

PROCEDIMIENTOS PARA PRESENTACION DE PLAN DE VUELO EN LA REGION SAM

ARGENTINA

En cuanto al tratamiento de FPL de acuerdo con la normativa nacional, inicialmente los formularios en papel pueden ser presentados en una oficina ARO-AIS y transmitidos vía AMHS a las dependencias afectadas, o realizarse vía telefónica o en vuelo a través de la frecuencia A/G.

También está normada la presentación de los RPL, publicado en la AIP de la República Argentina. Cabe aclarar que no se utiliza la presentación de los RPL.

Como información adicional, en los ACC de Argentina, funciona un puesto Flight Data, en el cual un controlador de tránsito aéreo, recibe y controla los FPL a través de un canal AMHS.

A partir del año 2015, comenzaron coordinaciones entre el proveedor de los servicios las empresas operadoras LATAM Argentina y Aerolíneas Argentinas para analizar la posibilidad de utilizar la información producida digitalmente por sistemas de planificación de vuelos contratados por dichos operadores, en los sistemas de comunicaciones del proveedor de los servicios, los cuales producían los FPL de todos los vuelos planificados y posteriormente eran los que las empresas presentaban en soporte papel a las oficinas ARO/AIS afectadas.

A tal efecto, se realizaron reuniones de coordinación integrando a la autoridad aeronáutica, ANAC conjuntamente con los actores mencionados anteriormente. En los inicios del año 2016, se realizaron pruebas conjuntamente con personal del proveedor de los servicios y de los operadores utilizando el canal de AMHS, incluyendo a las dependencias ARO/AIS Aeroparque, Ezeiza y finalmente el centro automatizado INDRA del ACC EZE.

Las mencionadas pruebas resultaron exitosas extendiéndose la utilización a todas las oficinas ARO/AIS donde se planificaran los vuelos de las empresas mencionadas.

La práctica de este procedimiento permite recibir los planes de vuelo hasta 4 horas antes por parte del sistema LIDO o JEPPESEN, con la ventaja de que contiene los datos del vuelo que efectivamente se realizará, disminuyendo significativamente los errores de datos contenidos.

Cabe aclarar, que todavía se continúa aplicando la normativa de tratamiento de FPL mencionada y la función de control del operador ARO/AIS no es reemplazada por los sistemas contratados por los operadores.

BRASIL

Brasil tiene por meta implantar el tratamiento centralizado de planes de vuelo, como parte del proyecto de implantación del sistema SIGMA – Sistema Integrado de Gestão de Movimentos Aéreos, en uso por CGNA – Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea. Según este concepto, el sistema SIGMA realiza la validación de la sintaxis, basado en el análisis del contenido de llenado en cada casilla de formulario de plan de vuelo (FPL) y de conformidad con lo dispuesto en el MCA 100-11- *“Preenchimento dos Formulários de Plano de Voo”*.

También lleva a cabo la validación semántica, que es la relación de consistencia entre las casillas del FPL, con base en las especificidades de cada vuelo, como, por ejemplo, las rutas preferidas, los aeródromos con restricción, espacios aéreos acondicionados, activados y otros. Todo este proceso automatizado se inicia con el llenado del plan de vuelo y termina con el clic en el botón VALIDAR. Caso haya alguna inconsistencia, el usuario será informado para hacer las correcciones necesarias hasta su validación final.

Actualmente, Brasil acepta la recepción de los planes de vuelo domésticos por medio de la Internet en todo el territorio nacional, como se establece en la AIC - 9N de 15 de mayo, 2016, - “Entrega de planes de vuelo por medio de la internet”. También implantó 6 centros regionales AIS – CAIS, en Brasilia, Curitiba, Manaus, Recife, Rio de Janeiro y Sao Paulo, así como las oficinas AIS de los aeródromos de Belo Horizonte, Campinas, Confins y Guarulhos, que utilizan el sistema SIGMA para el llenado de planes de vuelo, haciendo la validación sintáctica y semántica. Asimismo, los planes de vuelo también pueden ser recibidos por teléfono, fax o presencialmente, en las oficinas AIS o en los CAIS.

