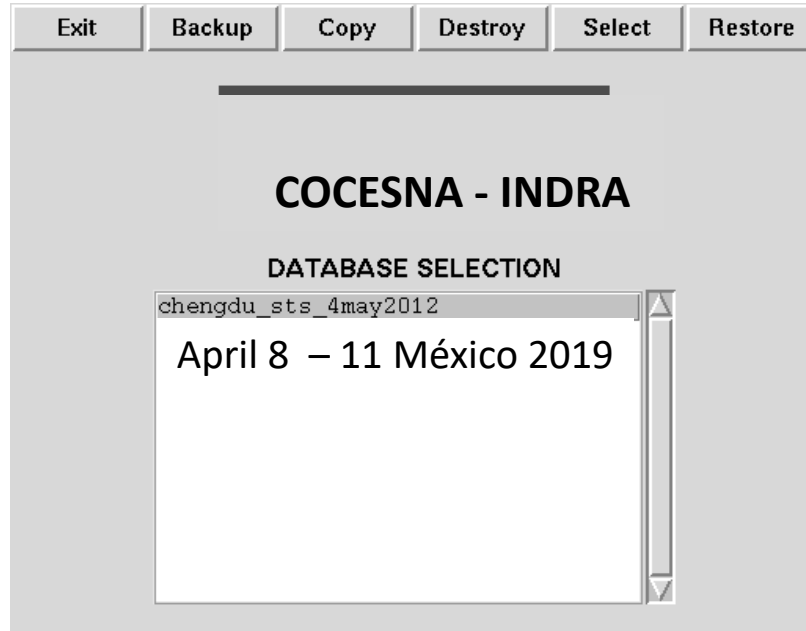




COORDINACION AIDC/NAM

ACTUALIZACION BASE DE DATOS





COORDINACION AIDC/NAM

COCESNA inicio las coordinaciones AIDC/NAM desde el año 2015, actualmente establece coordinaciones NAM con Cuba y México, con ambos centros de control no existe coordinación por voz, únicamente automatizada, la reducción de las coordinaciones usando el canal ATS redujeron en un 95%.

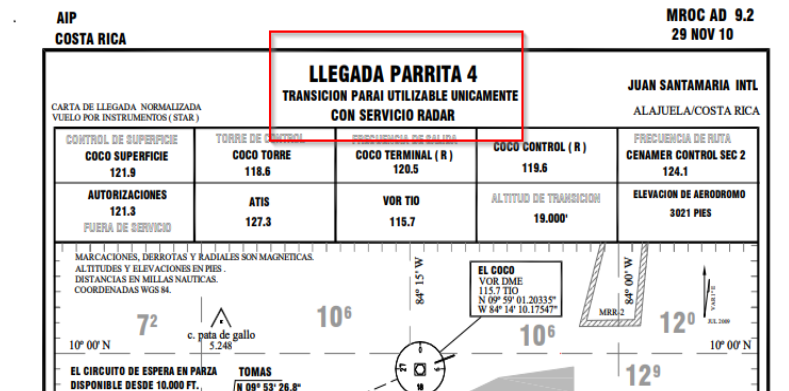
Con Panamá, El Salvador, Guatemala, Nicaragua y Ecuador se utiliza el protocolo AIDC Asia/Pacífico siendo Panamá el único con el que las coordinaciones son en su mayoría automatizadas sin coordinación por voz.

Las coordinaciones AIDC/ NAM se ven afectadas por diferentes situaciones:

1. Plan de vuelo con errores, omisión de plan de vuelo, duplicación de plan de vuelo.
2. Bases de datos no actualizadas periódicamente en un centro de control.
3. Base de datos no homogéneas entre centros de control.
4. Falta de intercambio de información relevante entre dependencias ATS.
5. Bases de datos con capacidades limitadas originadas en fábrica.
6. Rutas fragmentadas en base de datos.
7. Publicaciones de SID y STAR fuera de normativa.
8. Uso de 6 o 7 caracteres en SID o STAR por parte de aerolíneas.



PUBLICACIONES SID Y STAR CON MAS DE SIETE CARACTERES



- Los planes de vuelo se quedan en la ventana de corrección lo que sobrecarga el trabajo del controlador.
- Imposibilita el uso del Protocolo de comunicaciones AIDC con Panamá lo que causa estancamiento en el porcentaje de coordinaciones, en su momento tampoco automatizaría con El COCO.
- Debido a que el sistema AIRCON no admite mas de 7 caracteres en SID y STAR, no nos ha sido posible el ingreso de esta llegada al sistema de INDRA.

