



NOTA INFORMATIVA

PRIMERA REUNIÓN ESPECIAL DE COORDINACIÓN PARA EL ESPACIO AÉREO NO ASIGNADO EN ALTAMAR (SCM/1)

Lima, Perú, del 22 al 24 de julio de 2019

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Determinación de servicio e instalaciones

3a: Lineamientos de los usuarios del espacio aéreo

3b: Posibles soluciones

CAPACIDAD ACTUAL Y ESPERADA CNS/ATM DE LA DGAC - CHILE

(Presentada por DGAC - Chile)

RESUMEN

Este documento informativo, presenta la capacidad CNS/ATM actual y esperada de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile (DGAC)

1. Introducción

1.1 La DGAC es la Autoridad Aeronáutica de la República de Chile, su misión es regular y supervisar la actividad aeronáutica que se lleva a cabo dentro del espacio aéreo controlado por Chile y las que se realizan en el extranjero por las aerolíneas nacionales, desarrollar infraestructura aeronáutica dentro de su área de competencia y brindar servicios de excelencia en navegación aérea, meteorología, aeropuertos y Seguridad Operacional, con el fin de garantizar la operatividad del Sistema Aeronáutico de manera segura y eficiente.

1.2 El Centro de Control del Área Oceánica (ACCO) es la unidad de Control de Tránsito Aéreo de la DGAC creada como tal en 2006, que proporciona el Servicio de Control de Área, el Servicio de Información de Vuelo y el Servicio de Alerta a todo el tránsito operando en el espacio aéreo oceánico y remoto, a saber, la FIR Pascua y los espacios aéreos delegados de Antofagasta, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas FIR, todos los mencionados anteriormente, denominados Santiago Área de Control Oceánico (OCA).

1.3 El espacio aéreo controlado de Santiago OCA está limitado por las siguientes coordenadas (Figura 1-1). Al sur de ésta, se proporciona servicio de información de vuelo y alerta hasta el polo sur.

150000S 1200000W, 150000S 0900000W, 182100S 0900000W, 182100S 0734400W
250352S 0723006W, 283000S 0714600W, 283000S 0715500W, 284300S 0724900W

305113S 0715309W, 312024S 0724635W, 330912S 0730000W, 334030S 0730000W
334342S 0725953W, 382958S 0742900W, 383000S 0735600W, 401500S 0750000W
750000S 0750000W, 750000S 1310000W, 300000S 1310000W, 300000S 1200000W
150000S 1200000W.

