Complejo Aeronáutico del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

Dirección Navegación Aérea

AVANCES DE LAS ACCIONES MITIGADORAS IMPLEMENTADAS POR REPÚBLICA DOMINICANA PARA LA REDUCCIÓN DE LOS EVENTOS LHD EN LA FIR SANTO DOMINGO

- En nuestra pasada participación en el GTE/18, hicimos una presentación que abarca un histórico de lo que ha sido la evolución de los eventos LHD en la FIR Santo Domingo, haciendo una retrospectiva desde el GTE/13 hasta los meses previos a la realización del GTE/18, donde dejamos evidenciado nuestro compromiso con los objetivos de la Región.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
LHD	75	146	123	85	45	32	30
Porciento		94.67%	15.75%	30.89%	47.06%	28.89%	6.25%

FACTORES RELEVANTES

- La FIR MDCS está rodeada de cuatro (4) FIRs, con características operacionales totalmente diferentes.
- Analizamos e Identificamos cada una de ellas.
- Incrementamos la capacitación y la Supervisión.
- Identificamos las horas de mayor incidencia

- Todas esas acciones mantuvieron las ocurrencias de eventos LHD ocasionadas por la FIR Santo Domingo a las FIRs adyacentes por debajo del nivel aceptable, pero llamó mucho nuestra atención los resultados obtenidos durante el año 2018, concluyendo con 30 eventos LHDs, con una disminución inferior al 7% en relación a los 32 eventos de 2017.

- Lo anterior nos planteó un nuevo reto, concluyendo en la implementación de un nuevo plan consistente en la identificación de un personal ATC que haya demostrado un elevado nivel de competencia operacional e implementando un horario especial para que ejecute las coordinaciones con las FIRs con la que evidenciábamos los principales factores causales de eventos, con la instrucción de llevar a cabo un estudio y rendirnos un informe de lo que a su entender eran las causas principales que daban origen a la ocurrencia de eventos LHDs.

