



Cuestión 3 del

Orden del Día:

Seguimiento de las actividades del Programas TRAINAIR PLUS y NGAP

CONJUNTO DE MATERIALES DIDÁCTICOS NORMALIZADOS “MANEJO DE MENSAJERIA ATS NORMALIZADA ASOCIADA AL PLAN DE VUELO OACI” DISEÑADO POR LA UNIDAD DE SISTEMAS DE DISEÑO INSTRUCCIONAL TRAINAIR PLUS DEL INSTITUTO UNIVERSITARIO DE AERONÁUTICA CIVIL

(Presentada por Venezuela)

Resumen	
En esta Nota Informativa se presenta información sobre el diseño del Conjunto de Materiales Didácticos Normalizados “Manejo de Mensajería ATS Normalizada Asociada al Plan de Vuelo OACI” realizado por la Unidad de Sistemas de Diseño Instruccional TRAINAIR PLUS del Instituto Universitario de Aeronáutica Civil.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Doc. 9941 Guía para la Preparación de Programas de Instrucción.• Doc. 9868 Manual de Instrucción.• EB/2013-54 Política de la OACI en materia de instrucción aeronáutica civil.	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>B - Capacidad y eficiencia de la Navegación Aérea</i>

1 Introducción

1.1 El 27 de mayo de 2008, la Comisión de Aeronavegación, ejerciendo por delegación de poderes, aprobó la Enmienda 1 de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea-Gestión de tránsito aéreo 15ª edición (PANS-ATM, Doc444), para que fuese aplicable a partir del 15 de noviembre de 2012.

1.2 Esto es el resultado de las investigaciones realizadas por el Grupo de estudio sobre planes de vuelo (FPLSG) en donde consideraron, entre otros aspectos, los adelantos tecnológicos y el crecimiento vertiginoso del volumen de tráfico de aeronaves a nivel mundial, y, en consecuencia la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) considera que, para dar respuesta a las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas y a lo evolucionado de los sistemas que estos poseen, además de responder a las exigencias de los sistemas automatizados actuales de la Gestión de Tránsito Aéreo, se deben actualizar tanto el formato del Plan de Vuelo Presentado como los mensajes que se desprenden de este, es decir, los asociados al FPL, todo ello teniendo en cuenta, además, la compatibilidad con los sistemas existentes, los factores humanos, la instrucción, el costo y los aspectos relativos a la transición.

1.3 Cumpliendo con lo anteriormente descrito, la enmienda entró en vigencia a nivel mundial el 15 de noviembre de 2012, y así fue adoptada en Venezuela para el manejo del tráfico internacional, quedando el tráfico nacional con una proroga hasta el 08 de febrero de 2013. Es así pues, cuando se realiza una jornada informativa en todo el territorio nacional pocos meses antes de entrar en vigencia dicha enmienda, no solo para el personal de Telecomunicaciones sino también para las otras especialidades. Fueron reunidos por región y estación todos los OTA (posibles) de las ocho estaciones COM a lo largo del territorio nacional, se les dictó, específicamente, el contenido de: Capítulo 4, disposiciones generales para los servicios de tránsito aéreo, Capítulo 11, mensajes de los servicios de tránsito aéreo, Apéndice 2, Plan de vuelo y Apéndice 3 mensajes de los servicios de tránsito aéreo.

1.4 En este sentido la Coordinación de Telecomunicaciones Aeronáuticas manifiesta que, si bien es cierto que se instruyó a la mayoría del personal operativo, no es menos cierto que por ser un taller informativo muchos operadores no adquirieron las competencias requeridas para desempeñar una de las principales funciones inherentes a su cargo, como lo es, la transmisión correcta del Plan de Vuelo presentado y a su vez los mensajes que se desprenden de este, es decir, los asociados, dentro de los estándares recomendados por la OACI en materia de seguridad operacional y que además garantice el estricto cumplimiento de lo estipulado en el Documento 4444 Procedimientos para los servicios de navegación aérea-Gestión de tránsito aéreo 15ª edición (PANS-ATM).

1.5 Por ello, esta investigación en el área de trabajo de telecomunicaciones aeronáuticas, constituye el Análisis Preliminar, en donde es necesario, debido a la problemática encontrada, proponer un plan para desarrollar un Conjunto de Material Didáctico Normalizado sobre el Manejo de la Mensajería Asociada al Plan de Vuelo OACI que responda las exigencias de los procedimientos para la recepción, transmisión y retransmisión de los mensajes relativos a la seguridad de vuelo, como respuesta a las fallas detectadas, presentando una solución a través de la instrucción del personal OTA que labora a nivel nacional en las estaciones.

PROBLEMA DE DESEMPEÑO

1.6 El manejo de la mensajería aeronáutica requiere un personal operacional y administrativo capacitado para tal fin, el mismo, está siendo monitoreado y supervisado, por el personal del área de trabajo de la Garantía de la calidad, quien a su vez, junto con los oficiales de adiestramiento de las estaciones ubicadas en el territorio nacional están encargados de velar por el cumplimiento de las normas y procedimientos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en cuanto a la elaboración y manejo de los mensajes aeronáuticos que se intercambian a nivel nacional e internacional, además de notificar a todas las Estaciones del Servicio de Telecomunicaciones Aeronáuticas cualquier modificación en los manuales de procedimientos y cartas de acuerdos de telecomunicaciones aeronáuticas que se haya establecido.

1.7 En este sentido, desde esa posición de trabajo, se realiza la observación de los mensajes y son detectados los errores que a diario suceden en los servicios. Los mismos, son informados a los encargados de las estaciones para la notificación a los operadores y la aplicación de los correctivos necesarios. Es allí, en donde entra a ejecutar las funciones de evaluación y adiestramiento el Oficial (de Evaluación y Adiestramiento) aplicando los instrumentos de recaudación de datos y efectuando los reportes respectivos, que cada día se incrementan sin discriminación alguna, es decir, que los errores en los procedimientos de transmisión de mensajes relativos a la seguridad de vuelo son cometidos tanto por el personal antiguo como el personal menos antiguo, con algunas excepciones del personal nuevo.

1.8 Estos errores en los procedimientos van desde la aceptación, por desconocer los procesos, de planes de vuelo mal estructurados, hasta la transmisión del presentado (FPL), y de los mensajes asociados al plan de vuelo, con casillas que no corresponden al tipo de mensaje, por seguir realizándolos de la forma anterior a la enmienda. Evidenciándose la falta de cualificación y la competencia requerida

para desempeñar las funciones específicas en la transmisión de dichos mensajes por la red AFTN/AMHS, de conformidad con lo establecido en la primera enmienda del Documento 4444.

1.9 Cabe señalar que el Oficial de Evaluación y Adiestramiento a nivel nacional, conjuntamente con el encargado de la Gestión de la Calidad y los Oficiales de las distintas estaciones, no han escatimado esfuerzos para aplicar estrategias y contrarrestar los errores operacionales, pero estos han sido infructuosos, por lo que se hace necesario la capacitación del personal OTA en este particular para contribuir con la seguridad operacional, siendo este el fin de las operaciones de la aeronáutica civil.

1.10 Este personal OTA a capacitar está distribuido a nivel nacional en dos circuitos a saber, circuito Occidente y circuito Oriente, además de estar también distribuidas en los tres servicios ubicados en Maiquetía y en una estación que maneja tráfico relativo a la regularidad de vuelo, en la ciudad de Caracas, Distrito Capital. En el circuito Occidente, hay operadores de telecomunicaciones, en las estaciones de: SVMC (Maracaibo), SVBM (Barquisimeto), SVSR (San Fernando) y SVVA (Valencia), en el circuito Oriente: SVMG (Margarita), SVBC (Barcelona), SVPR (Puerto Ordaz) y SVCS (el Caracas), en Maiquetía, en el Sub-Centro de Telecomunicaciones, en Servicio Móvil Aeronáutico, con una posición en el Rescate (RCC) y en el Centro Conmutador de Automático de Mensajes, además en la ciudad de Caracas, se encuentra la estación La Británica.

1.11 El personal a capacitar está distribuido de esa forma y debe adquirir las competencias necesarias para la recepción, transmisión y almacenamiento de los planes de vuelo presentado y los mensajes asociados a este.

FASES DE DISEÑO

1.12 La metodología de Diseño de Conjuntos de Material Didáctico Normalizado TRAINAIR PLUS consiste en la aplicación de las metodologías de análisis de sistemas al diseño de planes de estudios para para la elaboración y aplicación de programas estructurados de capacitación por competencias. Éste método, conocido como enfoque sistémico, consta de tres Etapas principales, con siete Fases y un proceso de retroalimentación entre cada una de las etapas. Estas son: Etapa de Análisis, con las Fases de Estudio Preliminar, Análisis del puesto de trabajo y Análisis del grupo a ser capacitado, Etapa de Diseño y Producción, con las Fases de Diseño de Plan de Estudios, Diseño de los Módulos y Producción y Experimentación, y Etapa de Evaluación con la Fase de Validación y Revisión.

CURSO

1.13 El Objetivo del Curso es Capacitar al Operador en Telecomunicaciones Aeronáuticas a fin de desarrollar los conocimientos, habilidades y actitudes que le permitan el correcto manejo de la Mensajería ATS normalizada asociada al plan de vuelo OACI, consta de cuatro Módulos, el Módulo cero, con una duración de dos horas en el cual se orienta a los participantes en los contenidos del curso. El Módulo uno, Procedimientos de Aceptación de la Mensajería ATS normalizada asociada al Plan de Vuelo con una duración de seis horas. Módulo dos, Transmisión de Mensajería ATS normalizada con una duración de veinte horas y por último, el Módulo tres Procesar mensajería ATS para fines estadísticos y almacenamiento con una duración de cuatro horas.

2 Acciones sugeridas

1.14 Se invita a la reunión a tomar notas de esta NI y a intercambiar información del CMDN el cual se encuentra disponible en la biblioteca del programa TRAINAIR PLUS.
