

Proveedores de servicio y el cumplimiento regulatorio

TALLER PARA MITIGAR ERRORES DE PLANES DE VUELO EN LAS REGIONES NAM/CAR



ICAO

Proveedores de servicio y el cumplimiento regulatorio

Documentación
OACI

Carta de acuerdo
con centros de
control adyacentes

Acuerdos de
contingencia ATS

Regulaciones
nacionales

Regulaciones RAC
dentro de la FIR

Acuerdos de
Búsqueda y
Salvamento

LIMITANTES QUE INDUCEN AL ERROR

1. Base de datos limitadas en ciertas áreas.
2. Plantillas de plan de vuelo que aceptan errores.
3. Conocimiento de plan de vuelo solo de datos básicos.
4. Aceptación de planes de vuelo duplicados.
5. Omisión de planes de vuelo, permite que otros centros de control envíen planes de vuelo con errores. (ATS)
6. Exclusión del tema plan de vuelo en las recurrencias .
7. Plan de carrera con pocas horas para plan de vuelo.
8. Tiempo de accionar es sobre la marcha.

Proveedores de servicio y el cumplimiento regulatorio

SUGERENCIAS

1. Evalúe la capacidad de la base de datos con su proveedor.
2. Solicite que se incluya protocolo de pruebas en fábrica para la plantilla de vuelo.
3. Conocimiento de plan de vuelo solo de datos básicos.
4. Analice la causa de la recepción de múltiples planes de vuelo.
5. Identifique los errores recurrente y contáctese al originador.
6. Reporte los planes de vuelo erróneos recibidos.
7. Reevalúe la curricula de carrera.
8. Incluya plan de vuelo en las recurrencias .
9. Elabore un plan de reinstrucción para los que lo necesiten.

Proveedores de servicio y el cumplimiento regularorio

TALLER PARA MITIGAR ERRORES DE PLANES DE VUELO EN LAS REGIONES NAM/CAR



ICAO

Diferencias entre sistemas verificadores de plan de vuelo y sus consecuencias

- COCESNA con el fin de Garantizar la calidad de la información en los planes de vuelo que aterrizan, despegan y sobrevuelan en el área centroamericana, racionaliza la recepción, validación, aceptación y distribución de los datos del plan del vuelo mediante un Procesador de validación inicial del plan de vuelo.
- Para este fin se creó una plataforma llamada Procesador de validación inicial de plan de vuelo (ProVIP) que automáticamente revisa, valida (acepta o rechaza) y distribuye planes de vuelo.
- Actualmente esta plataforma es utilizada para las aeronaves que despegan, aterrizan o sobrevuelan la FIR MHCC y que ingresan a espacio aéreo superior arriba o por encima de nivel de vuelo 200.
- Todos los planes de vuelo se envían a una dirección única (MHFPZYZX).

Diferencias entre sistemas verificadores de plan de vuelo y sus consecuencias

- COCESNA actualmente y hasta el 6 de octubre de 2021 tiene en prueba el Procesador de validación inicial de plan de vuelo(ProVIP)
- Para todos los vuelos despegando de Centro América se creo el plan de vuelo electrónico, una vez ingresado y validado el plan de vuelo, se puede imprimir.
- Conexión con el SIAR para verificación de datos de licencias en cada Estado Miembro de COCESNA.
- Las estadísticas están al alcance del usuario.
- En la misma plataforma se adjuntan datos como el manifiesto de pasajeros y tripulación.
- Envía mensaje ACK o REJ al originador del mensaje.
- Para mantener información datos vigentes, su base de datos es actualizada cada 28 días.
- Posee una bitácora de eventos.
- Las mejoras a la plataforma se han hecho tomando en cuenta las sugerencias hechas por los Estados Miembros de COCESNA
- Para este proyecto se hicieron acuerdos con los Estados Miembros, emisión de AIC, cambios en AIP.

CASILLA 15

La plataforma tiene la capacidad de revisión de la ruta de vuelo de principio a fin de la ruta.

