio e Información Aeronáutica existen unas listas de chequeo, a fin de que los usuarios puedan verificar que la información que contienen está en todo momento actualizada.

LLZ (Localizer - Localizador)

Indicador que proporciona un rumbo a lo largo del eje de pista en la dirección de la aproximación de la aeronave.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

LOCALIZADOR (LLZ - Localizer)

Proporciona un rumbo a lo largo del eje de pista en la dirección de la aproximación de la aeronave.

LONGITUD DE UNA AERONAVE

Distancia entre la punta de la cola y el morro de ésta.

LUZ AERONÁUTICA DE SUPERFICIE

Toda luz dispuesta especialmente para que sirva de ayuda a la navegación aérea, excepto las ostentadas por las aeronaves.

M

M (Metres)

Metros.

MANIFIESTO DE CARGA

Documento donde se especifica el tipo de mercancía que transporta una aeronave, la cantidad, el destino, etc.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

MAPA CUADRICULADO

Un plano visual de un área con un sistema de cuadrados superpuestos, numerados y designados con letras, para proporcionar una referencia fija a cualquier punto del área.

MARCA COMÚN

Sustituye a la marca de nacionalidad cuando la aeronave pertenece a un organismo internacional de explotación, es decir, que no pertenezca a ninguna nacionalidad en concreto.

MARCA DE NACIONALIDAD

Indica el Estado en el que está matriculada la aeronave.

MARGEN

Banda de terreno que bordea un pavimento, tratada de forma que sirva de transición entre ese pavimento y el terreno adyacente.

MATRÍCULA

Identificativo que es asignado por el Estado donde se registra la aeronave, o por la autoridad de registro de la marca común.

MENSAJES DE SERVICIO

Mensajes originados por estaciones fijas aeronáuticas para obtener información o verificación respecto a otros mensajes que parezca que hayan sido

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

transmitidos incorrectamente por el servicio fijo aeronáutico, a fin de confirmar números de orden en el canal, formato, etc.

El texto de estos mensajes comienza siempre con la señal de procedimiento SVC, excepto el de acuse de recibo de los mensajes 55, que comienza con la señal de procedimiento R.

MODO SSR

Letra o número asignado a un espacio específico de impulsos de las señales de interrogación transmitidas por un interrogador. Existen cuatro modos, A, B, C y D que corresponden a cuatro espaciados diferentes de impulsos de interrogación.

MOSTRADOR DE FACTURACIÓN

Es el área donde el pasajero se separa de su equipaje y recibe la tarjeta de embarque.

MSL (Mean Sea Level)

Nivel medio del mar.

MTOW (Maximum Take Off Weight)

Peso máximo al despegue.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

N

NAV WARNING (Navigation Warning - Aviso a la Navegación)

Actividades en reservas de espacio aéreo, zonas restringidas o peligrosas por las que atraviese una aeronave. Los NAV WARNING se incluyen como una parte de los Boletines de Información Previa al Vuelo (PIB).

NDB (Non Directional Beacon - Radiofaro no Direccional)

Radio ayuda para la navegación que emite energía electromagnética en todas las direcciones.

Emite en baja y media frecuencia. Se identifica mediante la transmisión, en código Morse, de un grupo de 2 ó 3 letras, emitidas en una cadencia determinada.

NIVEL

Término genérico referente a la posición vertical de una aeronave en vuelo, que significa indistintamente altura, altitud o nivel de vuelo.

NIVEL DE CRUCERO

Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

NIVEL DE TRANSICIÓN

Nivel más bajo de vuelo disponible para usarlo por encima de la altitud de transición.

NEMOC (Network Manager Operations Centre)

Unidad ubicada en Bruselas que presta un servicio de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) en el área ECAC, con el fin de conseguir un tráfico fluido y evitar demoras.

NOF (International NOTAM Office - Oficina NOTAM internacional)

Oficina del Servicio de Información Aeronáutica encargada de tratar toda la información, tanto nacional como internacional, motivo de NOTAM, distribuyéndola posteriormente nacional y/o internacionalmente, si procede.

NOTAM (Notice to Airmen - Aviso a los Navegantes)

Publicación del Servicio de Información Aeronáutica que contiene información urgente relativa al establecimiento, condición o modificación temporal de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.

NOTAMC (Cancellation NOTAM - NOTAM que Cancela)

Abreviatura empleada en un NOTAM que indica que la información que contiene cancela a la información publicada en un NOTAM anterior.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

NOTAM CHECKLIST (NOTAM Checklist - Lista de Verificación NOTAM o Lista Recapitulativa de NOTAM)

NOTAM que incluye una lista numérica de los NOTAM en vigor a la fecha de su publicación.

