

La Habana, 20 de enero de 2020.
"Año 62 de la revolución".

A: Ing. Orlando Nevot González.
Director Aeronavegación IACC.

Asunto: Protocolo propuesto para las pruebas AIDC con la FIR Kingston.

Como resultado de los acuerdos tomados en la teleconferencia efectuada la semana pasada bajo el auspicio de la oficina NACC OACI sobre el Go Team AIDC que dicha organización ha enviado a Jamaica, adjunto el protocolo propuesto para la prueba a efectuar la prueba el próximo día jueves 23 de enero.

Protocolo de pruebas entre los ACC de KINGSTON y HABANA.
(Basado en el protocolo NAM-ICD versión E)

Direcciones AFTN para utilizar:

- ✓ MUFH - MUFHZQZH
- ✓ MKJK – MKJKZAZX (se necesita confirmar por ellos)

Los mensajes a probar son los correspondientes la CLASE I + LRM CLASE II.

- ✓ CLASE I (CPL, LAM)
- ✓ CLASE II (LRM)

Mensajes de movimiento y control:

FPL Plan de vuelo presentado.
ACK Aceptación del mensaje.
REJ Rechazo de FPL.

Puntos de coordinación:

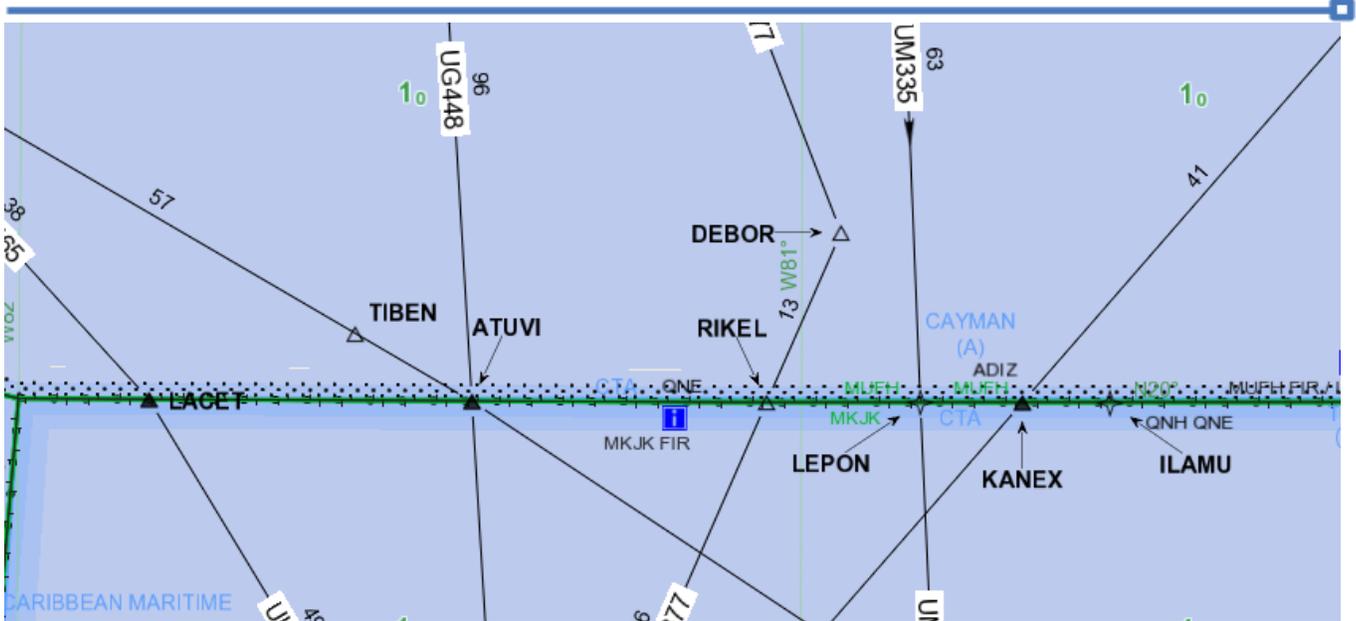
- ✓ Los establecidos en las cartas de acuerdo.

Límites con el Sector C de la Habana Sector Oeste en Kingston.

