



4202. - 2022035475
Bogotá, 03 de octubre de 2022

Ingeniera.
SONIA LUCIA VELASQUEZ G.
Jefe de Control y Aseguramiento de Operaciones.
SAI SAS

Asunto: **APROBACION REVISION 7 MANUAL GENERAL DE DESPACHO.**

Respetado Ingeniera:

Por medio de la presente y de acuerdo con su comunicación, del 28 de septiembre de 2022, con radicado 2022091783, esta autoridad Aprueba la revisión 7 del **MANUAL GENERAL DE DESPACHO.**

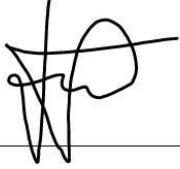
Copia_no_controlada

Una copia de este manual debe ser enviada a la biblioteca técnica de la Aeronáutica Civil en formato digital.

Cordialmente,

EDWARD DAGNIS GUEVARA A.
POI SAI S.A.S.

Proyectó: Edward Guevara- Inspector de Seguridad Operacional
Ruta electrónica: \\bog7\ADI\Externo\2022035475

ELABORÓ	REVISÓ	AUTORIZÓ
		
ALDEMAR QUINTERO	JULIO TORRES	ANGELA BERBEO
Fecha: 19/09/2022	Fecha: 21/09/2022	Fecha: 22/09/2022
DESPACHADOR DE AERONAVES	COORDINADOR DE DESPACHO	GERENTE DE SERVICIO AL PASAJERO

Copia_no_controlada

ACEPTACIÓN U.A.E.A.C	
NOMBRES Y APELLIDOS:	EDWARD DAGNIS GUEVARA ARCINIEGAS
CARGO:	INSPECTOR SEGURIDAD OPERACIONAL U.A.E.A.C Asignado a SAI SAS
FIRMA:	EDWARD DAGNIS GUEVA ARCINIEGAS
FECHA:	Firmado digitalmente por EDWARD DAGNIS GUEVA ARCINIEGAS Nombre de reconocimiento (DN): cn=EDWARD DAGNIS GUEVA ARCINIEGAS, o=Aeronautica Civil de Colombia, ou=Grupo Inspeccion de Operaciones, email=edward.guevara@aerocivil. gov.co, c=CO Fecha: 2022.10.03 09:59:02 -05'00'

CONTROL DE REVISIONES

Número de Revisión	Fecha	Sección	Cambios Realizados
Original	28/mar/2008	Todo el Documento	Versión Original
01	16/may/2013	Todo el Documento	Se actualizan contenidos de los programas de entrenamiento inicial y recurrente para agentes de Servicio al pasajero y de operaciones en Rampa.
02	07/dic/2015	Capítulo 3	Se incluye en el manual el nombre del Director de Operaciones y Jefes de Aeropuerto.
03	12/feb/2016	Todo el Documento	Se elimina del manual el avión tipo Dash 8 y se incluye el Boeing 737. Se verifica y actualizan numerales del RAC aplicables a las actividades de despacho de vuelos. Se incluye programa de entrenamiento para el despacho de aeronaves B 737.
Copia_no_controlada			
04	26/oct/2017	Capítulo 3	Se actualizan los nombres de los Jefes de Aeropuerto de Bogotá y Medellín.
05	25/jul/2018	Todo el documento	Se incluye la base de Cali como base auxiliar de despacho para 737. Se incluye la Gerencia de Servicio al Pasajero como jefe del área. Se revisa todo el documento para verificar numerales del RAC parte 2, 4 y 175.
06	10/sept/2019	Todo el documento	Se revisa todo el documento actualizando el Programa de Entrenamiento de Materias Básicas para los DPA. Se actualizan numerales del RAC 65 aplicables a la organización. Se adicionan los Equipos de vuelo A 330/A 340 y A 350 a las base de MDE y BOG.

Número de Revisión	Fecha	Sección	Cambios Realizados
07	01/jun/2022	Todo el documento Copia_no_controlada	<p>En esta revisión se incluyó en el organigrama la coordinación de despacho y sus funciones.</p> <p>Se revisó y actualizó la política de despacho orientándola a las nuevas directrices del RAC 65.</p> <p>Se incluye la flota B-777 para realizar despacho operacional en la estación de Bogotá.</p> <p>Se actualizan los requisitos de Autorizaciones por tipo de aeronave y requisitos de experiencia de acuerdo con el numeral 65.320 del RAC 65.</p> <p>Se actualizan los requisitos de Atribuciones y limitaciones de acuerdo con el numeral 65.325 del RAC 65.</p> <p>Se actualizan los requisitos para mantener las atribuciones para ejercer las funciones de DPA de acuerdo con el numeral 65.330 del RAC 65.</p> <p>Se incluye el Pensum académico para el entrenamiento de Despachadores en el cual se realiza Load Control A350, A330, B787, B777.</p>

LISTADO PAGINAS EFECTIVAS

PAGINA	REVISIÓN	FECHA
1	7	21/09/2022
2	7	21/09/2022
3	7	21/09/2022
4	7	21/09/2022
5	7	21/09/2022
6	7	21/09/2022
7	7	21/09/2022
8	7	21/09/2022
9	7	21/09/2022
10	7	21/09/2022
11	7	21/09/2022
12	7	21/09/2022
13	7	21/09/2022
14	7	21/09/2022
15	7	21/09/2022
16	7	21/09/2022
17	7	21/09/2022
18	7	21/09/2022
19	7	21/09/2022
20	7	21/09/2022
21	7	21/09/2022
22	7	21/09/2022
23	7	21/09/2022
24	7	21/09/2022
25	7	21/09/2022
26	7	21/09/2022
27	7	21/09/2022
28	7	21/09/2022
29	7	21/09/2022
30	7	21/09/2022
31	7	21/09/2022
32	7	21/09/2022
33	7	21/09/2022

PAGINA	REVISIÓN	FECHA
34	7	21/09/2022
35	7	21/09/2022
36	7	21/09/2022
37	7	21/09/2022
38	7	21/09/2022
39	7	21/09/2022
40	7	21/09/2022
41	7	21/09/2022
42	7	21/09/2022
43	7	21/09/2022
44	7	21/09/2022
45	7	21/09/2022
46	7	21/09/2022
47	7	21/09/2022
48	7	21/09/2022
49	7	21/09/2022
50	7	21/09/2022
51	7	21/09/2022
52	7	21/09/2022
53	7	21/09/2022
54	7	21/09/2022
55	7	21/09/2022
56	7	21/09/2022
57	7	21/09/2022
58	7	21/09/2022
59	7	21/09/2022
60	7	21/09/2022
61	7	21/09/2022
62	7	21/09/2022
63	7	21/09/2022
64	7	21/09/2022
65	7	21/09/2022
66	7	21/09/2022

CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	8
1.1	GENERALIDADES	8
1.2	POLÍTICA DE DESPACHO	8
1.3	PROPÓSITO DEL MANUAL.....	8
1.4	ALCANCE DEL MANUAL	9
1.5	REVISIÓN DEL MANUAL	9
1.6	AUTORIZACIÓN AUTORIDAD AERONÁUTICA.....	9
1.7	LISTADO DE DISTRIBUCIÓN.....	9
2	DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	11
2.1	DEFINICIONES	11
2.1.1	DEFINICIÓN DE MASA <i>Copia_no_controlada</i>	11
2.1.2	DEFINICIÓN DE GRAVEDAD	11
2.1.3	DEFINICIONES DE PESO	11
2.1.4	LÍNEA DE REFERENCIA (DATUM LINE)	12
2.1.5	BRAZO	12
2.1.6	MOMENTO	12
2.1.7	CENTRO DE GRAVEDAD	12
2.1.8	DEFINICIONES CUERDAS	12
2.1.9	DEFINICIONES BORDES	12
2.1.10	DEFINICIÓN ÍNDICE.....	13
2.1.11	DEFINICIONES DE COMBUSTIBLE	13
2.1.12	DEFINICIONES DE EMERGENCIA	13
2.1.13	CLASIFICACIÓN DE LAS FASES DE EMERGENCIA (RAC 212.005)	13
2.2	ABREVIATURAS	15
3	ESTRUCTURA DEL ÁREA DE DESPACHO	25
3.1	ORGANIGRAMA	25
3.2	FUNCIONES, RESPONSABILIDAD Y COMUNICACIÓN	25
3.2.1	GERENCIA DE SERVICIO AL PASAJERO	25
3.2.2	COORDINADOR DE DESPACHO.....	27
3.2.3	JEFE DE AEROPUERTO	29

3.2.4	DESPACHADOR DE AERONAVES	31
4	PLANIFICACIÓN DE TRABAJO	35
4.1	TIEMPO DE SERVICIO (RAC 4 NUMERAL 4.17.3.1)	35
4.2	TIEMPOS DE DESCANSO (RAC 4 NUMERAL 4.17.3.2)	35
5	ENTRENAMIENTO	36
5.1	GENERALIDADES DEL ENTRENAMIENTO	36
5.1.1	ENTRENAMIENTO RECURRENTE	36
5.1.2	ENTRENAMIENTO DE DIFERENCIAS Y CAMBIOS OPERACIONALES	36
5.1.3	VUELO DE OBSERVADOR	43
5.1.4	ENTRENAMIENTO EN MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	44
6	FALTAS Y SANCIONES DISCIPLINARIAS	45
7	OPERACIONES DE DESPACHO <i>Copia_no_controlada</i>	50
7.1	SOPORTE TÉCNICO	50
7.2	ELABORACIÓN PLAN DE VUELO (FPL)	50
7.3	ELABORACIÓN DEL MANIFIESTO DE PESO Y BALANCE	50
7.3.1	OBTENCIÓN DE LOS DATOS PARA LA ELABORACIÓN DEL MANIFIESTO DE PESO Y BALANCE.....	51
7.4	TRASPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS.....	52
7.4.1	EMBALAJES Y ETIQUETAS	53
7.4.2	CARGA PEREcedERA	54
7.4.3	TRASPORTE DE ANIMALES VIVOS	54
7.4.4	TRASPORTE DE CADÁVERES	54
7.4.5	TRANSPORTE DE ARMAS	54
7.4.6	TRANSPORTE DE PERSONAS ENFERMAS O DISCAPACITADAS	55
7.4.7	TRANSPORTE DE PERSONAS EN CONDICIONES JURÍDICAS ESPECIALES	55
7.5	ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE	55
7.5.1	ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE PARA VUELOS NACIONALES....	55
7.5.2	ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE PARA VUELOS INTERNACIONALES	55

7.5.3	REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE CON PASAJEROS EMBARCANDO, A BORDO O DESEMBARCANDO	55
7.6	EQUIPO DE SOPORTE EN TIERRA	57
7.6.1	LISTADO	57
7.7	SEGUIMIENTO DEL VUELO	58
7.7.1	INFORMACIÓN PARA SUMINISTRAR	58
7.7.2	REQUERIMIENTOS	58
7.8	COMUNICACIONES.....	58
8	PLAN DE CONTINGENCIA Y EVACUACIÓN.....	60
8.1	PLAN DE ACCIÓN EN CASO DE INCIDENTES O ACCIDENTES - PAE ..	60
8.1.1	GENERALIDADES	60
8.1.2	CONFIDENCIALIDAD	60
9	ANEXOS	61
9.1	Copia_no_controlada PROGRAMA ENTRENAMIENTO MATERIAS BÁSICAS	61

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

1. INTRODUCCIÓN

1.1 GENERALIDADES

Servicios Aeroportuarios Integrados SAI, es una empresa colombiana con más de 30 años de experiencia en la prestación de Servicios de Escala en Aeropuerto (Handling) en el mercado colombiano.

Con la intención de aumentar su oferta de servicios y satisfacer las necesidades de sus clientes, la Gerencia de Servicios Aeroportuarios Integrados SAI, ha decidido incluir la prestación del servicio de despacho de aeronaves.