NOTAMN (New NOTAM - NOTAM Nuevo)

Abreviatura empleada en un NOTAM que indica que la información que contiene es nueva.

NOTAMR (Replacement NOTAM - NOTAM que Reemplaza)

Abreviatura empleada en un NOTAM que indica que la información que contiene sustituye a la información publicada en un NOTAM anterior.

NPL (No Parking Line - Línea de no Aparcamiento)

Línea que delimita en su interior un área totalmente prohibida para el estacionamiento y parada de equipos.

NÚMERO DE MACH

Relación entre la velocidad verdadera y la del sonido.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

O

OAT (Operational Air Traffic - Tránsito Aéreo Operacional)

Incluye al tránsito aéreo militar que opera de acuerdo con el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa.

OBSTÁCULO

Todo objeto fijo (tanto de carácter temporal como permanente) o móvil, o parte del mismo, que esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en tierra o que sobresalga de una superficie definida destinada a proteger a las aeronaves en vuelo.

OFICINA DE COORDINACIÓN DE HORARIOS

Oficina que tiene como misión la óptima utilización de las capacidades disponibles en los aeropuertos de soberanía española, coordinando las horas previstas de llegada y salida de todos los vuelos comerciales, evitando así congestiones y retrasos.

OFICINA LOCAL DE COORDINACIÓN DE HORARIOS

Es una oficina de coordinación de horarios ubicada en algunos aeropuertos.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

OFICINA NOTAM INTERNACIONAL (NOF - International NOTAM Office)

Oficina del Servicio de Información Aeronáutica encargada de tratar toda la información, tanto nacional como internacional, motivo de NOTAM, distribuyéndola posteriormente nacional y/o internacional mente si procede.

OLR (Off Load Route)

Ruta de alivio.

ORM (Operational Reply Messages)

Mensajes de Respuesta Operativa.

P

PAPI

(Precision Approach Path Indicator -Indicador de Trayectoria de Aproximación de Precisión).

PERÍMETRO EXTERIOR

Área fuera del perímetro que se define con el fin de permitir los requisitos operacionales auxiliares de emergencia inmediatos, libres de interferencia no autorizada o no controlada.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

PERÍMETRO INTERIOR

Área definida con objeto de permitir las operaciones en condiciones de seguridad para ocuparse de una emergencia; estas operaciones comprenden: hacer lo necesario para que el personal y los vehículos acudan prontamente, y asegurar que el mando, las comunicaciones y el control de coordinación sean efectivos.

PERM (Permanent - Permanente)

Abreviatura empleada en un NOTAM para indicar que la información que contiene es permanente.

PERSONA AL MANDO EN EL LUGAR

Persona designada para encargarse de las operaciones generales de emergencia.

PIB (Pre-flight Information Bulletin - Boletín de Información Previa al Vuelo)

Publicación del Servicio de Información Aeronáutica confeccionada en las Oficinas de Información Aeronáutica (AIO) de los aeródromos, que consiste en una selección de NOTAM e información adicional de interés para los usuarios.

Resulta un elemento primordial para satisfacer las necesidades de información previa al vuelo de las tripulaciones.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

PLAN DE EMERGENCIA DE AEROPUERTO

Establecimiento de procedimientos para coordinar las actividades de los servicios aeroportuarios con los de otras dependencias en la comunidad circunvecina, que podrían ser de ayuda al acudir a una emergencia que ocurra en el aeropuerto o en su vecindad.

PLAN DE VUELO

Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado o aparte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

PLAN DE VUELO ACTUALIZADO

Plan de vuelo que incluye modificaciones con respecto al presentado originalmente, éste se actualiza por sucesivas autorizaciones ATC.

PLATAFORMA

Área definida en un aeródromo terrestre, destinada a dar cabida a las aeronaves, para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

PMA (PUESTO DE MANDO AVANZADO)

Punto en el que los jefes de las dependencias que cooperan en el plan de emergencia se reúnen para recibir y divulgar información y tomar decisiones pertinentes a las operaciones de salvamento.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

PMP (PUESTO DE MANDO PRINCIPAL)

Es el lugar fijo destinado en el aeropuerto desde el cual se realizan las funciones de dirección, coordinación y apoyo de las tareas de emergencia.

PUESTO DE ESTACIONAMIENTO DE AERONAVE

Área designada en una plataforma, destinada al estacionamiento de una aeronave.