Bajo este concepto, el llenado del FPL en las terminales AMHS se realiza solamente como alternativa en caso de falla en la comunicación entre la aplicación y el sistema SIGMA. En este proceso, los FPL validados serán analizados por SIGMA desde el punto de vista de la gestión de flujo (demanda versus capacidad) y, si se aprueba, se transmite directamente a los ACC que, a su vez, los retransmiten a las TWR y APP involucrados. Asimismo, los planes de vuelo válidos son enviados a una oficina AIS, para su aprobación.

Otro proyecto en curso se refiere a la integración entre los sistemas automatizados de TWR y de ACC/APP, utilizándose el protocolo OLDI y mensajes ADEXP, lo que posibilita mayor integridad de los datos de plan de vuelo que son utilizados por los centros involucrados.

Con respecto al plan de vuelo repetitivo (RPL), Brasil aplica este tipo de procedimiento para vuelos regulares, vuelos charter y de la red postal, autorizados por la ANAC, que se reproducen con las mismas características básicas para un total de por lo menos 10 (diez) vuelos, por un período mínimo de 2 (dos) meses. Los vuelos RPL están estandarizados por la ICA 100-11 – Plano de Voo. Se considera un requisito básico para la utilización de RPL que los datos tengan un alto grado de estabilidad, por lo que los cambios que pueden ocurrir, se pueden realizar fácilmente.

El RPL se presenta a través de medios electrónicos, a través del Web (Internet) y, alternativamente, mediante la entrega por fax o presencialmente en la Central Planes de Vuelo Repetitivo. Los datos de vuelo que no son de carácter repetitivo, como una alternativa, la autonomía y el número de personas a bordo, deberán enviarse antes del despegue, por radioteléfono, a la torre de control o aeródromo de salida o a la estación de telecomunicaciones aeronáuticas.

Las empresas deben solicitar al plan de vuelo repetitivo por lo menos diez (10) días de antelación del comienzo de cada período descrito a continuación.

- a) del primero hasta el décimo día del mes;
- b) del undécimo al vigésimo día del mes; y
- c) del vigésimo primero hasta el último día de cada mes.

Los cambios, retrasos y cancelación temporaria de un vuelo de una serie planificada de plan RPL pueden llevarse a cabo, por regla general en vigor. Las modificaciones permanentes, que implican la adición de nuevos vuelos, supresión o modificación de los vuelos en las listas RPL se presentará en forma de nuevo plan de vuelo, la observación de la misma antelación.

CHILE

Los planes de vuelo deben todos ser enviados a las oficinas ARO, vía AFTN, e-mail o mediante la presentación del formulario ATC-1 (FPL) en el mesón de la ARO.

La normativa permite que se puede ingresar un plan de vuelo por cualquier medio escrito, también existe el plan de vuelo presentado al ATC mediante radio frecuencia (AFIL).

El proceso es:

- Plan de vuelo presentado por el usuario (piloto, despachador, compañía, etc.)
- Plan de vuelo aceptado, proceso en el cual la oficina ARO efectúa revisión y asesoramiento.
- Plan de vuelo transmitido a todas las dependencias ATS involucradas en la ruta.

La utilización del sistema IFIS (Presentación de planes de vuelo por INTERNET), solo está disponible para usuarios nacionales de aviación general (aeronaves pequeñas). Las compañías aéreas no están autorizadas a enviar FPL vía el sistema IFIS. Los planes de vuelo ingresados mediante el sistema IFIS son validados por este sistema e ingresados directamente a los FDP de los sistemas automatizados.

Los planes de vuelo enviados por operadores de servicio de plan de vuelo ingresan directamente a los FDP de los sistemas automatizados.