FF MHCCZQZX
040220 SKEDZQZX
FPL-LRC692/A2377-IS
-A319/M-SWDE2E3FGHIR/S
-SKBO0200
-N0458F340 VASIL UL423 OPKOL DCT DAV UA502 COTOS UR773
PARRI **PARITA4**
-MROC0204 MNMG
-PBN/A1B1C1D1O1S2T1 DOF/190404 REG/N522TA SEL/BDGS PER/C)

FF MHCCZQZX
040248 MPTOZPZX
(FPL-ABX230-IS
-B763/H-DFHIRSWXYZ/H
-MPTO0845
-N0474F340 TBG UG440 ISEBA **PARIT4**
-MROC0059 KMIA
-PBN/A1B5C4D4O4 NAV/RNVD1E2A1 DOF/190404 REG/N219CY
EET/MHTG0032 SEL/JQMP OPR/ABX AIR RMK/PTP)

PARRITA 4

PARITA 4

PARIT 4



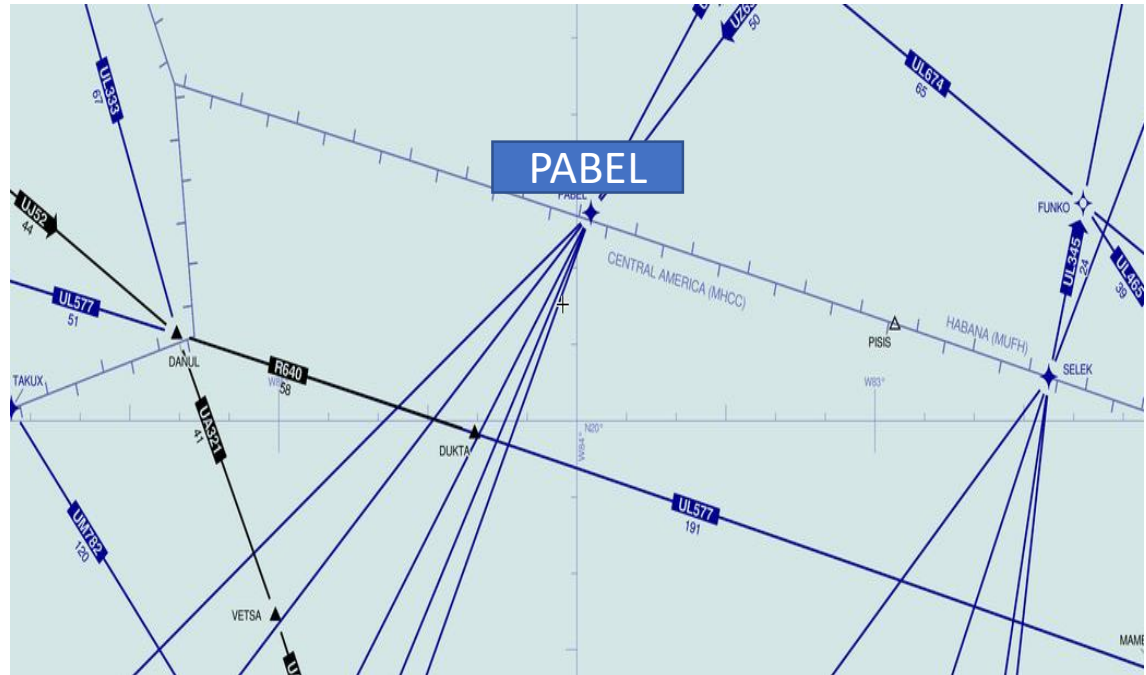
CAPACIDAD LIMITADA EN LAS BASES DE DATOS

- Capacidad solo de 75 elementos entre SID y STAR por país.
- Rutas de vuelo con capacidad solo para 25 fijos.
- Diferente capacidad para el ingreso de fijos en el sistema cada SID o STAR lo que hace imposible tener información idéntica. Ejemplo:
 - En límites de área el sistema no permite el ingreso de el INTERNAL FIX POINT seguido de una STAR.
 - Area de trabajo definidas que no se pueden ampliar.



LLEGADAS ESTANDARIZADAS EN EL LIMITE DEL AREA

FF MHCCZFZX MHCCZQZX
271316 EDDFTAIX
(FPL-TAI450-IS
-A320/M-SDE2E3FGHIRW/S
-MSLP1450
-N0453F340 ATUMA3C
ATUMA UH225 NAGEL UL471
PABEL HUTER3A
-MUHA0141 MUVR
-PBN/A1B1C1D1O1
DOF/190227 REG/N680TA
EET/MUFH0108 SEL/AFDS
PER/C
RALT/MSLP MUHA)





DIFERENCIAS EN BASE DE DATOS

INCONSISTENCIAS EN BASE DE DATOS QUE NO PERMITE TENER BASES DE DATOS HOMOGENEAS

- INICIO DE LLEGADAS DESPUES DEL ULTIMO FIJO INTERNO caso HUTER1 SIGMA1A NAGEL1
- BASES DE DATOS CON CAPACIDAD DE INGRESO DE FIJOS DIFERENTES. caso BZE y CR 10 fijos y 06 MSLP, MNMG, CENAMER, GUATEMALA.
- Por falta de base de datos idénticas entre el AIS y el centro de control y para que no quede la información encolada se omite información que el usuario tiene en el plan de vuelo original o se solicita que cambien elementos importantes en los planes de vuelo.
- Salidas con diversas transiciones y con un solo nombre.
- Falta de intercambio oportuno de información de publicaciones de nuevos fijos, aerovías, salidas, entran en vigencia y los planes de vuelo quedan encolados.



DIFERENCIAS EN BASE DE DATOS EN TOP SKY Y APP

TIPO DE AERONAVE B350 NO ESTA EN BASE DE DATOS

FF MHCCZQZX
022000 MGGT ZPZX
(FPL-ELVIS22-IM
-/H-SBDFGHIRWX/C
-MGGT2000
-N0230F240 KALPA UA552 OMISO
-ZZZZ0400 MGMM
-STS/STATE PBN/D401S1 NAV/SBAS
DEST/SOBREVUELO INTERSECCION KALPA
DOF/190202 REG/10268 TYP/B350
OPR/USARMY PER/C RMK/NORTH WEST
WORKING AREA) ???



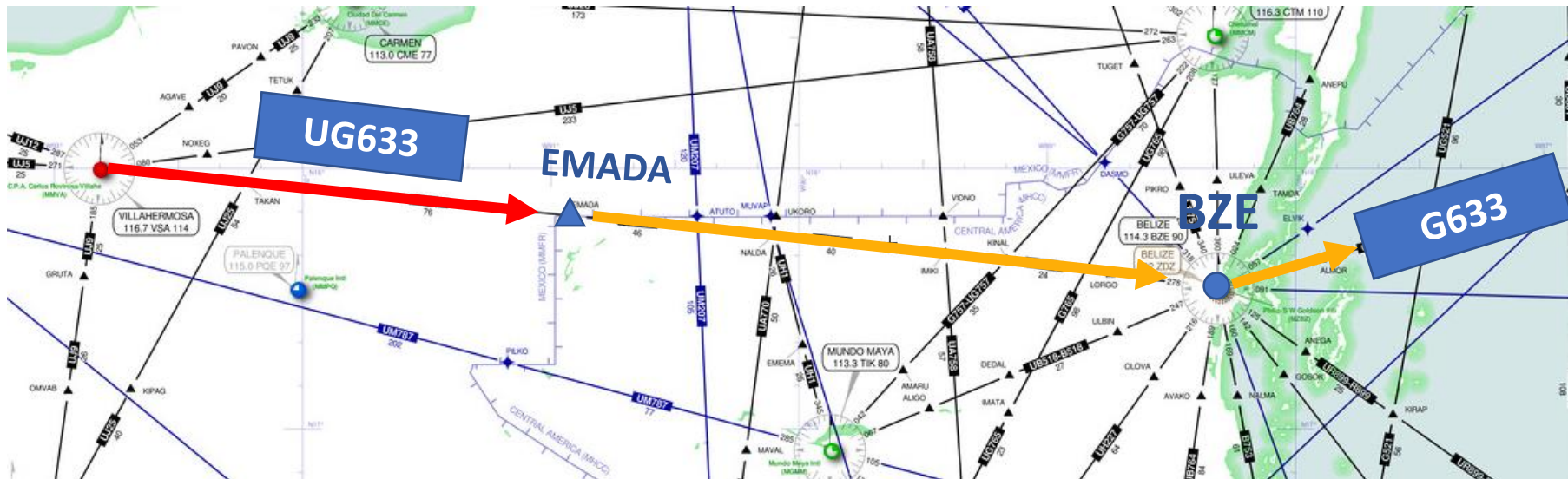
DIFERENCIAS EN BASE DE DATOS

Planes de vuelo trastocados por los controladores con el único fin de hacer que el plan de vuelo continúe.

- Base de datos no homogéneas entre el TOP SKY (AIS)/ Centro de aproximación y CENAMER.
- Nombres que los usuarios escriben de diferentes maneras en el plan de vuelo. Caso PARRITA 4.
- Sistema como en Panamá que no tiene capacidad de envío de planes de vuelo de forma inmediata.
- ARINC emite los nombres de las SID y STAR con seis caracteres.

RUTAS NO CONTINUAS EN BASES DE DATOS

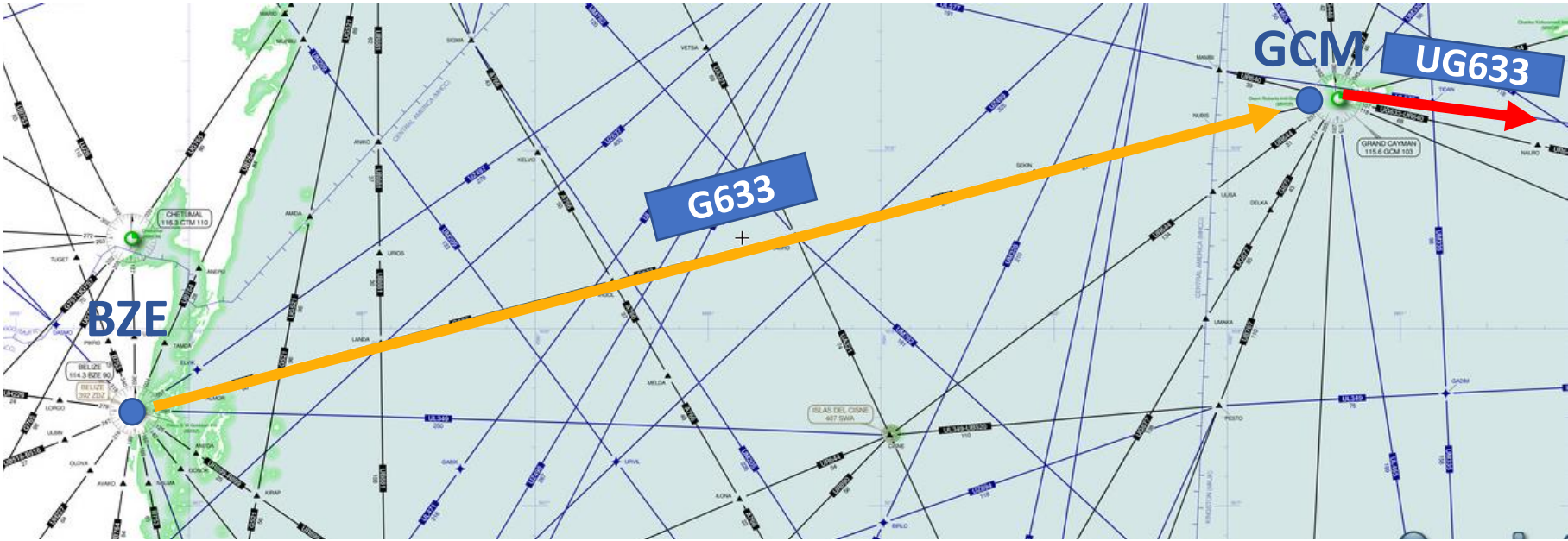
AEROVIA UG633 / G633





RUTAS NO CONTINUAS EN BASES DE DATOS

AEROVIA UG633 / G633





PROYECTO ACTUALIZACION BASES DE DATOS

Se analiza junto con INDRA una actualización de los centros de control APP en Centro América y el Centro de control de área Cenamer. El objetivo instalar la mas reciente versión del sistema Indra en todos los centros del control del área.

La renovación incluye cambios

HARDWARE

Como ser servidores, procesador, etc. que permita procesar los cambios software.

La vida útil volvería a tiempo cero.

SOFTWARE

Sistemas homologados a nivel de software.

Es un programa que llevará unos dos años, en varios años en teoría será necesario un plan de renovación.

RESULTADO

Intercambio y actualización de información de base de datos al mismo tiempo, uso de la misma base de datos en cualquier centro de control en Centro América.



THAAAANKS!

Any question?

jenny.lee@cocesna.org