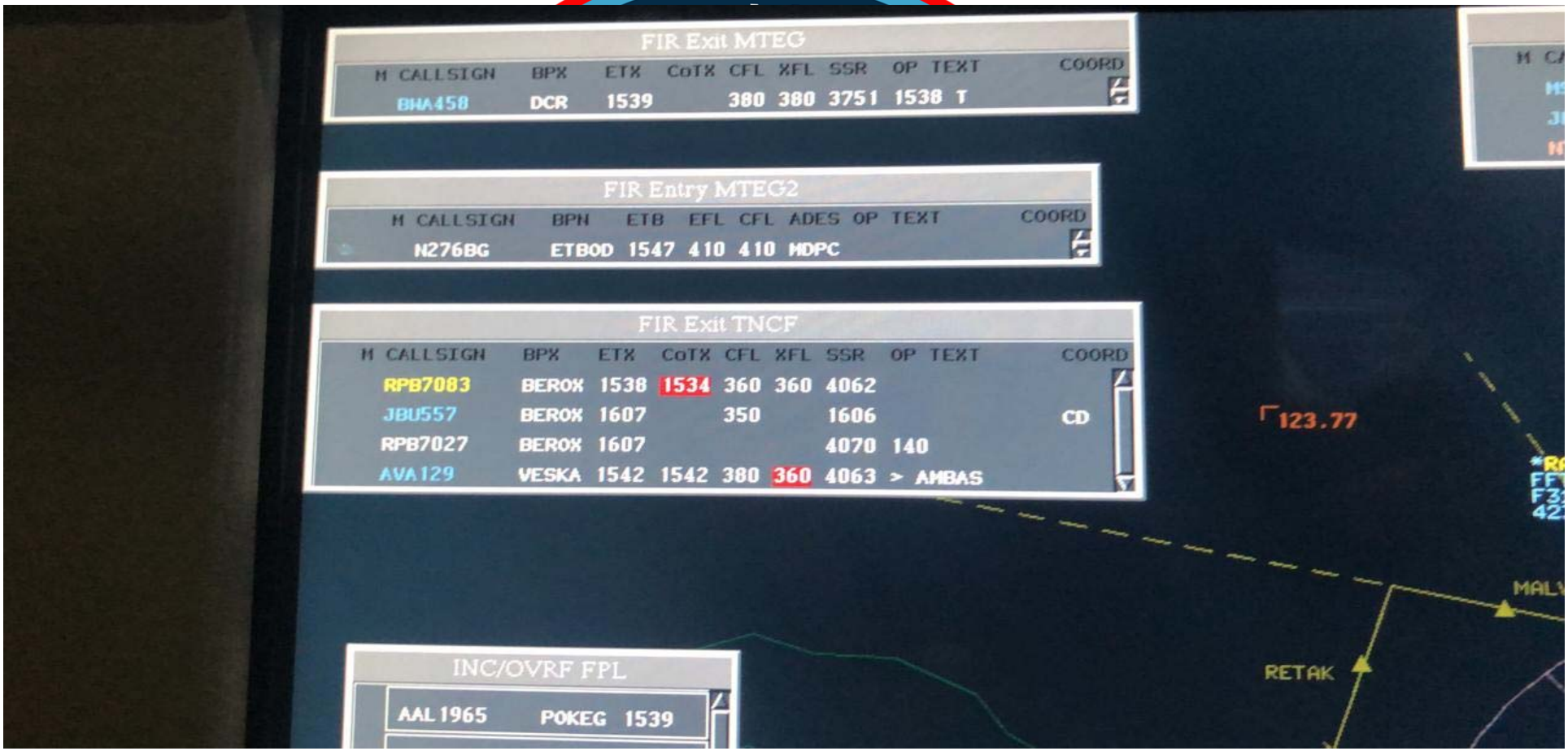
CONCLUSIONES

- Problemas de Software en las dependencias adyacentes.
- Errores de colación de la dependencia adyacentes.
- Distracción, multitasking, de parte de nuestro personal.
- No adelantarse, esperar **aprobación** antes de dar ENTER en el sistema.
- Fraseología utilizada en el proceso de coordinación.
- Al momento de revisar el nivel o la hora, escuchar la colación del factor que NO se revisa, aunque sea un solo factor el afectado, revisarlo todo.
- Mejorar aspectos de comunicación, escuchar y no asumir.
- Mejorar la entrega, ante la duda llamar al centro adyacente y confirmar.

