

**AIS-ESPAÑA**

Dirección AFTN: LEANZXTA

Teléfono: 34-913 213 363

Teléfono: 34-913 213 157

Depósito Legal: M.- 23591 - 1994

# ESPAÑA

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA

DIVISIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Juan Ignacio Luca de Tena, 14 - 28027 MADRID

AIC

9

16-MAY-02

## MODIFICACIÓN DE LA HORA PREVISTA DE FUERA DE CALZOS (EOBT)

### MODIFICATION OF ESTIMATED OFF BLOCK TIME (EOBT)

El propósito de esta circular es describir los nuevos procedimientos de modificación de la EOBT.

The purpose of this circular is to inform of the new EOBT modification procedures.

#### 1. INTRODUCCIÓN

Es una necesidad fundamental tanto para ATC como para ATFM, que la EOBT de un vuelo sea una EOBT precisa. Esto se aplica a todos los vuelos tanto si están sujetos a medidas ATFM como si no. Estos procedimientos deben permitir que un AO (Operador de aeronave) cumpla este requisito siempre que conozca que la EOBT de un vuelo requiere una modificación.

#### 1. INTRODUCTION

It is a prime requirement for both ATC and ATFM, that the EOBT of a flight shall be an accurate EOBT. This applies to all flights, whether subject to ATFM or not. These procedures are to enable an AO (Aircraft operator) to meet this requirement whenever they know that the EOBT of a flight will require modification.

Las normas de la OACI dicen que los retrasos de más de treinta (30) minutos deben comunicarse (cf. Para. 4.4.2.1.2 OACI Doc. 4444). Este requisito es obligatorio. Desde el 1 abril de 2002 en adelante, las reglas relativas a la modificación de la EOBT de los vuelos de salida, llegada y sobrevuelo dentro de la zona IFPS cambian: La norma para los estados dentro de la zona IFPS dice que cualquier cambio (+ o -) en una EOBT de más de 15 minutos debe comunicarse.

The ICAO requirement is that delays in excess of thirty (30) minutes should be communicated (cf. para. 4.4.2.1.2. ICAO Doc. 4444). This requirement is mandatory. As from the 1st April 2002 onwards, the rules concerning modification to an EOBT for flights, which are departing, arriving or over-flying states within the IFPS-zone will change. The requirement in states within the IFPS-zone is that any change (+ or -) in an EOBT of more than 15 minutes shall be communicated.

Hay dos tipos de vuelos a los que afecta: Aquellos que tienen un slot ATFM, emitido por la CFMU, y los que no lo tienen. El AO no modificará la EOBT a una hora posterior como resultado de un retraso ATFM. La EOBT sólo se cambiará cuando la EOBT inicial determinada por el AO no se pueda cumplir.

There are two categories of flights concerned: those, which have an ATFM slot, issued by the CFMU, and those who have not. An AO should not modify the EOBT to a later time simply as a result of an ATFM delay. The EOBT is changed only if the original EOBT established by the AO cannot be met by the AO.

#### 2. PROCEDIMIENTO PARA MODIFICAR LA EOBT DE UN VUELO QUE NO HAYA RECIBIDO UN SLOT ATFM.

Procedimiento:

Para cambiar la EOBT a una hora posterior, se debe enviar un mensaje DLA (o CHG) al IFPS.

#### 2. PROCEDURE FOR MODIFYING THE EOBT OF A FLIGHT NOT HAVING RECEIVED AN ATFM SLOT.

Procedure:

To amend the EOBT to a later time, a DLA (or CHG) message shall be sent to IFPS.

Para cambiar la EOBT a una hora anterior, se debe enviar un mensaje CNL al IFPS seguido por un nuevo plan de vuelo cinco minutos más tarde, indicando la nueva EOBT.

To amend the EOBT to an earlier time, a CNL message shall be sent to IFPS followed five minutes later by a new flight plan with the new EOBT indicated.

### 3. PROCEDIMIENTO PARA MODIFICAR LA EOBT DE UN VUELO QUE HA RECIBIDO UN SLOT ATFM.

### 3. PROCEDURE FOR MODIFYING THE EOBT OF A FLIGHT, WHICH HAS RECEIVED AN ATFM SLOT.

El AO ha de saber que una EOBT no debe modificarse simplemente como respuesta a cualquier posible retraso debido a un slot ATFM. Si la EOBT establecida por el AO no puede ser cumplida por razones distintas que las medidas ATFM, entonces:

AO note that an EOBT should not be modified simply in response to any possible delay due to an ATFM slot. If the EOBT established by the AO can no longer be met for reasons other than ATFM, then:

Si la EOBT de un vuelo ha cambiado o si no puede cumplirse, debe utilizarse el siguiente procedimiento:

If the EOBT of a flight has changed or is no longer realistic then the following procedure shall be used:

- Si un vuelo tiene un slot ATFM (CTOT) que no puede ser cumplido, el AO debe enviar un mensaje DLA (o CHG) al IFPS con la nueva EOBT del vuelo. Esto debe originar un CTOT revisado.
- Si un vuelo si tiene un slot ATFM (CTOT) con algún retraso y el operador es consciente que la EOBT no puede ser cumplida pero la CTOT es aceptable, entonces se debe mandar un mensaje DLA (o CHG) al IFPS con la nueva EOBT del vuelo.

