

PROCESO CDM (Toma de Decisiones en Colaboración)

Seminar on Air Traffic Flow Management (ATFM)
for NAM/CAR Regions

Tegucigalpa, Honduras, 27 to 31 March 2006

International Civil Aviation Organization
North American, Caribbean and Central American Office

Victor Hernandez
Regional Officer ATM / SAR

Comunidad ATM (Doc 9854)



- ✈ *Comunidad Aeródromos*
- ✈ *Proveedores del espacio aéreo*
- ✈ *Usuarios del espacio aéreo*
- ✈ *Proveedores de servicio ATM*
 - ✈ a) agencias del Estado;
 - ✈ b) Corporaciones financiadas por el Estado;
 - ✈ c) proveedores de servicio ATM privadas;
 - ✈ d) proveedores de servicio regional ATM; y
 - ✈ e) proveedores independientes del sector privado para los servicios CNS/ATM basados en tierra
- ✈ *Industria de apoyo ATM*
- ✈ *OACI / ICAO*
- ✈ *Autoridades reguladoras*
- ✈ *Estados*

Objetivo:



- ✈ Colaboración de la comunidad ATM para lograr un equilibrio entre la demanda y capacidad de servicio, y a la vez satisfacer los niveles convenidos de seguridad operacional y eficiencia
- ✈ Permitir que todos los miembros de la comunidad ATM, especialmente los usuarios del espacio aéreo, participen en la adopción de decisiones de la ATM que les afectan; el nivel de participación corresponde al grado que la decisión les afecta
- ✈ Se aplica a todas las etapas de adopción de decisiones, desde las actividades de planificación a más largo plazo, hasta las operaciones en tiempo real

Obj...



- ✈ Lograr una solución aceptable a las necesidades de los implicados, mediante un espíritu de cooperación
- ✈ Para la CDM el tiempo disminuye desde la fase estratégica a la táctica; puede que no haya tiempo para considerar opciones
- ✈ Prever situaciones conflictivas
- ✈ Utilizar CDM para determinar una solución

Proceso



- ✈ A través de las reglas convenidas en colaboración determinar las reglas y prioridades
- ✈ Aplicar por procedimientos activos o pasivos
- ✈ Puede ser directa entre usuarios del espacio aéreo, sin ninguna intervención de un proveedor de servicio
- ✈ Gestión y su compartición eficaz de la información para permitir a cada uno de los miembros de la comunidad ATM, compartir las necesidades, restricciones y prioridades de los miembros

Proceso...



- ✈ Cualquier miembro de la comunidad ATM puede proponer una solución
- ✈ el proveedor de servicio propondrá una solución para el usuario del espacio aéreo, consciente de los requisitos de otros usuarios y proveedores de servicio
- ✈ El usuario puede proponer una solución alterna que responda a una preferencia del usuario
- ✈ Relaciona las funciones del servicio ATM a la demanda, como las características de afluencia del tránsito, la sectorización dinámica en los centros de control, cambios de estructuras de ruta u organización del espacio aéreo o cambios en los modos de gestión de conflictos

Proceso...



- ✧ Implica el transcurso de un vuelo, desde su inicio a una etapa de programación o de planificación, a través de su operación real, hasta que se completa en un lugar de estacionamiento de llegada, para cualquier vuelo particular en el transcurso de las operaciones desde puerta-a-puerta
- ✧ La gestión de entrega de servicios ATM será responsable de asegurar que los vuelos puedan llegar a la pista puntualmente, dentro de su franja horaria de despegue, y al mismo tiempo para integrarlos a todos los otros vuelos de salida y de llegada, garantizando la seguridad y elevar al óptimo el uso de los sitios de estacionamiento, rampas, calles de rodaje y pistas
- ✧ La gestión de entrega de servicio ATM garantizará que los proveedores de servicios tienen acceso en tiempo real, a los datos sobre llegadas y salidas previstas, carga de las pistas, congestión del aeropuerto, lugares de estacionamiento y restricciones ambientales a fin de reducir la ineficacia en los movimientos de aeronaves y de vehículos

Fases del vuelo puerta a puerta



- | | |
|---|--|
| ✧ Planificación — adaptación estrecha entre la trayectoria preferida por el usuario y la trayectoria entregada por el sistema | ✧ Crucero — la aeronave se mantiene a una altitud y se mueve hacia su destino, pero no está todavía sometida a medidas relacionadas con la fase de llegada |
| ✧ Rampa — movimiento de las aeronaves hacia y desde los lugares de estacionamiento; | ✧ Colección — estado por el que la aeronave se pone en secuencia y se separa de otras para llevarlas al área terminal de la llegada |
| ✧ Salidas en superficie — movimiento de las aeronaves desde la rampa hasta el punto de salida | ✧ Aproximación — fase por la cual se asigna a las aeronave la pista para su aterrizaje |
| ✧ Salida — gestión en el punto de salidas a la pista para el despegue | ✧ Llegada en la superficie — la aeronave sale de la pista y se dirige a la rampa |
| ✧ Dispersión — las aeronaves despegan y se alejan de la terminal hacia la estructura en ruta | ✧ Rampa — lugar en la que se mueve la aeronave hacia el lugar de estacionamiento |

Gestión de la información



- ✈ Finalidad integrar la red de información para enriquecer el sistema
- ✈ Evolucionar hacia un modelo de distribución de la información
- ✈ Muchas fuentes actualizan en colaboración la misma información con destinos geográficamente dispersos
- ✈ Asegurar las necesidades de información de los interesados
- ✈ Mantener actualizado el cuadro situación pasada, presente y futura
- ✈ Calidad, integridad y acceso inmediato a la red compleja y creciente de información

Conclusión



- ✈ CDM es un proceso operacional normal para que las decisiones sean de mejor calidad y generarán mayor confianza entre toda la comunidad ATM
- ✈ Disponer de una información precisa y convalidada, en la forma en el lugar y momento adecuados para mejores soluciones
- ✈ Un entorno de sistemas abiertos y una gestión mejor de la información permiten compartir la información con mayor alcance y apoyan a un diálogo permanente entre los miembros de la comunidad en todas las fases del vuelo
- ✈ Los sistemas automatizados son un apoyo importante para la CDM; la finalidad es lograr una conformidad y supervisión de la seguridad operacional ATM



Thank you