

¡QUE NO TE LA CUELEN!

HERRAMIENTAS PARA VOLAR DENTRO DE NORMAS EN LARGO RADIO

Para evitar que Control de Red, Programación Diaria, el propio Director de TCP o cualquier otro departamento relacionado con la operativa diaria nos la cuele, es necesario que todos los TCP mejoremos nuestro conocimiento de nuestros derechos, para poder ejercerlos. SITCPLA ha editado esta pequeña guía que defenderte de las triquiñuelas habituales que utilizan para que volem fuera de normas. Llévala contigo, y consúltala cuando sea necesario. Descárgate también el convenio [aquí](#) y guárdalo en el móvil para tenerlo siempre a mano. ¡No dejes que te la cuele!

1. LÍMITE DE ACTIVIDAD EN PROGRAMACIÓN

Los vuelos de largo radio de una sola etapa pueden superar los límites del artículo 79 en programación. De hecho, muchos nocturnos lo hacen: EZE, MVD, etc. En estos casos, si los vuelos superan los límites hasta en una hora, se garantiza descanso en vuelo según tabla del Anexo 10B. Si lo superan en más de una hora devengan, además del descanso en vuelo, un día de descanso adicional, marcado con una D en la programación.

Si pretenden cambiarte un vuelo por otro antes de que firmes, tienes que tener presente que dicho cambio supone que TE ESTÁN PROGRAMANDO UN NUEVO VUELO. Como dicho cambio NO ES EN EJECUCIÓN, para saber si la nueva rotación está dentro de normas, tendrás que consultar esta tabla. Por ejemplo, si la nueva rotación tiene programado el despegue entre las 15.01 y las 18.00 horas locales, **y pretenden meterte dos saltos para hacer una escala**, como ocurrió recientemente en un

MEX-UIO-MAD, el límite de actividad máximo es de 13 horas.

Artículo 79.- LÍMITES DE ACTIVIDAD AÉREA

Despegue Programado (hora local)	Nº de Aterrizajes	Actividad límite
07:01 - 15:00	1 ó 2	14:00
	3	13:30
	4	13:00
	5	11:30
15:01 - 18:00	1	13:30
	2	13:00
	3	12:30
	4	12:00
18:01 - 23:00	5	10:30
	1	12:30
	2	12:00
	3	11:30
23:01 - 06:00	4	11:00
	5	09:30
	1	11:30
	2	11:00
06:01 - 07:00	3	10:30
	4	10:00
	1	13:30
	2	13:00
06:01 - 07:00	3	12:30
	4	11:30
	5	10:30

Quando te comuniquen **de manera fehaciente el cambio** que pretenden hacerte, tendrás que comprobar a qué hora te han programado el despegue y el número de saltos para saber si la nueva rotación está dentro de los límites de actividad aérea EN PROGRAMACIÓN. **SI EL NUEVO VUELO TIENE DOS SALTOS Y EXCEDE LOS LÍMITES DE LA TABLA DEL ARTÍCULO 79**, te puedes negar a hacer el vuelo.

2. LÍMITE DE ACTIVIDAD PARA VUELOS DE LARGO RADIO DE MENOS DE 9.10 HORAS

Iberia ha definido como vuelos sin extensión posible por descanso en vuelo todos aquellos de duración inferior a 9.10 horas. Es algo que le permite la legislación FTL. En estos casos, el límite de actividad en ejecución viene dado no por nuestro convenio, sino por las FTL, así que deberemos usar la tabla que aparece en el MO (A) Capítulo 7.1.0 Pág. 10, que recoge los LÍMITES DE ACTIVIDAD AÉREA SIN USO DE EXTENSIONES según normativa FTL y que reproducimos a continuación:

Inicio del FDP a la hora de referencia	Sector	
	1- 2	3
0600 - 1329	13:00	12:30
1330 - 1359	12:45	12:15
1400 - 1429	12:30	12:00
1430 - 1459	12:15	11:45
1500 - 1529	12:00	11:30
1530 - 1559	11:45	11:15
1600 - 1629	11:30	11:00
1630 - 1659	11:15	10:45
1700 - 0459	11:00	10:30
0500 - 0514	12:00	11:30
0515 - 0529	12:15	11:45
0530 - 0544	12:30	12:00
0545 - 0559	12:45	12:15

En el reciente caso de un MAD-JFK que se tuvo que dar la vuelta y regresar a MAD, para volver a despegar una vez solucionada la avería, el límite de actividad en ejecución era de 12.15 horas, al haber firmado a las 14.55, y no de 16.45, al durar el vuelo MAD-JFK menos de 9.10 horas y no ser susceptible de extensión por descanso en vuelo, según decisión de la propia Iberia. **En caso de discrepancia entre el convenio y las FTL aplicaremos siempre la normativa que más nos favorece.** En este caso, al no disponer de extensión por descanso en vuelo, aplicaremos las FTL.

3. USA SIEMPRE LOS TIEMPOS DE BAREMO PARA HACER LOS CÁLCULOS

Un truco habitual es decirnos que el vuelo va a tardar menos de lo habitual, porque van a recortar volando a más altura, usando otra ruta, o cualquier otra excusa. No te dejes engañar. **Para hacer los cálculos de la nueva rotación que te pretenden asignar hay que utilizar siempre los tiempos de baremo de cada vuelo, porque te están programando un nuevo vuelo o vuelos.**

Si el nuevo vuelo no es habitualmente operado por Iberia, (caso del reciente salto MEX-UIO en una vuelta a MAD) consulta en Internet el tiempo de vuelo que le asignan las compañías que lo operan habitualmente.

4. LÍMITE DE ACTIVIDAD EN EJECUCIÓN PARA VUELOS CON EXTENSIÓN POR DESCANSO A BORDO

Para poder aumentar los límites de actividad en ejecución por descanso en vuelo, hasta llegar a las 16 horas 45 minutos, que es el límite que marca el convenio con MCR, se deben respetar los descansos que marcan las FTL, según la tabla que recogemos a continuación.

En la tabla inferior, Class 1, 2 y 3 hacen referencia al tipo de instalación de descanso con que se cuente en el avión. En nuestro caso, el MCR es una instalación de clase 1 (litera). En caso de no disponer de MCR, la clase 2 hace referencia a un asiento que reclina como mínimo 45 grados, un pitch de 137,5 cm, una anchura de 50 cm., soporte para las piernas y pies y está separado con una cortina. La clase 3 se define como un asiento que reclina como mínimo 40 grados, tiene soporte para las piernas y pies, está separado con una cortina y no está adyacente a ningún asiento ocupado por pasajeros. Por lo tanto, en caso de no disponer de MCR, ningún asiento de clase Business ofrece las características necesarias para ser considerado ni de clase 2, ni de clase 3, al no estar separado por cortinas.

Maximum extended FDP	Minimum in-flight rest (in hours)		
	Class 1	Class 2	Class 3
up to 14:30 hrs	1:30	1:30	1:30
1431-1500	1:45	2:00	2:20
1501-1530	2:00	2:20	2:40
1531-1600	2:15	2:40	3:00
1601-1630	2:35	3:00	Not allowed
1631-1700	3:00	3:25	Not allowed
1701-1730	3:25	Not allowed	Not allowed
1731-1800	3:50	Not allowed	Not allowed

Adicionalmente, la disposición adicional octava del convenio establece que los límites de actividad aérea en ejecución podrán incrementarse hasta lo contemplado en la normativa vigente en cada momento, bajo los siguientes supuestos referidos, única y exclusivamente, a los vuelos MVD, BUE, SCL, MEX, NRT y PVG:

1. Cuando el vuelo programado retorne a su aeropuerto de origen o se desvíe a un aeropuerto alternativo, con el fin de recuperar el vuelo al destino original tan pronto como sea posible.
2. Cuando durante la preparación del vuelo, a la salida de Madrid y con pasaje a bordo, la operación tenga que ser interrumpida por causas imprevistas, con el fin de reiniciar el vuelo a la mayor brevedad posible.

Exclusivamente en estos casos, el convenio establece que nos podemos ir a los límites de la normativa FTL, siempre y cuando se cumplan los descansos que establece la misma.

5. DESCANSOS A BORDO PARA LOS VUELOS DENTRO DE LOS LÍMITES DE ACTIVIDAD

Para calcular los descansos en el MCR para los vuelos programados dentro de los límites de actividad de la tabla del artículo 79 (hoja 1 de este comunicado), tienes que utilizar esta tabla:

ANEXO 10 A) TABLA DE DESCANSOS PARA LÍNEAS DE MÁS DE 8 HORAS DE TIEMPO DE VUELO DENTRO DE LOS LÍMITES DE ACTIVIDAD AÉREA DEL Artículo 79.-

TIEMPO DE VUELO PROGRAMADO	DESCANSO ININTERRUMPIDO PROGRAMADO EN VUELO PARA CADA T.C.P.
DE 08.01 H. A 09.00 H.	1 HORA
DE 09.01 H. A 10.00 H.	1 HORA 15 MINUTOS
DE 10.01 H. A 11.00 H.	1 HORA 30 MINUTOS
DE 11.01 H. A 12.00 H.	2 HORAS
De 12.01 H. A 12.30 H.	2 HORAS 50 MINUTOS

6. DESCANSOS A BORDO PARA LOS VUELOS PROGRAMADOS FUERA DE LOS LÍMITES DE ACTIVIDAD

El artículo 87. 6 establece que los vuelos de largo radio que excedan los límites de actividad aérea del artículo 79 se registrarán por la siguiente tabla para calcular los descansos en vuelo:

ANEXO 10 B) TABLA DE DESCANSOS PARA ACTIVIDADES AÉREAS SUPERIORES A LAS ESTABLECIDAS EN EL Artículo 79.- DEL CONVENIO COLECTIVO

TIEMPO DE VUELO (HORAS BLOQUE)	ACTIVIDAD AÉREA PROGRAMADA	INCREMENTO SOBRE LÍMITES	DESCANSO ININTERRUMPIDO PROGRAMADO EN VUELO PARA CADA TCP
De 10h 01m a 11h 00m	De 11h 31m a 12h 30m	De 01m a 30m	1h 45m
		De 31m a 60m	2h 00m
De 11h 01m a 12h 00m	De 12h 31m a 13h 30m	De 01m a 30m	2h 15m
		De 31m a 60m	2h 30 m
		Más de 60m	2h 45m
De 12h 01m a 12h 30m	De 13h 31m a 14h 00m	Desde 01m	3h 00m
De 12h 31m a 13h 30m	De 14h 01m a 15h 00m	De 01m a 30m	3h 15m
		Más de 60m	3h 45m
De 13h 31m a 14h 30m	De 15h 01m a 16h 00m	De 61m a 150m	3h 45m
		De 151m a 270m	4h 00m

En estos casos, **todos los datos necesarios para hacer los cálculos están en tu programación.** Vamos a comprobarlo con un ejemplo, el MAD-SCL nocturno, que además del descanso ininterrumpido en vuelo genera una D, como todos los vuelos que sobrepasan en más de una hora los límites de actividad del artículo 79. Primero, **tienes que mirar el tiempo de vuelo programado** del salto que vas a hacer. En este caso, el vuelo tiene una duración programada de 13.35 horas, como puedes

consultar en la segunda hoja de la programación. Por lo tanto, te sitúas en la última casilla de la izquierda de la tabla para realizar los siguientes cálculos.

En la segunda página de la programación tienes la actividad aérea programada bajo las siglas ALR. Como verás, hay dos cifras en esa casilla. Tú te quedas con la primera (la que hace referencia al art. 79). En este caso, la actividad aérea programada es de 15.20, que corresponde a las 13.35 del tiempo de vuelo, más 1.15 horas de la presentación y los 30 minutos después de calzados.

local	ALR	ALT	HV	C3	Desc.	Composicion de Servicio
Firma Fin Act.	ART.79 AESA (Dif.) (Dif.)		(VS/2)		(Dif.)	
22:55 09:15	15:20 (-3:50)	14:50 (3:10)	1:45	13:35 (0:00)	0:00	6833 MAD 22:10-11:45 SCL
11:45 06:55	14:10 (-0:10)	13:40 (3:20)	1:30	12:40 (0:00)	0:00	6830 SCL 15:45-04:25 MAD

Por lo tanto, sigues en la última casilla de la tabla, porque la actividad está comprendida entre 15.01 y 16.00 horas.

En la siguiente casilla, INCREMENTO SOBRE LÍMITES, hay dos posibilidades: que el incremento esté entre 61 y 150 minutos, o entre 151 y 270 minutos. En tu programación, debajo de la cifra de actividad aérea programada, tienes hecho ese cálculo: entre paréntesis, debajo de la ALR de 15.20 hay otra cifra entre paréntesis, que en este caso es (-3.50). Esas 3 horas y 50 minutos de diferencia con el límite de actividad del art. 79, traducidas a minutos, significan que el vuelo supera en 230 minutos la tabla del art. 79, con lo que entra en el último rango (De 151 a 270 minutos) por lo que, en este caso, al vuelo nocturno MAD-SCL le corresponden 4.00 horas de descanso ininterrumpido en vuelo.

Para hacer los cálculos de los descansos en vuelo que nos corresponden en cada salto es imprescindible aprender a manejar las herramientas del convenio. Las tablas que elaboran algunos sindicatos con los cálculos ya hechos, aparte de contener errores, tienen el inconveniente de que los tiempos de baremo de los vuelos cambian, por lo que su validez sólo es orientativa y pueden conducir a que los TCP cometamos errores por fiarnos de cálculos obsoletos.

7. RETRASOS EN BASE

El artículo 78 establece que “Cuando en la base principal (Madrid) el servicio asignado a un TCP esté afectado por retraso indefinido, el TCP quedará relevado de su obligación de efectuarlo si dicho retraso es superior a 12 horas en relación con la hora de presentación (firma) prevista en programación”.

8. FRANCO SOBREVENIDO

El artículo 72 del convenio regula los días francos de servicio. Hay que distinguir entre los **programados**, en los que será la compañía la que nos deba contactar antes de las 22 horas del día anterior para asignarnos y notificarnos un servicio, y los **sobrevvenidos**:

- los días en los que el TCP hubiera tenido asignado algún vuelo y se produzca una cancelación o modificación en el pairing asignado al TCP.
- cuando se produzcan reincorporaciones de enfermedad, el TCP no tenga programación asignada para el resto de ese mes y no se haya hecho uso por la Compañía de la posibilidad establecida en el Artículo 71.- de asimilar al TCP a la situación de Incidencias.

En los casos, a) y b), el TCP deberá contactar con “Incivox” entre las 20.00 y 22.00 horas locales del día anterior al franco de servicio, con objeto de informarse del posible servicio asignado.