



International Civil Aviation Organization

## SEMINARIO TALLER CLAC/FAA SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA AVIACION GENERAL

(Ciudad de Panamá , Panamá 30 de mayo -1 de junio de 2012)

### NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO DE LA OACI

**Onofrio Smarrelli**  
Especialista Regional en  
Comunicaciones, Navegación y  
Vigilancia  
Oficina Sudamericana de la OACI  
[osmarrelli@lima.icao.int](mailto:osmarrelli@lima.icao.int)

## CONTENIDO



- ANTECEDENTES
- ENMIENDA 1 DE LOS PANS-ATM
- CONTENIDO DE LA ENMIENDA
- DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN
- IMPLANTACIÓN REGIONAL
- SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE VUELO (FITS)
- RESUMEN

## ANTECEDENTES



- La Enmienda 1 es el resultado del trabajo realizado por el Grupo de Estudio sobre el Plan de Vuelo (FPLSG). La naturaleza y alcance de la enmienda estipulan una actualización del formato de plan de vuelo de la OACI a fin de **satisfacer las necesidades de las aeronaves con capacidades avanzadas** y los **requisitos cambiantes de los sistemas automatizados ATM**, teniendo en cuenta su compatibilidad con los sistemas existentes, los factores humanos, la instrucción, costos y los aspectos relacionados con la transición
- Los cambios fueron anunciados por la OACI en la Carta a los Estados AN 13/2.1-08/50 de fecha **25 de junio de 2008**, y serán aplicables el **15 de noviembre de 2012**

## ANTECEDENTES



- Las nuevas disposiciones del plan de vuelo de la OACI son necesarias para que los sistemas ATM puedan hacer un uso óptimo de las **capacidades avanzadas** (RVSM, PBN, ADS, etc.) instaladas a bordo de las aeronaves
- La enmienda del plan de vuelo es un paso intermedio hacia una total renovación del sistema de interacción entre la aeronave y el sistema ATM, donde la aeronave será una parte integral del sistema ATM, como está contemplado en el **Concepto Operacional ATM Mundial**

## ENMIENDA 1 DE LOS PANS-ATM



- La Enmienda 1 de los PANS-ATM contiene cambios en la longitud y el contenido de las casillas.  
Los cambios de contenido son los siguientes:
  - cambios en la forma en que se **comunica la información** sobre equipo y capacidades de las aeronaves para proporcionar más detalles;
  - proporcionar medios adicionales para describir los **puntos de recorrido de ruta** (particularmente la marcación y la distancia a partir de puntos diferentes de las ayudas para la navegación); y
  - permitir que se **especifique la fecha de vuelo** en forma normalizada.
- El entorno actual de planificación de vuelo apoya distintos medios para la presentación de los planes de vuelo.
  - Por ejemplo, los planes de vuelo pueden ser presentados directamente por el usuario del espacio aéreo a cada ANSP en forma individual, o pueden ser presentados por el usuario del espacio aéreo en un lugar y luego ser distribuidos por el sistema ATM.
- La Enmienda 1 no varía estas opciones específicas; no obstante, los medios de transición a la Enmienda pueden imponer ciertos requisitos durante la transición.

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



LA ENMIENDA 1 AL PANS-ATM, DOC 4444 - 15ª EDICIÓN, CONTIENE, BÁSICAMENTE, LOS SIGUIENTE CAMBIOS:

### PLAN DE VUELO

CAPITULO 4: DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO SECCIÓN 4.4 PLAN DE VUELO

APÉNDICE 2

CASILLA 7: IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE: UTILIZACIÓN DE CARACTERES ALFANUMÉRICOS;

CASILLA 8: REGLAS DE VUELO Y TIPOS DE VUELO;

**CASILLA 10: EQUIPO: CAMBIOS EN LA DESIGNACIÓN DE EQUIPOS Y CAPACIDADES**

CASILLA 13: AERÓDROMO DE PARTIDA Y HORA

CASILLA 15: RUTA

CASILLA 16: AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA, AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO

**CASILLA 18: OTROS DATOS**

### MENSAJES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

APÉNDICE 3

COMPOSICIÓN DE LAS MENSAJES ALR CHG, CNL, DLA, DEP, RQP Y RQS

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### CAPITULO 4: DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO SECCIÓN 4.4 PLAN DE VUELO

- EN LA PARTE 4.4.1.3 SE AGREGA: LOS EXPLOTADORES Y LAS DEPENDENCIAS DE LOS SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO DEBERÍAN OBSERVAR:

B) TODA RESTRICCIÓN QUE SE DETERMINE EN LAS PUBLICACIONES DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIP)

*NOTA 1.— LA NO OBSERVANCIA DE LAS DISPOSICIONES DEL APÉNDICE 2 O DE CUALQUIER RESTRICCIÓN DETERMINADA EN LAS AIP PERTINENTES, PUEDE OCASIONAR QUE LOS DATOS SE RECHACEN, SE PROCESEN DE MANERA INCORRECTA O SE PIERDAN.*

- EN LA PARTE 4.4.2 PRESENTACION DEL PLAN DE VUELO ANTES DE LA SALIDA EL NUEVO PARRAFO 4.4.2.1 INDICA : LOS PLANES DE VUELO NO SE PRESENTARÁN CON MÁS DE 120 HORAS DE ANTICIPACIÓN RESPECTO DE LA HORA PREVISTA DE FUERA CALZOS DE UN VUELO

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### CAPITULO 4: DISPOSICIONES GENERALES PARA LOS SERVICIOS DE TRANSITO AÉREO SECCIÓN 4.4 PLAN DE VUELO

*COMO CONSECUENCIA DEL NUEVO PARRAFO 4.4.2.1 SE CAMBIA LO INDICADO EN LA PARTE 11.4.2.2.5 CON: LOS MENSAJES FPL DEBERÍAN TRANSMITIRSE INMEDIATAMENTE DESPUÉS DE LA PRESENTACIÓN DEL PLAN DE VUELO. SI UN PLAN DE VUELO SE PRESENTA CON MÁS DE 24 HORAS DE ANTICIPACIÓN CON RESPECTO A LA HORA PREVISTA DE FUERA CALZOS DEL VUELO AL CUAL SE REFIERE, LA FECHA DE SALIDA DEL VUELO SE INSERTARÁ EN LA CASILLA 18 DEL PLAN DE VUELO.*

EN LA CASILLA 18 DEL PLAN DE VUELO LA FECHA DE SALIDA DEL VUELO SE COLOCA DESPUÉS DEL INDICATIVO DOF/ AAMMDD (DONDE AA ES EL AÑO,MM EL MES Y DD EL DÍA).

