

Generalidades del despacho





Marco regulatorio

La participación de personas durante el despacho de una aeronave está regulado por las legislaciones de cada país, por las políticas internas de cada compañía y por el marco regulatorio de la organización de aviación civil internacional (OACI).

La OACI, como ente regulatorio a nivel mundial, dictamina las obligaciones y responsabilidades de un Despachante de aeronave en su Anexo 6, capítulo 1, punto 4.6, que describe lo siguiente:

“Obligaciones de un Despachante de aeronave”

Anexo 6 capítulo 1.

- a. Recopilar la información necesaria para la realización del vuelo, y ponerla a disposición del comandante para resolver el despacho en forma conjunta;
- b. Preparar el plan operacional del vuelo y el plan ATS (Servicio de tránsito aéreo), firmarlos sometiéndolo a la aprobación del comandante, y presentar el segundo a la dependencia ATS apropiada;
- c. Suministrar al comandante de la aeronave durante el vuelo, por los medios adecuados, la información necesaria para realizar el vuelo con seguridad;
- d. En caso de emergencia, iniciar los procedimientos que se indiquen en MOE (Manual de operaciones de la empresa y lo que sea aplicable del reglamento de vuelos;
- e. Permanecer en su puesto hasta que se hayan terminado todos los vuelos a su cargo a no ser que haya sido debidamente relevado;
- f. Confeccionar el despacho técnico de los vuelos de acuerdo a la información meteorológica, en concordancia con lo establecido para cada caso por MOE;
- g. Verificar que el reabastecimiento de combustible se lleve a cabo de acuerdo con lo determinado en el plan operacional de vuelo, cuidando asimismo que contemple las necesidades que surjan del plan de vuelo ATS;

- h. Supervisar la admisión, pesaje y distribución de la carga paga y el combustible, en consecuencia cuidará que el embarque de pasajeros, distribución de la carga y equipaje, y del combustible no se realicen fuera de los términos establecidos.

Manuales y documentos operativos

Anexo 6. 4.2.2.1

Todo proceso de despacho debe contar con el respaldo de manuales operativos avalados por cada compañía. Son estas, las encargadas de desarrollar cada uno de sus manuales de operaciones, usualmente conocido como MOE o Manual de Operaciones de la Empresa. Éste requerimiento rige en el anexo 6 de la OACI, inciso 4.2.2.1, que expresa: “El explotador suministrará, para uso y guía del personal interesado, un manual de operaciones, de acuerdo con el Apéndice 2. El manual de operaciones se modificará o revisará, siempre que sea necesario”.

La política operativa de cada MOE debe ser respetada y llevada a cabo por todo el personal de la empresa explotadora. En caso de que existiese una discrepancia entre lo expresado en el MOE y la regulación propia de un país, se tomará la opción mas restrictiva a fin de salvaguardar la seguridad de la operación.

Si bien cada explotador define el formato y contenido de cada uno de sus capítulos al desarrollar el MOE, existen algunos capítulos fundamentales que se incluyen en la mayoría de los casos y contempla los siguientes temas:

- Manual de operaciones de la empresa
- Plan pre/post accidente de aviación
- Manual de rutas
- Manual de despacho
- Manual de pesos regulados de despegue y aterrizaje
- Manual de emergencia

- Manual de comisarios y auxiliares
- Manual para información del piloto de línea
- Aircraft operation manual

Cada uno de los capítulos que conforman el manual de operaciones de la empresa, deben ser verificados y actualizados constantemente, a fin de mantener informado al personal operativo durante todo el ciclo de trabajo. Si bien es responsabilidad de la empresa actualizar todos sus manuales y procedimientos, es responsabilidad del Despachante mantener su documentación actualizada para operar con los procedimientos indicados por la compañía en la última versión de su manual.

Lista de equipos mínimos (MEL)

Lista de desvíos de configuración (CDL)

Una de las primeras acciones que el despachante debe considerar al comenzar el proceso de despacho será evaluar las condiciones técnicas de la aeronave asignada para el vuelo, específicamente qué novedades respecto a elementos fuera de servicio o partes faltantes del avión existen y si con ellas es factible la realización de la operación, pudiendo existir penalidades. En tal caso, podría ser necesario efectuar un determinado procedimiento para operar dentro de los parámetros de seguridad adecuados.