1.2 POLÍTICA DE DESPACHO

Servicios Aeroportuarios Integrados SAI, se compromete a prestar los servicios de despacho de aeronaves, cumpliendo los requisitos reglamentarios que se encuentran documentados en los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos, emanados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia.

El despacho de aeronaves y sus actividades conexas será realizado por personal licenciado por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil de Colombia.

Habilitado de acuerdo con el tipo de aeronave que el operador aéreo entrene, certifique y autorice. Así mismo SAI S.A.S debe expedir la correspondiente autorización al despachador para que pueda ejercer funciones de despacho de acuerdo con el tipo de aeronave certificado por la aerolínea cliente.

Todos los despachos realizados por SAI S.A.S., se realizarán siguiendo los procedimientos y haciendo uso de los formatos establecidos en el manual de despacho de la línea aérea cliente.

1.3 PROPÓSITO DEL MANUAL

El Propósito del presente Manual General de Despacho, es establecer las normas y procedimientos para la prestación de servicios de despacho de aeronaves, para aviones tipo:

- A. A320 Family, B 737 Series, Dash 8, MD80, MD81, MD82, MD83, MD90, A340 SERIES, A350-900, AIRBUS A330-200/300, Boeing 787 series, Boeing 777 series, para la base de operación principal de Bogotá (Aeropuerto Internacional El Dorado).

- B. Airbus 320 Series, Boeing 737 Series, A 330, A 340 y A 350 para la base auxiliar de operación de Rionegro (Antioquia-Aeropuerto Internacional José María Córdova).
- C. Airbus 320 Series y Boeing 737 Series, Cali (Palmira-Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón).
- D. Airbus 320 Series y Boeing 737 Series, Pereira (Aeropuerto Internacional Matecaña).

1.4 ALCANCE DEL MANUAL

Registrar los procedimientos generales requeridos para realizar el despacho operacional de un vuelo de las aerolíneas cliente, alineándose con sus políticas internas sobre el despacho operacional de un vuelo.

1.5 REVISIÓN DEL MANUAL

La revisión del Manual General de Despacho se realizará mínimo una vez cada doce (12) meses ~~antes si es necesario~~ por parte de la Gerencia de Servicio al Pasajero – Dirección de Operaciones de SAI SAS.

1.6 AUTORIZACIÓN AUTORIDAD AERONÁUTICA

El contenido de este manual será revisado por el respectivo Inspector de Seguridad Operacional asignado a la empresa SAI SAS por parte de la UAEAC, verificando así el cumplimiento de los requisitos exigidos en el Reglamento Aeronáutico Colombiano, para constancia de dicha revisión y aprobación, el Inspector de seguridad operacional asignado emitirá la respectiva carta de aprobación.

Toda revisión y actualización que se realice a este manual deberá ser notificada y enviada al Inspector de seguridad operacional asignado a la compañía para su respectiva revisión y aprobación.

En materia de normatividad legal vigente prevalecerán las publicaciones de los Reglamentos Aeronáuticos Colombianos (RAC) que pueden ser consultados en la página de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

1.7 LISTADO DE DISTRIBUCIÓN

El Manual General de Despacho luego de ser revisado y aprobado, será distribuido a nivel interno mediante la aplicación Isotools (Ruta: Gestor Documental/Gestión del despacho/Manuales), a la Gerencia General,



MANUAL GENERAL DESPACHO DE AERONAVES

M-GED-001

V07. Vigente desde 01/10/2022

Gerencia de Servicio al Pasajero, Gerencia de Operaciones Terrestres y la Jefatura de Control y Aseguramiento de Operaciones.

A nivel externo se entregará una copia del manual en formato PDF al área de biblioteca técnica de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, para su archivo.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Copia_no_controlada

2 DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

2.1 DEFINICIONES

2.1.1 Definición de Masa

Cantidad de materia que contiene un cuerpo.

Fórmula: $M = P / G$

2.1.2 Definición de Gravedad

Aceleración con que son atraídas las masas hacia el centro de la tierra. En un punto estándar es igual a 9.81 m/s cuadrado y/o 32.17 p/s cuadrado.

Fórmula: $G = P / M$

2.1.3 Definiciones de Peso

- Peso: Es la fuerza con que la tierra atrae todos los cuerpos hacia su centro.

Copia_no_controlada

Fórmula: $P = M \times G$

- Peso Básico Operacional (BASIC EMPTY WEIGHT-BEW): Es el peso del avión e incluye componentes como radios transmisores, botellas de oxígeno y aceite remanentes no utilizables.
- Peso vacío operacional (OPERATIONAL EMPTY WEIGHT-OEW): Es igual al peso vacío básico más la tripulación con su equipaje más el equipo mínimo y comisariato.
- Peso máximo sin combustible (MAXIMO ZERO FUEL WEIGHT-MZFW): Es una limitante estructural dada por el fabricante, que actúa como limitante de carga paga del avión de acuerdo con su Peso vacío Operacional
- Peso máximo de taxeo operacional (MAXIMUN TAXI WEIGHT (MTW)): Es el peso máximo de despegue más el combustible de rodaje, el cual varía según el tipo de avión.
- Peso máximo de despegue (MAXIMUM TAKE OFF WEIGHT-MTOW): Es una limitante estructural dada por el fabricante y se convierte en el máximo peso que puede sacar la aeronave de las sumatorias de, OEW, EL FUEL Y PAYLOAD.

- Peso máximo de aterrizaje (MAXIMUM LANDING WEIGHT-MLW): Es el peso de despegue de una aeronave menos el combustible consumido en un trayecto.
- Pesos a Mover: Peso a mover es igual a peso total por distancia del corrimiento del centro de gravedad sobre brazo mayor menos brazo menor.

Fórmula: $PM = PT \times d_{CCG} / BM - bm$

2.1.4 Línea de Referencia (DATUM LINE)

Es una línea imaginaria dada por el fabricante del avión, desde donde se miden todos los brazos y estaciones. Hacia la derecha las distancias son positivas y hacia la izquierda son negativas

2.1.5 Brazo

Distancia entre la línea de referencia y el centro de gravedad o cualquier objeto colocado a bordo.
Copia_no_controlada

Fórmula: $B = M / P$

2.1.6 Momento

Número que indica la tendencia de un cuerpo a girar alrededor de un punto.

Fórmula: $M = P \times B$

2.1.7 Centro de Gravedad

Es el punto donde convergen todas las fuerzas. En este punto la suma total de todos los momentos es igual a cero.

2.1.8 Definiciones Cuerdas

- Cuerda: Distancia entre el borde de ataque al borde de salida.
- Cuerda Media: Es la cuerda promedio de todas las cuerdas.
- Cuerda Media Aerodinámica: Proyección de la cuerda media alar sobre el eje longitudinal del avión. Aquí siempre se encontrará el centro de gravedad.

2.1.9 Definiciones Bordes

- Borde de Ataque: Parte frontal del plano que enfrenta el viento.

- Borde de Salida: Parte trasera del plano por donde sale el viento.

2.1.10 Definición Índice

Es un momento simplificado por un factor de reducción fijo dado por el fabricante para abreviar y simplificar las operaciones.

Fórmula: $I = M / FR$ o sea $I = P \times B / FR$

2.1.11 Definiciones de combustible

- Combustible Básico: El suficiente para volar del aeropuerto de origen al aeropuerto de destino.
- Combustible de Reserva: El suficiente para volar y aterrizar en el aeropuerto alterno más lejano que esté incluido en el plan de vuelo.
- Combustible de Sostenimiento (vuelos nacionales): El suficiente para volar por 45 minutos en altura normal de crucero sobre el aeropuerto alterno.
- Combustible de Sostenimiento (vuelos internacionales): El suficiente para sostener 30 minutos a 1.500 pies sobre la altura del aeropuerto alterno
- Combustible Mínimo: La suma de los combustibles básico, de reserva, de contingencia y de sostenimiento aplicables.
- Combustible de contingencia (vuelos internacionales): El necesario para cumplir con el 10% del tiempo total en ruta de origen a destino, calculando este combustible con un promedio de consumo a las diferentes alturas que tenga el plan de vuelo.

Copia_no_controlada

2.1.12 Definiciones de Emergencia

Situación en la cual existen motivos justificados para considerar que una aeronave y/o sus ocupantes están amenazados de un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

2.1.13 Clasificación de las fases de emergencia (RAC 212.005)

- Fase de emergencia. Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.
 - (a) Fase de incertidumbre (INCERFA). Situación en la cual existe duda acerca de la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

(b) Fase de alerta (ALERFA). Situación en la cual se abriga temor por la seguridad de una aeronave y de sus ocupantes.

(c) Fase de peligro (DETRESFA). Situación en la cual existen motivos justificados para creer que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO
Copia_no_controlada

2.2 ABREVIATURAS

AA	Hora real de llegada
ACARS	Sistema de direccionamiento e informe para comunicaciones de aeronaves
ACC	Centro de Control de Área / Area Control Center.
AD	Hora real de Salida / Actual Departure
ADF	Receptor Radiogoniométrico Automático / Automatic Direction Finding.
ADI	Indicador del Director de Actitud / Attitude Director Indicator.
ADR	Ruta con servicio de asesoramiento / Advisory route.
AFM.	Manual de Vuelo del Avión / Aircraft Flight Manual.
AFTN	Red fija de telecomunicaciones aeronáuticas / Aeronautical Fixed Telecommunication Network. <i>Copia_no_controlada</i>
AGL	Sobre el nivel del terreno
AGDR	Agente de Despacho remoto.
AIS	Servicio de Información Aeronáutica / Aeronautical Information Service.
AIP	Publicación de Información Aeronáutica / Aeronautical Information Publication
AIRAC	Reglamentación y control de información aeronáutica/Aeronautical Information Regulation And Control
A/L	Aterrizaje automático / Auto-land.
ALERFA	Mensaje relativo a la fase de alerta / Message related to alert phase.
ALS	Sistema de iluminación de aproximación / Approach lighting system.
ALSF-1	Sistema de luces de aproximación con luces de secuencia de destellos en configuración CAT I / Approach Light System with Sequenced Flashing Lights in ILS CAT-I configuration.

ALSF-2	Sistema de luces de aproximación con luces de secuencia de destellos en configuración CAT II / Approach Light System with Sequenced Flashing Lights in ILS CAT-II configuration.
A/P	Piloto automático / Autopilot.
AQP	Programa avanzado de calificación / Advance Qualification Program.
APP	Oficina de control de aproximación o servicio de control de aproximación.
APU	Unidad de Potencia Auxiliar / Auxiliary Power Unit
ARO	Oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo
ASR	Radar de vigilancia de aeródromo / Airport Surveillance Radar.
A/T	Aceleradores Automáticos / Auto-throttle.
ATA	Hora real de llegada <i>Copia_no_controlada</i>
ATC	Control de tráfico aéreo / Air traffic control.
ATD	Hora real de salida
ATO	Aeropuerto
ATS	Servicio de tránsito aéreo / Air traffic services.
ATSU	Unidad de servicios de tránsito aéreo / Air Traffic Service Unit.
AVI	Animales vivos
BLND	Vuelo nordo o sin comunicaciones VHF
BEW	Peso Vacío Básico / Basic Empty Weight
CAT I/II/III.	Operación ILS en Categoría I / II / III.
CB o Cb	Cumulonimbus.
CDO	Certificado de Operación expedido por la UAEAC
CDI	Indicador del desvío del curso / Course Deviation Indicator.
CDL	lista de cambios en la configuración
CDTE/CMDR	Piloto al Mando (PIC), designado por la Gerencia de Operaciones de Vuelo como comandante de la aeronave para cada vuelo.