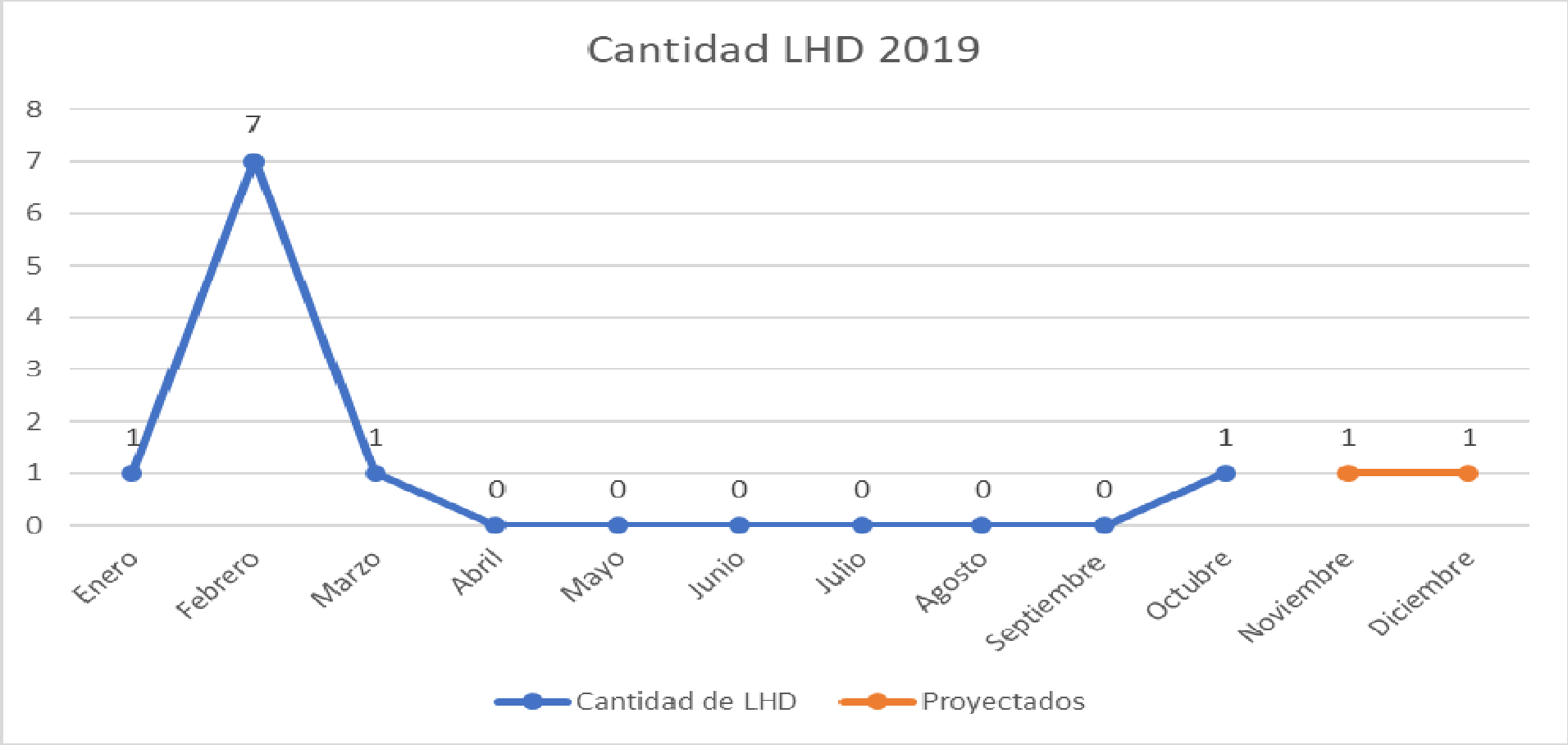
Nuevos controles implementados

- Alerta ROJA cuando el tiempo estimado del sistema difiere del tiempo coordinado por el CTA sobre el TCP.
- Alerta ROJA cuando el nivel de vuelo de la aeronave difiere del nivel de vuelo coordinado sobre el TCP.
- Alerta de desviación de ruta coordinada en comparación con la ruta proyectada de la aeronave.