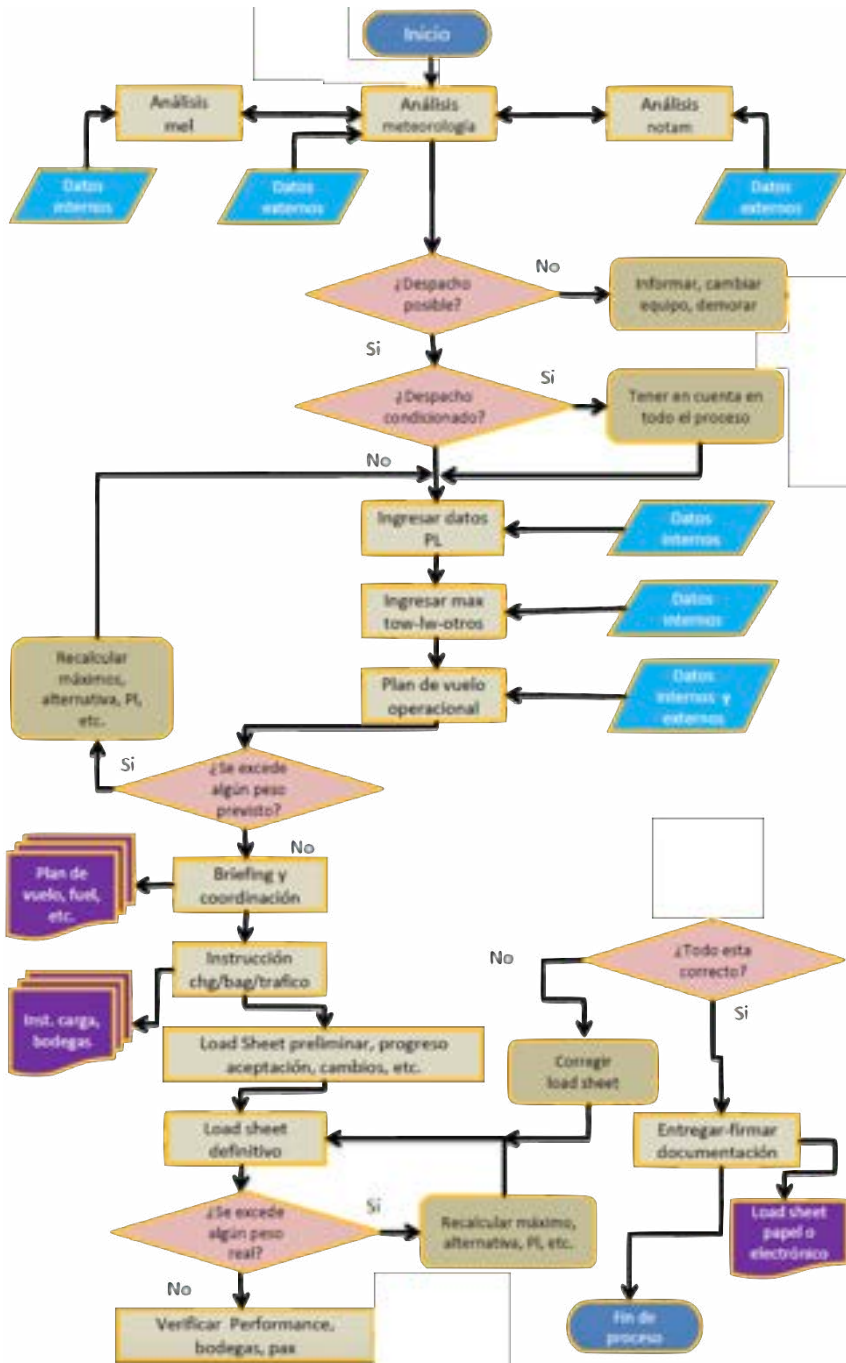
La lista de equipos mínimos (MEL) y la lista de desvíos de configuración (CDL) son dos importantes documentos (partes del manual de operaciones) en los cuales se encuentra información para que, bajo ciertas circunstancias, pueda continuarse la operación de una aeronave con equipos inoperativos o partes faltantes, por un tiempo determinado dependiendo del caso.