CEO	Presidente ejecutivo.
COCKPIT	Cabina de mando.
COMAT	Materiales de Compañía / Company materials
CG	Centro de gravedad del avión
CRM	Gestión de los recursos en el puesto de pilotaje (OACI) / Crew Resource Management.
DA	Altitud de Decisión / Decision Altitude (procedimiento de precisión)
DEAF	Sordo
DETRESFA	Mensaje relativo a la fase de peligro / Message related to distress phase.
DH	Altura de decisión / Decision Height (procedimiento de precisión). Copia_no_controlada
DME	Equipo radiotelemétrico / Distance measuring equipment.
DMI	Items de Mantenimiento Diferidos
DOW	Peso Vacío Operacional / Dry Operating Weight.
DR	Navegación a estima / Dead Reckoning
ED	Hora estimada de salida / Estimated Departure
ETA	Hora prevista de llegada / Estimated time of arrival.
ETD	Hora prevista de salida o estima salir a las / Estimate time of departure or Nestimating departure
EOSID	Salidas normalizadas con un motor inoperativo/Engine out standar instrument departure
EQPT	Equipo / Equipment
FAR	Regulaciones Federales de Aviación/Federal Aviation Regulations.
FCOM	Manual de Operaciones de la tripulación de vuelo/Flight Crew Operations Manual.
FL	Nivel de Vuelo / Flight Level.
FIR	Región de Información Vuelo / Flight Information Region

FIS	Servicio Información de Vuelo / Flight Information Service.
FOD	Daño por Objeto Extraño / Foreign Object Damage
F/D	Director de Vuelo / Flight Director.
F/O	Copiloto / First Officer.
FLOG	Libro de vuelo/Flight Log
FPL	Plan de vuelo presentado
GCA	Sistema de aproximación dirigida desde tierra o aproximación dirigida / Ground controlled approach system or ground controlled approach.
GHAs	Servicios de asistencia en tierra / Ground Handling (s)
GMT	Hora media de Greenwich / Greenwich mean time (Ver UTC).
GP	Trayectoria de planeo / Glide Path.
GPU	Planta externa Ground Power Unit
HAA	Altura sobre el aeródromo / Height above airport.
HAT	Altura sobre la zona de contacto / Height above touchdown.
HEA	Bultos pesados
HF	Alta frecuencia (3.000 a 30.000 KHz) / High frequency
HIRL	Luces de pista de alta intensidad / High intensity runway lights.
HSI	Indicador Situación Horizontal / Horizontal Situation Indicator.
H24	24 Horas continuas.
IAS	Velocidad relativa indicada / Indicated Air Speed
IFR	Reglas de vuelo por instrumentos / Instrument flight rules.
ILS	Sistema de aterrizaje por instrumentos / Instrument landing system.
IM	Baliza interior / Inner Marker.
IMC	Condiciones meteorológicas de vuelo instrumental.
INAD	Inadmisible
INCERFA	Mensaje relativo a la fase de incertidumbre / Message related to uncertainty phase.

INS	Sistema de Navegación Inercial / <i>Inertial Navigation System.</i>
ISA	Atmósfera estándar internacional
LDM	Mensaje de Carga/Load Message
LLZ	Localizador ILS (abreviatura OACI) / <i>Localizer.</i>
LMC	Cambios de última hora / <i>Last Minute Change</i>
LMM	Radiofaro de localización en la baliza media / <i>Locator MM.</i>
LOC	Localizador ILS (abreviatura FAA) / <i>Localizer.</i>
LOC/BC	Rumbo posterior del localizador (abreviatura FAA) / <i>Localizer back course.</i>
LOM	Radiofaro de localización en la baliza exterior / <i>Locator outer marker.</i>
LOPA	Diseño de acomodación de cabina de pasajeros/ <i>Layout of Passenger Accommodation</i> <i>Copia_no_controlada</i>
MM&I	Mantenimiento e Ingeniería.
MAC	Cuerda Media Aerodinámica
MAP	Punto de aproximación frustrada (OACI) / <i>Missed Approach Point.</i>
MCA	Altitud mínima de cruce / <i>Minimum Crossing Altitude.</i>
MCC	Centro Control Mantenimiento.
MCL	Mínimo nivel de crucero / <i>Minimum Crossing Level.</i>
MCT Max.	Empuje continuo máximo / <i>Maximum Continuous thrust.</i>
MDA	Altitud mínima de descenso / <i>Minimum descent altitude</i> (procedimiento de no precisión).
MDH	Altura mínima de descenso (procedimiento de no precisión) / <i>Minimum descent height.</i>
MEA	Altitud mínima de seguridad en ruta / <i>Minimum Safe Enroute Altitude.</i>
MEL	Minimum Equipment List
MET	Meteorológico o meteorología / <i>Meteorological or meteorology.</i>
METAR	Meteorological aerodrome report.

MFL	Maintenance Flight Log.
MFR	Combustible mínimo requerido / Minimum fuel Required
MHZ	Megahertz. Megaciclos por segundo / Megacycles per second.
MLW	Peso máximo al aterrizaje / Maximun landing Weight.
MGO	Manual General de Operaciones.
MM	Radiobaliza intermedia / Middle marker.
MMO	Máxima velocidad de operación en Mach / Maximum Operating Mach
MGO	Manual General de Operaciones.
MOC	Centro de Operaciones Mantenimiento / Maintenance Operations Center
MOCA	Altitud mínima de franqueamiento de obstáculos / Altitude Minimum Obstacle Clearance <i>Copia_no_controlada</i>
MORA	Minimum Off-Route Altitude
MSA	Altitud Segura Mínima / Minimum Safe Altitude.
MSL	Nivel medio del mar / Mean sea level .
MTOW	Peso máximo al despegue / Maximum Take Off Weight.
MVA	Minimum Vectoring / Altitud Altitud mínima vectorial
MVA/AFM	Manual de Vuelo del Avión / Aircraft Flight Manual.
MVT	Movimiento / Utilizado en mensajes de movimiento.
MZFW	Peso máximo sin combustible / Maximum Zero fuel Weight.
NAV	Sistema de Navegación.
NDB	Radiofaro no direccional / Non directional beacon.
NIL	Ninguna información Local
NM	Millas náuticas / Nautical miles.
NOTAM	Información para personal del aire / Notice To Airmen
NOTOC	Notificación al piloto al mando
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional / International Civil Aviation Organization.

OAT	Temperatura exterior / Outside Air Temperature.
OCC	Centro de Control Operacional
OEW	Peso vacío operacional / Operational Empty Weight
OFP	Plan de vuelo operacional / Operational flight plan
OM	Radiobaliza exterior / Outer marker.
OPS	Operaciones / Operations
OPSA	Operaciones Aéreas
OPST	Operaciones Terrestres.
PA	Passenger Address
PANS	Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea / Procedures for Air Navigation Services
PANTRY	Peso del aprovisionamiento a bordo de una aeronave
PAR	Radar de precisión para la aproximación / Precision approach radar. <i>Copia no controlada</i>
PBMD	Peso bruto máximo de despegue.
PBMO	Peso bruto máximo de operación.
PER	Mercancías Perecederas
PF	Piloto volando / Pilot flying.
PIC	Piloto al Mando / Pilot in Command.
PIL	Lista Información de Pasajeros / Passenger Information List
PIREPS	Reportes de pilotos.
PNF	Piloto no volando / Pilot not flying.
POI	Principal Operations Inspector (Inspector principal de operaciones).
PREVAC	Prevención de Accidentes
QFE	Presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en el umbral de la pista).
QNE	Presión atmosférica estándar. 1013,25 hPa (29.92 pulgadas)

QNH	Presión para que el altímetro calibrado de acuerdo con la atmósfera tipo marque la altitud del aeródromo.
QRF	Retorno de una aeronave al aeropuerto de salida
RA	Radio-altímetro / Radio-altimeter.
RAC	Reglamentos Aeronáuticos de Colombia
RCLM	Señales de línea central de pista / Runway center line markings.
RCLS	Luces de línea central de pista / Runway center lighting system.
RMI	Indicador Radio-Magnético / Radio Magnetic Indicator.
RNP	Performance de navegación requerida / Required Navigation Performance
RPL	Plan de Vuelo Repetitivo (referido a Plan de Vuelo ATC-1).
RSO	Reporte de Seguridad Operacional.
RTOW	Peso de despegue regulado / Regulated Takeoff Weight
RVR	Alcance visual en pista / Runway visual range.
RVSM	Separación vertical reducida al mínimo / Reduced Vertical Separation Minimum.
SAR	Búsqueda y Salvamento / search and rescue
SATCOM	Comunicaciones por Satélite / Satellite Communications.
SEI	Servicio Extinción de Incendios
SIGMET	Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la Seguridad de las operaciones aéreas
SID	Salidas normalizadas por instrumentos / Standard Instrument Departure
SLOT	Franja Horaria asignada en los aeropuertos a las compañías aéreas para sus despegues y aterrizajes.
SM	Statute Miles (millas terrestres o estatutarias).
SOC	Seat Occupied by Cargo.
SPECI	Selección Especial del Reporte Meteorológico para la Aviación.
SSR	Radar secundario Vigilancia.

STAR Route.	Ruta estándar de llegada terminal /Standard Terminal Arrival
SVR	Alcance Visual Oblicuo / Slant Visual Range.
TAC/CAT	Turbulencia de aire claro / Clear Air Turbulance.
TACAN	Sistema TACAN (sistema de navegación aérea táctica).
TAS	Velocidad relativa verdadera / True Air Speed.
TAF	Pronostico de área Terminal / Terminal Area Forecast
TCAS	<i>Traffic Alert and Collision Avoidance System.</i>
TDZ	Zona de toma de contacto / Touchdown zone.
TDZE	Elevación de la zona de contacto / Touchdown zone elevation.
TDZL	Iluminación de la zona de contacto / Touchdown zone lighting.
THR	Umbral de pista / Threshold.
TMA	Área terminal de control. <i>Copia no controlada</i>
TOW	Peso de despegue / Takeoff Weight
TVOR VOR	Terminal / Terminal VOR.
U.A.E.A.C.	Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.
UTC	Tiempo Universal Coordinado / Coordinated Universal Time.
V 1	Velocidad crítica de decisión.
V 2	Velocidad de seguridad de despegue.
V r	Velocidad de rotación.
V so	Velocidad de pérdida en configuración de aterrizaje.
V thr	Velocidad sobre el umbral.
V ref	Velocidad de referencia (1, 3 Vso).
VASIS	Sistema visual indicador de pendiente de aproximación / Visual approach slope indicator system.
VFR	Reglas de vuelo visual / Visual flight rules.
VHF/COM	Sistema de Comunicaciones VHF
VHF/NAV	Sistema de navegación VHF.

