

Nos han contratado como experto en análisis informático para diseñar la base de datos de la operativa del handling en el departamento de rampa de una compañía en un aeropuerto.

El handling se refiere al trabajo que hay desde que se factura la maleta en la terminal y viaja por los subterráneos de la terminal hasta que sale a la superficie por los hipódromos (cintas transportadoras en forma de ovalo) se carga en el avión, y se lleva el equipaje de llegada a la entrega.

Aquí solo nos centraremos desde que el equipaje sale de hipódromo, llega al avión y de la operativa relacionada con el avión y su equipaje de llegada.

Aparte solo nos interesa la información relacionada con el departamento de rampa que son los encargados del tratamiento del equipaje.

Empezaremos con una pequeña descripción del recorrido del equipaje, describiendo los puntos necesarios para su entendimiento.

En hipódromo salen por los muelles las maletas que los pasajeros han pre-facturado en la terminal. Allí se cargan en carros se cuentan y se mandan al avión mediante un carretero.

Del hipódromo nos interesa saber cuántos muelles están abiertos con vuelos de nuestra compañía, que destinos de vuelos están siendo facturados y en que muelles, el numero de maletas por destino que sale de cada muelle y el numero único y específico del muelle en el que se está facturando además el numero de carros usados para dicho fin. También deberemos recoger los datos del equipaje de vuelo que allí se factura, del equipaje nos interesa saber su peso su número de maleta (bn) el nombre del pasajero al que pertenece y el total de maletas que se han facturado de ese vuelo, además debemos tener en cuenta que a veces hay equipajes especiales que puede serlo por su tamaño su contenido que puede ser peligroso o por su peso, nos interesa también saber cuántos equipajes especiales se han facturado si se diera el caso y porque es especial.

Ya en el avión estas maletas se vuelven a contar e identificar mediante sus etiquetas y se cargan en el avión. El avión puede ir a finger que son los párquines pegados a la terminal e ira adherido a la terminal mediante un brazo (finger), o a remoto que es un parking apartado de la terminal con lo cual no necesitaras el tractor pusback pero si los autobuses que se le llaman (jardineras) para transportar a los pasajeros además de escaleras y otro vehículos que no nos interesan. Del avión nos interesa saber su parking, el número de pasajeros que viajan, el tipo de avión, si ha sufrido algún daño antes o durante la escala y su matrícula. En el caso que se diera un remoto, nos interesa saber el parking remoto donde está situado el avión, el conductor que transportara a los pasajeros, el número de pasajeros por jardinera y el total de pasajeros en ese avión de remoto y su matrícula, de las jardineras debemos saber el número, matricula, si ha pasado la inspección (ITV) y el modelo.

A la llegada del avión el grupo descargara el equipaje y el carretero llevara las maletas a las entregas donde los operarios de entregas echan las maletas a la cinta en el muelle correcto y se cercioran que todo el equipaje ha sido entregado.

JEFES DE TURNO: es el encargado de coordinar al personal en la operativa puede haber varios jefes de turno coordinando pero solo uno será el responsable de coordinar al personal en la operativa coordinando todos a la vez, también son los encargados de reportar cualquier tipo de incidencias que pudieran haber en la operativa. De estos nos interesa saber cuántos están de servicio su antigüedad y DNI .Es importante reseñar que el jefe de turno no pertenece al personal de rampa de la empresa , es considerado parte del staff.

Tenemos un extenso personal el cual nos detallan en orden jerárquico:

PERSONAL: nos interesa saber su TIP (DNI aeroportuario), PCP (permiso de conducción en plataforma) y su nombre y apellidos.

Capataces: de los capataces nos interesa saber su DNI . Hay dos tipos de capataces, están los capataces de hipódromo y los capataces de pista. Los capataces tendrán que reportar al jefe de turno si abren una incidencia bajo su supervisión.

Los **capataces de hipódromo** son los encargados de coordinar a los operarios de hipódromo y también deben reportar al jefe de turno cualquier tipo de incidencias que puedan ocurrir, puede haber más de un capataz de hipódromo de turno, nos interesa saber su turno además de su nombre apellidos tip y pcp.

