

INFORME DIARIO
POST OPERACIONES
FMU EZE

FECHA: 23 DE MAYO DE 2018

1. Introducción

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

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

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

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

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

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

2. Cantidad de movimientos previstos.

A continuación, se detalla en forma gráfica la planificación prevista en lo que respecta a demanda comercial regular para el TMA BAIRES:

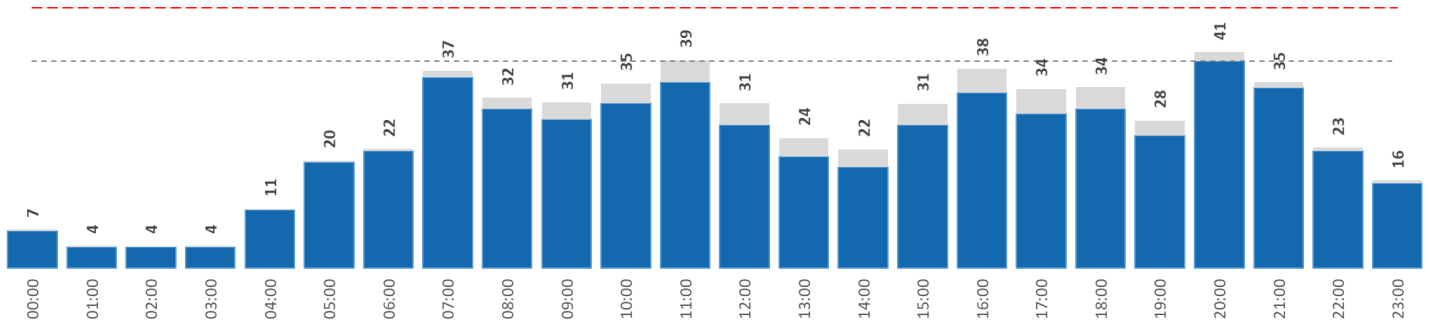


Ilustración 1. Cantidad de transito previsto TMA BAIRES (Hora Local)

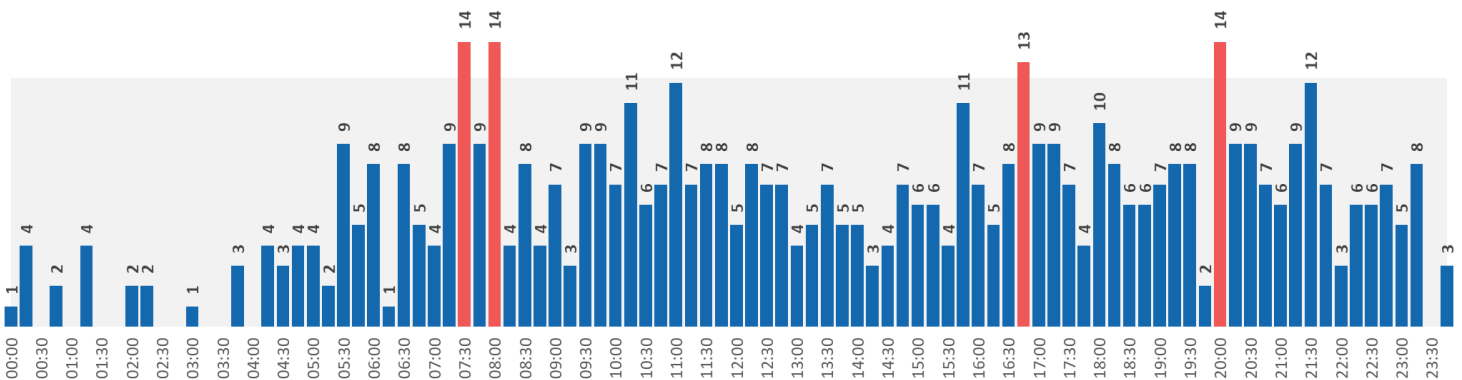


Ilustración 2. Distribución prevista cada 15 minutos TMA BAIRES (Hora Local)

3. Meteorología

La meteorología se mantuvo en condiciones VMC durante toda la jornada.

4. CNS

NIL.

5. Infraestructura

Radar de Bariloche no utilizable, en mantenimiento hasta el 23/05/2018.

