



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Análisis de la disponibilidad y de los errores de los planes de vuelo en las Regiones NAM/CAR/SAM

ESTADÍSTICAS DE ERRORES EN PLANES DE VUELO, REGIÓN NAM/CAR

(Presentada por el Relator del Grupo de Tarea AIDC, ANI/WG)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presentan algunas estadísticas de los errores en planes de vuelo observados en la región NAM/CAR, así como las medidas acordadas para mitigar este problema.

1. Introducción

1.1 El tema de los errores en planes de vuelo se ha tratado múltiples veces durante un considerable tiempo. En la región NAM/CAR, el grupo de tarea de implementación de AIDC, a través del grupo ad hoc de monitoreo de FPL, tiene la tarea de recomendar medidas y darles seguimientos a fin de que este fenómeno no presente un impedimento a la hora de implementar el AIDC. Fruto del trabajo de este grupo se han obtenido estadísticas y se ha propuesto un procedimiento para disminuir la ocurrencia de errores.

2. Discusión

2.1 Durante estos últimos años el Grupo de Monitoreo FPL ha estado recabando estadísticas de los planes de vuelo a fin de medir el avance en la mitigación de errores. Reconociendo que el error más común por mucho es la duplicación de planes de vuelo, desde 2015 ha concentrado sus esfuerzos más en este tipo de error.

2.2 En sus inicios, la colección de data para las estadísticas de planes de vuelo se realizaba por una o dos semanas, recabando exhaustivamente todos los errores ocurridos durante ese tiempo. Esta metodología representaba una carga de trabajo considerable, y más en los Estados con grandes volúmenes de tráfico. Ante este hecho, se ha cambiado la metodología para tomar una muestra de datos de planes de vuelo durante una o dos horas cada día durante una semana. También se incluye el dato de la cantidad total de planes de vuelo procesados durante el tiempo de muestreo, de esa forma proveyendo una base común para la comparación con otros períodos, y para tomar en cuenta la diferencia del volumen de tráfico entre las FIR.

2.3 En el Apéndice A se pueden encontrar algunas estadísticas de la última colección de data. A partir de estos, se puede observar lo siguiente:

- a) El porcentaje de errores con relación a la cantidad de planes de vuelo correcto es de un 11%, una tasa bastante elevada (primera gráfica).
- b) Los planes de vuelo duplicados representan el 41% de los errores reportados (segunda gráfica).

- c) Entre los usuarios (aerolíneas) y los proveedores de servicio, algunos errores son generados preponderantemente por los primeros (e. g., campo 18 no en orden secuencial) y otros por los segundos (e. g., modelo de aeronave inválido), pero en términos generales los errores se cometen igualmente de una y otra parte (tercera gráfica).
- d) Observando las direcciones de origen que más generan errores, se ven tanto proveedores de servicio como usuarios, y también servicios en línea. En general la duplicación de planes de vuelo es lo preponderante, sin embargo, en algunos casos se ven otros igualmente frecuentes (inclusión de información de SPL, designación inconsistente de SID o STAR, plan de vuelo no pertenece a FIR) (cuarta gráfica).
- e) Lo anterior es una visión general. Si se realiza por FIR, se puede ver la diferencia entre los errores más comunes por cada dirección de origen.

2.4 Durante los últimos años y con una periodicidad anual se realiza una reunión con los miembros del grupo de tarea de AIDC y de monitoreo de FPL. La última reunión se realizó en Tegucigalpa, Honduras, a fines del año pasado, con una valiosa participación de representantes de algunas aerolíneas. En esa reunión se acordaron una serie de acciones, entre las cuales está el establecimiento de un procedimiento homogéneo a utilizarse a nivel de la región en busca de reducir los errores en planes de vuelo, presentado en el Apéndice B.

2.5 Uno de los temas más relevantes de la reunión antes mencionada fue la retroalimentación. Tanto los usuarios como los proveedores de servicio se han quejado de que no tienen suficiente retroalimentación de la otra parte. De aquí se tomó la acción de actualizar la lista de puntos de contacto de las aerolíneas, y además elaborar una lista de puntos de contacto de los proveedores de servicio, y así abrir la doble vía de información que debe fluir para que los errores se detecten y se corrijan.

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar en cuenta la información presentada en esta nota de estudio.
- b) Hacer uso de estadísticas y mediciones para orientar las acciones mitigadoras de los errores de planes de vuelo.
- c) Considerar el procedimiento de procesamiento de planes de vuelo presentado en el Apéndice.
- d) Cualquier otra medida que considere pertinente.

APPENDIX B FLIGHT PLAN PROCESSING PROCEDURE