FL245 / FL600 al OESTE DE 090°W y FL245 / FL450 DE 090W al ESTE

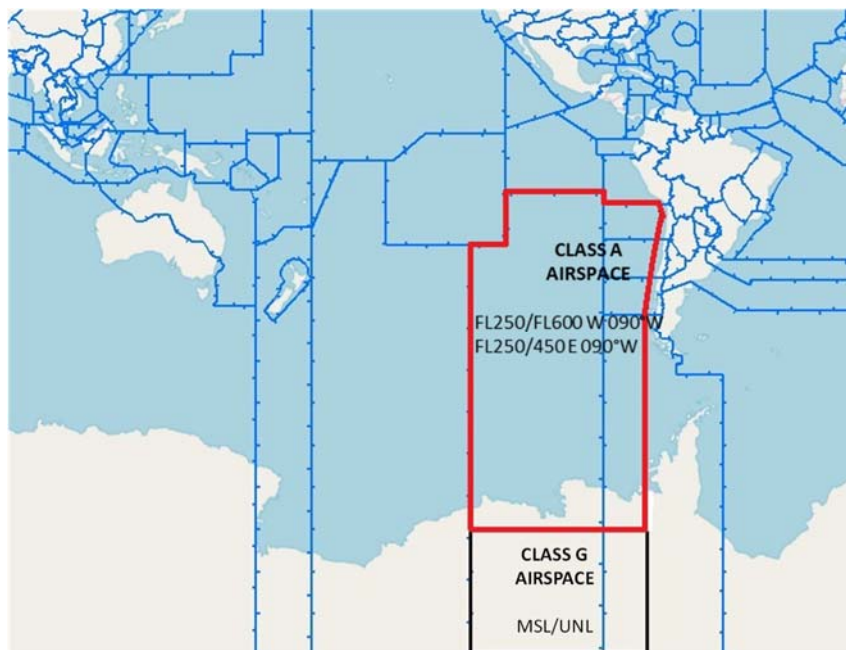


Figura 1-1

2. Análisis

Capacidad CNS / ATM

2.1 En el espacio aéreo remoto y oceánico dentro de la OCA, ACCO usa los sistemas TOPSKY de Thales y VITRO (Visualización de Tránsito Oceánico) el cual cuenta con el software adecuado que soporta enlace de datos para aviones con capacidad FANS 1A (DATALINK). Por medio de este último, ACCO mantiene Contrato de Vigilancia Dependiente Automática (ADS-C), con un contrato periódico de 600 segundos y un contrato por evento (cambio de punto de ruta), cumpliendo con las regulaciones nacionales y el Manual Global de Enlace de Datos Operacionales (GOLD) (Doc. 10037 de la OACI).

2.2 Como método principal para la comunicación tierra-aire, ACCO utiliza comunicaciones de enlace de datos controlador-piloto (CPDLC). Como método alternativo de comunicación, ACCO utiliza frecuencias de HF por medio de tres dispositivos remotos distribuidos en el territorio continental e insular. Para comunicaciones urgentes, en caso de fallas en los medios de comunicación primarios y secundarios, ACCO cuenta con equipos de comunicación telefónica satelital. Para las comunicaciones tierra-tierra, ACCO está equipado con AFTN / AMHS y líneas directas programadas en su sistema de comunicación de voz (VCS) de marca Frequentis.

2.3 El uso de ADS-B Satelital se encuentra en las primeras etapas de la evaluación económica y la DGAC reconoce que esta tecnología aparece como una solución viable para ser empleada en ciertas áreas del espacio aéreo oceánico y remoto.

2.4 Una actualización del sistema de visualización actual, está programada para el presente año, que incluye: incorporación de la capacidad AIDC según el estándar ICD 3.0 ASIA / PAC y migración al sistema de visualización TOPSKY. La actualización y los nuevos equipos estarán en pleno funcionamiento durante el primer semestre de 2020 y permitirá la comunicación inter-dependencias ATS con todos los Centros de Control vecinos, que tengan disponible dicha capacidad.

PBCS, Normas de Separación y Procedimientos.

2.5 Actualmente, se está desarrollando una interfaz que permite la tabulación de los datos de rendimiento del enlace de datos, lo que permitirá, durante el primer semestre de 2020, la implementación de PBCS (Doc. 9869). Las regulaciones nacionales que prescriben las separaciones basadas en el desempeño de las comunicaciones y la vigilancia (PBCS) están vigentes y de acuerdo con las disposiciones del documento PANS-ATM. 4444.

2.5 Las separaciones en el espacio aéreo oceánico (OCA) corresponden a las prescritas por las regulaciones nacionales, cumpliendo con las prescritas en PANS-ATM Doc. 4444 para RNAV10 (RNP10). La especificación RNP 4 se espera a finales de este año.

2.7 ACCO ha estado participando activamente en el Grupo Informal de Coordinación ATS del Pacífico Sur (ISPACG) desde 2002, adhiriéndose a la Oficina Central de Informes de FANS (CRA) para el monitoreo del rendimiento del enlace de datos y el Cuadro de Espacio Aéreo Sin Costura del Pacífico desde 2013, por lo tanto, implementando mejoras tales como: RNAV10 (RNP10) desde 2014, Rutas preferentes (UPR), planes de contingencia, ejercicios de coordinación de cenizas volcánicas y aceptación del procedimiento de re direccionamiento dinámico en el aire (DARP). Actualmente se encuentran en vigencia las cartas de acuerdo con Auckland Oceanic (Airways New Zealand) y el Centro de Control del Área de Tahití (Servicios de Navegación Aérea de la Polinesia Francesa) para la coordinación de la transferencia del tránsito aéreo. Todo lo anterior es el único propósito de promover la seguridad operacional para el tráfico que opera en el espacio aéreo oceánico y remoto.

Sistema Global de Socorro y Seguridad Aeronáuticos

2.8 En febrero de 2019, la DGAC de Chile respondió a la solicitud de la OACI y ACCO adhirió operativamente al Sistema Global de Socorro y Seguridad Aeronáuticos (GADSS) a través de la Iniciativa de Implementación de Seguimiento Normal de Aeronaves (NATII); describiendo, en el Directorio de Control de la Operaciones, las áreas de vigilancia para el seguimiento de las aeronaves por medio de ADS-C.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota de esta información.