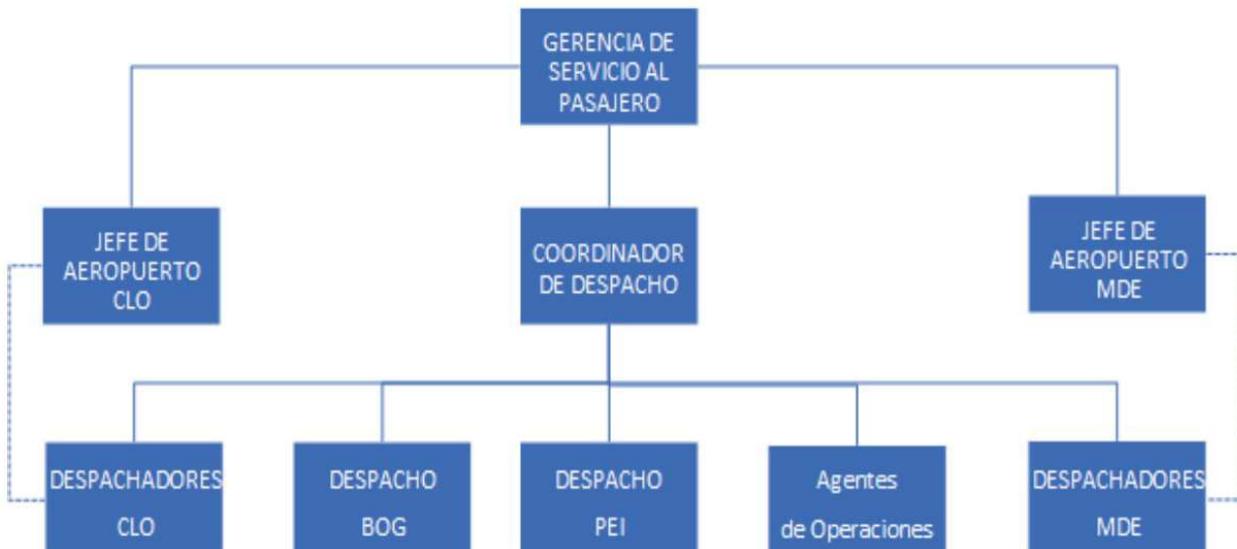
VMC	Condiciones meteorológicas de vuelo visual.
VMO	Velocidad máxima de operación.
VOR	Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia / Very High Frequency Omnidirectional Station
VORTAC	VOR y TACAN combinados / Vor and TACAN co-located.
VS	Velocidad de pérdida.
"W"	Letra que se escribe en el RPL para notificar que se realiza procedimiento en espacio aéreo RVSM"
ZFW	Peso sin combustible / Zero fuel Weight

Copia_no_controlada

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

ESTRUCTURA DEL ÁREA DE DESPACHO

2.3 ORGANIGRAMA



Copia_no_controlada

2.4 FUNCIONES, RESPONSABILIDAD Y COMUNICACIÓN

2.4.1 GERENCIA DE SERVICIO AL PASAJERO

2.4.1.1 Funciones y responsabilidades

- Controlar el cumplimiento de los requerimientos normativos aplicables, políticas, estándares operacionales, condiciones y restricciones, establecidos por la empresa.
- Autorizar a todos los despachadores la realización de funciones inherentes al despacho operacional de vuelos, de acuerdo con las capacitaciones certificadas y autorizaciones dadas por cada aerolínea cliente para operar cada uno de sus equipos.
- Garantizar los recursos y demás medios necesarios para realizar las actividades de despacho de aeronaves (instalaciones, manuales, medios de comunicación, aplicaciones informáticas, impresión y computadoras).
- Informar y proporcionar al Inspector de seguridad operacional designado por la UAEAC los antecedentes requeridos ante cualquier incumplimiento a la normativa, incidente o accidente en que se vea involucrado personal operativo de la empresa.

- Elaborar y actualizar normas de operación interna, con el propósito de garantizar la eficiencia y eficacia en la administración y rendimiento de los recursos humanos y materiales puestos a disposición de la dirección de operaciones.
 - Vigilar las operaciones de vuelo para que sean efectuadas con los estándares de seguridad operacional y prevenir actos de interferencia ilícita.
 - Garantizar que se ejerzan las actividades de despacho de aeronaves de forma segura y eficiente.
 - Delegar ciertas funciones de vigilancia y control, manteniendo la responsabilidad superior de ellas.
 - Mantener un buen nivel de relación con autoridades reguladoras y entidades externas (administradores aeroportuarios, oficinas de seguridad, organismos de atención de emergencias, entre otros).
- Copia no controlada**
- Velar por el cumplimiento de las disposiciones del Manual General de Operaciones de cada aerolínea cliente.
 - Determinar las acciones administrativas y/o correctivas que considere(n) pertinentes de aplicar, considerando para ello el reglamento interno de trabajo, higiene y seguridad de la empresa, ante el incumplimiento deliberado de las políticas y/o procedimientos operacionales del personal de despachadores.
 - Revisar cuando sea necesario el Manual General de Despacho de la Empresa.

2.4.1.2 COMUNICACIÓN

Cargos que le reportan:

- Coordinador de Despacho

A quien le reporta:

- Dirección de Operaciones

2.4.2 Coordinador de Despacho

2.4.2.1 Funciones y responsabilidades:

- Analizar las operaciones de la aerolínea cliente, garantizando de esta forma el personal de despacho requerido para la atención de cada una de sus operaciones.
- Mantener vigilancia continua durante la realización de todas las operaciones de vuelos.
- Notificar los cambios informados por la línea aérea cliente realizados al Manual General de Operaciones de esta.
- Representar a la empresa en las reuniones que realice la línea aérea cliente que involucren el área de despacho.
- Analizar reportes proporcionados por la aerolínea cliente cuando estén relacionados con el área de despacho de la compañía.
- Responsable ante la UAEAC del área de despacho.
- Asistir a la dirección de operaciones en lo referente a la comunicación y documentación con UAEAC.
- Ser el canal de comunicación entre el área de despacho de la compañía y la línea aérea cliente.
- Cumplir y hacer cumplir todos los requerimientos e informes hechos por la UAEAC y otras entidades de control.
- Cumplir y hacer cumplir las normas del RAC y procedimientos del Manual General de Operaciones de la línea aérea cliente.
- Manejar la documentación y programación del personal de despachadores garantizando que se garantice el entrenamiento inicial y recurrente del personal de despachadores como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.
- Mantener al día el folio de vida del personal de despacho correspondiente a:
 - Copia certificado curso inicial y recurrente de (los) equipo(s) que opere la línea aérea cliente para mantener la vigencia de las licencias de los despachadores a su cargo como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.

- Copia curso inicial y recurrente de Mercancías Peligrosas para mantener la vigencia de las licencias de los despachadores a su cargo como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.
- Copia del formato de vuelo de observador para mantener la vigencia de las licencias de los despachadores a su cargo como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.
- Copia de la Licencia de Despacho.
- Copia de la Cédula de Ciudadanía.
- Copia de carné de habilitaciones y autorizaciones
- Garantizar que se archive la documentación de los vuelos de acuerdo con los lineamientos de la línea área cliente, garantizando que se mantenga de acuerdo con la regulación (deben permanecer en el archivo activo de la empresa por 90 días como lo indica el RAC 4 Numeral 4.19.2). **Copia_no_controlada**
- Emisión y entrega del carné de habilitaciones y autorizaciones de equipos de vuelo, para ejercer funciones de despacho operacional de vuelos.
- Asegurar que el personal a su cargo cuente con los recursos necesarios (equipos, manuales, aplicaciones informáticas y elementos de comunicación) que le permitan desarrollar su trabajo en forma eficiente y segura.
- Elaborar los turnos de trabajo de los despachadores, garantizando que los períodos de trabajo y descanso sean acordes con lo establecido en el RAC 4 Numeral 4.17.3.2.
- Radicar copia de la programación mensual de turnos programados (5 días antes de inicio de mes) y turnos ejecutados (5 días después de finalizar el mes) de los despachadores bajo su cargo ante la oficina del ISO asignado a la empresa

2.4.2.2 COMUNICACIÓN

Cargos que le reportan:

- Jefes de Aeropuerto

A quien le reporta:

- Dirección de Operaciones – Coordinador de Despacho – Jefe de bases Nacionales

2.4.3 Jefe de Aeropuerto

2.4.3.1 Funciones y responsabilidades:

- Analizar las operaciones de la aerolínea cliente, garantizando de esta forma el personal de despacho requerido para la atención de cada uno de los vuelos de esta.
- Mantener vigilancia continua durante la realización de todas las operaciones de vuelos.
- Notificar los cambios informados por la línea aérea cliente realizados al Manual General de Operaciones de esta.
- Representar a la empresa en las reuniones que realice la línea aérea cliente que involucren **Copia_no_controlada** el área de despacho.
- Analizar reportes proporcionados por la aerolínea cliente cuando estén relacionados con el área de despacho de la compañía.
- Responsable ante la UAEAC del área de despacho.
- Asistir a la dirección de operaciones en lo referente a la comunicación y documentación con UAEAC.
- Ser el canal de comunicación entre el área de despacho de la compañía y la línea aérea cliente.
- Cumplir y hacer cumplir todos los requerimientos e informes hechos por la UAEAC y otras entidades de control.
- Cumplir y hacer cumplir las normas del RAC y procedimientos del Manual General de Operaciones de la línea aérea cliente.
- Manejar la documentación y programación del personal de despachadores garantizando que se programe el entrenamiento inicial y recurrente del personal de despachadores como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.
- Mantener al día el folio de vida del personal de despacho correspondiente a:

- Copia certificado curso inicial y recurrente de (los) equipo(s) que opere la línea aérea cliente para mantener la vigencia de las licencias de los despachadores a su cargo como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.
 - Copia curso inicial y recurrente de Mercancías Peligrosas para mantener la vigencia de las licencias de los despachadores a su cargo como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.
 - Copia del formato de vuelo de observador para mantener la vigencia de las licencias de los despachadores a su cargo como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.
 - Copia de la Licencia de Despacho.
 - Copia de la Cédula de Ciudadanía.
 - Copia de carné de habilitaciones y autorizaciones
- Garantizar que se archive la documentación de los vuelos de acuerdo con los lineamientos de la línea área cliente, garantizando que se mantenga de acuerdo con la regulación (deben permanecer en el archivo activo de la empresa por 90 días como lo indica el RAC 4 Numeral 4.19.2).
 - Asegurar que el personal a su cargo cuente con los recursos necesarios (equipos, manuales, aplicaciones informáticas y elementos de comunicación) que le permitan desarrollar su trabajo en forma eficiente y segura.
 - Elaborar los turnos de trabajo de los despachadores, garantizando que los periodos de trabajo y descanso sean acordes con lo establecido en el RAC 4 Numeral 4.17.3.2.
 - Radicar copia de la programación mensual de turnos programados (5 días antes de inicio de mes) y turnos ejecutados (5 días después de finalizar el mes) de los despachadores bajo su cargo ante la oficina del POI asignado a la empresa

2.4.3.2 COMUNICACIÓN

Cargos que le reportan:

- Despachadores

A quien le reporta:

- Director de Operaciones

2.4.4 DESPACHADOR DE AERONAVES

2.4.4.1 Funciones y responsabilidades:

- Mantener la licencia vigente como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.
- Controlar el progreso de cada vuelo (RAC 4.18.1.17.).
- Suministrar las instrucciones e informaciones necesarias para la seguridad del vuelo (RAC 4.18.1.17.)
- Asistir al piloto al mando en la preparación del vuelo y proporcionar la información pertinente requerida (RAC 4.18.1.17.).
- Asistir al piloto al mando en la preparación del plan de vuelo cuando corresponda y presentarlo a la dependencia apropiada (RAC 4.18.1.17.). **Copia_no_controlada**
- Suministrar al piloto al mando antes del vuelo la información necesaria para realizar el vuelo con seguridad (RAC 4.18.1.17.)
- Estar familiarizado con las condiciones meteorológicas reportadas y pronosticadas de la ruta y de los aeródromos de origen, destino y alternos, e informar sobre estas al piloto al mando para constatar que sean iguales o superiores a los mínimos establecidos en las cartas correspondientes (RAC 4.18.1.17.).
- Abstenerse de despachar cualquier vuelo que tenga que realizarse en condiciones de formación de hielo, conocidas o previstas, a no ser que el avión esté debidamente certificado y equipado para hacer frente a tales condiciones (RAC 4.18.1.17.).
- Calcular el combustible requerido y el peso y balance de la aeronave (RAC 4.18.1.17.).
- El despacho se debe hacer de forma segura, eficiente y económica de acuerdo con lo indicado por aerolínea cliente.
- Mantener y actualizar los récords de entrenamiento y de vuelo de observador en el folio de vida (RAC 4.20.1.1.)

