



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

ANI/WG/5 — NI/02
10/05/19

**Quinta Reunión del Grupo de Trabajo sobre implementación de Navegación Aérea para las Regiones
NAM/CAR (ANI/WG/5)**

Ciudad de México, México, del 27 al 31 de mayo de 2019

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Revisión y seguimiento a las Conclusiones/Decisiones válidas de las Reuniones
ANI/WG/04, NACC/WG/05 y GREPECAS/18**

**2.1 Seguimiento y evaluación de desempeño y monitoreo del Plan
Regional NAM/CAR de Implementación de Navegación Aérea Basado
en la Performance (RPBANIP)**

**NECESIDAD DE PODER ACCEDER A LAS BASES DE DATOS
ACTUALIZADAS DE TIPOS DE AERONAVE**

(Presentada por Cuba)

RESUMEN EJECUTIVO	
Necesidad de los prestadores de servicio y los estados de poder acceder a los parámetros técnicos de los últimos modelos de aeronaves.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad de la aviación y facilitación
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Doc 8643 - Designadores de aeronaves.

1. Introducción

1.1 Las crecientes demandas de tránsito aéreo entre las FIR impulsan la necesidad de mejorar la capacidad, eficiencia y la seguridad operacional entre las ATSU de ahí la importancia en la región, de poseer un sitio donde actualizar las bases de datos de los tipos de aeronaves y designadores, logrando la armonización de los sistemas y procedimientos para garantizar la interoperabilidad a través de las fronteras.

2. Análisis

2.1 Todos los que poseemos sistemas automatizados de control de tránsito aéreo con mayor o menor grado de automatización hemos tenido en algún momento la dificultad de no poder procesar un FPL o realizar una coordinación manual o automática por no tener actualizadas las bases de datos de aeronaves y designadores, los parámetros técnicos de las nuevas aeronaves, o aquellas que han sufrido modificaciones y por lo tanto cambian su designador.

- 2.2 Ejemplo de lo anterior es el resultado siguiente:
- En 30 días hemos contabilizado 900 rechazos (ERR_FIELD_INVALID_MODEL) de diferentes nomenclaturas de tipos de aeronave, y esto determina que se hayan realizado REJ FPL, LRM en la coordinación automática.
 - Analizando a fondo estos datos se desprende lo siguiente:
 - i. Errores de los operadores al escribir una nomenclatura incorrecta de tipo de aeronave.
 - ii. En el caso de estar correcta la ausencia de dicho dato en las bases de datos de tipo de aeronaves y designadores.
 - iii. La no incorporación en el campo 18 del FPL del descriptor TYP/seguido del modelo y ZZZZ en el campo 9 del FPL.
- 2.3 Hoy el número de parámetros técnicos que utilizan los sistemas van desde los estándares a lo más complejo:
- Designador de aeronave.
 - Categoría de estela.
 - Máxima velocidad de crucero.
 - Mínima velocidad de crucero.
 - Máximo nivel de vuelo.
 - Régimen de ascenso.
 - Régimen de descenso.
 - Velocidad mínima de aproximación.
- 2.4 Los sistemas de control de tránsito aéreo más avanzados utilizan estos parámetros y suman otras variables más complejas que le permiten a los mismos realizar cálculos y predicciones más exactas en condiciones de vientos y temperaturas y niveles de vuelo dando las variables más exactas para la predicción.
- 2.5 En las publicaciones electrónicas del Doc.8643 OACI, los datos que se pueden obtener son:
- Fabricante
 - Modelo
 - Designador
 - Descripción
 - Tipo de motores y cantidad de los mismos.
 - WTC
- 2.6 No aparecen publicados que se pudieran considerar estándar:
- Máxima y mínima velocidad de crucero.
 - Máximo nivel de vuelo.
 - Régimen estándar de ascenso y descenso.
 - Velocidad mínima de aproximación.