

 ICAO	Organización de Aviación Civil Internacional Oficina Regional Sudamericana Reunión de Puntos Focales AGA/AOP de la Región SAM (SAMAGA/02) <i>Video Teleconferencia, 20, 21 y 22 de junio de 2022</i>
--	--

Asunto 4: Capacidad y Eficiencia en las operaciones de aeródromos

Propuesta de actualización de Acrónimos contenidos en la guía de implementación A-CDM CARSAM

(Presentada por Coordinador Proyecto F3)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta NI presenta una propuesta de denominación y definiciones para los acrónimos presentados en la guía de implementación A-CDM CARSAM	
Acción:	Revisar la propuesta de actualización.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">● Seguridad operacional● Capacidad y eficiencia de la navegación aérea● Desarrollo económico del transporte aéreo● Protección del medio ambiente
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">● PROYECTO F3 DE GREPECAS SOBRE IMPLEMENTACIÓN A-CDM

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La ACDM conlleva un cambio de cultura a nivel de todas las partes interesadas, sin embargo este cambio busca que todo el entorno aeroportuario comparta y entienda de una única manera lo que sucede y lo que se prevé que sucederá en el aeropuerto.

1.2 Para lograr un entendimiento común se hace necesaria la normalización de algunos términos aeronáuticos, los mismos que ya fueron puestos a disposición en la guía de implementación ACDM para la región SAM presentado por la Oficina Regional SAM.

1.3 Puede que existan términos que requieren ciertas modificaciones para su uso dentro de la región y/o dentro de un estado en particular en caso de ser necesaria y que los estados deberán determinar y consensuar según sea el caso. Además, también debe existir un periodo de familiarización con esta nueva terminología para que la comunidad aeronáutica pueda aplicarlos correctamente.

2. DISCUSIÓN

2.1 A través de la presente nota de estudio se hace una propuesta de actualización de algunos términos presentados en el manual de implantación de la región SAM con la finalidad de que los demás estados puedan dar opinión y si se diera el caso poder plantear modificaciones con el único objetivo de tener un mejor entendimiento y uso de terminología común en las implantaciones A-CDM de la región.

2.2 Cabe resaltar que el doc. 9971 menciona en la Parte III Toma de decisiones a nivel aeropuerto capítulo 3, numeral 3.2.2 lo siguiente:

La implantación A-CDM también permite establecer un solo conjunto de acrónimos y definiciones, y en su caso, armonizar definiciones diferentes. Cada actor utiliza elementos de lenguaje que guardan relación específica con su dominio de actividad. La mejora del intercambio de información subyacente a la A-CDM facilita el acuerdo entre todos los participantes en lo concerniente al establecimiento de definiciones comunes.

De acuerdo con el concepto de adaptabilidad A-CDM y la importancia de implantar la A-CDM con arreglo a las limitaciones y obligaciones locales, los aspectos y las circunstancias que han de tenerse en cuenta a nivel local regirán la aplicación de esos elementos de lenguaje y determinarán, en consecuencia, las enmiendas que se incorporen al lenguaje utilizado a nivel local. Puesto que el intercambio directo de información entre aeropuertos CDM tiene lugar con muy poca frecuencia, y habida cuenta de que ello se produce con mayor frecuencia a través de la interfaz ATFM, de haberse implantado...

2.3 En este entender se denota la importancia que tiene la armonización de los términos a nivel regional, ya que para los usuarios del espacio aéreo (aerolíneas) resultaría complejo tener que hacer uso de terminología distinta en cada uno de los entornos ACDM que se puedan generar a nivel de la región SAM, incluso a nivel de aeropuertos dentro de un mismo estado. Ello permitirá posteriormente establecer una red interregional de aeropuertos A-CDM.

2.4 A continuación, en el **ADJUNTO 01** se presentan los cambios sugeridos sobre la terminología ACDM a normalizar.

3. ACCIÓN SUGERIDA

3.1 La reunión SAMAGA es invitada a:

Tomar nota de la presente nota de estudio.

Revisar y opinar respecto de la propuesta de actualización a los acrónimos presentados en la guía de implementación ACDM CARSAM.