- El operador, el piloto al mando y el despachador son responsables de que la información reflejada sea veraz y los datos contenidos en ella estén dentro de los parámetros normales para realizar todo vuelo. Este despacho deberá ser firmado por el piloto al mando y el despachador de ese vuelo; como lo indica el (RAC 4 Numeral 4.19.3.)
- El despachador es responsable de archivar los documentos operacionales enviados para cada vuelo y mantenerla el tiempo indicado por la compañía y aerolínea cliente (deben permanecer en el archivo activo de la empresa por 90 días como lo indica el RAC 4 Numeral 4.19.2).
- Adjuntar reportes o pronósticos meteorológicos, o una combinación de ellos para los aeropuertos de destino, escalas y alternos, que sean los más recientes en el momento de la firma de la autorización por parte del Piloto al mando y del Despachador; ésta podrá incluir cualquier reporte meteorológico o pronóstico adicional disponible que el Piloto al mando o el Despachador considere necesario o deseable como lo indica el RAC 4 Numeral 4.20.2.)
- Anexar al manifiesto de peso y balance los reportes meteorológicos y pronósticos del tiempo de los aeropuertos de origen, destino, alterno y ruta como lo indica el RAC 4 Numeral 4.20.2.3.)
- Entregar al Piloto al Mando la información e instrucciones indispensables para la seguridad del vuelo enviadas por el área de despacho de la aerolínea cliente:
 - Las condiciones meteorológicas reportadas y pronósticos para los aeropuertos de origen, destinó, alternos y en ruta de cada vuelo.
 - Notams de los aeropuertos origen, destino, alternos y en ruta de cada vuelo.
 - Manifiesto de Peso y Balance
 - Plan de Vuelo operacional
 - Informar la cantidad de combustible requerido para efectuar el vuelo.
 - Plotting Chart que aplique a la ruta, debidamente diligencia con los requerimientos que se especifiquen en el plan de vuelo operacional para los vuelos ETOPS.
- Debe verificar:

- Debe verificar con la empresa contratada por la aerolínea cliente para el manejo de carga, correo o equipaje si se está transportando mercancías peligrosas y que clase; en caso de ser afirmativo verificar si la aerolínea cliente está autorizada para el transporte de estas y notificar al comandante de la aeronave asegurándose de que firme el formato de notificación (NOTOC).
- Debe elaborar:
 - La Orden de Tanqueo del Combustible de acuerdo con las instrucciones de la línea aérea cliente.
 - La Orden de Cargue que incluya los equipajes y la carga
- Debe mantener:
 - Sus documentos debidamente actualizados de acuerdo con las regulaciones vigentes (como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.) y portar su Licencia de Despachador de Aeronaves y el carné de habilitaciones de equipo emitido por SAI
- Otros:
 - Conocer los procedimientos de emergencia y programa de seguridad de SAI S.A.S., la línea aérea cliente y el aeropuerto.
 - Para cumplir con las labores debe presentarse a tiempo correctamente uniformado.
 - Ayudar al piloto al mando o a la aerolínea cliente en el diligenciamiento del plan de vuelo ATS, firmar cuando corresponda, y presentar el plan de vuelo ATS a la dependencia apropiada como lo indica el RAC 2 Numeral 2.4.7.1.5.
 - Para la sola presentación del plan de vuelo ATS, no es necesario que el despachador tenga habilitada o adicionada en su licencia DPA, el tipo (marca y modelo) de aeronave, independientemente de su peso (RAC 2.4.7.1.4)
 - El despachador encargado de operaciones de vuelo evitará tomar cualquier medida incompatible con los procedimientos establecidos por los siguientes entes de control como lo indica el RAC 2 Numeral 2.4.7.1.5:
 - El control de tránsito aéreo.
 - El servicio meteorológico.

- El servicio de comunicaciones.
- El servicio de información aeronáutica.
- Siempre que una persona diferente del piloto, o copiloto, presente el respectivo plan de vuelo ATS, deberá ser titular de una licencia de despachador como lo indica el RAC 2 Numeral 2.4.7.1.5.
- En caso de que el despachador sea quien presente el plan de vuelo ATS para él propietario de la aeronave y/o aerolínea cliente de aviación general ante la dependencia respectiva, deberá contar con autorización del explotador de la aeronave o de una empresa de servicios de escala autorizada en Colombia a cargo del vuelo, previamente radicada ante la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea de la UAEAC como lo indica el RAC 2 Numeral 2.4.7.1.5.

2.4.4.2 COMUNICACIÓN Copia_no_controlada

Cargos que le reportan:

- Agentes de Servicio al Pasajero
- Coordinadores
- Supervisores de rampa

A quien le reporta:

- Jefe de Aeropuerto y Coordinador de Despacho

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

3 PLANIFICACIÓN DE TRABAJO

La planificación del trabajo se efectúa por medio de programaciones mensuales donde se especificará la hora de entrada y salida del personal de despacho.

3.1 TIEMPO DE SERVICIO (RAC 4 NUMERAL 4.17.3.1)

- El periodo de servicio diario para un despachador deberá comenzar mínimo una (1) hora antes de despachar cualquier aeronave.
- El despachador debe permanecer en su puesto de servicio efectuando el seguimiento al vuelo y hasta que cada aeronave despachada por él haya completado su vuelo, o hasta que sea relevado por otro despachador calificado que complete esta labor (de acuerdo con el procedimiento establecido por la línea aérea cliente).

Copia no controlada

3.2 TIEMPOS DE DESCANSO (RAC 4 NUMERAL 4.17.3.2)

Excepto en casos de circunstancias o condiciones de emergencia, fuera del control de la aerolínea, lo siguiente debe cumplirse:

- No se puede programar a un despachador por más de 12 horas consecutivas de servicio.
- Todo despachador debe tener un descanso mínimo de 12 horas entre un periodo de servicio y otro.
- Cada despachador debe ser relevado de sus deberes con la empresa por al menos 24 horas durante cualquier periodo de 7 (siete) días consecutivos.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

4 ENTRENAMIENTO

4.1 GENERALIDADES DEL ENTRENAMIENTO

SAI SAS, garantiza que los despachadores de vuelo al momento de su contratación deben poseer una licencia de despachador de aeronaves vigente y habilitada; de esta manera se asegura el entrenamiento inicial de este personal.

SAI contratará una escuela o centro de Instrucción Aeronáutica, autorizado por la Aeronáutica Civil, para la realización y certificación del entrenamiento recurrente en materias básicas.

4.1.1 Entrenamiento recurrente

SAI SAS realiza cada (1) año, un curso de repaso teórico práctico de materias básicas con intensidad no inferior a 40 horas. 65.320 del RAC 65.

El entrenamiento recurrente de tierra para despachadores debe incluir las materias requeridas indicadas en el RAC 65 Numerales 65.310. Como son:

1. Derecho Aéreo.
2. Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional -SMS.
3. Meteorología.
4. Navegación. (PBN, RNAV, RVSM)
5. Peso y Balance.
6. Cálculo de Performance y Procedimientos de la Planificación del Vuelo.
7. Actuación Humana- Factores Humanos en la Aviación.
8. Conocimiento General de Aeronaves

El programa de entrenamiento debe ser aprobado por parte del Inspector de seguridad operacional asignado a SAI por parte de la Secretaría de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil.

4.1.2 Entrenamiento de diferencias y cambios operacionales

El despachador(es) de aeronaves, se le programará entrenamiento por parte de la línea aérea cliente de diferencias de equipo y cambios operacionales que sean necesarias de acuerdo con el programa aprobado al operador. Según RAC 65 Numeral 65.320

A continuación, se incluye detalle de contenido e intensidad horaria para entrenamiento de Despachadores con atribuciones en los siguientes equipos:

Para equipos AIRBUS 350-900 / A-330

TEMA	DESARROLLO	HORAS
Generalidades	<ul style="list-style-type: none"> 1. Dimensiones 2. Régimen General 3. Compuertas 4. Servicios en Tierra 5. Radio de Giro 6. Power Plant ⁷ Danger Áreas Copia_no_controlada 8. Ubicación de Equipos de Emergencia en Cabina 9. Capacidad Oxígeno 	02:00
Limitaciones	<ul style="list-style-type: none"> 1. Limitaciones Generales 2. Velocidades 3. Pesos 4. Motor 5. APU 6. Fuel 7. Agua Potable 8. Anti-Ice 9. Frenos 	02:00

TEMA	DESARROLLO	HORAS
Planificación de Vuelo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Distancias Declaradas 2. Performance y Certificación 3. Tablas de Despegue y su Manejo 4. Plan de Vuelo Computarizado 	01:00
Requerimientos de Despacho, Procedimientos y Desviaciones	<ol style="list-style-type: none"> 1. NMEL 2. MEL 3. CDL <p>Copia_no_controlada</p>	01:00
Sistemas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hidráulico 2. Neumático 3. Aire Acondicionado 4. Eléctrico 5. Oxígeno 6. Combustible 7. Tanques 8. Carga de Combustible 9. Capacidades 10. Flight Control 11. Alerones, Elevadores 12. Rudder 13. Detección de Fuego 	02:00

TEMA	DESARROLLO	HORAS
Preparación del Vuelo	<ul style="list-style-type: none"> 1. Terminología 2. Limitaciones 3. Bodegas 4. Elementos de Carga 5. Procedimientos 	01:00
Procedimientos Operacionales y Características de Performance	<ul style="list-style-type: none"> 1. Despegue 2. Ascenso 3. Descenso 4. Aterrizaje 5. Falla de Motor <i>Copia_no_controlada</i> 6. Operación ETOPS 	01:00
Ejercicios Prácticos	<ul style="list-style-type: none"> 1. Hoja de Carga Manual 2. Hoja de Centrado 3. Distribución de Carga LIR 	32:00
Ejercicios Prácticos	<ul style="list-style-type: none"> 1. Hoja de Carga Mecanizada 2. LIR Mecanizado 	24:00
ARMS	<ul style="list-style-type: none"> 1. Explicación y Manejo 2. Mensajes de Movimiento 3. Mensajes Operativos CPM, LPM, UCM, LDM 	01:00

TEMA	DESARROLLO	HORAS
Briefing con Tripulación	1. Documentación 2. Cartas LIDO 3. Seguimiento de Vuelo	01:00
	Examen	02:00

Este entrenamiento provee al Despachador de vuelo de SAI SAS de las atribuciones necesarias para realizar Despacho completo en cualquiera de las Bases a nivel Nacional.