ECUADOR

En base a la implementación de la 1ª Enmienda de los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión de Tránsito Aéreo (PANS ATM - DOC 4444, 15ª Edición), de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la implementación de los nuevos procedimientos y contenido del plan de vuelo y sus mensajes asociados; en el Ecuador se establece de la siguiente manera:

Procedimientos para presentar un plan de vuelo

- Los planes de vuelo se presentarán físicamente en las Salas AIS-AD de los Servicios de Navegación Aérea, en los aeródromos de salida.
- Presentación de los planes de vuelo dentro del territorio ecuatoriano mediante el Sistema de Información de Vuelo por Internet (IFIS), ya sea por el piloto al mando o por medio de su representante autorizado, basado en regulaciones técnicas aeronáuticas nacionales exigidas para la presentación de los planes de vuelo dentro del territorio Ecuatoriano.
- Cuando en el aeródromo de salida, la oficina de operaciones del explotador de la aeronave, disponga de correo electrónico como medio de comunicación con las Salas AIS-AD, se permitirá la presentación del plan de vuelo referencial utilizando este medio, después de haber presentado el plan de vuelo referencial, deberá entregar en el mismo día, máximo hasta las 2300 UTC los formularios originales.
- No se aceptará por ningún concepto la presentación del plan de vuelo por teléfono; tampoco se aceptará la presentación a personas que no sean el piloto al mando o su representante debidamente acreditado y autorizado.

- La vigencia de los Planes de Vuelo será:

30 minutos para FPL nacionales

60 minutos para FPL internacionales

PANAMÁ

Panamá cuenta con el sistema ANAIS de THALES para el tratamiento de Planes de vuelos.

De acuerdo al AIP de Panamá (ENR1.10-1), todo usuario está obligado a presentar un plan de vuelo de acuerdo al formato de Plan de vuelo Doc. 4444, por lo menos una hora antes de la salida.

El usuario debe notificar oportunamente de los cambios (enmiendas) de los FPL a las dependencias ATM.

Los usuarios que cuenten con oficinas de despacho con servicio disponible para enlace con la red AMHS, deberán transmitir los FPL a las dependencias ATM apropiadas cuando haya sido aprobado por la Autoridad.

Toda dependencia AIS-AD receptora de un FPL transmitirá inmediatamente el FPL a los servicios ATM responsables del tratamiento de la gestión del tránsito aéreo, direccionados a MPZLZQZX y los aeropuertos y ACC involucrados.

PARAGUAY

Se presenta por la compañía el plan de vuelo por escrito en el departamento AIS.

La Oficina A.I.S transcribe el plan de vuelo y es direccionado o transmitido vía AMHS.

Ingresa el plan de vuelo al AMHS y a su vez es direccionado al sistema automatizado a través de una conexión punto a punto al FDP.

El FDP lo procesa y envía a la posición de creación y corrección de plan de vuelo.

Obs: todos los planes de vuelo ingresados en el sistema automatizado se envían vía AMHS.

Se cuenta de una aplicación IFPL (Presentación de planes de vuelo por INTERNET) desarrollada por la empresa Radio COM para vuelo nacionales.

PERÚ

Las compañías que operan vuelos regulares pueden presentar sus Planes de Vuelo (FPL) vía AMHS o AFTN directamente a la dirección del ACC Lima, con copia a las direcciones de los aeródromos de Salida, Destino, Alternos y otros ACC por donde se desarrollará el vuelo, en concordancia con la AIC 04/2017. Las compañías que operan de acuerdo a los requisitos de esta AIC son responsables asimismo de la emisión de mensajes CHG, DLA o CNL, según corresponda.

Para el resto de operadores el procedimiento es el siguiente:

- a) Los Planes de Vuelo (FPL), son presentados en formato físico, correo, fax o teléfono, directamente a la Oficina ARO/AIS del aeródromo de salida.
- b) El Especialista ARO/AIS verifica y analiza el formulario del FPL, que sea completado con exactitud, según el Documento 4444- OACI. Asimismo, asesora al piloto o al representante de la compañía, para que efectúe las correcciones, en caso se encontrara algún error en el formulario del FPL, de acuerdo a las normas establecidas en los Documentos OACI y Cartas Acuerdo.
- c) El Especialista ARO/AIS, transcribe el Plan de Vuelo y lo transmite a través de una estación FDP, a las dependencias ATS que correspondan. Asimismo, en caso de una falla del FDP, los FPL son enviados por un Agente de Usuario (AMHS). Una copia del mensaje transmitido, es recibida por el Sistema FDP, para el procesamiento automático y almacenamiento en la base de datos del mismo, siempre y cuando el FPL tenga los datos correctos.

Los FPL deberán ser presentados o enviados como mínimo 1 hora antes del EOBT, y se mantendrán vigentes hasta 1 hora después del EOBT. Luego serán cancelados automáticamente. Las compañías son responsables de gestionar oportunamente cualquier demora o cambio en el EOBT para evitar inconvenientes en la salida de sus vuelos.

También se permite el uso de Planes de Vuelo Repetitivos (RPL). Las compañías que utilizan RPL deben presentarlos de manera obligatoria una semana antes de que finalice cada mes. Estos RPL corresponden exclusivamente a vuelos comerciales.

URUGUAY

La presentación del FPL se basa en lo establecido en el AIP Uruguay ENR 1.10-1.

FPL internacionales

El Plan de Vuelo se presenta en forma obligatoria y sin excepción antes de la salida en las Oficinas de Operaciones (Plan de Vuelo) en el aeródromo de salida que es la encargada de ingresar los FPL al sistema.

Recepción de FPL

El Departamento de Operaciones de DINACIA del Aeropuerto Intl de Carrasco recepciona planes de vuelo por las siguientes vías: 1) personalmente en la oficina del Departamento, 2) Fax nro (598) 26040311, 3) e-mail: plandevuelo@dinacia.gub.uy. Dichos FPL son ingresados al sistema automatizado.

FPL nacionales

Para vuelos que se realicen dentro del territorio nacional asimismo, cuando no funcione o no exista en el aeródromo de salida oficina de operaciones, los FPL podrán ser encaminados a través de la Estación de Telecomunicaciones Aeronáuticas (CXK), a través del teléfono 0800 PLAN (0800-7526) o 2604 0251 interno 5123.

La presentación de RPL se basa en lo publicado en AIP Uruguay ENR 1.11-4.

El explotador presentará, por los medios y a las direcciones que se indica en ENR 1.11-5, la lista RPL y/o sus enmiendas correspondientes y luego son ingresados al sistema.

Formularios de FPL y RPL Doc. 4444.

Tipos de errores:

- Aeronaves que no entran a la FIR y no son alternados
- Planes duplicados.
- Origen del Plan (Sin ruta, PBN)
- Sin FPL (DEP, EST.)
- Base de datos (en vía de solución)
- Formulario de FPL (free text)

VENEZUELA

Toda aeronave que presente plan de vuelo nacional o internacional, sea civil, comercial, militar, debe llenar el formato de plan de vuelo en físico establecido para tal fin.

Este plan de vuelo debe ser presentado ante la autoridad o dependencia competente denominado AIS, quien validara y autorizara el plan de vuelo.

Una vez autorizado el plan de vuelo, este tramitará ante la oficina de comunicación el ingreso del plan de vuelo al sistema AMHS o AFTN para que llegue al FDP.

También existen planes de vuelo repetitivos en el sistema automatizado del ACC, estos planes de vuelo son los itinerarios comerciales. Sin embargo estos planes de vuelo también son recibidos por la oficina AIS (aunque no es de carácter obligatorio) y al gestionarlos ocasionan duplicidad en el sistema FDP. Venezuela cuenta en su plan de vuelo con la enmienda 1 de la Edición 15 del Documento 4444.