PUESTO DE MANDO

Punto en el que se informa a las dependencias correspondientes sobre la situación, cuando éstas acuden al lugar del siniestro y asumen el control de todos los aspectos de la operación.

PUNTO DE ENCUENTRO

Punto de referencia previamente establecido, es decir, conjunto de carreteras, cruce de carreteras u otro lugar especificado, al cual concurren inicialmente o salen del mismo el personal / vehículos que hacen frente a una situación de emergencia para recibir instrucciones de encaminamiento hacia las áreas de salvamento y socorro o el lugar del accidente / incidente.

PUNTO DE ESPERA EN RODAJE

Punto designado en el que se puede ordenar a los vehículos ya las aeronaves en rodaje que esperen, a fin de que queden adecuadamente separados de la pista.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

PUNTO DE NOTIFICACIÓN

Lugar geográfico especificado, con referencia al cual puede notificarse la posición de una aeronave.

PUNTO SIGNIFICATIVO

Lugar geográfico especificado, utilizado para definir la ruta ATS o la trayectoria de vuelo de una aeronave y para otros fines de navegación y ATS.

R

RADAR (Radio Detection and Ranging)

Dispositivo radioeléctrico para la detección, que proporciona información acerca de distancia, azimut y/o elevación de objetos.

RADAR PRIMARIO

Sistema de radar que usa señales de radio reflejadas.

RADAR SECUNDARIO

Sistema de radar en el cual la señal radioeléctrica transmitida por la estación radar inicia la transmisión de una señal radioeléctrica de otra estación.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

RADIONAVEGACIÓN

Radio-determinación utilizada para fines de navegación, inclusive para señalar la presencia de obstáculos.

RCC (Rescue Coordination Center - Centro Coordinador de Salvamento)

Dependencia encargada de promover la buena organización del servicio de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones dentro de una región de búsqueda y salvamento.

RFP (Replacement Flight Plan - Plan de Vuelo que Reemplaza)

Procedimiento que se utiliza cuando, antes de la salida de un vuelo y con el fin de evitar demoras debidas a control de afluencia, se decide cambiar la ruta original por otra alternativa.

RPL (Repetitive Flight Plan - Plan de Vuelo Repetitivo)

Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentado por los explotadores para que las dependencias ATS lo conserven y utilicen repetidamente.

RUMBO

La dirección en que apunta el eje longitudinal de una aeronave, expresada en grados respecto al Norte (magnético, geográfico, etc.).

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

RUTA

Es la trayectoria que une el punto de partida con el de destino.

RUTA ATS

Ruta especificada que se ha designado para canalizar la corriente del tránsito, según sea necesario proporcionar servicio de tránsito aéreo.

La expresión **ruta ATS** se aplica, según el caso, a aerovías, rutas con asesoramiento, rutas con o sin control, rutas de llegada o salida, etc.

RUTA DE LLEGADA

Ruta identificada, siguiendo un procedimiento de aproximación por instrumentos, por los cuales las aeronaves pueden pasar de la fase de vuelo en ruta al punto de referencia de la aproximación inicial.

RUTA DE LLEGADA

Ruta identificada, siguiendo un procedimiento de salida por instrumentos, por los cuales las aeronaves pueden pasar de la fase despegue a la fase de ruta en vuelo normal.

RUTA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Ruta ATS establecida para el uso de aeronaves que pueden aplicar el sistema de navegación aérea.

RUTA MAGNÉTICA

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

Trayectoria que sigue una aeronave con respecto al norte magnético.

RVR (Runway Visual Range – Alcance visual en pista)

Distancia hasta la cual el piloto de una aeronave que se encuentra sobre el eje de una pista puede ver las señales de superficie de la pista o las luces que la delimitan o que señalan su eje.

RWY (Runway - Pista)

Área rectangular definida en un aeródromo terrestre preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves.

S

SADAMA

Sistema de Ayuda a la Decisión para la Asignación de Medios Aeroportuarios.

SALA DE EMBARQUE

Zonas donde esperan los pasajeros antes de pasar a la aeronave.

SCENA

Sistemas Cooperativos para el Entorno Aeroportuario

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

SELCAL (Selective Calling System - Sistema de llamada selectivo)

Sistema que permite a las dependencias de control establecer una comunicación radiotelefónica directa con una única aeronave mediante un equipo transmisor en tierra que emite un código de llamada único para cada aeronave, debiendo estar dotada ésta del receptor adecuado.

Este código consta de cuatro letras, que son emitidas de forma codificada.