- If a flight has an ATFM slot (CTOT) which cannot be met, then the AO shall send a DLA (or CHG) message to IFPS with the new EOBT of the flight, This may trigger a revised CTOT.
- If a flight has an ATFM slot (CTOT) with some delay and the AO is aware that the original EOBT cannot be met but the existing CTOT is acceptable then a DLA (or CHG) message shall be sent to IFPS with the new EOBT of the flight.

Sin embargo para que no se produzca un nuevo CTOT con un retraso peor, se debe utilizar la siguiente fórmula:

However, in order not to trigger a new CTOT with a worse delay, the following formula shall be used:

- a) Coger la CTOT, restar el tiempo de rodaje, restar 10 minutos y enviar la nueva EOBT, la cual no puede ser posterior a esta hora. Eg: EOBT 1000, CTOT 1100, pero el avión no puede salir de calzos hasta las 1025. El tiempo de rodaje es de 15 minutos.  $1100-15$ , menos 10 = 1035. La nueva EOBT debe ser anterior a las 1035, si es así, esta acción no origina un CTOT revisado. Sin embargo, los sistemas de la CFMU están continuamente intentando asignar retrasos que sean cero, la CTOT de un vuelo nunca será anterior que la nueva EOBT mas el tiempo de rodaje.
- b) Si un vuelo tiene un slot ATFM (CTOT) pero recibe un SLC (mensaje de cancelación de slot) y la EOBT original no puede ser cumplida, entonces el AO debe comunicar la nueva EOBT mediante un mensaje DLA (o CHG). ATC/ATFM ahora tendrán la EOBT "verdadera" del vuelo.

- a) Take the current CTOT, minus the taxi time, minus 10 minutes and send the new EOBT, which must not be after this time e.g. EOBT 1000, CTOT 1100, but the flight cannot go off blocks until 1025. The taxi time is say 15 minutes.  $1100-15$ , minus 10 = 1035. The new EOBT must be earlier than 1035. If it is, then this action will not trigger a revised CTOT. However, as CFMU systems are continuously seeking to give zero delay, the CTOT of the flight will never be earlier than the new EOBT plus the taxi time.
- b) If a flight has an ATFM slot (CTOT) but now receives an SLC (Slot Cancellation Message) but the original EOBT can no longer be met, then the AO shall communicate the new EOBT by use of a DLA (or CHG) message. ATC/ATFM will now have the "true" EOBT of the flight.

c) Se solicita al AO que no use el mensaje SRR (en breve se dejará de utilizar) para obtener un nuevo slot ATFM (CTOT), ya que la utilización del mensaje DLA (o CHG) asegura la compatibilidad entre los datos ATC y ATFM.

c) AO is strongly requested not to use the SRR message (shortly to be deleted from use) to obtain a new ATFM slot (CTOT) but to use the DLA (or CHG) message instead so as to ensure compatibility between ATC and ATFM data.

Algunos estados fuera de la zona IFPS, todavía necesitan que el AO actualice la EOBT sin considerar la razón por la que podría haber cambiado la EOBT original. El AO deben tener en cuenta la fórmula explicada anteriormente cuando hagan esto. Cuando se sepa que el ATC envía mensajes de salida (DEP) para todos los vuelos, entonces este mensaje DEP será suficiente.

Some states outside the IFPS zone still require AO to update the EOBT regardless of why the flight's original EOBT may have changed. AO should bear in mind the formula explained above when doing this. Where it is known that ATC send departure messages (DEP) for all flights, then this DEP message will suffice.

No es posible cambiar la EOBT a una hora anterior a la dada en el plan de vuelo, sin embargo si un vuelo está preparado para salir de calzos antes de su EOBT, entonces habrá dos opciones disponibles:

It is not possible to amend the EOBT to an earlier time than the EOBT given in the flight plan, however, if a flight is ready to go off blocks earlier than the current EOBT, then there are two options available:

- 1) El AO deberá solicitar a la unidad local ATC (TWR) o al FMP, el envío de un mensaje Ready (REA), en este caso se considera que el vuelo está preparado para salir con la hora que figura en el mensaje REA.
- 2) El AO podrá contactar con la posición de asistencia de la Unidad Central de Afluencia, que es el que tiene la posibilidad de introducir una EOBT anterior en el sistema TACT (max 30 minutos). Cada caso es tratado según sus méritos y puede ser rechazado si se considera que existe abuso.

- 1) The AO may ask the local ATC Unit (TWR) or the FMP to send a Ready (REA) message. In this case, the flight is considered as "ready to depart" from the filling time of REA message.
- 2) The AO may contact Central Flow Help Desk who have the possibility to input an earlier EOBT into the TACT system (max 30 minutes). Each case is treated on its merits and may be refused if it is considered that "abuse" is involved.

**INTENCIONADAMENTE EN BLANCO**  
**INTENTIONALLY BLANK**