Radar DOZ F/S - SAME no Brinda Servicio Radar A3814/18

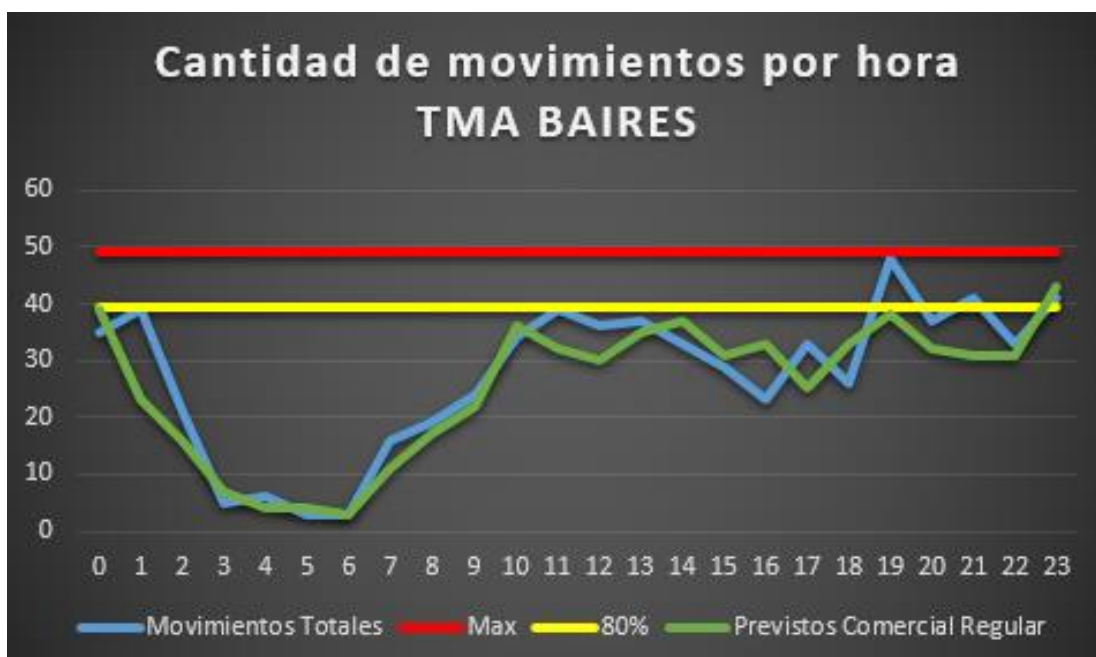
SAEZ - RWY 11/29 CLSD por Mantenimiento. 16:45/18:35 UTC

6. Medidas de control de afluencia aplicadas

SAEF	SACF	MIT: 40 NM X GRUPO DE PUNTOS ROKER-ISOPO/MJZ	11:00 21:30	14:30 01:00	Demanda
SAEF	SAMF	MINT: 7 min VÍA RAXUR Y ELABO	11:00 21:30	14:30 00:00	Demanda
SAEF	SUEO	MIT:30 NM	18:30 23:00	20:30 01:00	Demanda

7. Cantidad de movimientos reales.

A continuación, se grafica el transito efectivamente ocurrido durante la jornada en la TMA BAIRES.



- Cantidad de horas en las que se superó el MAX: 0 / 0%
- Cantidad de horas en las que se superó el 80% del MAX: 3 / 12,5%

CAPACIDAD DEL TMA BAIRES

Número Pico (NPico): 49 (representa el total de la capacidad máxima)

Número de Referencia (NRef): 39 (representa el 80 % del total de la capacidad máxima)

8. Detalle de los movimientos del TMA Baires

Hora UTC	DEMANDA PREVISTA	TRÁNSITO REAL	AVIAC. COM.	AVIACIÓN GENERAL				AVIACIÓN MILITAR			
				EZE	AER	FDO	MOR	EZE	PAL	AER	CPO
00:00	39	35	31	1	2	0	0	0	1	0	0
01:00	23	39	33	0	1	2	0	0	3	0	0
02:00	16	21	19	1	1	0	0	0	0	0	0
03:00	7	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	4	6	5	1	0	0	0	0	0	0	0
05:00	4	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00	3	3	3								
07:00	11	16	15	1							
08:00	17	19	18			1					
09:00	22	24	23	1							
10:00	36	34	31			2					
11:00	32	39	33	1	1	4					
12:00	30	36	30	1	2	3	1				
13:00	35	37	30		1	2	2			1	1
14:00	37	33	31			2					
15:00	31	29			1	2	1				
16:00	33	23	18		2	2					1
17:00	25	33	22		7	2				1	1
18:00	33	26	23		1	1	1				
19:00	38	48	35		3	9	1				
20:00	32	37	24		5	6	1				
21:00	31	41	33		4	3				1	
22:00	31	33	27	1	1	4					
23:00	43	41	34		2	1			4		