Para equipos Boeing 787-900 /Boeing 777-300

SISTEMA DE SALIDA Y CONTROL (CONTROL DE CARGA Y BALANCE DE CABINA ANCHA) B-787-900/B - 777-300 Series:

DÍA	Copia no controlada PLAN DE SALÓN DE ENTRENAMIENTO	Horas
1	1. Sistema de salida y control introducción de la compañía 2. Entrada al sistema y visualización del vuelo 3. Pantalla de datos operativos (DI) 4. Códigos y tipo de configuración de aeronave 5. Capacidad de Catering (IG/P) 6. Códigos de tripulación (IG/C) 7. Versión de retención y sistemas de cierre (IV) 8. Cambios en los sistemas de datos 9. Pantalla de información de check in (@I) 10. Pantalla de visualización de indicadores (ID) 11. Monitores (MC) 12. Cálculo de capacidad (CC) 13. Ejercicio 1	8

DÍA	PLAN DE SALÓN DE ENTRENAMIENTO	Horas
2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Entradas de carga muerta para aviones (DE) 2. Pantalla de información de vuelo (IF) 3. Entradas de cargas especiales para aeronaves (CK) y PS 4. Pantalla de distribución de cargas (LD) 5. Ajuste del peso de servicio (SW) 6. Entradas de distribución de carga para aviones ULD 7. Niveles de producción del plan de carga para aviones (LP) 8. Introducción de LoadPlan - NOTOC (NC) <i>Copia no controlada</i> 9. Combustible y entradas de combustible (FP) 10. Producción de hojas de carga para aviones (LS) 11. Introducción de la hoja de carga 12. Ejercicio 2 13. Ejercicio 3 	8
3	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cambios de última hora (LMC) 2. Mensajes 3. Planeamiento de asientos (@K/@S) 4. BR y Z Bloqueos 5. Dispositivo @R 6. Pantalla de piezas y pesos (PW) 7. Ejercicio 4 8. Manejo de sobrepeso 9. Cargue de animales vivos 10. Pasajeros adicionales (JP) 	8

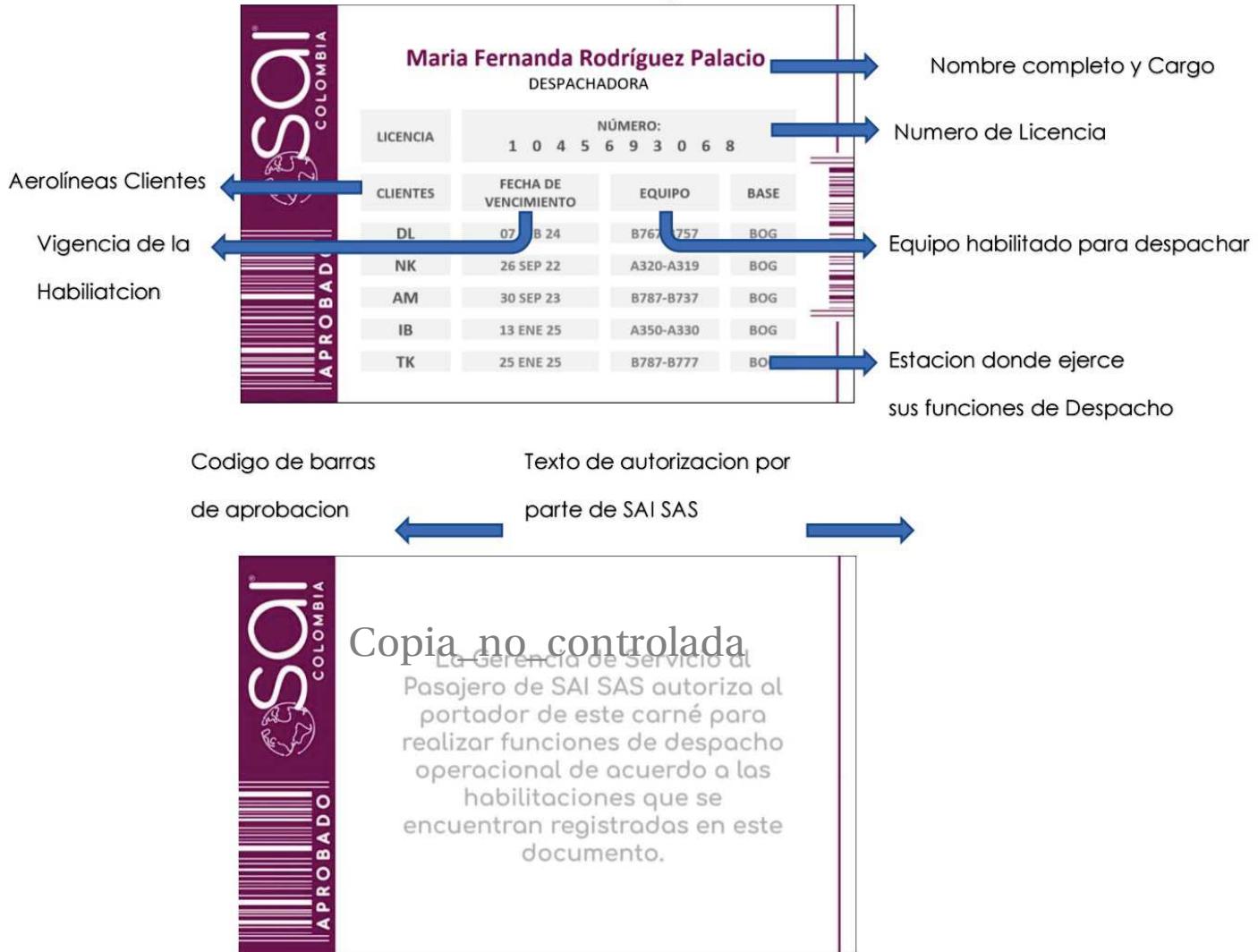
DÍA	PLAN DE SALÓN DE ENTRENAMIENTO	Horas
	11. Ejercicio 5	
4	1. Ejercicio 6 2. Tripulación adicional 3. Combustible del tanque atrapado 4. Bloqueo de Pallets 5. Ejercicio 7 6. Entradas para pasajeros en Jumpseat 7. Carga ajustada 8. Ejercicio 8	8
5	1. Reporte de artículos obligatorios (AQD) <i>Copia_no_controlada</i> 2. Aplicaciones ACARS Loadsheet y CLC 3. Mensajes de Aviso Troya 4. Carga de la cubierta principal 5. Revisión general (Ejercicio 9) 6. Examen	8

Este entrenamiento provee al Despachador de vuelo de SAI SAS de las atribuciones necesarias para realizar Despacho completo en cualquiera de las Bases a nivel Nacional.

Enfatizando las diferentes fases y pasos donde el Despachador de Vuelo de SAI SAS debe cumplir con los diferentes check list y exigencias operacionales contempladas en la instrucción referente a cada Equipo.

Estos privilegios y habilitaciones junto con los cambios operacionales se podrán consultar en el carné proporcionado por SAI SAS a cada Despachador, en el cual aparecerá la siguiente información:

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO



Este Carné será portado junto con su Licencia de Despacho y su carácter es obligatorio.

4.1.3 Vuelo de observador

El despachador(es) efectuará anualmente un vuelo de observación de uno o varios sectores como observador en la cabina de mando, sobre cualquier ruta y aeronave en que dicho despachador esté autorizado para ejercer las funciones de despacho como lo indica el RAC 65 Numeral 65.330.

SAI SAS, garantizará que el despachador (es) que presta sus servicios, realice una vez al año un vuelo de observación.

4.1.4 Entrenamiento en mercancías peligrosas

El despachador(es) recibirá cada dos años entrenamiento en mercancías peligrosas como lo indica el RAC 175 Numeral 175.310; de acuerdo con el programa de mercancías peligrosas aprobado por la Secretaría de Seguridad Operacional y de la aviación Civil de la UAEAC.

Copia_no_controlada

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

5 FALTAS Y SANCIONES DISCIPLINARIAS

Al personal de Despachadores de Aeronaves de SAI se le dará instrucción referente a la parte 13^a de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). Se hará especial énfasis en los numerales en los cuales se indican las infracciones y las correspondientes sanciones para los Despachadores de Aeronaves:

- ❖ Serán sancionados con multa equivalente a veintitrés (23) salarios mínimos legales mensuales vigentes como lo indica el RAC 13 Numeral 13.535:
 - El Piloto al mando y el Despachador de aeronave, que transporte cadáveres o enfermos contagiosos sin el permiso correspondiente o sin tomar las medidas preventivas requeridas.
- ❖ Serán sancionados con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes como lo indica el RAC 13 Numeral 13.540:
 - El piloto al mando y el despachador que transporte pasajeros o carga mediante remuneración en aeronave no autorizada al efecto, o ejecute por remuneración cualquier otra actividad aérea comercial no autorizada.
 - El piloto al mando y el despachador de aeronave de servicios aéreos comerciales de transporte público no regular, que preste servicios en rutas, itinerarios y frecuencias regulares.
- ❖ Serán sancionados con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales mensuales vigentes como lo indica el RAC 13 Numeral 13.605:
 - Quien no porte la correspondiente licencia de personal aeronáutico o certificado médico del cual sea titular, durante el ejercicio de sus atribuciones, o permita que personas a su cargo lo hagan, aun cuando estas se encuentren en otro lugar y vigentes.
 - El piloto al mando y el despachador que efectúen despacho sin consultar la información aeronáutica y meteorológica pertinente al vuelo.
 - El piloto al mando y el despachador de aeronave que efectúe operación sin llevar a bordo el correspondiente certificado de homologación de ruido, cuando este sea exigible.

- ❖ Serán sancionados con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes como lo indica el RAC 13 Numeral 13.625:
 - El despachador que efectúe despacho de aeronave con sobrecupo o sobre peso, o desatendiendo las prescripciones pertinentes sobre peso y balance y el piloto al mando que acepte el despacho, o inicie la operación en tales condiciones.
- ❖ Serán sancionados con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales mensuales vigentes como lo indica el RAC 13 Numeral 13.635:
 - El piloto al mando y el despachador de aeronave de carga que transporte pasajeros sin autorización, o en cantidad superior cuando exista tal autorización.
 - El piloto que actúe como comandante de aeronave, sin que figure su nombre y su número de licencia en el plan de vuelo respectivo, cuando este no sea repetitivo (RPL) o figurando el nombre o número de licencia de otro ~~piloto que a sabiendas~~ permita que su nombre y número de licencia sean utilizados por otro piloto y el despachador que elabore o gestione el plan de vuelo, o quien presente o deposite el plan de vuelo ante los servicios de Información Aeronáutica, sabiendo que este será realizado por un piloto diferente al indicado en dicho documento.
- ❖ Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes como lo indica el RAC 13 Numeral 13.645:
 - El despachador o piloto que efectúe despacho de aeronave sin tener en regla y a bordo todos sus documentos y autorizaciones cuando estas se requieran.
 - El despachador o el piloto de la aeronave que haya elaborado y/o presentado el respectivo plan de vuelo e inicie vuelo sin el consentimiento de su explotador, o a un destino diferente del que hubiera sido previsto por él.
 - El tripulante o despachador de aeronave, que, a sabiendas, porte o admita a bordo estupefacientes, armas o elementos calificados como mercancías peligrosas por las normas vigentes, sin la debida autorización, o sin las precauciones debidas aun cuando se cuente con dicha autorización.

- El tripulante, el despachador y el explotador de aeronave, que abandone el país o ingrese a él sin autorización cuando esta se requiera.
- que haya elaborado y/o presentado el respectivo plan de vuelo y el piloto de la aeronave, que inicie vuelo sin el explotador, o a un destino diferente del que hubiera sido previsto por él.
- ❖ Serán sancionados con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes como lo indica el RAC 13 Numeral 13.645:
 - El titular de una licencia de personal aeronáutico que ejecute actividades propias de las atribuciones de tal licencia, encontrándose bajo el efecto de bebidas alcohólicas, estupefacientes o de drogas que, prescritas o no, produzcan alteración síquica o física. Si quien incurre en tal conducta, fuese el comandante de aeronave o supervisor de turno de servicios, de tránsito aéreo, o de servicios AIS-COM-MET, de despacho o de mantenimiento aeronáutico, la sanción pecuniaria aquí prevista se incrementará en otro tanto.
 - Quien ejerza atribuciones o privilegios no contemplados en la licencia de que sea titular.
 - Quien porte, utilice o ejerza privilegios de alguna licencia o certificado de aptitud, que presente inconsistencia en alguno de sus requisitos, o documentos de soporte, o discordancia entre estos y los que reposen en los centros de instrucción aeronáutica donde se haya formado o entrenado su titular o en los establecimientos aeronáuticos donde labore o haya laborado.
 - Quien actuando como superior mediato o inmediato, induzca o constriña a alguna persona bajo su mando, para que ejecute cualquier actividad en violación de las normas aeronáuticas.
- ❖ Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes como lo indica el RAC 13 Numeral 13.670:
 - El titular de una licencia de personal aeronáutico que ejerza sus privilegios cuando estos hayan sido suspendidos o cancelados por orden de la UAEAC.