Los **capataces de pista** son los responsables de supervisar la escala del vuelo en la pista y tendrá asignado un grupo de operarios a su cargo con los que realizara la escala, hay ocasiones que puede haber otro grupo ayudando por lo que en una misma escala puede haber más de un capataz aunque solo uno será el responsable del avión.

Nos interesa saber su nombre y apellidos, DNI, pcp, el número de emisora que lleva para comunicarse y la matrícula y tipo de furgoneta en la que lleva a su grupo. También debemos saber del grupo cuantos operarios son y sus vuelos asignados.

Los **operarios** son todo el personal fuera del rango de mando en la operativa. Nos interesa saber su tip, pcp, nombre, apellidos y su tipo de contrato.

Dentro de los operarios encontraremos varias clases de las que se nos informa a continuación:

Operarios de hipódromo estos operarios están coordinados por capataz de hipódromo, se encargaran de facturar los vuelos en el hipódromo rellenar y contar los equipajes, un operario puede facturar varios vuelos a lo largo de su jornada pero un vuelo solo puede ser facturado por un operario. Nos interesa saber su tip, pcp, nombre, apellidos, su turno, los muelles y destinos de salida que ha facturado y si ha tomado su pausa para comer.

Operarios de entregas estos operarios están en los subterráneos donde se encuentran los muelles (cintas transportadoras) en los que se echa el equipaje y sube hasta la terminal donde lo espera su dueño, estos operarios se coordinan a ellos mismos y tendrán un tractor para moverse por entregas y remolcar carros. Nos interesa saber el número de ese tractor y su matrícula.

Cada vuelo de llegada se entregara por un muelle concreto , cada vuelo podrá ser entregado por varios operarios y cada operario podrá entregar varios vuelos , nos interesa saber por qué muelles se han entregado estos vuelos que vuelo pertenece a que muelle , que operario o operarios lo entregaron a qué hora se empezó a entregar y a qué hora se termino , también nos interesa saber si ha habido algún equipaje especial y de los operarios de entregas debemos saber sus turnos y si han hecho o no una pausa para comer , el carretero ayuda a entregar pero no siempre puede hacerlo depende de lo ocupado que este en ese momento.

Operarios de pista de estos operarios nos interesa saber el número de bodegas que han hecho y la matricula de la cinta transportadora móvil que han llevado al avión, estos operarios están divididos en dos clases pero todos pertenecen al grupo , el grupo coordinado por el capataz es el encargado de cargar y descargar las maletas , hacer todas las actividades y resolver todos los problemas que se dan en las escalas de los aviones , dentro del grupo están los conductores de pushback y jardineras , este rango también puede tenerlo el capataz pero si se necesita un conductor de jardineras siempre será uno de los operarios del grupo en este caso el conductor, necesitaremos de este ultimo saber su experiencia como conductor y si lleva emisora para comunicarse .

Dentro de los grupos también está la figura del **carretero**, este conduce un tractor con el cual acopla los carros vacios y los llenos para llevarlos al parking donde se encuentra el avión junto con el grupo o grupos que se encargaran de hacer la escala .Normalmente este carretero hace este trabajo solo pero en algunas ocasiones otro carretero puede ayudarle ,del carretero necesitamos saber que vuelos son los que ha transportado a lo largo del día su TIP y PCP que tractor a usado numero y matricula además saber si es eléctrico o diesel también necesitaremos saber si su permiso de conducción está en vigor , el carretero suministra de maletas el vuelo , recoge las maletas de hipódromo y lleva los equipajes a entregas y ayuda a la entrega cuando le es posible.

En ocasiones se dan incidencias de seguridad o de cualquier tipo estas como ya mencionamos las deben de reportar los capataces y jefes de turno nos interesa saber si se ha dado dicho incidente quien está involucrado, la hora, fecha, descripción del incidente y que daños se han producido. Cada incidencia tendrá un número único de incidencia, número de expediente, y el nombre del responsable en tramitarla y elevarla a altas instancias si fuera necesario