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



- **CASILLA 7:** IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE: UTILIZACIÓN DE CARACTERES ALFANUMÉRICOS EN LA CASILLA 7 SE UTILIZARÁN 7 CARACTERES ALFANUMERICOS PARA LA IDENTIFICACION DE LA AERONAVE SIN EL USO DE GUIONES O SIMBOLOS

- **CASILLA 8 :** REGLA DE VUELO Y TIPO DE VUELO

### REGLA DE VUELO

I SI SE TIENE PREVISTO QUE TODO EL VUELO SE REALIZARÁ CON IFR

V SI SE TIENE PREVISTO QUE TODO EL VUELO SE REALIZARÁ CON VFR

Y SI EL VUELO SE REALIZARÁ INICIALMENTE CON IFR , SEGUIDA DE UNO O MÁS CAMBIOS SUBSIGUIENTE EN LAS REGLAS DE VUELO O

Z SI EL VUELO SE REALIZARÁ INICIALMENTE CON VFR. SEGUIDA DE UNO O MÁS CAMBIOS SUBSIGUIENTES EN LAS REGLAS DE VUELO

ESPECÍFIQUESE EN LA CASILLA 15 EL PUNTO O PUNTOS EN LOS QUE SE HA PREVISTO HACER EL CAMBIO DE REGLAS DE VUELO

### TIPO DE VUELO

ESPECÍFIQUESE EN LA CASILLA 18 EL ESTADO DE UN VUELO LUEGO DEL INDICADOR STS, O CUANDO SEA NECESARIO PARA SEÑALAR OTROS MOTIVOS PARA MANEJO ESPECÍFICO POR LOS ATS, INDÍQUESE EL MOTIVO DESPUÉS DEL INDICADOR RMK EN LA CASILLA 18.

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### CASILLA 10:

EQUIPO Y CAPACIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES, Y DE AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y LA APROXIMACIÓN

EQUIPOS Y CAPACIDADES DE VIGILANCIA

LA CAPACIDAD ABARCA :

- la presencia del equipo pertinente en funcionamiento a bordo de la aeronave
- equipo y capacidades equiparables a las cualificaciones de la tripulación de vuelo; y
- la autorización, cuando corresponda, de la autoridad competente.

EQUIPO Y CAPACIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES, Y DE AYUDA PARA LA NAVEGACIÓN Y LA APROXIMACIÓN :

EN EL NUEVO FORMATO LA LETRA S IDENTIFICA LOS EQUIPOS VHF, RTF, VOR E ILS Y NO SE INCLUYE EL ADF;

SI SE UTILIZA LA LETRA G, LOS TIPOS DE AUMENTACIÓN GNSS EXTERNA, SI LA HAY, SE ESPECIFICAN EN LA CASILLA 18 DESPUÉS DEL INDICADOR NAV/ Y SE SEPARAN MEDIANTE UN ESPACIO;

SI SE USA LA LETRA R, LOS NIVELES DE NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE QUE PUEDEN ALCANZARSE SE ESPECIFICAN EN LA CASILLA 18 DESPUÉS DEL INDICADOR PBN/.

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### EQUIPOS Y FACILIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES Y AYUDAS PARA LA NAVEGACION Y APROXIMACION

ENMIENDA PLAN DE VUELO TIPOS DE MENSAJES	CAMBIO REQUERIDO
1	2
<b>CASILLA 10 EQUIPOS Y FACILIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES Y DE AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y LA APROXIMACIÓN</b>	
A Sistema de aterrizaje GBAS	Se asigna para la letra A el sistema de aterrizaje GBAS anteriormente no había asignación para esta letra.
B LPV (APV con SBAS)	Se asigna para la letra B para especificar aeronave con capacidad LPV (APV con SBAS) anteriormente no había asignación para esta letra.
E1, E2 y E3 E1: FMC WPR ACARS E2: D-FIS ACARS E3: PDC ACARS	La letra E estaba sin asignar. Se agrega un valor numérico junto a la letra E.
J1, J2, J3, J4, J5 y J6 y J7 J1: CPDLC ATN VDL Modo 2 J2: CPDLC FANS 1/A HFDL J3: CPDLC FANS1/A VDL Modo A J4: CPDLC FANS1/A VDL Modo 2 J5: CPDLC FANS1/A SATCOM (INMARSAT) J6: CPDLC FANS1/A SATCOM (MTSAT) J7: CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)	Se introduce un valor numérico adicional a la letra J y la identificación para la letra J que originalmente identificaba enlace de datos ahora identifica los diferentes medios para transmitir el CPDLC.
M1, M2 y M3 M1: ATC RTF SATCOM (INMARSAT) M2: ATC RTF (MTSAT) M3: ATC RTF (Iridium)	La letra M está asociada RTF satelital. Junto con la letra M se introduce un número que identifica el sistema satelital utilizado.
P1-P9 Reservadas para RCP	La letra P asocia los requerimientos de performance de comunicaciones. Junto con la letra P se introduce un número para identificar los distintos requerimientos de performance.
R PBN aprobada	La letra R se asocia a la PBN aprobada, anteriormente estaba asociada a la certificación de tipo RNP. Al usar la letra R los valores PBN alcanzados se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/.
W RVSM aprobado	Letra W se asigna para identificar aprobación RVSM.

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### EQUIPOS Y FACILIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES Y AYUDAS PARA LA NAVEGACION Y APROXIMACION

ENMIENDA PLAN DE VUELO TIPOS DE MENSAJES	CAMBIO REQUERIDO
1	2
<b>CASILLA 10 EQUIPOS Y FACILIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES, Y DE AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y LA APROXIMACIÓN</b>	
X MNPS aprobada	Letra X se asigna para identificar MNPS.
Y VHF con capacidad de separación de 8.33Khz	Letra Y se asigna para identificar que el sistema VHF está en capacidad de operar con capacidad de separación de 8.33 Khz.
Z Demás equipos instalados a bordo u otras capacidades	Adicionalmente a los otros equipos instalados a bordo se introduce también el termino de otras capacidades En el plan de vuelo, hay que especificar en la casilla 18 otros equipos o capacidades después de un nuevo indicador DAT/.

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### CASILLA 10- EQUIPOS Y CAPACIDAD DE VIGILANCIA

- EL ACTUAL FPL MANEJA:
  - 1 O 2 CARACTERES (LETRAS) ( A,C,X,P,I, S)
  - 2 CATEGORIAS EQUIPOS DE VIGILANCIA SSR Y ADS.
- EL NUEVO FPL MANEJA:
  - HASTA 20 CARACTERES (A, B1, B2, C, D1, E, G1, H, I, L, P, S,V1,V2, U1, U2 Y X)
  - 4 CATEGORIAS DE EQUIPOS DE VIGILANCIA :
    - SSR MODO A y C
    - SSR MODO S
    - ADS-B
    - ADS-C
- SE INSERTA LA LETRA N SI NO SE LLEVA A BORDO EQUIPO DE VIGILANCIA PARA LA RUTA QUE DEBE VOLARSE O SI EL EQUIPO NO FUNCIONA
- EN LA CASILLA 18, DESPUÉS DEL INDICADOR SUR/, DEBERÍAN ENUMERARSE APLICACIONES DE VIGILANCIA ADICIONALES.

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### EQUIPOS Y CAPACIDAD DE VIGILANCIA

ENMIENDA PLAN DE VUELO TIPOS DE MENSAJES	CAMBIO REQUERIDO
1	2
<b>CASILLA 10 EQUIPOS Y FACILIDADES DE VIGILANCIA</b>	
E Transponder-Modo S	La letra E indica: Transponder Modo S comprendida la identificación de aeronave, la altitud de presión y la capacidad de señal espontanea ampliada (ADS B).
H Transponder-Modo S	La letra H indica Transponder Modo S, comprendida la identificación de la aeronave, la altitud de presión y la capacidad de vigilancia mejorada.
ADS B B1 y B2 B1: ADS B con capacidad especializada ADSB out de 1090Mhz B2: ADS B con capacidad especializada ADSB out y ADS B in de 1090Mhz U1 e U2 U1: Capacidad ADS B out usando UAT U2: Capacidad ADS B out e in usando UAT V1 y V2 V1: Capacidad ADS B out usando VDL-4 V2: Capacidad ADS B out e in usando VDL-4	Las letras B, U y V indican nuevas capacidades para el ADS B dependiendo si el equipo transmite en 1090Mhz, UAT o VDL 4. Junto con las letras se anexan números para identificar capacidad ADSB out y ADS B out e in.
ADS C D1 y G1 D1: ADS-C con capacidades FANS1/A G1: ADS-C con capacidades ATN	D y G nuevas letras a las cuales se anexa un valor numérico identifican ADS-C con capacidades FANS1/A y ADS C con capacidades ATN.

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### ➤ CASILLA 13- AERODROMO DE SALIDA Y HORA (8 CARACTERES)

EL INDICADOR DE LUGAR OACI DE CUATRO LETRAS DEL AERÓDROMO DE SALIDA, **COMO SE ESPECIFICA EN INDICADORES DE LUGAR (DOC 7910)**,

### ➤ CASILLA 15 - RUTA

SIN CAMBIOS LA ASIGNACION DE VELOCIDAD DE CRUCERO (5CARACTERES), NIVEL DE CRUCERO (5 CARACTERES) EN LA PARTE DE RUTA SE INTRODUCE PUNTO SIGNIFICATIVO EN LUGAR DE AYUDA A LA NAVEGACION CON LO CUAL SE INCREMENTA CARACTERES DE DESIGNACION (2 A 5)

EN ÁREAS DE GRAN LATITUD EN LAS QUE LA AUTORIDAD COMPETENTE DETERMINE QUE NO RESULTA PRÁCTICO HACER REFERENCIA A GRADOS MAGNÉTICOS, PUEDEN UTILIZARSE GRADOS VERDADEROS

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### ➤ CASILLA 16- AERÓDROMO DE DESTINO Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA, AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO

EL INDICADOR DE LUGAR OACI DE CUATRO LETRAS DEL AERÓDROMO DE DESTINO COMO SE **ESPECIFICA EN INDICADORES DE LUGAR (DOC 7910)** DESPUÉS, SIN DEJAR UN ESPACIO INSÉRTESE LA DURACIÓN TOTAL PREVISTA.

TAL COMO EL ACTUAL PLAN SI NO HAY INDICADOR DE LUGAR COLOCAR ZZZZ Y EN CASILLA 18 DESPUES DEL INDICATIVO DEST/ COLOCAR NOMBRE Y LUGAR DEL AERODROMO AERODROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO

LOS INDICADORES DE LUGAR OACI DE CUATRO LETRAS, DE NO MÁS DE DOS AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO, COMO SE **ESPECIFICA EN INDICADORES DE LUGAR (DOC 7910)**, SEPARADOS POR UN ESPACIO

SI NO HAY INDICADOR DE LUGAR DE AERODROMOS ALTERNATIVOS DE DESTINOS INSERTANSE ZZZZ Y EN CASILLA 18 DESPUES DEL INDICATIVO ALTN/ COLOCAR NOMBRE Y LUGAR DEL AERODROMOS ALTERNATIVOS DE DESTINO



## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### CASILLA 18 - OTROS DATOS

EL USO DE INDICADORES QUE NO SE INCLUYEN EN ESTA CASILLA, PUEDE OCASIONAR QUE LOS DATOS SE RECHACEN, SE PROCESEN DE MANERA INCORRECTA O SE PIERDAN.

CUALQUIER OTRA INFORMACIÓN NECESARIA EN EL ORDEN INDICADO A CONTINUACIÓN, MEDIANTE EL INDICADOR APROPIADO SELECCIONADO DE LOS QUE SE DEFINEN A CONTINUACIÓN SEGUIDO DE UNA BARRA OBLICUA Y DE LA INFORMACIÓN QUE HA DE CONSIGNARSE

**STS/** (MANEJO ESPECIAL ATS ) ACTUALMENTE SE COLOCA TEXTO LIBRE EN EL NUEVO SE TIENE QUE COLOCAR SOLAMENTE LO ESPECIFICADO

**PBN/ NUEVO INDICADOR**

**NAV/** ACTUALMENTE DATOS IMPORTANTES RELATIVOS AL EQUIPO DE NAVEGACIÓN, DISTINTO DEL QUE SE ESPECIFICA EN PBN/, SEGÚN LO REQUIERA LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE

INDÍQUESE LA AUMENTACIÓN GNSS BAJO ESTE INDICADOR, DEJANDO UN ESPACIO ENTRE DOS O MÁS MÉTODOS DE AUMENTACIÓN, P. EJ., NAV/GBAS SBAS.

**COM/** EQUIPOS Y CAPACIDADES DE COMUNICACIONES NO ESPECIFICADOS EN LA CASILLA 10 CORRESPONDIENTE A EQUIPO Y CAPACIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES, Y DE AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y LA APROXIMACIÓN

**DAT//** EQUIPOS Y CAPACIDADES DE COMUNICACIONES NO ESPECIFICADOS EN LA CASILLA 10 CORRESPONDIENTE A EQUIPO Y CAPACIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES, Y DE AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN Y LA APROXIMACIÓN

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### CASILLA 18 - OTROS DATOS

**SUR/ NUEVO INDICADOR** . EN EL MISMO SE INSERTAN EQUIPOS Y CAPACIDADES D VIGILANCIA NO CONTEMPALDOS EN CASILLA 10.

**DEP/** NOMBRE Y LOCALIDAD DEL AERÓDROMO DE SALIDA SI SE INSERTA ZZZZ EN LA CASILLA 13

PARA AERODROMOS NO PUBLICADO EN EL AIP SE INSERTA 4 CIFRAS QUE INDIQUEN LATITUD EN GRADOS Y DECENA DE MINUTOS SEGUIDO DE LA LETRA N O S LUEGO CINCO CIFRAS QUE INDIQUEN GRADOS Y DECENAS Y UNIDADES DE MINUTOS SEGUIDA D ELAS LETRAS E O W. EJEMPLO : 4620N07805W (11 CARACTERES)

LA IDENTIFICACIÓN DEL PUNTO SIGNIFICATIVO MAS PROXIMO SEGUIDA DE LA MARCACIÓN RESPECTO DEL PUNTO EN LA FORMA DE 3 CIFRAS QUE DEN LOS GRADOS MAGNÉTICOS, SEGUIDAS DE LA DISTANCIA AL PUNTO EN LA FORMA DE 3 CIFRAS QUE EXPRESEN MILLAS MARINAS .EJEMPLO DUB180040.

EL PRIMER PUNTO DE LA RUTA (NOMBRE O LAT/LONG) O LA RADIOBALIZA

**DEST/** NOMBRE Y LUGAR DEL AERÓDROMO DE DESTINO, SI SE INSERTA ZZZZ EN LA CASILLA 16. PARA AERÓDROMOS QUE NO APARECEN EN EL AIP SE INDICA EL LUGAR EN LAT/LONG O LA MARCACIÓN Y DISTANCIA RESPECTO DEL PUNTO SIGNIFICATIVO MÁS PRÓXIMO, COMO SE DESCRIBIÓ ANTERIORMENTE EN DEP/.

**DOF/ NUEVO INDICADOR/**LA FECHA DE LA SALIDA DEL VUELO EN FORMATO DE SEIS CIFRAS (AAMMDD), DONDE AA ES EL AÑO, MM EL MES Y DD EL DÍA).

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### CASILLA 18 - OTROS DATOS

REG/ LA MARCA DE NACIONALIDAD O COMÚN Y LA MARCA DE MATRÍCULA DE LA AERONAVE, SI DIFIEREN DE LA IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE QUE FIGURA EN LA CASILLA 7.

EET/ DESIGNADORES DE PUNTOS SIGNIFICATIVOS O LÍMITES DE LA FIR Y DURACIÓN TOTAL PREVISTA DESDE EL DESPEGUE HASTA ESOS PUNTOS O LÍMITES DE LA FIR CUANDO ESTÉ PRESCRITO EN ACUERDOS REGIONALES DE NAVEGACIÓN AÉREA O POR LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE.

EJEMPLOS: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/ CLAVE SELCAL, PARA AERONAVES EQUIPADAS DE ESTE MODO.

TYP/ TIPOS DE AERONAVES, PRECEDIDOS, DE SER NECESARIO, SIN UN ESPACIO POR EL NÚMERO DE AERONAVES Y SEPARADOS POR UN ESPACIO, CUANDO SE INSERTE ZZZZ EN LA CASILLA 9.

EJEMPLO: TYP/2F15 5F5 3B2

DLE/ **NUEVO INDICADOR** DE MORA O ESPERA EN RUTA: INSÉRTENSE LOS PUNTOS SIGNIFICATIVOS EN LA RUTA DONDE SE TENGA PREVISTO QUE OCURRIRÁ LA DEMORA, SEGUIDOS DE LA DURACION DE LA DEMORA USANDO CUATRO CIFRAS PARA EL TIEMPO EN HORAS Y MINUTOS (HHMM).

EJEMPLO: DLE/MDG0030

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### CASILLA 18 - OTROS DATOS

OPR/ DESIGNADOR OACI O NOMBRE DEL EXPLOTADOR, SI DIFIEREN DE LA IDENTIFICACIÓN DE LA AERONAVE QUE FIGURA EN LA CASILLA 7.

ORGN/ **NUEVO INDICADOR** LA DIRECCIÓN AFTN DE 8 LETRAS DEL ORIGINADOR Y OTROS DETALLES DEL CONTACTO APROPIADOS CUANDO EL ORIGINADOR DEL PLAN DE VUELO NO PUEDA IDENTIFICARSE FÁCILMENTE, COMO LO DISPONGA LA AUTORIDAD ATS COMPETENTE.

ALTN/ NOMBRE DE LOS AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESTINO, SI SE INSERTA ZZZZ EN LA CASILLA 16. PARA AERÓDROMOS QUE NO APARECEN EN LA PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA PERTINENTE, INDÍQUESE EL LUGAR EN LAT/LONG O LA MARCACIÓN Y DISTANCIA RESPECTO DEL PUNTO SIGNIFICATIVO MÁS PRÓXIMO, COMO SE DESCRIBIÓ ANTERIORMENTE EN DEP/.

RALT/ INDICADORES OACI DE CUATRO LETRAS PARA AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA EN RUTA, COMO SE ESPECIFICA EN *INDICADORES DE LUGAR (DOC 7910)*, O EL NOMBRE DE LOS AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA EN RUTA, SI NO SE ASIGNA INDICADOR. PARA AERÓDROMOS QUE NO APARECEN EN LA PUBLICACIÓN DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA PERTINENTE, INDÍQUESE EL LUGAR EN LAT/LONG O LA MARCACIÓN Y DISTANCIA RESPECTO DEL PUNTO SIGNIFICATIVO MAS PROXIMO , COMO SE DESCRIBIO EN DEP/

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### CASILLA 18 - OTROS DATOS

TALT/ **NUEVO INDICADOR** INDICADORES OACI DE CUATRO LETRAS PARA AERODROMOS DE ALTERNATIVA DE DESPEGUE, COMO SE ESPECIFICA EN DOC 7910 , O EL NOMBRE DE LOS AERÓDROMOS DE ALTERNATIVA DE DESPEGUE, SI NO SE ASIGNA INDICADOR. PARA AERÓDROMOS QUE NO APARECEN EN LA PUBLICACIÓN DE INFORMACION AERONÁUTICA PERTINENTE, INDÍQUESE EL LUGAR EN LAT/LONG O LA MARCACION Y DISTANCIA RESPECTO DEL PUNTO SIGNIFICATIVO MÁS PRÓXIMO, COMO SE DESCRIBIO ANTERIORMENTE EN DEP/.

RIF/ LOS DETALLES DE LA RUTA QUE LLEVA AL NUEVO AERÓDROMO DE DESTINO SEGUIDOS DEL INDICADOR DE LUGAR OACI DE CUATRO LETRAS CORRESPONDIENTE A DICHO AERÓDROMO. LA RUTA REVISADA ESTÁ SUJETA A UNA NUEVA AUTORIZACIÓN EN VUELO.

EJEMPLOS: RIF/DTA HEC KLAX  
RIF/ESP G94 CLA YPPH

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



ENMIENDA PLAN DE VUELO TIPOS DE MENSAJES	CAMBIO REQUERIDO
1	2
<b>CASILLA 18</b>	
Indicador STS/ ALTRV ATFMX FFR FLTCK	Motivo del manejo especial por parte del ATS, por ejemplo, misión de búsqueda y salvamento del modo siguiente ALTRV: para vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud ATFMX: para un vuelo aprobado por las autoridades ATS competente para que esté exento de medidas ATFM FFR: Extinción de incendio FLTCK: verificación de vuelo para calibración de ayuda a la navegación.
STS/ HAZMAT HEAD HOSP HUM MARSAS MEDEVAC NONRVSM  SAR STATE	HAZMAT: para un vuelo que transporta material peligroso HEAD: un vuelo con estatus Jefe de Estado HOSP: para un vuelo médico declarado por autoridades medicas. HUM: para un vuelo que realiza misión humanitaria MARSAS: para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respecto de aeronaves militares MEDEVAC: para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida NONRVSM: Para un vuelo que no cuenta capacidad RVSM que intenta operar un espacio aéreo RVSM. SAR: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento STATE: para un vuelo que realiza servicio militares de aduanas o policías.

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



ENMIENDA PLAN DE VUELO TIPOS DE MENSAJES	CAMBIO REQUERIDO
1	2
<b>CASILLA 18</b>	
<b>Casilla 18</b> Indicador PBN/ Especificación RNAV A1: RNAV10 (RNP10) B1: RNAV5 Todos los sensores permitidos B2: RNAV5 GNSS B3: RNAV5 DME/DME B4: RNAV5 VOR/DME B5: RNAV5 INS o IRS B6: RNAV5 LORAN C	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.
C1: RNAV2 con todos los sensores C2: RNAV2 con GNSS C3: RNAV2 DME/DME C4: RNAV2 DME/DME/IRS	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.
D1: RNAV 1 con todos los sensores D2: RNAV1 GNSS D3: RNAV1 DME/DME D4: RNAV1 DME/DME/IRU	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



ENMIENDA PLAN DE VUELO TIPOS DE MENSAJES	CAMBIO REQUERIDO
1	2
<b>CASILLA 18</b>	
PBN/ Especificación RNP L1: RNP-4 O1: RNP básica con todos los sensores permitidos O2: RNP GNSS básica O3: RNP 1 DME DME básica O4: RNP1 DME/DME /IRU básica S1: RNP APPCH S2: RNP APPCH con Baro VNAV T1: RNP AR APPCH con RF T2: RNP AR APPCH sin RF	PBN/ Indicación de la capacidad es RNAV y RNP. Indicase la cantidad de descriptores indicados en la columna 1 que se aplican al vuelo usando un máximo de ocho entradas es decir un total de no más de 16 caracteres.

## DESCRIPCION DE LA ENMIENDA



### MENSAJES DE LOS SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

#### MENSAJES DE EMERGENCIA

**ALR (ALERTA)** CAMPOS: 3, 5, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18, 19, 20

#### MENSAJES DE PLAN DE VUELO Y ACTUALIZADO

**FPL (PLAN DE VUELO PRESENTADO)** 3, 7, 8, 9, 10, 13, 15, 16, 18

**CHG (MODIF)** 3, 7, 13, 16, 18.

**CNL (CANCELACION PLAN DE VUELO)** 3, 7, 13, 16, 18

**DLA (DEMORA)** 3, 7, 13, 16, 18

**DEP (SALIDA)** 3, 7, 13, 16, 18

#### MENSAJES DE COORDINACION

**CPL (PLAN DE VUELO ACTUALIZADO)** 3, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 15, 18

#### MENSAJES SUPLEMENTARIOS

**RQS (SOLICITUD DE PLAN DE VUELO SUPLEMENTARIO)** 3, 7, 13, 16, 18

## DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN



Las directrices han sido elaboradas por la OACI con el fin de **facilitar el uso en paralelo de ambos formatos, ACTUAL y NUEVO**, por parte de los usuarios del espacio aéreo y de los sistemas de procesamiento de datos de vuelo de los ANSP durante el período de transición

## DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN



### ALCANCE

Las Directrices para la implantación se limitan a los cambios en el plan de vuelo y en los mensajes de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), tal como se definen en la Enmienda 1 de los PANS-ATM, incluyendo el contenido de los mensajes y las instrucciones para su presentación

Las Directrices para la implantación no modifican las disposiciones del Anexo 2 — *Reglamento del Aire* ni de los PANS-ATM en cuanto a la elaboración y aceptación de un plan de vuelo

## DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN



### OBJETIVO

La finalidad de las Directrices para la implantación es apoyar el esfuerzo coordinado a nivel mundial durante el período de transición, de manera que se pueda lograr una transición exitosa en la fecha de entrada en vigencia el 15 de noviembre de 2012

## DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN



### APLICACIÓN

Las Directrices para la implantación se aplican a los usuarios del espacio aéreo, ANSP y a los PIRG

*Nota: Los servicios de planificación de vuelo y las organizaciones afines involucradas en el procesamiento de planes de vuelo son considerados como parte de la comunidad de usuarios del espacio aéreo y, como tales, están comprendidos en este material de orientación*

Las Directrices para la implantación plantea cuestiones que deberían ser tomadas en cuenta al desarrollar los planes de implantación de la enmienda.

El cumplimiento de estas Directrices mitigará los riesgos asociados con los desafíos técnicos inherentes al período de transición y garantizará que los usuarios sean capaces de cumplir con los requisitos de planificación de vuelo mientras los ANSP implantan los cambios.

## DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN



- **Directriz 1:** Conforme cada ANSP haga la transición al NUEVO, es fundamental que también apoye el ACTUAL hasta la fecha de entrada en vigor, el 15 de noviembre de 2012.
- **Directriz 2:** Se alienta a los PIRG a que planifiquen y publiquen las implementaciones regionales con suficiente anticipación a la fecha de entrada en vigencia, de manera que los usuarios del espacio aéreo y los ANSP puedan responder y resolver cualquier problema operacional imprevisto.
- **Directriz 3:** Durante el período de transición y luego que un ANSP ha notificado que puede aceptar el NUEVO, la decisión de presentar el NUEVO o el ACTUAL ante ese ANSP depende del usuario del espacio aéreo.
- **Directriz 4:** Durante el período de transición, cuando no todos los ANSP afectados por un vuelo hayan hecho la transición al NUEVO, el usuario del espacio aéreo debe asegurarse que se presente el ACTUAL a los ANSP que aún no han hecho la transición.
- **Directriz 5:** A fin de facilitarle al usuario la tarea de decidir si presentar el ACTUAL, el NUEVO o una combinación de ambos, la OACI mantendrá un portal en el que se indicará la capacidad de cada ANSP de aceptar el ACTUAL o el NUEVO.
- **Directriz 6:** Durante el período de transición, los ANSP que aceptan el NUEVO posiblemente tendrán que convertir la información de vuelo al ACTUAL a fin de poder coordinar con los ANSP adyacentes que no han efectuado la transición.

## DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN



### CONVERSIÓN DE LAS CASILLAS 10 Y 18 DEL NUEVO A LAS CASILLAS 10 Y 18 DEL ACTUAL

- Se recomienda enfáticamente que todos los ANSP utilicen la tabla que figura a continuación para efectuar la conversión de las NUEVAS casillas 10 y 18 a las casillas ACTUALES, para fines de coordinación con los ANSP adyacentes que sólo aceptan las ACTUALES
- Los ANSP podrían hacer arreglos distintos entre ellos con respecto a la información de la casilla 18 si la conversión causara un rechazo del mensaje por un ANSP que sólo acepte la ACTUAL información
- **ADVERTENCIA:** Durante la conversión se perderá cierta información NUEVA, incluida cierta información sobre las capacidades, e información que se mantenga en los indicadores de la casilla 18 que no se suministre en la ACTUAL información, como DOF, DLE y TALT. Como medida de mitigación parcial, toda la información que de otra forma se perdería de la NUEVA casilla, podría traducirse a un único texto libre después de RMK/ en la casilla 18 de la ACTUAL información

## DIRECTRICES PARA LA IMPLANTACIÓN



### CONVERSIÓN DE LAS CASILLAS 10 Y 18 DEL NUEVO A LAS CASILLAS 10 Y 18 DEL ACTUAL

ComNav	Datos NUEVOS en estas columnas		Conversión a datos ACTUALES en estas columnas	
	Casilla 10	Rubro 18	Casilla 10	Casilla 18
	N		N	
	S		VOL	
	SF		S	
	A		Z	NAV/GBAS
	B		Z	NAV/LPV
	C		C	
	D		D	
	E1		J	DAT/n
	E2		J	DAT/n
	E3		J	DAT/n
	F		F	
	G	NAV/nnnn	G	
	H		H	
	I		I	
	J1		J	DAT/V
	J2		J	DAT/H
	J3		J	DAT/V
	J4		J	DAT/V
	J5		J	DAT/S
	J6		J	DAT/S
	J7		J	DAT/S
	K		K	



## IMPLANTACION REGIONAL



- LA REUNIÓN GREPECAS/15( RIO DE JANEIRO BRASIL 13 17 OCTUBRE 2008), EN REFERENCIA A LA IMPLANTACIÓN DE LA ENMIENDA, FORMULÓ LA CONCLUSIÓN 15/35 - *IMPLANTACIÓN DEL NUEVO MODELO DE PLAN DE VUELO DE LA OACI* A EFECTO DE QUE LOS ESTADOS/TERRITORIOS Y ORGANIZACIONES INTERNACIONALES DE LAS REGIONES CAR/SAM, EN BASE AL MATERIAL DE ORIENTACIÓN ELABORADO POR LA OACI, ADOPTEN LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA PREPARARSE PARA LA TRANSICIÓN AL NUEVO MODELO DE PLAN DE VUELO Y QUE EL SUBGRUPO ESTABLEZCA UN ÓRGANO AUXILIAR PARA QUE ELABORE UNA ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA TRANSICIÓN AL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO.
- LA REUNION GREPECAS 16 (PUNTA CANA REPUBLICA DOMINICANA 28 DE MARZO A 1 DE ABRIL DE 2011) APRUEBA LA ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ENMIENDA 1 EN LAS REGIONES CAR/SAM , ESTABLECE LA IMPLANTACION DE PLANES DE ACCION NACIONALES PARA LOS ESTADOS Y NOMINEN PUNTOS FOCALES NACIONALES A TRAVES DE LA CONCLUSION 16/39 IMPLEMENTACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO EN LAS REGIONES CAR/SAM

## IMPLANTACION REGIONAL



### ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ENMIENDA 1 EN LAS REGIONES CAR/SAM

IMPLEMENTACIÓN DE LA ENMIENDA 1 EN LAS REGIONES CAR/SAM DEBE CONSIDERAR LOS SIGUIENTES ASPECTOS:

- LOS ESTADOS QUE NO CUMPLIERAN LA IMPLEMENTACIÓN COMPLETA DE LA ENMIENDA ESTARÁN OBLIGADOS A PUBLICAR LAS NO CONFORMIDADES EN SUS AIP COMO “DIFERENCIA SIGNIFICATIVA” ANTES DEL 15 DE NOVIEMBRE DE 2012, ASIMISMO LA NO IMPLEMENTACIÓN DEL CAMBIO SERÁ CONSIDERADA UNA DEFICIENCIA Y SE INCLUIRÁ EN LA LISTA DE DEFICIENCIAS DE LA REGIÓN SAM;
- GARANTIZAR QUE TODOS LOS ESTADOS Y USUARIOS DEL ESPACIO AÉREO IMPLEMENTEN TODOS LOS CAMBIOS DE LA ENMIENDA 1 PARA EL 15 DE NOVIEMBRE DE 2012 Y NO APENAS ALGUNOS ASPECTOS SELECCIONADOS DE LA MISMA;
- GARANTIZAR QUE, A PARTIR DE 15 DEL NOVIEMBRE DEL 2012, TODOS LOS ESTADOS Y USUARIOS DEL ESPACIO AÉREO ACEPTARÁN Y DIVULGARÁN SOLAMENTE LA INFORMACIÓN DEL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO Y DE MENSAJES ATS ASOCIADAS, ASÍ COMO LA DESACTIVACIÓN DE LAS CAPACIDADES DE PROCESAMIENTO DEL FORMATO ACTUAL

## IMPLANTACION REGIONAL



### ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ENMIENDA 1 EN LAS REGIONES CAR/SAM

#### ESCENARIO ACTUAL DE LA REGIONES CAR/SAM

- LAS REGIONES CAR/SAM PRESENTAN, HOY, DISTINTOS GRADOS DE EVOLUCIÓN TECNOLÓGICA EN TÉRMINOS DE AUTOMATIZACIÓN ATM, LOS CUALES PUEDEN SER CLASIFICADOS EN UNA DE LAS SIGUIENTES SITUACIONES:
  - ESTADOS QUE CUENTAN CON SISTEMAS AUTOMATIZADOS (PROCESAMIENTO DE PLANES DE VUELO Y DATOS RADAR);
  - ESTADOS QUE POSEEN SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM Y QUE ESTÁN EN PROCESO DE ACTUALIZACIÓN DE LOS MISMOS;
  - ESTADOS QUE NO POSEEN SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM, PERO ESTÁN EN FASE DE IMPLANTACIÓN DE LOS MISMOS A CORTO PLAZO.
  - ESTADOS QUE NO POSEEN SISTEMAS AUTOMATIZADOS ATM Y NO SE CONOCE PLANES DE ADQUISICIÓN A CORTO O MEDIANO PLAZO
- LA ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DEBE TENER EN CUENTA LOS DISTINTOS GRADOS EVOLUTIVOS DE TECNOLOGÍA EXISTENTE EN CADA REGIÓN.
- EL MEDIO PRINCIPAL UTILIZADO PARA LA TRANSMISIÓN DE LOS PLANES DE VUELO EN LA REGIÓN ES LA AFTN, QUE ESTÁ EN PROCESO DE TRANSICIÓN AL SISTEMA AMHS. SE ESPERA QUE PARA EL 2015 CASI LA TOTALIDAD DE LOS ESTADOS DE LAS REGIONES CAR/SAM CUENTEN CON EL SISTEMA AMHS INSTALADO.

## IMPLANTACION REGIONAL



### ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ENMIENDA 1 EN LAS REGIONES CAR/SAM

- PARA OBTENER ÉXITO EN LA IMPLANTACIÓN DE LOS CAMBIOS, LOS ESTADOS DE LAS REGIONES CAR/SAM NECESITAN EN PRIMER LUGAR ELABORAR UN PLAN DE ACCIÓN, EN EL CUAL SE TOQUE EN CUENTA EL IMPACTO DEL CAMBIO EN SUS SISTEMAS, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN LOS ASPECTOS CONTEMPLADOS EN LA ESTRATEGIA
- LOS PLANES DE ACCIÓN COMO MÍNIMO DEBEN CONTENER LOS SIGUIENTES TÓPICOS:
  - CLASIFICACIÓN DEL GRADO DE EVOLUCIÓN DE SUS SISTEMAS;
  - EVALUACIÓN DETALLADA DE LOS IMPACTOS TÉCNICOS Y OPERACIONALES
  - SOLUCIONES PARA MITIGAR LOS IMPACTOS, CON RESPECTIVOS CRONOGRAMAS DE EJECUCIÓN Y RESPONSABLES PARA LA EJECUCIÓN;
  - PLAZO PARA IMPLANTACIÓN DE LAS SOLUCIONES;
  - PRUEBAS DE VALIDACIÓN DE LA SOLUCIÓN;
  - PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO TÉCNICO Y OPERACIONAL; Y
  - MEDIDAS DE CONTINGENCIA

## IMPLANTACION REGIONAL



### ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DE LA ENMIENDA 1 EN LAS REGIONES CAR/SAM

- **Fase 1** (A partir de ahora hasta el 31 de marzo de 2012)  
Entrega y pruebas internas del soporte lógico en el ANSP  
Actualización del soporte lógico del sistema en apoyo del NUEVO formato y pruebas internas
- **Fase 2** (Del 1º de abril al 30 de junio de 2012)  
Pruebas externas e implantación en el ANSP  
Pruebas entre los sistemas ANSP para verificar las interfaces, la funcionalidad y la tabla de conversión (NUEVO a ACTUAL)
- **Fase 3** (Del 1º de julio al 15 de noviembre de 2012)  
Pruebas e implantación por parte de los usuarios  
Pruebas entre los sistemas de los usuarios/terceras partes con los sistemas ANSP. Se inicia la presentación del NUEVO por parte de los usuarios

## IMPLANTACION REGIONAL



### IMPLANTACION REGION SAM

- **SE ELABORARON DOS TALLER /SEMINARIO**  
Lima, Perú, 13 al 15 de septiembre de 2010  
Lima, Perú 19-20 de mayo de 2011
- **EL SEGUIMIENTO DE LA IMPLANTACION DE LA ENMIENDA SE EFECTUA**  
Grupo de implantación del NUEVO FPL del Grupo SAM/IG  
Proyecto C3 del GREPECAS
- **REUNIONES PARA EL SEGUIMIENTO DE LA IMPLANTACION DE LA ENMIENDA**  
  
Reuniones de implantación SAM (SAM/IG)  
Teleconferencias mensuales  
Reuniones GREPECAS

## IMPLANTACION REGIONAL



### IMPLANTACION REGION SAM

Enmienda Plan de Vuelo Tipos de Mensajes	Cambio Requerido	Sistema AFTN	Sistema Repetitivo de Plan de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Plan de Vuelo (FDP)	Impresión Automática de Cintas de Progreso de Vuelo	Sistema de Procesamiento de Datos Radar (RDP)	Presentación del Plan de Vuelo
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Casilla 10</b> (Parte 1)* <b>E1, E2 y E3</b> E1: FMC WPR ACARS E2: D-FIS ACARS E3: PDC ACARS	La letra E estaba sin asignar. Se agrega un valor numérico junto la letra E.	Debería afectarse en vista que el template del sistema AFTN para el FPL actual no contempla valor numérico en la casilla 10.	No debería afectarse en vista que la información contenida en esta casilla 10 no aparece en el formato contemplado para los RPL (Apéndice 2, Sección 6, Capítulo 16 del Doc 4444).	Estaría afectado en vista de las nuevas funciones atribuidas a la letra E no presente en el FPL del plan actual	No debería estar afectado directamente en vista que este sistema no hace uso de esta información de la casilla 10 en el proceso de impresión.  Si el plan de vuelo no se imprime sería debido a que el FDP es afectado por el cambio en la casilla 10 y, por lo tanto, no envía información a la impresora de planes de vuelo.	No debería estar afectado en vista que los RDP no procesan la letra E por no estar asignada a ninguna función en el formato de plan de vuelo actual	El sistema no debería estar afectado considerando que la presentación del plan de vuelo no depende del contenido de la casilla 10.  Si un plan de vuelo no se presenta sería debido a que el FDP es afectado por este cambio de la casilla 10, pero no directamente con el sistema de presentación.

## IMPLANTACION REGIONAL



### IMPLANTACION REGION SAM

#### SISTEMA AFTN

LAS PLANTILLAS DE LOS FPL DE LOS TERMINALES AFTN ANALIZADOS ACEPTAN LOS NUEVOS VALORES CONTEMPLADOS EN EL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO DADO QUE LA PLANTILLA NO POSEE FILTRO PARA EL CONTENIDO DE LAS CASILLAS

#### SISTEMA AMHS

LAS PLANTILLAS FPL DE LOS TERMINALES AMHS NO ACEPTAN LOS VALORES ALFANUMERICOS CONTEMPLADOS EN LAS CASILLAS 10 PARA IDENTIFICAR LOS NUEVOS EQUIPOS Y CAPACIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES, AYUDA A LA NAVEGACION Y VIGILANCIA (E1, E2,E3, MI,M2, M3 ETC).

ALGUNAS PLANTILLAS FPL NO ACEPTAN TAMBIEN LOS CARACTERES EN LA CASILLA 10, E, H Y L UTILIZADAS PARA IDENTIFICAR EQUIPOS DE VIGILANCIA

EL CAMPO DE LA CASILLAL 10 DEL FPL TIENE UN NUMERO DETERMINADO DE CARACTERES QUE PODRIA SER NO SUFICIENTE PARA EL NUEVO FPL. LA MAYORIA DE LOS SISTEMAS ANALIZADOS TIENEN UNA CAPACIDAD DE 12 CARACTERES PARA IDENTIFICAR EQUIPOS Y CAPACIDADES DE COMUNICACIONES, NAVEGACION Y VIGILANCIA

#### SISTEMA REPETITIVOS DE PLANES DE VUELO (RPL)

LOS SISTEMAS RPL ANALIZADOS EN EL FORMATO DE RPL ACEPTAN LOS CAMBIOS EN LAS CASILLAS 7,13,15 y 16 DEL NUEVO FPL. EL FORMATO RPL NO UTILIZA LA CASILLA 10 Y 18.

LA CASILLA Q DEL FORMATO RPL ACEPTA VALORES ALFANUMERICOS POR LO TANTO ACEPTA LOS NUEVOS VALORES ALFANUMERICOS PARA IDENTIFICAR EQUIPOS Y CAPACIDADES DE RADIOCOMUNICACIONES, NAVEGACION Y VIGILANCIA

ALGUNOS ESTADOS AUN CUANDO TIENEN RPL INSTALADO NO HACEN USO DE ESTOS.

## IMPLANTACION REGIONAL



### IMPLANTACION REGION SAM

#### SISTEMA DE PROCESAMIENTO DE PLANES DE VUELO (FPL)

LOS SISTEMAS FDP INSTALADOS EN LA REGION NO ACEPTAN LOS NUEVOS VALORES ALFANUMERICOS CONTEMPLADOS EN EL NUEVO FORMATO DE PLAN DE VUELO EN LA CASILLA 10 Y NO PROCESAN DICHA INFORMACION

LOS SISTEMAS FDP NO PROCESA LOS NUEVOS INDICADORES DE LA CASILLA 18 DEL NUEVO FPL

LOS SISTEMAS FDP ACEPTAN CAMBIOS EN LA CASILLA 15 SIN EMBARGO, EL SISTEMA CONSIDERARA DICHO PUNTO SIGNIFICATIVO FUERA DE LA FIR INVOLUCRADA.

LA CANTIDAD MAXIMA DE CARACTERES DE LOS FDP INSTALADOS PARA LA CASILLA 10 ES DE 12 LO CUAL NO SERIAN SUFICIENTE PARA LOS REQUERIMIENTOS DE UN NUEVO FPL. LA CASILLA 18 ACEPTA UN NUMERO ELEVADO DE CARACTERES QUE SERIAN SUFICIENTES PARA EL NUEVO FPL

#### IMPRESORAS AUTOMATICA DE PROGRESO DE VUELO

LAS IMPRESORAS AUTOMATICA DE PROGRESO DE PLAN DE VUELO NO SON AFECTADAS POR LOS CAMBIOS EN EL NUEVO FORMATO DE FPL

SI NO SE IMPRIME SERÍA DEBIDO A QUE EL FDP ES AFECTADO POR LOS CAMBIO EN LA DEL NUEVO FPL POR LO TANTO, NO ENVÍA INFORMACIÓN A LA IMPRESORA.

#### SISTEMAS DE PROCESAMIENTO DE DATOS RADAR (RDP)

LOS SISTEMAS RDP ACTUALMENTE INSTALADOS NO SON AFECTADOS POR EL NUEVO FORMATO FPL POR NO HACER USO DE ESTA INFORMACION EN SU PROCESAMIENTO

#### PANTALLAS DE PRESENTACION DE PLAN DE VUELO

LAS PANTALLAS DE PRESENTACION INSTALADAS NO SON AFECTADAS POR EL NUEVO FPL SI NO SE PRESENTA LA INFORMACION ES DEBIDO A QUE EL FDP ES AFECTADO POR EL NUEVO FPL Y NO ENVÍA INFORMACION A LA PANTALLA DE VISUALIZACION.

## IMPLANTACION REGIONAL



### IMPLANTACION REGION SAM

- TODOS LOS ESTADOS DE LA REGION SAM ELABORARON PLANES DE ACCION NACIONAL PARA LA IMPLANTACION D ELA ENMIENDA
  - LEGISLACION
  - EVALUACION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
  - SISTEMAS AUTOMATIZADOS
  - CAPACITACION
- LA MAYORIA DE LOS ESTADOS HAN PUBLICADO AIC NACIONAL INFORMANDO D ELA ENMIENDA Y ESTAN EN PROCESO DE ENMENDAR DOCUMENTACION NACIONAL
- ALGUNOS ESTADOS HAN COMPLETADO LA EVALUACION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL LOS RESTANTES ESTAN EN PROCESO DE ELABORACION ESPERANDO COMPLETARSE PARA FINALES DE JULIO DE 2012
  - Guía para la evaluación de la seguridad operacional
- ALGUNOS ESTADOS COMPLETARON LA INSTALACION DE LOS CAMBIOS EN LOS SISTEMAS AUTOMATIZADOS (AFTN/AMHS y FDP) OTROS ESTAN EN PROCESO DE IMPLANTACION Y ALGUNOS NO ESTARIAN A TIEMPO PARA LOS CAMBIOS PARA 15 NOV 2012
- TODOS LOS ESTADOS HAN INICIADO LA IMPLANTACION DE UN PLAN DE CAPACITACION

## IMPLANTACION REGIONAL



### IMPLANTACION REGION SAM

#### IMPLANTACION REGION SAM PRUEBAS REGIONALES E INTERREGIONALES

Estado / State	ACC	Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012		Inter-Regional Testing 1 Apr to 30 Jun 2012		User Testing 1 Jul to 14 Nov 2012		Type of Solution Converter or Upgrade	Date of Acceptation of Actual & New Format 1 Jul 2012	Remarks
		State / Estado	Date / Fecha	User / Usuario	Date / Fecha	User / Usuario	Date / Fecha			
Argentina	Comodoro Rivadavia	Chile Puerto Montt Punta Arenas	30 Aug/Ago	South Africa Johannesburg	15 Sep			FDP Manual AMHS Upgrade-M SIPAS	July/Julio 2012	
		Bolivia La Paz	20 Jul					Upgrade- Migrate FDP and AMHS	July/Julio 2012	
	Cordoba	Chile Antofagasta	30 Aug/Ago							
		Uruguay Montevideo	30 Aug/Ago					Upgrade-M ejeras FDP and AMHS	July/Julio 2012	
	Ezeiza	Chile Puerto Montt	30 Aug/Ago	South Africa Johannesburg	15 Sep			FDP Manual AMHS Upgrade-M SIPAS	July/Julio 2012	
		Mendoza	Chile Santiago	30 Aug/Ago						
Resistencia	Paraguay Asuncion	30 Aug/Ago					FDP Manual AMHS Upgrade-M SIPAS	July/Julio 2012		

## SISTEMA DE SEGUIMIENTO DE LA IMPLANTACION DEL PLAN DE VUELO (FITS)



- El portal del FITS está ubicado en:
- <http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>
- Esta información está disponible al público, y es adicional a los métodos normales de comunicación entre un ANSP y sus usuarios del espacio aéreo.
- Este sitio está siendo actualizado por las Oficinas Regionales en base a la información recibida de los Estados.
  - Cada ANSP comunicará a la OACI, a la brevedad posible, a través del Estado, su capacidad de aceptar el NUEVO, de manera que la OACI pueda asegurarse que el portal contenga información completa y actualizada. Un ANSP que indique que ha concluido la transición al NUEVO también está indicando que puede coordinar con los otros ANSP que han hecho la transición al NUEVO.

## RESUMEN



- La enmienda del plan de vuelo y de las disposiciones afines en los PANS-ATM es **compatible retroactivamente**, en el sentido que **los indicadores y valores alfanuméricos actuales no han sido reutilizados o reasignados con significados diferentes**. Asimismo, se ha mantenido el actual formato de plan de vuelo. Esto se ha hecho con el fin de fomentar una transición simplificada y ordenada
- El **impacto** que las modificaciones tendrán sobre los sistemas de procesamiento de datos de vuelo **será diferente** para cada ANSP y Estado, dependiendo de los requisitos de datos, nivel de convalidación necesario y tipos de sistemas que cada uno tenga. No obstante, se debería seguir una lista de verificación básica

## RESUMEN



- La implantación del nuevo formato de plan de vuelo en la Región sigue la estrategia aprobada por el GREPECAS **a través de la conclusión 16/39**
- Los planes de acción nacionales para la implantación del nuevo formato de plan de vuelo incluyen los siguientes aspectos:
  - Legislación
  - Evaluación de la seguridad operacional
  - Sistemas automatizados
  - Capacitación

## RESUMEN



A fin de apoyar la transición, la OACI ha desarrollado un [portal](#) donde los Estados, Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) y usuarios del espacio aéreo podrán encontrar información con respecto al estado de implantación de la Enmienda, y donde se analizará los problemas y dificultades más comúnmente encontrados. Los Estados ya han sido notificados acerca de la instalación del sistema ([Comunicación a los Estados AN 13/2-2010/31](#))



International Civil Aviation Organization

GRACIAS  
PREGUNTAS ?