- Quien adultere o falsifique alguna licencia o certificado de aptitud, o presente falsedad en alguno de sus requisitos, documentos de soporte o certificados de aptitud presentados. En la misma sanción incurirá quien porte, utilice o ejerza privilegios de dicha licencia.
- El explotador de aeronave, taller aeronáutico, empresa de servicios de escala, centro de instrucción aeronáutica o empresa operadora o concesionario de aeropuerto, que directamente o a través de sus dependientes o contratistas, de cualquier manera impida, obstruya o demore el acceso de los inspectores de aeronavegabilidad o de operaciones de vuelo de la UAEAC debidamente acreditados, a las aeronaves, locales de empresas de aviación, talleres, hangares, centros de instrucción o aeródromos, así como a las áreas restringidas y demás instalaciones de dichos establecimientos, donde requieran ingresar para efectuar labor de inspección en ejercicio de sus funciones.

Copia no controlada

- El explotador de aeronave, taller aeronáutico, empresa de servicios de escala, centro de instrucción aeronáutica o empresa operadora o concesionario de aeropuerto que directamente, o a través de sus dependientes o contratistas, no exhiba o aporte los documentos o información requerida, o que no preste la colaboración solicitada por cualquier funcionario de la UAEAC en el ejercicio de sus funciones.
- Las empresas aéreas, prestadoras de servicio a la navegación aérea, talleres aeronáuticos (de reparación o de mantenimiento) centros de instrucción aeronáutica y empresas de servicios de escala, que no den estricto cumplimiento a la toma de pruebas de sustancias psicoactivas al personal aeronáutico de tierra o vuelo implicados en accidentes o incidentes graves conforme a lo establecido en el RAC 2 numeral 2.10.2.
- ❖ Serán sancionados con multa equivalente a quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes como lo indica el RAC 13 Numeral 13.700:
 - La empresa de servicios aéreos comerciales, explotador de aeronave, taller aeronáutico o centro de instrucción, empresa de servicios de escala o explotador aeroportuario, o Quien de cualquier modo induzca o constriña a algún miembro del personal aeronáutico,

empleado o dependiente suyo, a ejecutar cualquier actividad en violación de las normas aeronáuticas.

- La empresa de servicios aéreos comerciales explotador de aeronaves, taller aeronáutico o empresa de servicios de escala respecto del cual se compruebe inconsistencia o adulteración de los documentos concernientes a una aeronave, o al vuelo y despacho de esta.
- La empresa de servicios de escala que efectúe despacho de aeronave con sobrecupo o sobrepeso o desatendiendo las prescripciones pertinentes relativas al peso y balance.
- Quien de cualquier manera ejerza o intente coacción o amenaza contra un funcionario o inspector de la UAEAC.
- Quien dé u ofrezca dinero u otra utilidad a un funcionario o inspector de la UAEAC para que realice o se abstenga de realizar un acto que deba ejecutar en desempeño de sus funciones o para que realice un acto que sea contrario a la ley o los reglamentos.
Copia no controlada
- El establecimiento aeronáutico, titular de un permiso de operación o funcionamiento, que ejerza algún privilegio que se encuentre suspendido o cancelado en dicho permiso, por orden de la Autoridad Aeronáutica. La sanción aquí prevista se incrementará en otro tanto, cuando tal privilegio sea ejercido encontrándose suspendido o cancelado (en su totalidad) el permiso de operación o funcionamiento, por orden de la Autoridad Aeronáutica.

6 OPERACIONES DE DESPACHO

6.1 SOPORTE TÉCNICO

El soporte técnico de los aviones lo debe suministrar la aerolínea cliente o empresa operadora de las aeronaves a SAI S.A.S

SAI S.A.S., realizará la documentación del vuelo en los formatos manuales y/o digitales que determine usar la línea aérea cliente.

6.2 ELABORACIÓN PLAN DE VUELO (FPL)

Los planes de vuelo normalmente los presenta la aerolínea cliente mediante RPL, en el caso de fuerza mayor y que el despachador sea quien elabore y presente el plan de vuelo ATS para la aerolínea cliente ante la dependencia respectiva, deberá seguir los siguientes procedimientos:

- Manual de Rutas proporcionado por la aerolínea cliente.
- Cumplir con lo indica el RAC 2 Numeral 2.4.7.1.5.

6.3 ELABORACIÓN DEL MANIFIESTO DE PESO Y BALANCE

El formato para manifiesto de peso y balance será suministrado por la empresa operadora de la aeronave (línea aérea cliente).

El Manifiesto de Peso y Balance en su parte operacional incluye la gráfica de centrado para determinar los centros de gravedad para el despegue, peso sin combustible y datos de aterrizaje.

Los datos de pasajeros, menores e infantes, carga, correo y piezas de equipaje es una información necesaria para el manejo y control en los aeropuertos de tránsito y de destino final, por lo que deben ser incluidos en el Manifiesto e informados a la base de destino.

La elaboración del Manifiesto de Peso y Balance se efectúa de acuerdo con el procedimiento autorizado por el operador de las aeronaves.

El manifiesto debe contener como mínimo la siguiente información como lo indica el RAC 4 Numeral 4.20.4:

- a. Número de identificación de la aeronave
- b. Número de vuelo
- c. Aeropuerto origen, destino y alterno
- d. Una declaración del tipo de operación (IFR ó VFR)

- e. Nombre de la compañía
- f. Marca, modelo y número del registro de la aeronave usada
- g. Fecha del Vuelo
- h. Nombre del piloto al mando
- i. Combustible
- j. Temperatura del aeropuerto de origen
- k. Peso de la aeronave
- l. Peso máximo de decolaje para el aeropuerto en uso de acuerdo con las condiciones ambientales del momento
- m. Peso de aterrizaje en el destino
- n. Peso máximo de aterrizaje en el destino
- o. Centro de gravedad de acuerdo con los límites aprobados en su respectivo AFM **Copia_no_controlada**
- p. Firma y licencia del piloto al mando
- q. Firma y licencia del despachador encargado

El documento debe tener anexado los reportes meteorológicos y pronósticos del tiempo de los aeropuertos de origen, destino, alterno y ruta.

El piloto al mando debe llevar los originales o copias firmadas del manifiesto de peso y balance, y el plan de vuelo como lo indica el RAC 4 Numeral 4.20.5.

6.3.1 Obtención de los datos para la elaboración del manifiesto de peso y balance

La aerolínea cliente debe proporcionar información de los datos de pasajeros, el peso del equipaje, correo, carga y combustible necesario para la realización del vuelo de acuerdo con el plan de vuelo operacional; ya sea por red, fax o correo electrónico al área de despacho de SAI para la elaboración del manifiesto de peso y balance.

En el caso del equipaje la Aerolínea cliente por medio de la empresa contratante encargada de proporcionar los datos de cuanto equipaje se contempla en cada vuelo, comunicará al Despachador de vuelo de SAI el conteo inicial y final, El Despachador deberá tener en cuenta el número

máximo de variación de piezas de equipaje el cual cada Aerolínea cliente maneja dentro de sus políticas y son dadas a conocer en el entrenamiento correspondiente.

El alistamiento de la carga lo efectúa el contratista autorizado para el manejo de la misma por parte de la línea aérea, según sea necesario y de acuerdo con las facilidades instaladas en los diferentes tipos de aeronaves.

La aerolínea y/o la empresa contratista de carga, deben suministrar la lista de embarque de la carga indicando el número de paquetes, bultos, cajas, etc, con sus pesos individuales y con los documentos respectivos.

Además, debe certificar que el embalaje de los paquetes, cajas y bultos es el adecuado y que se cumplen las regulaciones y las normas referentes al despacho de las Mercancías Peligrosas (si se encuentra alguna de estas incluida), reglamentadas por el RAC parte 175 y demás disposiciones contenidas en las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos por Vía Aérea, Doc. 9284 y el anexo 18 de la OACI.

Copia_no_controlada

6.4 TRASPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

El transporte de mercancías peligrosas se realizará de acuerdo con las especificaciones de la aerolínea cliente.

Los despachadores de Aeronaves deben tener la certificación vigente referente al manejo de las Mercancías Peligrosas, para que tengan conocimiento adecuado respecto a:

- Las mercancías que se pueden transportar en vuelos de pasajeros,
- Su embalaje,
- Las cantidades individuales y su peso total,
- Su ubicación autorizada en el avión,
- Las etiquetas que se deben utilizar
- La notificación correspondiente a la tripulación de la cabina de mando.

El control primario respecto a la aceptación de las Mercancías Peligrosas en los vuelos de pasajeros o de carga, lo ejerce la empresa contratista especializada en el manejo (aceptación, recibo y despacho) de la carga de acuerdo con las regulaciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, IATA y las restricciones y limitaciones que especifique la

Empresa o Aerolínea para la operación de sus aeronaves sobre este concepto.

El despachador debe tener acceso a la versión vigente de la reglamentación sobre mercancías peligrosas de IATA, para cualquier consulta relativa al transporte de mercancías peligrosas en los vuelos que se encuentre realizando actividades de despacho operacional.

6.4.1 Embalajes y Etiquetas

La carga seca, que es manejo directo de la empresa contratista que maneja la carga, se debe llevar oportunamente al avión.

Debe tener el embalaje adecuado según su tamaño, peso y características adicionales. Su guacal, malla o empaque debe ser tal que no cause daño ni a la bodega del avión ni a otras piezas de carga o equipajes.

El contratista de manejo de carga debe entregar todas las piezas debidamente rotuladas según su destino y con los respectivos documentos.

Con relación a los equipajes de los pasajeros, el personal de agentes de servicio al pasajero en los mostradores debe verificar que estén correctamente embalados para que resistan sus empaques su contenido interior y que éstos no tengan puntas y/o bordes agudos o cortantes que puedan dañar el interior de la bodega del avión o a otros equipajes. Se debe revisar el estado de las diferentes piezas de equipaje (maletas, cajas, objetos) para establecer si están averiados.

No se deben aceptar ni permitir embarcar en la aeronave ningún tipo de elemento que pueda ser considerado como mercancía peligrosa (explosivos, inflamables, tóxicos, corrosivos, radioactivos, etc.) lo cual incluye entre otros, fósforos, fuegos artificiales, combustibles, pintura, disolventes, pegantes, blanqueadores, ácidos, gases comprimidos o insecticidas, de acuerdo con las políticas de transporte de mercancías peligrosas de cada aerolínea cliente

Todas las piezas del equipaje deben ser rotuladas según el destino del pasajero y se deben pesar para informar al despacho de operaciones el peso y número total de las piezas de equipaje.

El personal de servicio al pasajero debe seguir las políticas establecidas de acuerdo con las regulaciones aplicables por la línea aérea cliente, respecto al manejo y aceptación de los equipajes aforados y de mano.

6.4.2 Carga Perecedera

La carga perecedera debe estar apropiadamente embalada y tiene prioridad para el embarque al avión con respecto a la carga seca.

6.4.3 Trasporte de Animales Vivos

Se han establecido acuerdos internacionales para lograr un transporte adecuado y proteger la fauna. Cuando se transportan animales vivos, sea por carga o como parte del equipaje de los pasajeros, se deben aplicar y/u observar los siguientes principios generales:

1. Los animales vivos deben ser cargados solamente en los compartimientos de las aeronaves adecuadas para tales fines y autorizados por el Área de Despacho o los lineamientos de cada aerolínea según sus procedimientos.
2. Podrán viajar en la cabina de pasajeros, lazarios haciendo uso de un bozal durante todo el vuelo y en compañía de su propietario. La aceptación de estos ~~animales~~ ^{animales} debe contemplar una certificación de adiestramiento como lazario y el certificado de salud correspondiente, y otras disposiciones que el explotador de la aeronave disponga.
3. El comandante de la aeronave debe ser notificado de los animales que se transportan y su ubicación.
4. El animal debe ir cumpliendo con un guacal adecuado, que sea consistente, impermeable, con agujeros de ventilación.
5. Para el transporte dentro de Colombia, el explotador deberá establecer los requisitos de transporte de acuerdo con la legislación vigente.
6. El pasajero será responsable de las precauciones mínimas de higiene y sanidad de la mascota.