CONCLUSIÓN SAMAGAXX		<i>Revisión de la propuesta de actualización de los acrónimos presentados en la guía de implementación ACDM CARSAM</i>	
¿Que? <ul style="list-style-type: none"> ● Revisar la propuesta y plantear los comentarios respectivos en cuanto a los acrónimos utilizados en la Guía de implementación A-CDM CARSAM 		Impacto esperado: <input type="checkbox"/> Político/Global <input type="checkbox"/> Interregional <input type="checkbox"/> Económico <input type="checkbox"/> Ambiental <input type="checkbox"/> Operacional/Técnico	
¿Por qué?: Para normalizar la terminología en común y permitir una coordinación eficiente entre las partes interesadas y entre distintos aeropuertos parte de un mismo estado o una misma región.			
¿Cuándo?: Hasta 31 Julio 2022		Status: <input type="checkbox"/> Válida <input type="checkbox"/> Invalidada <input type="checkbox"/> Finalizada	
¿Quién?: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> Secretaría <input type="checkbox"/> Otro (Especifique): XXXXXXXX			

ADJUNTO 01
PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DE ACRÓNIMOS ACDM.

Acrónimos	Definición inglés	Traducción oficial español (Tomado Doc 9971)	Explicación (GUIA CARSAM)	Acrónimo propuesto	Definición Propuesta
ACGT	Actual Commence of Ground Handling Time		El momento en que comienza la asistencia en tierra en una aeronave puede ser igual a AIBT (a determinar localmente)	Hora real de inicio de ground handling (trabajos en tierra)	Hora en la que inicia el servicio de asistencia en tierra a la aeronave, puede ser igual a AIBT (a determinar localmente)
ACZT	Actual Commencement of De-icing Time		El momento en que comienzan las operaciones de deshielo en una aeronave	Hora real de inicio de deshielo	Hora en la que inician las operaciones de deshielo en una aeronave
ADIT	Actual De-icing Time		El tiempo real que lleva la actividad de deshielo. Métrica AEZT - ACZT	Tiempo real de deshielo	Tiempo que dura la actividad de deshielo. Métrica AEZT - ACZT
AEGT	Actual End of Ground Handling Time		El momento en que finaliza la asistencia en tierra en una aeronave.	Hora real de término de ground handling (trabajos en tierra)	Hora en la que finaliza el servicio de asistencia en tierra a la aeronave.

AEZT	Actual End of De-icing Time		El momento en que finalizan las operaciones de deshielo en una aeronave	Hora real de término de Deshielo	Hora en la que finalizan las operaciones de deshielo a la aeronave
AGHT	Actual Ground Handling Time	Hora real de los servicios de escala	La duración total del manejo en tierra de la aeronave. Métrica ACGT - AEGT	Tiempo real de asistencia en tierra	Duración del servicio de asistencia en tierra a la aeronave. Métrica ACGT - AEGT
AIBT	Actual In-Block Time	Hora real de llegada en calzos	La hora a la que llega una aeronave en bloques.	Hora real de puesta de calzos	Hora en la que la aeronave ingresa al puesto de estacionamiento, detiene por completo su rodaje.
ALDT	Actual Landing Time	Hora real de aterrizaje	El momento en que una aeronave aterriza en una pista.	Hora real de aterrizaje	Hora en la que una aeronave aterriza en la pista
AOBT	Actual Off-Block Time	Hora real de fuera calzos	Momento en que el avión retrocede (pushback) / abandona la posición de estacionamiento.	Hora real de fuera calzos	Hora en la que una aeronave inicia el retroceso remolcado (pushback) / abandona el puesto de estacionamiento

SAMAGA/02-NI/14

ARDT	Actual Ready Time	Hora de disponibilidad de aeronave	Cuando la aeronave está lista para el arranque (start-up) / retroceso (push back) o rodaje inmediatamente después de la entrega de la autorización, cumpliendo con los requisitos establecidos por la definición de TOBT	Hora real de aeronave lista	Hora en la que una aeronave está lista para el encendido de motores (start-up) o retroceso remolcado (push back) o rodaje, inmediatamente después de la entrega de la autorización, cumpliendo con los requisitos establecidos por la definición de TOBT
ARZT	Actual Ready for De-icing Time		El momento en que la aeronave está lista para ser proceso de deshielo (de-icing)	-	Hora en la que una aeronave está lista para iniciar el proceso de deshielo (de-icing).
ASAT	Actual Start Up Approval Time	Hora real de autorización de arranque	Hora en que una aeronave recibe su aprobación de puesta en marcha (start-up approval)	Hora real de autorización de retroceso	Hora en la que una aeronave recibe la aprobación de encendido de motores o retroceso remolcado (start-up approval) o

					rodaje.
ASBT	Actual Start Boarding Time		Hora en que los pasajeros ingresan al puente o al autobús hacia la aeronave		Hora en que los pasajeros ingresan al puente de abordaje o autobús.
ASRT	Actual Start Up Request Time	Hora real de solicitud de arranque	Hora en que el piloto solicita autorización de inicio (start up clearance)	Hora real de solicitud de retroceso remolcado	Hora en la que el piloto solicita autorización de encendido de motores o retroceso remolcado (start up clearance) o rodaje (*).
ATOT	Actual Take-Off Time	Hora real de despegue	El tiempo que una aeronave despega de la pista.	Hora real de despegue	Hora en la que una aeronave despega de la pista
ATTT	Actual Turnaround Time	Tiempo real de escala	Tiempo necesario para completar la escala (turnaround). Métrica AOBT - AIBT	Tiempo real de ocupación de puesto de estacionamiento	Tiempo comprendido entre la hora real de puesta de calzos (AIBT) y la hora real de fuera calzos (AOBT)