Estos documentos derivan de una Master Mel (MMEL) que es producida por el fabricante de la aeronave y en la cual se basan los operadores para publicar su propia MEL y CDL, las cuales serán tan o más restrictivas que el documento original, pero nunca menos. Estos documentos están en idioma inglés a los fines de no permitir errores por interpretaciones en la traducción a las diferentes lenguas. Al igual que el resto de los documentos operativos, son verificados y autorizados por la autoridad aeronáutica de cada país. Para todas las aeronaves su formato y contenido es similar, lo que facilita su interpretación. Normalmente ambos documentos están juntos en un solo ejemplar.

El despacho como un proceso

Cuando se menciona un proceso, se hace referencia a un conjunto de actividades llevadas a cabo por personas y herramientas que trabajan en conjunto para lograr un fin común. El despacho de una aeronave cumple con todos los requerimientos para considerarse un proceso donde intervienen diferentes instrumentos del sistema aeronáutico.

El recurso humano, como pilar indispensable de este proceso, el recurso informativo como una herramienta esencial para planificar todos los aspectos del vuelo y el recurso mecánico, no sólo de la aeronave sino también de todos los equipos y maquinaria en tierra que ayudan a llevar a cabo este proceso. Como en todo proceso, en el despacho de un vuelo, se involucran diferentes áreas que forman un flujo de trabajo como el siguiente:



Definiciones Generales

Un pilar fundamental en el trabajo de un Despachante de aeronave, es la familiarización con todas las definiciones técnicas que la operación del día a día le presente. Las principales definiciones que se titulan como indispensables, son relativas a las distancias declaradas de una pista, los segmentos de un despegue normal, definiciones de pesos, balanceo, centro de gravedad, presión, entre otras tantas habituales.

Distancias Declaradas

Comencemos con uno de los temas mas relevantes en lo que a performance se refiere. Cuando pensamos en la pista de un aeropuerto, se nos viene a la mente su orientación y su longitud, pero existen otros datos de suma importancia al momento de planificar un despegue o un aterrizaje. Cada pista, posee diferentes distancias declaradas, las cuales se aplican tanto para los procedimientos de despegue como para los procedimientos de aterrizaje. Estas son:

- ✓ **TORA** (Takeoff Run Available).
- ✓ **TODA** (Takeoff Distance Available).
- ✓ **ASDA** (Accelerate Stop Distance Available).
- ✓ **LDA** (Landing Distance Available).

Esta información suele ser publicada en los diferentes reportes de cada aeropuerto según la autoridad aeronáutica de cada país. Adicionalmente, esta información suele ser provista por los desarrolladores de cartografía aeronáutica en las respectivas cartas propias de cada aeropuerto:

AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS				
RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
13	2100	2100	2100	2100
31	2100	2100	2100	1973

DIRECCION DE TRANSITO AEREO	AMDT AIRAC 2/2005	7 JULIO 2005
-----------------------------	-------------------	--------------

Adicionalmente a las distancias declaradas, existen dos zonas que aportan una importante información para el cálculo de un despegue y de un aterrizaje.

CLEARWAY (CLW): Clearway o zona libre de obstáculos, es un área que comienza al final de la pista, y que al encontrarse libre de obstáculos, proporciona un espacio adicional para el ascenso. Su ancho debe tener como mínimo 500ft (150mts) y los obstáculos no deben sobrepasar una pendiente de 1.25%.

STOPWAY (SWY): se trata de un área en la prolongación de la pista, proyectada para que en caso de emergencias durante el despegue, sirva como una extensión de la pista adicional, en la que el avión podrá realizar una parada luego de la desaceleración soportando el peso de la misma sin causar grandes daños. Como mínimo deberá ser del mismo ancho que la pista y tener la misma resistencia.



TORA (Takeoff Run Available): Se define como la longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.



TODA (Takeoff Distance Available): Se define como “TORA + CLW”, es decir, comprende la longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos (CLW Clearway), en caso de que esta exista.



ASDA (Accelerate Stop Distance Available): La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona de parada (SWY Stopway), si la hubiera. “TORA + SWY”.

