



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Reporte de actividades y entregables del GT – Interop y Subgrupos

IMPLEMENTACIÓN DEL AIDC EN COLOMBIA

(Presentada por Colombia)

RESUMEN	
Esta nota presenta informe sobre el desarrollo de la implementación del AIDC entre los ACC de Colombia (SKED y SKEC) y los ACC adyacentes	
Referencias	
<ul style="list-style-type: none">- Informe de la GTE 18 (Ciudad de Mexico, Mexico. Octubre 22 al 26 de 2018)- Cartas de acuerdo actualizadas	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional</i> <i>C – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

1. Introducción

Desde del 2017 en Colombia se inicio el proceso de implementación del AIDC, el proceso se inicio entre los ACC de Colombia (SKED y SKEC) el cual sirvió de ejemplo para desarrollar los procesos de implementación con los ACC de Estados adyacentes, fue así como se inicio la implementación entre SKED y SKFG, SKED y SPIM, SKED y MHTG, SKED y MPTO, SKEC y MPTO, SKEC y MKJK y SKEC y SVMZ.

Actualmente se ha conseguido implementaciones exitosas entre los ACC:

- SKED y SKEC
- SKED y SEFG
- SKED y SPIM
- SKEC y MPZL

Se tienen procesos de implementaciones en curso entre los ACC:

- SKED y MPZL

Se tienen suspendidas los procesos de implementación entre los ACC:

- SKED y MHTG
- SKEC y MKJK
- SKEC y SVZM

No se ha iniciado los procesos de implementación entre los ACC:

- SKED y SBAS
- SKED y SVZM
- SKEC y TNCF

2. Análisis

En esos procesos de implementaciones se presentaron innumerables problemas que no permitían una implementación efectiva, el problema inicial fue que la persona encargada de la implementación y quien tenía la capacitación para ello se jubiló, posteriormente se encargó al personal del DBM de Barranquilla que contaba con una mayor experiencia aunque carecían de una capacitación específica, esto llevó a un proceso de prueba, error y aprendizaje empírico con una resistencia entendible por parte del personal ATC debido a los errores en el proceso de coordinación.

Posteriormente, se encontraron muchos problemas técnicos que en la mayoría de los casos se solventaron, persisten algunos problemas que son:

- Multiplicidad FPL
- Falta de FPL (Sistema INDRA no genera automáticamente el FPL a partir del ABI)
- Errores en el llenado del FPL: Numero de caracteres erróneo en los SID/STAR, Rutas mutiladas, Falta de COPs y Nombre de FIX erróneos
- Error del CRC entre los ACC SKED y MHTG y los ACC SKEC y MKJK por falla de integridad en los mensajes ABI introducido en alguna parte de la red AMHS/AFTN (pruebas suspendidas entre SKED y MHTG)
- Incompatibilidad entre el sistema AIRCON 2001 de INDRA en Colombia y el Sagitario de ATECH en Venezuela, el sistema AIRCON introduce un salto de línea en la casilla 13 y 16 del mensaje ABI y el sistema Sagitario no lo reconoce (pruebas suspendidas entre SKEC y SVZM, no se inician entre SKED y SVZM)

3 Medidas mitigadoras

Para mitigar los problemas encontrados en el proceso de implementación del AIDC se tomaron las siguientes medidas:

- Aprendizaje de los requerimientos técnicos de la configuración del AIDC en el DBM
- Aplicar la guía de orientación para la implantación del AIDC emitida por la OACI (AIDC/2-NE/03 del 08/09/2016).
- Capacitación personal ATC y AIM
- Rediseño de la interface de usuario – GUI – (Etiquetas, Ventanas y EFS) con el fin de hacer mas amigable la pantalla radar facilitando la visualización del proceso de coordinación AIDC con el fin de que el ATC sepa cuando es necesario realizar la coordinación oral sin descuidar el tránsito a su cargo.
- Coordinación con el grupo técnico AMHS
- Coordinación con la compañía INDRA y ATECH

4 Acciones sugeridas

Para terminar el proceso de implementación del AIDC con los ACC adyacentes se deben realizar las siguientes acciones:

- Reunión con el grupo AIM para tomar medidas a fin de evitar errores en el llenado de los FPLs y buscar un metodo para detectar multiplicidad de FPL antes que genere errores
- Reunión grupo AMHS para rastrear error en los ABI en TX/RX y/o buscar nuevos enrutamientos que no produzcan errores
- Reunión con el personal INDRA y aTECH para que entre ellos solucionen la incompatibilidad entre sus sistemas