SAMAGA/02-NI/14

AXIT	Actual Taxi-In Time		Tiempo necesario para el rodaje hasta el puesto de estacionamiento después del aterrizaje Métrica AIBT - ALDT	Tiempo de rodaje de Llegada	Tiempo necesario para el rodaje hasta el puesto de estacionamiento después del aterrizaje Métrica AIBT - ALDT
AXOT	Actual Taxi-Out Time		Tiempo transcurrido desde el retroceso (pushback) hasta el despegue Métrica ATOT - AOBT	Tiempo de rodaje de Salida	Tiempo transcurrido desde el retroceso (pushback) hasta el despegue Métrica ATOT - AOBT
CTOT	Calculated Take-Off Time	Hora de despegue calculada	Una hora calculada y emitida por la dependencia de gestión del tránsito aéreo correspondiente como resultado de la asignación táctica de franjas horarias (slot allocation), en la que se espera que un vuelo esté en el aire	Hora calculada de despegue	Hora asignada por la dependencia ATFM apropiada para el despegue de una aeronave
ECZT	Estimated Commencement of De-icing Time		El tiempo estimado en el que se espera que comiencen las operaciones de deshielo en una aeronave.		Hora prevista para el inicio de las operaciones de deshielo en una aeronave.

EDIT	Estimated De-icing Time		Metric EEZT – ECZT		Metrica EEZT – ECZT
EEZT	Estimated End of De-icing Time	Hora de final de deshielo prevista	El tiempo estimado en el que se espera que finalicen las operaciones de deshielo en una aeronave.		Hora prevista para el término de las operaciones de deshielo en una aeronave.
EIBT	Estimated In-Block Time	Hora de calzos prevista	El tiempo estimado que una aeronave llegará en bloques (in-blocks). NOTA - El explotador de aeronaves puede hacer referencia a esto a veces como hora estimada de llegada (ETA). Es importante aclarar la ETA en relación con EIBT y ELDT	Hora prevista de puesta de calzos	Hora en la que se prevé que una aeronave ingresará al puesto de estacionamiento
ELDT	Estimated Landing Time	Hora de aterrizaje prevista	El tiempo estimado que una aeronave aterrizará en la pista. NOTA - A veces, ATC puede hacer referencia a esto como Hora estimada de llegada (ETA). Es importante aclarar ETA en relación con EIBT y ELDT.	Hora prevista de aterrizaje	Hora en la que se prevé que una aeronave aterrizará en la pista

SAMAGA/02-NI/14

EOBT	Estimated Off-Block Time	Hora prevista de fuera calzos	La hora estimada a la que la aeronave iniciará el movimiento asociado con la salida; también asociado con el tiempo registrado por el operador de aeronaves en el plan de vuelo	Hora prevista de fuera calzos	Hora en la que se prevé que una aeronave abandonará el puesto de estacionamiento (PEA) asociado a la salida. Dicha hora es consignada en el plan de vuelo presentado
ERZT	Estimated Ready for De-icing Time	Hora prevista de disponibilidad para el deshielo	El tiempo estimado en que se espera que la aeronave esté lista para las operaciones de deshielo.		El tiempo estimado en que se espera que la aeronave esté lista para las operaciones de deshielo.
ETOT	Estimated Take-Off Time	Hora prevista de despegue	El tiempo estimado de despegue teniendo en cuenta el EOBT más EXOT.	Hora prevista de despegue	Hora en la que se prevé el despegue desde un aeródromo A-CDM, obtenida de la suma del EOBT + EXOT
ETTT	Estimated Turnaround Time		El tiempo estimado por el AO / GHA (operador de aeronave/ground handling) en el día de la operación para la escala de un vuelo teniendo	Tiempo previsto de ocupación de puesto de estacionamiento	Tiempo estimado de rotación en el puesto de estacionamiento, establecido por el

			en cuenta las limitaciones operativas.		operador según el tipo de aeronave y tipo de operación a realizar
EXIT	Estimated Taxi-In Time	Hora prevista de rodaje de llegada	El tiempo de rodaje estimado entre el aterrizaje y el “in-block”.	Tiempo previsto de rodaje de Llegada	Tiempo previsto de rodaje entre el aterrizaje y la puesta de calzos
EXOT	Estimated Taxi-Out Time	Hora prevista de rodaje de salida	El tiempo estimado de rodaje entre fuera de calzos (off-block) y el despegue. Esta estimación incluye cualquier previsión de tiempo de retraso (buffer) en el punto de espera o en la plataforma remota de deshielo antes del despegue	Tiempo previsto de rodaje de Salida	Tiempo previsto de rodaje entre la hora de fuera calzos y el despegue. Este tiempo incluye cualquier demora en el punto de espera antes del despegue
MTTT	Minimum Turnaround Time	Tiempo de escala mínimo	El tiempo de escala de la aeronave mínimo acordado con un AO / GHA para un vuelo o tipo de aeronave específico	Tiempo mínimo de ocupación de puesto de estacionamiento	Tiempo mínimo de rotación en el puesto de estacionamiento, establecido por el operador según el tipo de aeronave y tipo de operación a realizar

SAMAGA/02-NI/14

SIBT	Schedule In-Block Time	Hora programada de llegada en calzos	La hora a la que está programado que una aeronave llegue a su primera posición de estacionamiento.	Hora programada de puesta de calzos	Hora en la que una aeronave está programada para ingresar a un puesto de estacionamiento en cumplimiento de una programación de vuelo asignada y/o coordinada con el explotador aeroportuario
SOBT	Schedule Off-Block Time	Hora programada de fuera calzos	La hora programada para que una aeronave salga de su posición de estacionamiento; asociado con la franja horaria (slot) asignada al aeropuerto NOTA: los explotadores de aeronaves y aeropuertos suelen referirse a esto como hora programada de salida (STD).	Hora programada de Fuera Calzos	Hora en la que una aeronave está programada para abandonar un puesto de estacionamiento en cumplimiento de una programación de vuelo asignada y/o coordinada con el explotador aeroportuario
TOBT	Target Off-Block Time	Hora deseada de fuera calzos	El tiempo que un operador de aeronaves o un agente de asistencia en tierra estima que una	Hora objetivo de Fuera Calzos	La hora a la cual el explotador de aeronave estima que una aeronave

			aeronave estará lista, todas las puertas cerradas, el puente de embarque retirado, el vehículo de empuje (push back) disponible y listo para arrancar / empujar hacia atrás inmediatamente después de recibir la autorización de la torre de control.		estará lista para abandonar el puesto de estacionamiento (todas las puertas cerradas, puente de embarque de pasajeros desconectado, vehículo de remolque conectado y listo para iniciar el movimiento inmediatamente después de recibir autorización de la torre de control)
TSAT	Target Start-up Approval Time	Hora deseada de autorización de arranque	El tiempo proporcionado por ATC teniendo en cuenta TOBT, CTOT y / o la situación del tráfico que una aeronave puede esperar para la aprobación de puesta en marcha (start-up) / retroceso (pushback)	Hora objetivo de retroceso	La hora calculada provista por el ATC, teniendo en cuenta el TOBT, CTOT y / o la situación del tráfico en la que una aeronave prevé la aprobación de remolque-retroceso/puesta en marcha

SAMAGA/02-NI/14

TLDT	Target Landing Time	Hora objetivo de aterrizaje	<p>Tiempo objetivo desde el proceso de gestión de llegada en el umbral, teniendo en cuenta la secuencia de la pista y las limitaciones. No es una limitación, sino un tiempo de planificación progresivamente refinado que se utiliza para coordinar los procesos de gestión de llegadas y salidas.</p> <p>Cada TLDT en una pista está separado de otro TLDT o TTOT para representar la separación de vórtice y / o separación SID entre aeronaves</p>	Hora objetivo de aterrizaje	<p>Hora objetivo desde el proceso de gestión de llegada en el umbral, teniendo en cuenta la secuencia de la pista y las limitaciones. No es una limitación, sino un tiempo de planificación progresivamente refinado que se utiliza para coordinar los procesos de gestión de llegadas y salidas.</p> <p>Cada TLDT en una pista está separado de otro TLDT o TTOT para representar la separación de vórtice y / o separación SID entre aeronaves</p>
TTOT	Target Take-Off Time	Hora de despegue deseada	<p>El tiempo de despegue objetivo teniendo en cuenta el TOBT / TSAT más el EXOT.</p> <p>Cada TTOT en una pista está separado</p>	Hora objetivo de despegue	<p>Hora calculada en la que debería realizarse el despegue, teniendo en cuenta el</p>

			de otro TTOT o TLDT para representar la separación de vórtices y / o separación SID entre aeronaves		TOBT/TSAT + EXOT
--	--	--	---	--	------------------