SEÑAL

Símbolo o grupo de símbolos expuestos en la superficie del área de movimiento a fin de transmitir información aeronáutica.

SERVICIO DE ALERTA

Servicio suministrado para notificar a los organismos pertinentes respecto a aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y auxiliar a dichos organismos según convenga.

SERVICIO DE ASESORAMIENTO DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio que se suministra en el espacio aéreo con asesoramiento para que, dentro de lo posible, se mantenga la debida separación entre las aeronaves que operan según planes de vuelo IFR.

SERVICIO DE CONTROL DE AERÓDROMO

Servicio de control de tránsito aéreo para el tránsito de aeródromo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

SERVICIO DE CONTROL DE APROXIMACIÓN

Servicio de control de tránsito aéreo para la llegada y la salida de vuelos controlados.

SERVICIO DE CONTROL DE ÁREA

Servicio de control de tránsito aéreo para los vuelos controlados en las áreas de control.

SERVICIO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

Servicio suministrado con el fin de:

1. Prevenir colisiones:

- Entre aeronaves.
- En el área de maniobras.
- Entre aeronaves y obstáculos.

2. Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.

SERVICIO DE RADIODIFUSIÓN AERONÁUTICA

Servicio de radiodifusión dedicado a la transmisión de información relativa a la navegación aérea.

SERVICIO DE RADIONAVEGACIÓN AERONÁUTICA

Servicio de radionavegación destinado a las aeronaves ya su explotación en condiciones de seguridad.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

SERVICIO INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS

Servicio de telecomunicaciones entre oficinas o estaciones de diferentes Estados, o entre estaciones móviles que no se encuentren en el mismo Estado o que están sujetas a diferentes Estados.

El objeto de este servicio es proporcionar a la navegación aérea las telecomunicaciones y las radio ayudas necesarias para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.

SERVICIO MÓVIL AERONÁUTICO

Servicio móvil entre estaciones aeronáuticas y estaciones de aeronave, o entre estaciones de aeronave, en el que también pueden participar las estaciones de embarcación o de dispositivo de salvamento; también pueden considerarse incluidas en este servicio las estaciones de radiobaliza de localización de siniestros que operen en las frecuencias de socorro y urgencia designadas.

SFC (Surface - Superficie)

Abreviatura empleada para indicar que el límite inferior de un aviso a la navegación (NAV WARNING) descrito en un NOTAM, comienza en la superficie (mar o terreno) que se sobrevuela.

T

TELECOMUNICACIÓN

Toda transmisión, emisión o recepción de signos, señales, escritos, imágenes, sonidos o informaciones de cualquier naturaleza por hilo, radioelectricidad, medios ópticos u otros sistemas electromagnéticos.

TEMPORADA DE INVIERNO

Es el período comprendido entre el último domingo de octubre y el último sábado anterior al último domingo de marzo.

TEMPORADA DE VERANO

Es el período comprendido entre el último domingo de marzo y el último sábado anterior al último domingo de octubre.

TERMINAL DE CARGA

Parte del lado tierra que se ocupa del paso de mercancías por el aeropuerto.

TIEMPO UNIVERSAL COORDINADO (UTC - Universal Time Coordinated)

Horario utilizado por todas las estaciones del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas y los servicios de Tránsito Aéreo basado en el huso horario del meridiano de Greenwich, con fines de coordinación horaria mundial.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

TMA (Terminal Control Area – Área de control terminal)

Área de control establecida generalmente en la confluencia de rutas ATS en las inmediaciones de uno o más aeródromos principales.

TODA (Take-Off Distance Available - Distancia de Despegue Disponible)

La longitud del recorrido de despegue disponible mas la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.

TOMA Y DESPEGUE

Operación en la que la aeronave aterriza y despegue sin detenerse o abandonar la pista.

TORA (Take-Off Run Available - Recorrido de Despegue Disponible)

La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.

TRABAJOS AÉREOS

Operaciones especializadas de aviación comercial que no incluyen operaciones de transporte aéreo, efectuadas con aeronaves, principalmente, en agricultura, construcción, fotografía y levantamiento de planos.

TRAMO DE RUTA

Ruta o parte de ésta por la que generalmente se vuela sin escalas intermedias.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

TRANSICIÓN

Procedimiento publicado (SID con transición) que conecta una SID a una ruta ATS o una ruta ATS a una STAR.

TRÁNSITO AÉREO

Todas las aeronaves que se hallan en vuelo, y las que circulan por el área de maniobras de un aeródromo.