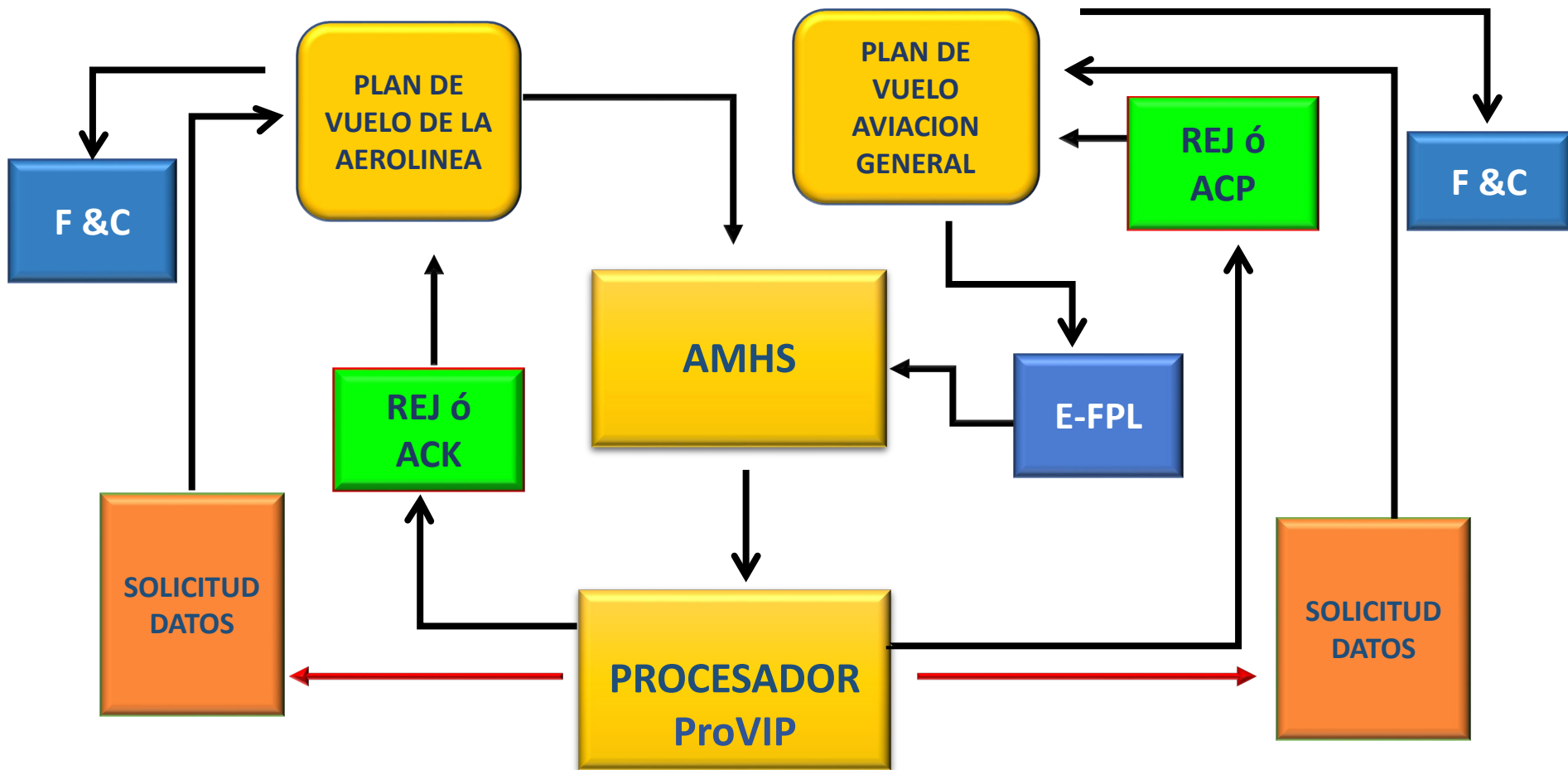
Verifica cambios de las reglas de vuelo en ruta basándose en las reglas del vuelo declaradas.

Sugiere el nivel de vuelo de acuerdo a la ruta, basándose en las cartas de acuerdos vigentes entre FIR's .

Aunque la plataforma es para planes de vuelo a o por encima de nivel de vuelo 200, si su altitud requerida al inicio es visual pero en su ruta propone ascenso arriba de 200, el plan de vuelo es aceptado en la plataforma para su revisión.



