



ATFM/TF/3
NE/11
12/06/07

Organización de Aviación Civil Internacional

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TAREA GESTIÓN DE LA AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO EN LAS REGIONES CAR/SAM DEL COMITÉ ATM DEL SUBGRUPO ATM/CNS DE GREPECAS (ATFM/TF/3)

(San Andrés, Colombia, 18 al 22 de junio de 2007)

**Cuestión 1 del
Orden del Día:**

Planes nacionales ATFM existentes en las Regiones CAR/SAM

Implementación del CGNA – Fase 2 y 3

(Presentado por Brasil)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta las fases 2 y 3 de la implementación del Centro de Gestión de la Navegación Aérea (CGNA).

1. Introducción

1.1. La propuesta del CGNA es centralizar la información nacional y difundir las indicaciones a las dependencias ATC para la adopción de medidas ATFM en forma anticipada, a fin de lidiar con las situaciones de desequilibrio del tránsito aéreo. Por lo tanto, se requiere una definición de los procesos de obtención de información aplicable, y la integración de los sistemas que ordenan la información, de manera que la información esté disponible en tiempo real y que las decisiones se tomen a tiempo, en forma planificada, de acuerdo con los usuarios del espacio aéreo.

2. Implementación del CGNA – Fase 2

2.1. Se implantarán las siguientes nuevas funcionalidades, previstas para la fase 2, las cuales permiten un rápido análisis de la situación y apoyan la decisión de generar medidas estratégicas y tácticas, las mismas que se tomarán en colaboración con todas las partes involucradas:

- a) El Sistema Inicial y Centralizado de Procesamiento de Información de Vuelo;
- b) Automatización e integración del FMC al CGNA;

- c) Implantación de la célula de operaciones militares;
- d) Automatización de los procesos relacionados con la meteorología;
- e) Medios para monitorear la seguridad operacional de la navegación aérea;
- f) Apoyo a las decisiones;
- g) Monitoreo de la capacidad operacional;
- h) Integración de la ASD (*Air Situation Display- Presentación visual de la situación aérea*).

3. Implantación del CGNA – Fase 3

3.1 Para la fase 3, se considerarán las siguientes funcionalidades:

- a) Procedimiento de intercambio de datos con otros centros de gestión, especialmente con la ATFM Regional, la CFMU y el ATCSCC.
- b) Sistemas de simulación y modelación dirigidos a la dependencia ASM en apoyo de las actividades de análisis de los procedimientos de navegación aérea para las operaciones de aeronaves en ruta y en el TMA, a fin de identificar su impacto en la afluencia del tránsito aéreo.
- c) La información meteorológica recibida en forma gráfica y enviada por los satélites y los radares meteorológicos deberá ser presentada con imágenes gráficas y visualizada por la dependencia ATFM en el subsistema ASD.
- d) Célula militar;
- e) Programa de demora en tierra (GDP).

Nota: 1 – El Programa de Demora en Tierra es una medida táctica ATFM que consiste en la asignación de “turnos de salida ATFM” para gestionar el equilibrio entre la demanda y la capacidad en elementos regulados específicos, cuando el impacto sobre la afluencia del tránsito aéreo son demoras significativas.

Nota: 2 – Las aeronaves que reciben el TURNO, proveniente de un GDP, no deberán estar sujetas a las otras demoras, salvo las medidas de secuencia (millas de separación) aprobadas por el CGNA. La hora de salida se calcula en base al tiempo de ruta del vuelo y a las posibles demoras, distribuidas en forma equitativa entre los diversos usuarios del sistema.

4. Acción sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio.
- b) Tomar en cuenta la información proporcionada en esta nota de estudio para la elaboración del material de orientación para la implantación de la ATFM Centralizada en las Regiones CAR/SAM.