TSA (Temporary Segregated Area - Área Temporalmente Segregada)

Área de dimensiones predefinidas que se establece para dar respuesta a las necesidades civiles y militares que requieran una reserva temporal de espacio aéreo.

TRIGGER NOTAM

NOTAM que se difunde con el fin de avisar a los usuarios de la reciente publicación de información de importancia operacional, bien mediante AMDT AIRAC (información permanente) o SUP AIRAC (información temporal).

TWR (Aerodrome Control Tower - Torre de Control de Aeródromo)

Dependencia establecida para suministrar servicio de control de tránsito aéreo al tránsito de aeródromo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	---

U

UFN (Until Further Notice)

Expresión que significa “hasta nuevo aviso”.

UMBRAL

Comienzo de la parte de pista utilizable para el aterrizaje. Se sitúa en uno de los extremos de la pista y en ocasiones puede desplazarse por motivos operacionales (obras, obstáculos, etc.), entonces se denomina umbral desplazado.

UMBRAL DESPLAZADO

Umbral que no está situado en el extremo de la pista. Se desplaza por motivos operacionales (obras, obstáculos, etc.) y se puede desplazar temporal o permanentemente.

UNL (Unlimited -Ilimitado)

Abreviatura empleada para indicar que el límite superior de un aviso a la navegación (NAV WARNING) descrito en un NOTAM, es ilimitado.

UUP (Updated Airspace Use Plan)

Mensaje Actualizado de Utilización de Espacio Aéreo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	--	---

UTC (Universal Time Coordinated -Tiempo Universal Coordinado)

Horario utilizado por todas las estaciones del servicio de telecomunicaciones aeronáuticas y los Servicios de Tránsito Aéreo basado en el huso horario del meridiano de Greenwich, con fines de coordinación horaria mundial.

V

VASIS (Visual Approach Slope Indicator System)

Sistema Visual Indicador de Pendiente de Aproximación

VESTÍBULO DE LLEGADAS

Lugar de espera para las personas que van a recibir a los pasajeros. Esta área está provista de información sobre transportes, alquiler de vehículos, bancos, etc. y tiene conexión con la acera de llegadas y el exterior.

VESTÍBULO DE SALIDAS

Punto de entrada al terminal que comprende áreas de espera, circulación de visitantes y pasajeros, servicios públicos, venta de billetes, etc.

VFR (Visual Flight Rules - Reglas de Vuelo Visual)

Abreviatura utilizada para designar las reglas de vuelo visual.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

VISIBILIDAD

Distancia, determinada por las condiciones atmosféricas y expresada en unidades de longitud, a que pueden verse e identificarse durante el día objetos prominentes no iluminados y durante la noche objetos prominentes iluminados.

VMC (Visual Meteorological Conditions -Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual)

Abreviatura utilizada para designar condiciones meteorológicas de vuelo visual.

VOR (VHF Omnidirectional Radio Range - Radiofaro Omnidireccional VHF)

Radio ayuda de corto alcance que proporciona al piloto 360 radiales o rutas hacia (TO) o desde (FROM) el radiofaro. Emite en muy alta frecuencia y se identifica mediante la emisión de 2 ó 3 letras en código Morse.

VUELO ACROBÁTICO

Maniobras realizadas intencionadamente con una aeronave, que implican un cambio brusco de posición, o una posición o variación de velocidad anormal.

VUELO CONTROLADO

Todo vuelo al cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo.

VUELO EN FORMACIÓN

Más de una aeronave que, previo acuerdo entre los pilotos y con permiso de la autoridad competente, operan como una sola aeronave a efectos de navegación.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
---	---	--

VUELO IFR

Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos.

VUELO VFR

Vuelo efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

VUELO VFR CONTROLADO

Vuelo controlado efectuado de acuerdo con las reglas de vuelo visual.

VUELO VFR ESPECIAL

Vuelo VFR controlado que el control de tránsito aéreo autoriza para que se realice dentro de una zona de control en condiciones meteorológicas inferiores a las condiciones meteorológicas visuales.

W

WET-LEASE

Se produce cuando una compañía aérea alquila una aeronave con la tripulación para la realización de un vuelo.

	T1041239 CURSO BÁSICO DE OPERACIONES AERONÁUTICAS	ANEXO IV: GLOSARIO DE TÉRMINOS
--	---	--

Z

ZONA DE TOMA DE CONTACTO

Parte de la pista, situada después del umbral, destinada a que los aviones que aterrizan hagan el primer contacto con la pista.

ZONA PELIGROSA

Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

ZONA PROHIBIDA

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

ZONA RESTRINGIDA

Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves