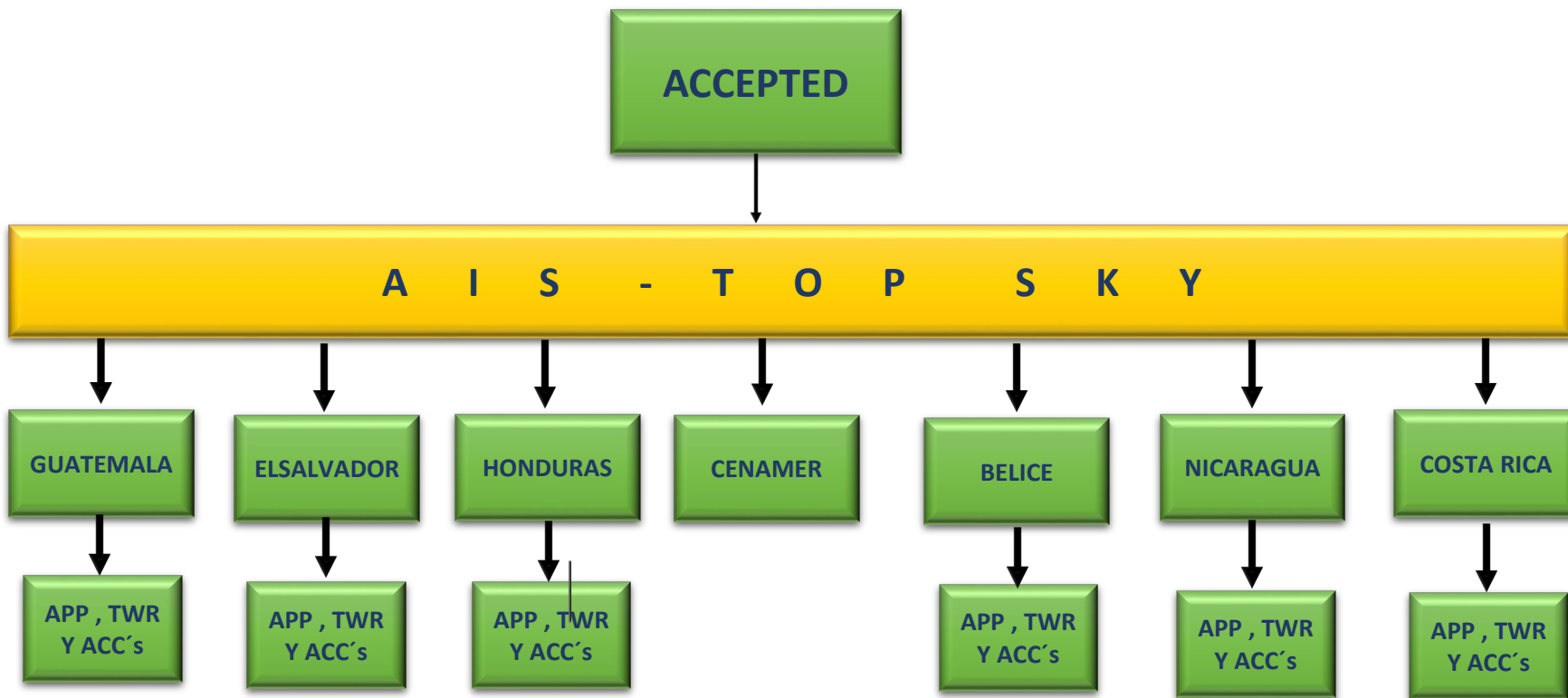
Procesador de validación inicial de plan de vuelo ProVIP





PROCESADOR DE VALIDACION INICIAL DE PLAN DE VUELO

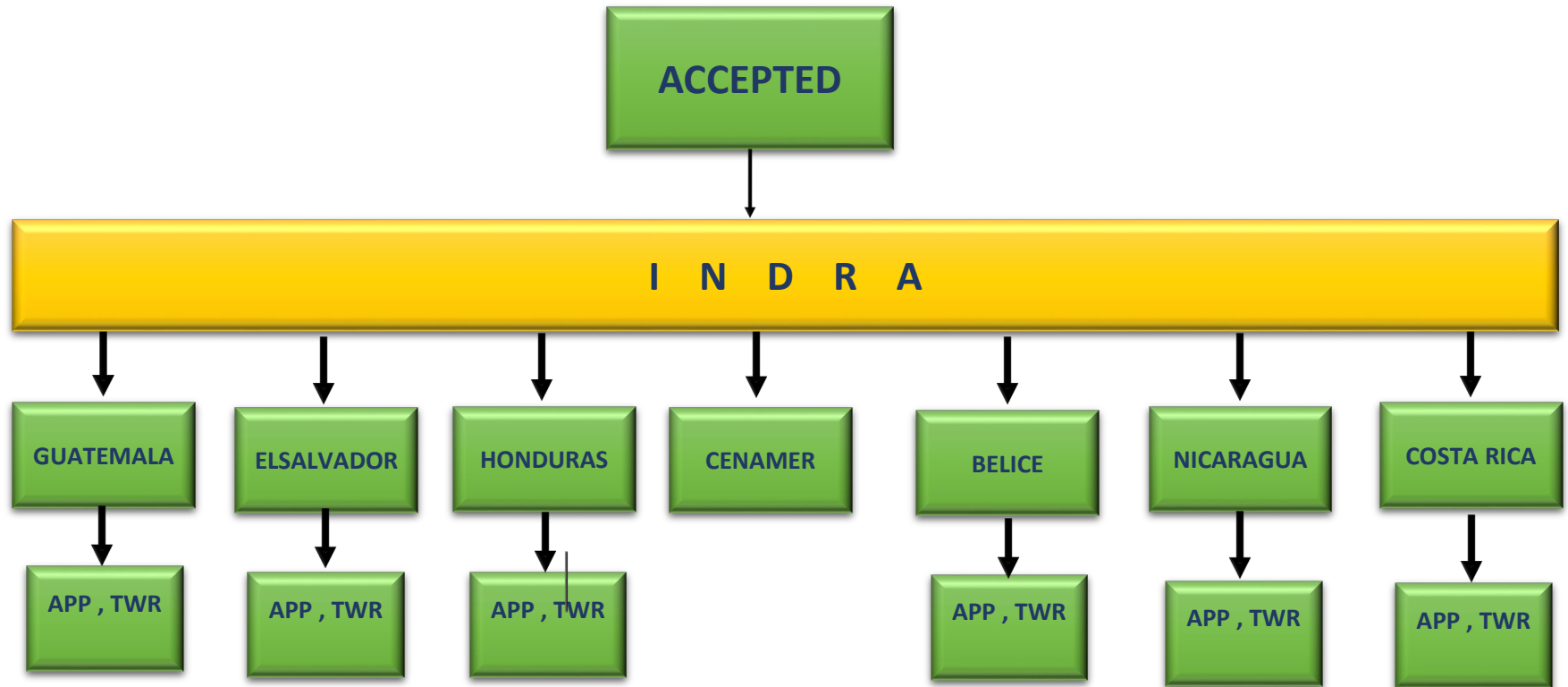
DISTRIBUCION AL ESTADO PLANES DE VUELO DESPEGANDO DE LA FIR MHCC





PROCESADOR DE VALIDACION INICIAL DE PLAN DE VUELO

DISTRIBUCION AL ESTADO PLANES DE VUELO ATERRIZANDO EN LA FIR MHCC





PROCESADOR DE VALIDACION INICIAL DE PLAN DE VUELO

DISTRIBUCION PLANES DE VUELO SOBREVOLANDO LA FIR MHCC

ACCEPTED

I N D R A

CENAMER

Diferencias en sistemas verificadores

Durante las pruebas se comprueba algunas diferencias en los sistemas verificadores de planes de vuelo tal como:

1. Aceptación de rutas de vuelo sin SID/DCT
2. Aceptación de rutas de vuelo sin STAR/DCT
3. Aceptación de un FPL con datos SPL.
4. Aceptación de OPR con los mismos datos de casilla 7.
5. Aceptación de planes de vuelo con DOF del mismo día.
6. Aceptación de planes de vuelo sin EET o datos no vigentes
7. Aceptación de rutas y fijos no válidos.
8. Revisión de rutas de vuelo únicamente de su FIR.
9. Datos de revisión casilla 18 que no existen en el Doc.4444
10. Aceptación de vuelos militares sin STS/
11. FIR que ignoran el error.

Diferencias en sistemas verificadores

CONSECUENCIAS

1. PLANES DE VUELO RECHAZADOS POR INCUMPLIMIENTO
2. Despachadores de vuelo haciendo dos planes de vuelo para el mismo vuelo, uno para la FIR que acepta el plan de vuelo aplicando la normativa OACI y otro para el que acepta el plan de vuelo sin aplicación de todas las normativas OACI de planes de vuelo.
3. Aceptación de vuelos sin ciertas normas esto debido a que todos los demás aceptan.
4. Adaptación de cambios por falta de regulación.

