

CIRCULAR			CIRCULAR N°	FECHA	REVISIÓN	PÁGINAS
CO	CI	CINS	023	07/12/2023	00	003
X						
MODIFICACIÓN PUNTOS MOR - REV II						

## OBJETIVO

Modificar puntos del MOR REV: II para dar cumplimiento a requerimientos de IOSA.

## ALCANCE

RAMPA	MANDATARIO

## PROCEDIMIENTO

### Modifica: MOR - CAPÍTULO III - Punto 3.1.2.3 PROCEDIMIENTO PARA EL RETIRO DEL PUENTE (ítem número 6).

6) Se iniciará el retiro del puente inmediatamente después que la puerta de acceso de la aeronave se encuentre completamente cerrada, siempre y cuando se haya finalizado con la carga de combustible y la manguera desacoplada de la aeronave.

### Modifica: MOR - CAPÍTULO V - Punto 5.9 SUPERVISIÓN DEL PROCESO OPERATIVO DE LA AERONAVE EN TIERRA.

#### Una vez en plataforma previo al ingreso

- Controlará de manera aleatoria el patio de salida de equipajes.
- Controlará que la superficie del área de rampa se encuentre libre de FOD, como así también de contaminación en superficie que pueda ser peligrosa para la aeronave.
- Controlará el posicionamiento correcto de los equipos en las zonas asignadas para la operación, asegurándose que los equipos no interfieran en la trayectoria de ingreso de la aeronave.
- Aquellas personas que no tengan injerencia en la primera parte de atención de aeronaves deberán permanecer fuera de la ERA.
- Controlará el preparado correcto de la posición con todos los elementos indispensables para una atención segura (calzas, conos, tensa barrier, kit antiderrame).

### **Una vez arribada la aeronave:**

- Controlará la correcta realización de los procesos de atención primaria al momento del ingreso a plataforma comercial:
  - Señales de Señalero principal y Señaleros de Punta de Ala.
  - Colocación de equipo de apoyo terrestre GPU (en caso de contar con el mismo).
  - Control de colocación de Calzas.
  - Diamante de seguridad (conos / tensabarrier)

### **Una vez asegurada la zona se procederá a:**

- Verificar el estado de las puertas de bodegas, una vez abiertas, visualizara que las cortinas se encuentren correctamente colocadas y que la bodega no presente daños.
- Constatara que la LIR de origen/destino tenga concordancia con lo cargado en la aeronave.
- Antes de adosar o arrimar un GSE a la aeronave se asegurará de que el fuselaje de la aeronave no posea daños haciendo un walk around con inspección visual realizada por la persona designada.
- Controlará el correcto procedimiento arrime, señalización, prueba de frenado y adose de los equipos por parte de los operadores.
- Controlará la descarga del equipaje y/o cargas, si las hubiere, asegurándose que no quede carga o equipaje en la bodega, a menos que estos estén declarados como tránsito (colocados en LIR).
- Recepcionara la LIR y realizará la distribución de carga en bodegas, según documento.

**La carga del avión debe realizarse tal cual como lo indica la hoja de distribución (LIR) y NUNCA se debe modificar lo que este documento indica siempre realizando la secuencia de carga estandarizada según procedimiento.**

- Controlará que la estiba se haya realizado correctamente, coincidiendo con lo detallado en la LIR.
- Controlará que ningún bulto obstaculice los extintores de incendio de la bodega, que esté todo correctamente estibado, y si fuese necesario sujetado con eslingas.
- Controlará que las cortinas se hayan cerrado en su totalidad y sujetado en todos sus extremos (bien tensadas) evitando así que algún bulto se desplace del compartimiento y pueda llegar a obstaculizar la puerta de la bodega y se vea comprometida su apertura en destino.
- No cerrará las bodegas hasta tanto el LOAD CONTROL dé el visto bueno de la carga para, sigüientemente firmar la LIR electrónica.

### **Al momento de la salida:**

- Controlará el correcto y seguro retiro de los equipos de la aeronave, como así también el estacionamiento en zonas seguras, fuera de la ERA.
- Controlará el retiro del diamante de seguridad (conos, tensabarrier).

- Controlará la realización de walk around previo a la salida de la aeronave como así también la inspección de FOD y visualización de posibles contaminantes en superficie, asegurándose que la aeronave no sufra incidentes a la hora de su movimiento.
- Controlará que no se encuentren elementos que por efecto del Jetblast puedan generar impactos.
- Controlará el enganche del tractor pesado para la realización del pushback/towing.
- Controlará el quite de calzas.
- Controlará la señalización de los punteros de ala, quienes aseguraran que la trayectoria de la aeronave no presente obstáculos, libre de recorrido.
- Se asegurará que todo el personal que no tenga acción directa en la atención de la aeronave, se mantenga en zonas seguras, lejos de motores y, de ser posible, fuera de la ERA.
- En caso de utilización de ASU observará en todo momento que el personal que lo está operando no corra riesgo de ingesta de motor, en todos los procesos de utilización de este tipo de equipo.

Por último realizará el Debriefing con el equipo de rampa y luego con el sector de tráfico, codificara códigos de demora de manera consensuada con el Líder de ATO o quien este designe, en caso de corresponder.

---

**Modifica: MOR - CAPÍTULO XIII - Punto 13.7 TRACTOR PESADO - TP (Primer parrafo).**

El Tractor Pesado es un equipo de rampa diseñado específicamente para el movimiento de aeronaves. Su diseño convencional típico consiste en un vehículo de cuatro ruedas con transmisión hidrostática, que es conectado al avión mediante una barra de tracción. Flybondi cuenta con Equipos de características técnicas para realizar movimientos de aeronaves Boeing 737/800, ya sean referentes a empujes o bien a traslados de la misma.

---

**Modifica: MOR - CAPÍTULO XIII - Punto 13.14.1.1 RESPONSABILIDADES**

**Almacenamiento y manipulación del fluido FPD**

1. Los fluidos Anticongelantes son productos químicos que tienen impacto en el medio ambiente. Durante su manipulación evite los derrames y respete las recomendaciones dadas en las hojas de datos de seguridad del material, suministradas por el fabricante.
2. Mantenga los tambores cerrados y sellados hasta el momento en que lo utilizará.
3. Tanto los tambores con fluidos como el estanque del equipo de tratamiento de aeronaves deben estar etiquetados de manera clara y visible indicando el tipo de fluido que contienen.
4. Los tambores o estanques con fluidos FPD deben almacenarse siempre en un lugar fresco, evitando los rayos UV, de acuerdo a las recomendaciones del fabricante.

5. Cuando realice el traspaso al estanque del equipo de De-icing/ Anti-icing asegúrese previamente que este último esté limpio. Sí quedan remanentes de la mezcla anterior asegúrese que sea del mismo tipo. No mezcle productos de distintos tipos ni de igual tipo, pero distinto fabricante.
6. Al realizar el traspaso de fluidos tipos II, III, IV, estos se degradan si son sometidos al esfuerzo de corte por uso de bombas no apropiadas (ej. Bombas centrífugas, de engranajes, de turbina). Para realizarlo prefiera bombas manuales o elevar el tambor a la altura necesaria para hacer pasar por gravedad el fluido al estanque.
7. Al eliminar el producto proceda según las instrucciones y procedimientos de eliminación de residuos industriales.

## ANEXOS

## SEGUIMIENTO DE REVISIONES

FECHA	REVISIÓN N°	MOTIVO DE LA REVISIÓN
07/12/2023	00	Revision Original