



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 30: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica.**

**NECESIDAD DE ACCEDER A DATOS IMPRESCINDIBLES PARA EL TRATAMIENTO AUTOMATIZADO DE LOS PLANES DE VUELO EN SU NUEVO FORMATO.**

(Nota presentada por Cuba y apoyada por Aruba, Belice, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta una propuesta para crear una base de datos on line, necesaria para que los prestadores de servicio de navegación aérea y los Estados puedan acceder a los parámetros técnicos de los últimos modelos de aeronaves, con lo cual se facilita y garantiza un tratamiento automatizado datos de planes de vuelo en su nuevo formato, más interoperablemente eficiente y efectivo.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) recomendar a la OACI que en coordinación con la industria considere el desarrollo una base de datos on-line, sitio web o mecanismo similar, que permita hacer disponibles, por cada tipo de aeronave, los datos referidos en los párrafos 2.5 y 2.6 de la presente nota, y
- b) que el acceso a esa herramienta sea gratuito para los Estados y se garantice a través de puntos focales que se notifiquen a la OACI.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	La creación de esta herramienta informática tiene cierto impacto financiero. Se requiere realizar un análisis costo-beneficio.
<i>Referencias:</i>	Anexo 11 – <i>Servicios de tránsito aéreo</i> . Procedimientos para los servicios de tránsito aéreo – <i>Gestión del tránsito aéreo</i> . Doc. 4444 <i>Designadores de tipos de aeronave</i> — Doc 8643

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Cuba.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las crecientes demandas de tránsito aéreo entre las regiones de información de vuelos (FIR) impulsan la necesidad de mejorar la capacidad, eficiencia y la seguridad operacional entre las unidades de servicios de tránsito aéreo (ATSU), de ahí la importancia 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 sistemas automatizados de control de tránsito aéreo con mayor o menor grado de automatización, han tenido en algún momento la dificultad de no poder procesar un plan de vuelo (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:

- a) en un muestreo de 30 días realizado con datos de planes de vuelo en la FIR Habana se contabilizaron 900 rechazos (ERR\_FIELD\_INVALID\_MODEL) por diferentes nomenclaturas de tipos de aeronave, y esto impactó en la generación de mensajes del tipo REJ FPL (rechazo de plan de vuelo), LRM (mensaje de rechazo lógico) en la coordinación automática; y
- b) el análisis de esos datos condujo a las siguientes causas:
  - 1) errores de los operadores al escribir una nomenclatura incorrecta de tipo de aeronave;
  - 2) en el caso de estar correcta, la ausencia de dicho dato en las bases de datos de tipo de aeronaves y designadores, y
  - 3) la no incorporación en el campo 18 del FPL del descriptor TYP (tipo)/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 o más básicos, hasta los más complejos:

- a) designador de aeronave;
- b) categoría de estela;
- c) máxima velocidad de crucero;
- d) mínima velocidad de crucero;
- e) máximo nivel de vuelo;
- f) régimen de ascenso;
- g) régimen de descenso, y
- h) 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. OACI 8643/Designador de tipo de aeronaves, los datos que se pueden obtener son:

- a) fabricante;
- b) modelo;
- c) designador;
- d) descripción;
- e) tipo de motores y cantidad de los mismos, y
- f) WTC (categoría de estela de turbulencia).

2.6 No aparecen publicados que se pudieran considerar parámetros técnicos estándares los siguientes:

- a) máxima y mínima velocidad de crucero;
- b) máximo nivel de vuelo;
- c) régimen estándar de ascenso y descenso, y
- d) velocidad mínima de aproximación.

### 3. CONCLUSIÓN.

3.1 Considerando el análisis expuesto en el punto anterior, podemos concluir que es de suma importancia para el desempeño eficiente y eficaz de las ATSU, contar con herramientas adecuadas que permitan el acceso a todos los datos descritos, de modo que se puedan evitar al máximo los errores en coordinación automática de los mensajes de planes de vuelos.