LA IMPORTANCIA DE LA ACTUALIZACION DE BASE DE DATOS

**TALLER PARA MITIGAR ERRORES DE PLANES DE VUELO
EN LAS REGIONES NAM/CAR**



ICAO



ICAO

La importancia de la actualización de la base de datos

BASE DE DATOS REVISIONES PERIODICAS

AEROLINEA

SISTEMA AIS

SISTEMA ATS

VALIDADORES

FBO



ICAO

La importancia de la actualización de la base de datos

BASES DE DATOS DESACTUALIZADAS CONSECUENCIAS

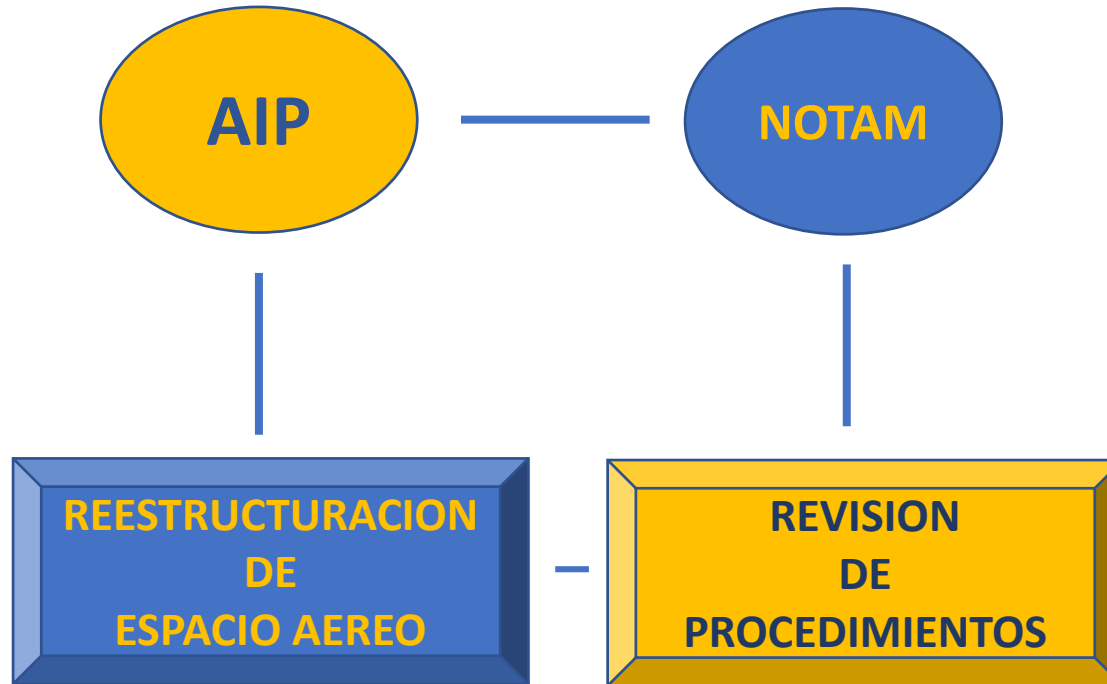
1. Planes de vuelo rechazados por rutas y fijos no válidos.
2. Planes de vuelo que no llegan hasta el controlador por estar encolados en ventanas de corrección.
3. Sobre carga de trabajo a los técnicos AIS.
4. Sobre carga de trabajo a los controladores.
5. Alteraciones de datos de vuelo significativos.
6. Planes de vuelo aceptados en el primer tramo de la ruta y rechazados en otras FIR.
7. Retraso en la aceptación del plan de vuelo.
8. Molestias en la tripulación.
9. Aumento del estrés al elevar la carga de trabajo.



ICAO

La importancia de la actualización de la base de datos

BASE DE DATOS





ICAO

La importancia de la actualización de la base de datos

BASES DE DATOS DESACTUALIZADAS CONSECUENCIAS

1. Planes de vuelo rechazados por rutas y fijos no válidos.
2. Planes de vuelo que no llegan hasta el controlador por estar encolados en ventanas de corrección.
3. Sobre carga de trabajo a los técnicos AIS.
4. Sobre carga de trabajo a los controladores.
5. Alteraciones de datos de vuelo significativos.
6. Planes de vuelo aceptados en el primer tramo de la ruta y rechazados en otras FIR.
7. Retraso en la aceptación del plan de vuelo.
8. Molestias en la tripulación.
9. Aumento del estrés al elevar la carga de trabajo.



ICAO

La importancia de la actualización de la base de datos

BASES DE DATOS DESACTUALIZADAS SUGERENCIAS

1. Definición de fechas de revisión periódicas.
2. Análisis de riesgo en caso de falta de verificación.
3. Reporte de datos inconsistentes(ATS, AIM, aerolíneas).
4. Procedimiento para análisis y plan de acción del reporte.
5. Acuerdo con centros de control adyacentes para compartir información de cambios en la red de rutas, aerovías, fijos, radio ayudas, varios.



ICAO

Taller para mitigar los errores de planes de vuelo en las Regiones NAM/CAR

MUCHAS GRACIAS

jenny.lee@cocesna.org