Puntos de coordinación:

LACET, ATUVI, LEPON, KANEX

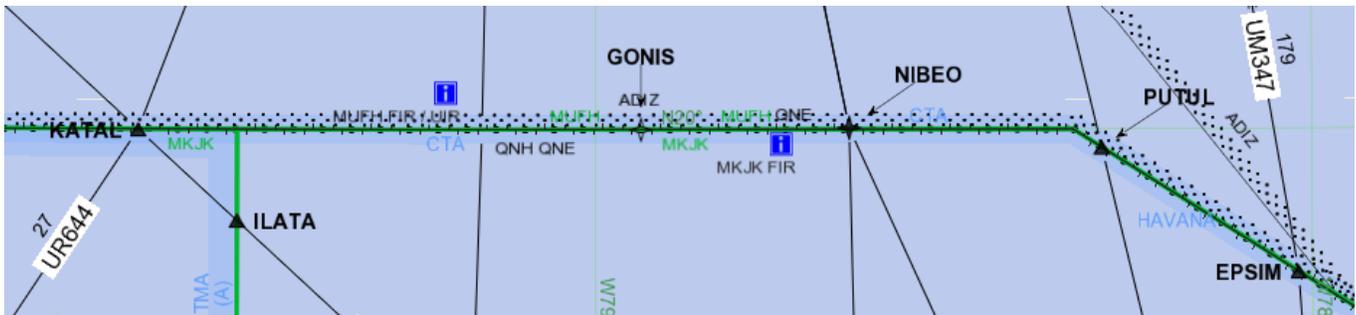
DIRECCIÓN DE OPERACIONES



Límites con el Sector A de la HABANA y el Sector Este de Kingston. No incluye el punto LESOM

Puntos de coordinación:

KATAL, GAXER, NIBEO, PUTUL, EPSIM



Límites con el Sector B de la HABANA y el Sector Este de Kingston.

Puntos de coordinación:

ULDAR, EMABU, BIMOL, RABAG, VIKRO, ERICC, DAVOL, GELOG



Tiempos de espera de las respuestas lógicas:

- ✓ Los tiempos establecidos para la espera en el documento NAM-ICD 60 segundos.

VSP de envío de los CPL:

- ✓ Los establecidos durante las pruebas.
 - a) (MKJK/MUFH 20 minutos antes del punto de coordinación. Para los vuelos despegando de MKJS y MKJK el envío del CPL se efectuará antes del tiempo coordinado, en dependencia de la velocidad de la aeronave.
 - b) MUFH/MKJK 15 minutos antes del punto de coordinación. Habana en el campo 14 entregara los niveles acordados para las aeronaves que aterrizan en el área de Kingston.

Para las pruebas de conexión del miércoles 22 de enero, se propone el envío entre ambos simuladores de Planes de Vuelo de aeronaves que sobrevuelen ambas FIR utilizando TTT en la identificación seguida de un numero consecutivo.

Ejemplo: (FPL-TTT001, TTT002, TTT003) la habana comenzaría con 001 hasta 0099.

Se propone que Kingston comience con (FPL-TTT1101, TTT1102 TTT1103 hasta TTT1199, para de esta forma poder analizar los datos con más facilidad para poder entregar un resultado lo más rápido posible.

Objetivos para comprobar con estas pruebas:

1. Que existe comunicación en ambos sentidos.
2. Chequear los REJ por los posibles errores de plan de vuelo.
3. La aceptación de los mismos al estar correctos.

Esta prueba nos servirá para comprobar que los sistemas están en línea. El día 23, a la hora que se determine, conectaremos nuestro simulador en línea con el de Kingston y enviaríamos CPL por todos los puntos de coordinación establecidos en las cartas de acuerdo con la separación establecida, utilizando en la identificación las mismas nomenclaturas del día anterior con los FPL.

En estos sectores existe un tránsito de aeronaves reales que podemos enviar a través del simulador sin interferir con el tránsito real en la sala de control. Este tránsito debe alcanzar su pico máximo a las 11 de la mañana hora local y nos gustaría que se nos permitiera sumarlo al ejercicio como manera de complemento con situaciones reales.

Se propone enviar al Go Team en Kingston un reporte de las incidencias de la prueba a la mañana siguiente para poder analizar los datos y los errores detectados durante el ejercicio.

Información que se necesita recibir del Go Team:

1. Hora de comienzo de las pruebas, para que el mismo tenga mayor veracidad se deben comenzar a correr los ejercicios 20 minutos antes.
2. Confirmación de la dirección AFTN del simulador y la certeza que cualquier mensaje que se envíe no interfiera con la actividad del centro de control.
3. Tiempo pronosticado para la duración del ejercicio, de forma tal de ajustar el mismo a este horario.
4. Cualquier otro escenario que quieran simular se necesita que se nos advierta con tiempo.
5. Las horas de comienzo de cada uno de las pruebas que se establezcan en horario UTC para evitar malas interpretaciones.

Se adjuntan a este documento las baterías de ejercicios preparados para los días 22 y 23 de enero, sólo se recuerda que estos se mezclarán con el tránsito real que exista en ese momento.

Elaborado:

Aprobado:

Víctor M. Machado
Esp. Operaciones.
UEB CCTA ECNA

Ricardo Martínez Glez.
Director Operaciones.
ECNA.