6.4.4 Trasporte de Cadáveres

El transporte de cadáveres se realizará de acuerdo con las políticas y procedimientos de la línea aérea cliente.

6.4.5 Transporte de Armas

El transporte de armas se realizará de acuerdo con las políticas y procedimientos de la línea aérea cliente.

6.4.6 Transporte de Personas Enfermas o Discapacitadas

El transporte de personas enfermas o discapacitadas se realizará de acuerdo con las políticas y procedimientos de la línea aérea cliente.

6.4.7 Transporte de Personas en Condiciones Jurídicas Especiales

El transporte de personas en condiciones jurídicas especiales se realizará de acuerdo con las políticas y procedimientos de la línea aérea cliente.

6.5 ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

6.5.1 Abastecimiento de Combustible para Vuelos Nacionales

Para vuelos nacionales, el combustible requerido será el siguiente como lo indica el RAC 4 Numeral 4.19.17:

- a. El suficiente para volar del aeropuerto de origen al destino
- b. Después de llegar al destino, el suficiente para volar y aterrizar en el aeropuerto alterno más lejano que esté incluido en el plan de vuelo
- c. El suficiente para volar por 45 minutos en altura normal de crucero.

6.5.2 Abastecimiento de Combustible para Vuelos Internacionales

Para vuelos internacionales, el combustible requerido será el siguiente como lo indica el RAC 4 Numeral 4.19.18:

- a. El suficiente para volar del aeropuerto de origen al destino
- b. Después de llegar al destino, el suficiente para volar y aterrizar en el aeropuerto alterno más lejano que esté incluido en el plan de vuelo
- c. Además, agregar el combustible necesario para cumplir con el 10% del tiempo total en ruta de origen a destino, calculando este combustible con un promedio de consumos a las diferentes alturas que tenga el plan de vuelo
- d. Combustible suficiente para sostener en el alterno durante 30 minutos a 1500 pies sobre la altura del aeropuerto alterno.

6.5.3 REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE CON PASAJEROS EMBARCANDO, A BORDO O DESEMBARCANDO

Para el abastecimiento de combustible a aeronaves con pasajeros embarcando, a bordo, o desembarcando; se observarán las siguientes reglas como lo indica el RAC 4 Numeral 4.19.20:

- a. No se debe abastecer combustible con pasajeros a bordo, embarcando, o desembarcando, a menos que personal

debidamente dotado y calificado, esté listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.

- b. El abastecimiento se efectuará únicamente por presión.
- c. Se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal de tierra que supervisa el abastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de intercomunicación u otros medios adecuados.
- d. Las puertas principales de la aeronave deben estar abiertas, a menos que en el manual de operaciones aprobado al explotador, se contemple de otro modo. En cada una de ellas deberá permanecer un auxiliar de vuelo.
 - a. Se ubicará cerca de la aeronave, por cuenta del explotador o del proveedor de combustible, un equipo químico extintor ABC multipropósito, de peso menor a 50 libras. **Copia no controlada**
 - b. El explotador o quién efectúe el despacho, alertará al servicio de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto, informando sobre la operación de abastecimiento antes de que esta inicie e indicando la posición en que se encuentra la aeronave, sin que sea necesaria su presencia en inmediaciones de esta, a menos que así lo considere dicho explotador. En todo caso, en aeropuertos que carezcan de tales servicios de salvamento y extinción de incendios, queda prohibido el aprovisionamiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando.
 - c. Si los pasajeros se encuentran embarcados, la tripulación les notificará que se va a proceder al aprovisionamiento de combustible, impariéndoles las instrucciones del caso sobre las precauciones que deban observar y las que sean necesaria para una eventual evacuación.
 - d. Se procurará la correcta ubicación de los pasajeros con impedimentos físicos para facilitar su evacuación y en caso de ser necesario se evitará que estén a bordo durante la operación de abastecimiento.

- e. Se advertirá verbalmente la prohibición de fumar dentro de la aeronave y todas las señales de “prohibido fumar” permanecerán encendidas.
- f. Las salidas de emergencia deberán estar libres de obstáculos para facilitar la evacuación inmediata.
- g. Se deberá vigilar que las luces de cabina que sean necesarias estén encendidas antes de comenzar las operaciones de abastecimiento, evitando el uso de los interruptores de luces individuales hasta que sea terminada la operación.
- h. Todos los equipos o circuitos eléctricos que no sean necesarios durante el aprovisionamiento deberán estar apagados antes de iniciarse la operación. Una vez iniciada esta, no deberá encenderse ni apagarse ninguno otro.
- i. El vehículo carrotanque de abastecimiento, se aproximará a la aeronave y se parqueará ~~con respeto~~ ~~a~~ ~~della~~, de modo que no requiera movilizarse en reversa para alejarse rápidamente de la misma, en caso de ser necesario. Igualmente se ubicará de modo que no obstruya la evacuación de los pasajeros ya sea por las puertas principales o de emergencia, o la extensión de los toboganes, cuando tal procedimiento haya sido contemplado para estos casos.
- j. No se operarán teléfonos celulares durante el abastecimiento.
- k. No se suministrará combustible durante tormentas eléctricas.
- l. Los motores de la aeronave deberán estar apagados.

6.6 EQUIPO DE SOPORTE EN TIERRA

6.6.1 Listado

El equipo de soporte en tierra para el despacho de los vuelos es el siguiente:

- Planta eléctrica de tierra
- Arrancador neumático
- Remolcador de aviones (Paymover)
- Tractores para movilizar equipajes y carga
- Carros porta equipajes

- Plataformas para movilizar carga
- Equipo de aire acondicionado
- Equipo para drenaje de baños
- Dory
- Dollies

6.7 SEGUIMIENTO DEL VUELO

6.7.1 Información Para Suministrar

6.7.1.1 Datos

Confirmación del vuelo al que se le está haciendo seguimiento, esta información se debe suministrar a la aerolínea cliente.

6.7.1.2 Otras Bases

Se debe informar a la base de destino la hora de salida del avión, hora de decolaje, estimado de llegada, número de pasajeros al momento del cierre del vuelo y especificar si hay pasajeros y equipaje en conexión. Así como enviar los mensajes estandarizados por la IATA LDM, CPM, UCM, SLS y LIR cuando se requieran

6.7.2 Requerimientos

Consiste en la información que se debe suministrar a la base de destino, con los requerimientos que especifique el piloto al mando y la aerolínea cliente.

6.8 COMUNICACIONES

Las comunicaciones con las aeronaves Tierra - Aire - Tierra se efectúan con equipos de UHF y VHF o software especializado que emplea la aerolínea cliente según sean los requerimientos.

El personal de despacho de SAI suministrará cualquier información del vuelo requerida por el piloto al mando, por medio de frecuencia VHF o software especializado para esta función, esta información se puede suministrar al área de control vuelos de la línea aérea cliente, quienes a su vez notificarán al piloto de la aeronave la información requerida. El despachador de SAI estará en contacto permanente con control vuelos para el seguimiento del vuelo.



MANUAL GENERAL DESPACHO DE AERONAVES

M-GED-001

V07. Vigente desde 01/10/2022

Las comunicaciones con otras oficinas, dependencias locales y entre aeropuertos se efectúan vía teléfono, Fax, Celulares, Chat o por correo electrónico según lo determine la aerolínea en sus procedimientos

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Copia_no_controlada

7 PLAN DE CONTINGENCIA Y EVACUACIÓN

El personal de SAI participará en los simulacros del Plan de Contingencia del Aeropuerto y de la línea aérea cliente; se recibirán las instrucciones para los casos de emergencia que se pudieren presentar. Se debe archivar en la hoja de vida del personal que participe en dichos simulacros el certificado expedido por la autoridad competente (si el responsable del simulacro hace entrega de dicho registro).

La línea aérea cliente deberá entregar a SAI, las instrucciones correspondientes cuando se tenga que realizar la evacuación de una aeronave.

7.1 PLAN DE ACCIÓN EN CASO DE INCIDENTES O ACCIDENTES - PAE

Información referente a procedimientos a seguir en caso de incidentes o accidentes se encuentra en el Plan de Acción de Emergencias PAE, que se encuentra en el Plan de Prevención, Preparación y Respuesta ante emergencias.

Copia_no_controlada

7.1.1 Generalidades

Los eventos que pongan en riesgo la seguridad operacional de un vuelo e involucren una aeronave que está siendo despachada por SAI, se manejarán de acuerdo con los protocolos y estándares establecidos por cada línea aérea cliente en su respectivo Plan de Atención de Emergencias.

7.1.2 Confidencialidad

En ninguna circunstancia el personal que conforma la empresa está autorizado a emitir, divulgar o transmitir información concerniente a eventos (incidentes/accidentes) que involucren aeronave de nuestras aerolíneas clientes.

El único personal autorizado para brindar este tipo de información es el representante de la línea aérea cliente que esta determine cumpla con esta función en la ocurrencia de una situación de contingencia.

ESPACIO DEJADO INTENCIONALMENTE EN BLANCO

8 ANEXOS

8.1 PROGRAMA ENTRENAMIENTO MATERIAS BÁSICAS

- A. Dirigido a: Despachadores de Aeronaves
- B. Intensidad Horaria: 40 horas
- C. Dictado por: Centro de Estudios/Instrucción Aeronáutica aprobado por la UAEAC.
- D. Pensum
 - a. DERECHO AEREO (2 HORAS)
 - i. CONOCIMIENTO GENERAL RAC
 - ii. RAC 2
 - iii. RAC 4
 - iv. RAC 13
 - v. RAC 65 *Copia_no_controlada*
 - b. CONOCIMIENTO GENERAL DE AVIONES (6 HORAS)
 - i. Principios relativos motores, sistemas e instrumentos
 - 1. Motores
 - 2. Sistema Hidráulico
 - 3. Sistema Eléctrico
 - 4. Sistema Combustible
 - 5. Sistema Neumático
 - ii. Limitaciones operacionales de los aviones
 - 1. Limitantes Estructurales
 - 2. Limitantes Operacionales
 - iii. Lista de equipo mínimo (MEL)
 - iv. Efecto en el rendimiento de la aeronave
 - 1. Peso y balance
 - 2. Cargue de aeronaves
 - 3. Utilización de cartas y gráficas

4. Tablas

5. Formulas

c. CÁLCULO DE LA PERFORMANCE Y PROCEDIMIENTOS DE PLANIFICACIÓN DE VUELO (12 HORAS)

- i. La influencia de la carga y de la distribución del peso en la performance cálculos de carga y centrado.
- ii. Planificación de operaciones de vuelo; cálculos de consumo de combustible y autonomía de vuelo; procedimientos de selección de aeropuertos de alternativa.
- iii. Elaboración de rutas y plotter de cartas Aeronáuticas.
- iv. RNAV PBN y RVSM

d. METEOROLOGÍA (10 HORAS)

Copia no controlada

- i. Meteorología aeronáutica.
- ii. Sistemas de presión.
- iii. Frentes.
- iv. Fenómenos de tiempo significativo que afectan el despegue, vuelo y aterrizaje.
- v. Interpretación y aplicación de informes meteorológicos.
- vi. Mapas y pronósticos.

e. NAVEGACIÓN (10 HORAS)

- i. Manejo y consulta de los AIP
- ii. Manual de Rutas
- iii. NOTAMs
- iv. Claves y abreviaturas aeronáuticas
- v. Fundamentos de la navegación aérea, con referencia particular al vuelo por instrumentos.

- vi. Procedimientos de control de tráfico aéreo procedimientos de aproximación y salida por instrumentos.
 - 1. Salidas normalizadas SID
 - 2. Llegadas normalizada STAR
- vii. Preparación y presentación de planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo.

Copia_no_controlada

ESPACIO DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE