

ANP

TGU Agosto 2018

Marco Vidal
Gerente SFO

Planificación CNS o ATM

ATM/FH



FPL – AMHS
FRTO – GNSS
LOSEP - RADAR

CNS



Planificación CNS o ATM

ATM/FH



CNS



- Necesidad operacional?
- Solo referencia de beneficios globales

~~FPL - AMHS~~
~~FRTO - GNSS~~
~~LOSEP - RADAR~~



Gasto o inversion?



Pregunta para los estados....

➤ ATM:

- PBN (Técnicas ATC/CONOPS, aprobación operacional, beneficio operacional, etc.) – métricas que soporten el cambio?
- ATFM (demoras en vez de eficiencia)
- CCO/CDO no aplicables
- MET (coord. MET-ATC-ATO/AU); contingencias; nivel de predictibilidad

➤ CNS

- Inversión/gasto en sistemas de vigilancia sin mejoras operacionales
- Falta de integración de sistemas (datos radar / AIDC)
- Implementación de ADS-B sin beneficios (eficiencia o económicos); 9082

.... **Gasto o inversion?**

➤ Aeropuertos:

- TWYs sin beneficios para ROT
- Plataforma dirigida por TWR
- Objetivos distintos al ATM (inclusive al medir OTPs); falta de coordinación

➤ AIS/AIM

- AIM: Datos de obstáculos (PBN+Resp. AU+Safety)
- AIM: AIPs desactualizados
- NOTAM confusos o con datos incompletos o no NOTAMs
- SWIM: Metas operacionales? Necesidad a cubrir en cada caso?

➤ Safety

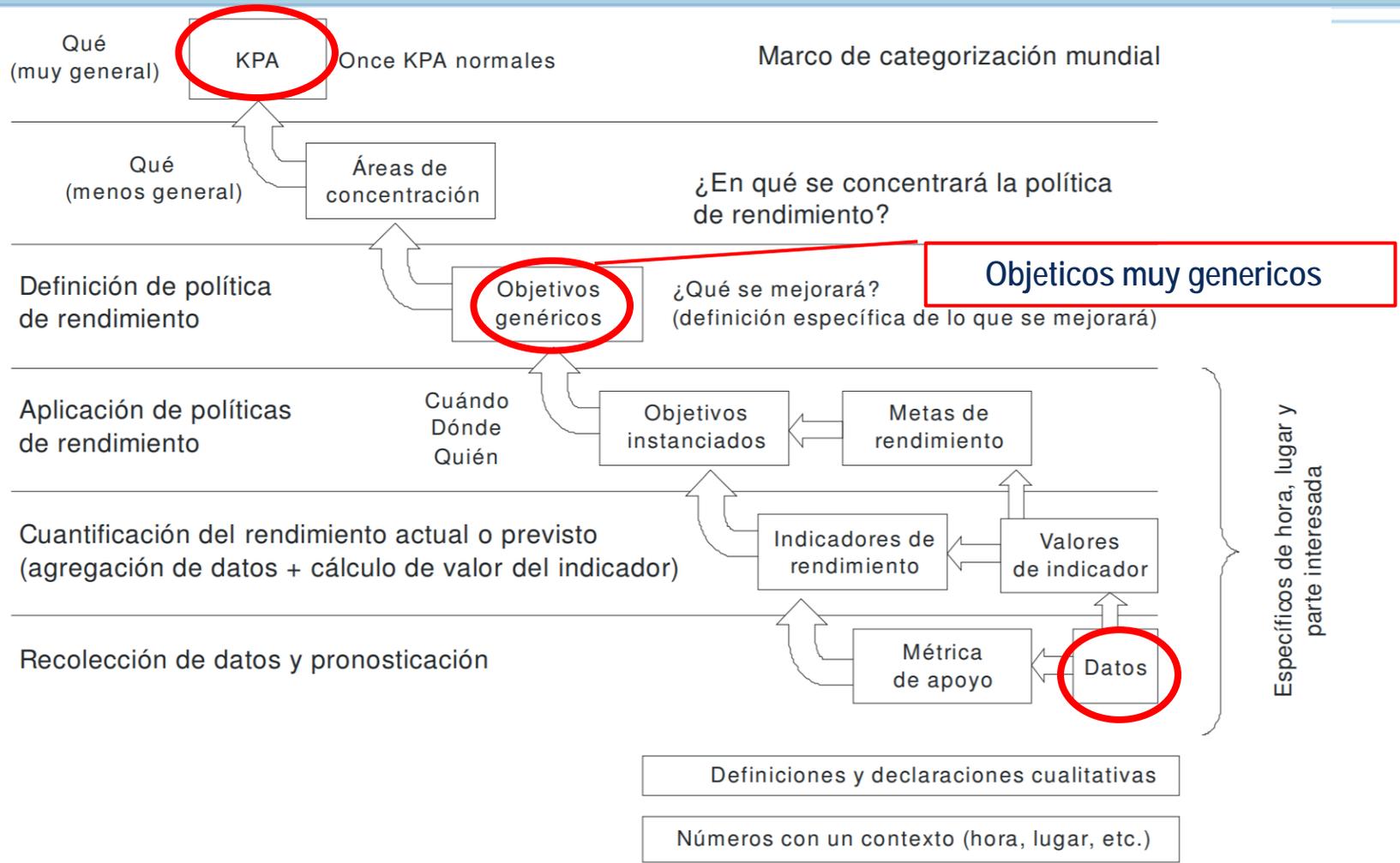
- Algunas de las opciones anteriores salen en métricas de desempeño?



Sin embargo!

Nuestra recomendacion. . .

- Antes de buscar por “elementos”
 - Asegúrense que se tienen identificados las necesidades operacionales
 - Donde están vs donde deberían estar
- Definan claramente el/los objetivos: 9883 (?)
 - A) Mejorar la eficiencia y seguridad operacional
 - B) Reducir aproximaciones desestabilizadas
- Metas de rendimiento: (?)
 - A) Implementación de procedimientos Baro VNAV y RNP-AR 0.3?
 - B) Incremento de capacidad a 35 ops/h
 - C) Implementación de AIDC en todas las fronteras de la FIR



“PERFECT FLIGHT”

from vision to reality