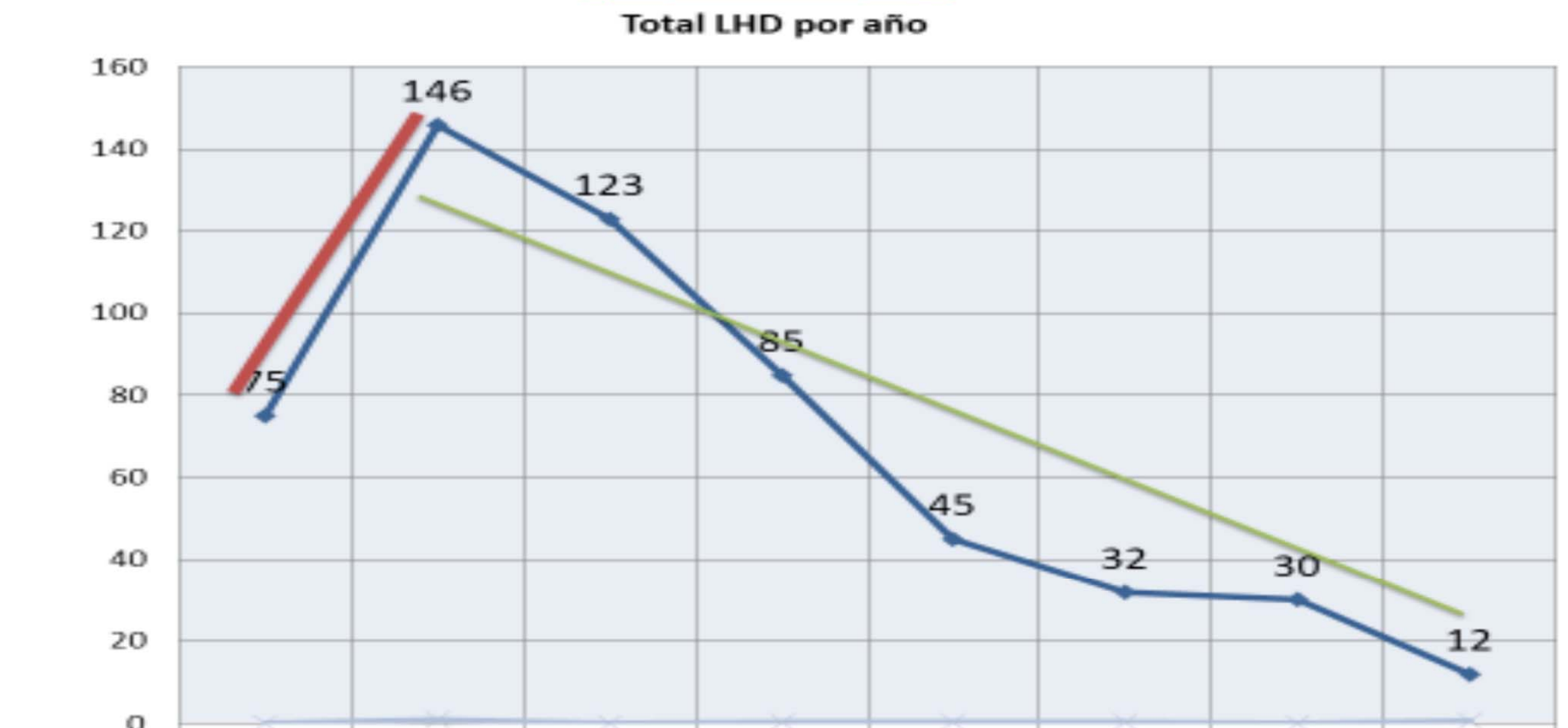
EJEMPLO


FIR Exit MTEG
M CALLSIGN BPX ETX CoTX CFL XFL SSR OP TEXT COORD
BHA458 DCR 1539 380 380 3751 1538 T
FIR Entry MTEG2
M CALLSIGN BPN ETB EFL CFL ADES OP TEXT COORD
N276BG ETBOD 1547 410 410 MDPC
FIR Exit TNCF
M CALLSIGN BPX ETX CoTX CFL XFL SSR OP TEXT COORD
RPB7083 BEROX 1538 1534 360 360 4062
JBU557 BEROX 1607 350 1606 CD
RPB7027 BEROX 1607 4070 140
AVA129 VESKA 1542 1542 380 360 4063 > AMBAS
INC/OVRF FPL
AAL1965 POKEG 1539
123.77
RETAK

EFECTIVIDAD DE LAS MEDIDAS



LO PROYECTADO PARA 2019



	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
LHD	75	146	123	85	45	32	30	12
Porciento		94.67%	15.75%	30.89%	47.06%	28.89%	6.25%	60.00%

Nuevos planes y metas

nuevos procedimientos que deber repercutir

- Con la actualización de las diferentes cartas de acuerdo se proyectan a ser implementados nuevos procedimientos que deber repercutir en mejoras sustanciales a la actividad ATS, como son:

CON LA FIR MIAMI

- Implementación de AIDC fase 1 a partir del 12 de noviembre 2019.

CON LA FIR SAN JUAN

- Actualización de la Carta de acuerdo a partir del 11 de noviembre que incluye:
- Implementación de AIDC
- Reducción de la Separación longitudinal en base a tiempo de 15 y 20 minutos a 10 minutos
- Reducción de la separación longitudinal GNSS y técnica del número MACH de 80 NM a
- 40NM GNSS
- Aplicación de separación radar de 10 NM
- Implementación de líneas calientes (Shoutlines)
- Modificación del tiempo para revisiones en ambiente radar

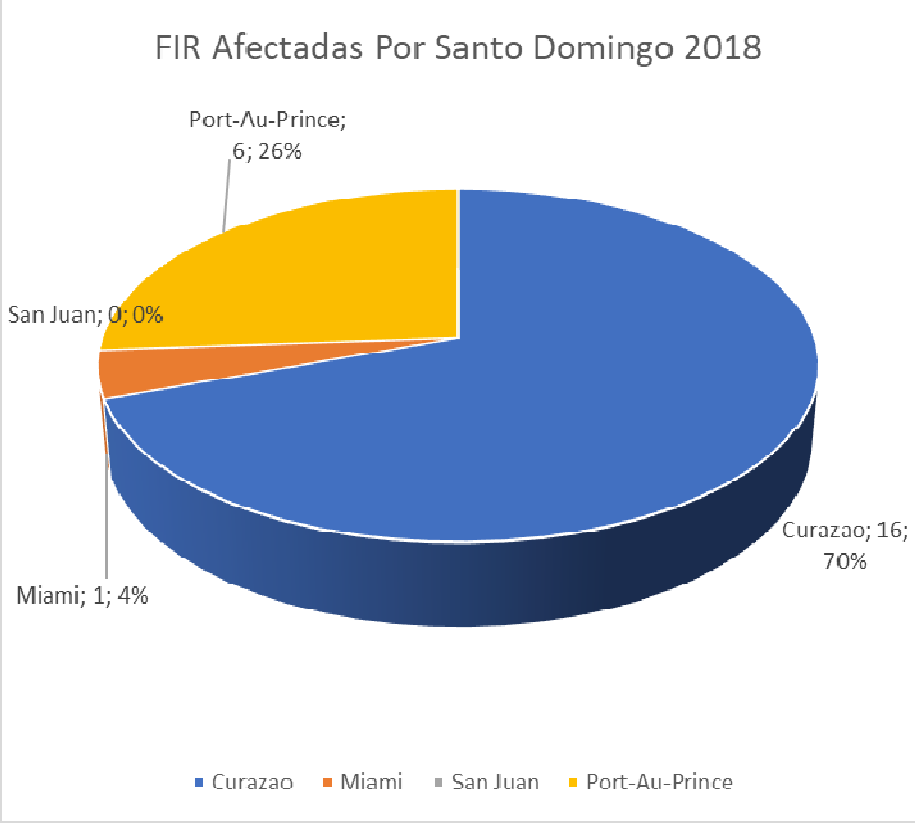
CON LA FIR PUERTO PRÍNCIPE

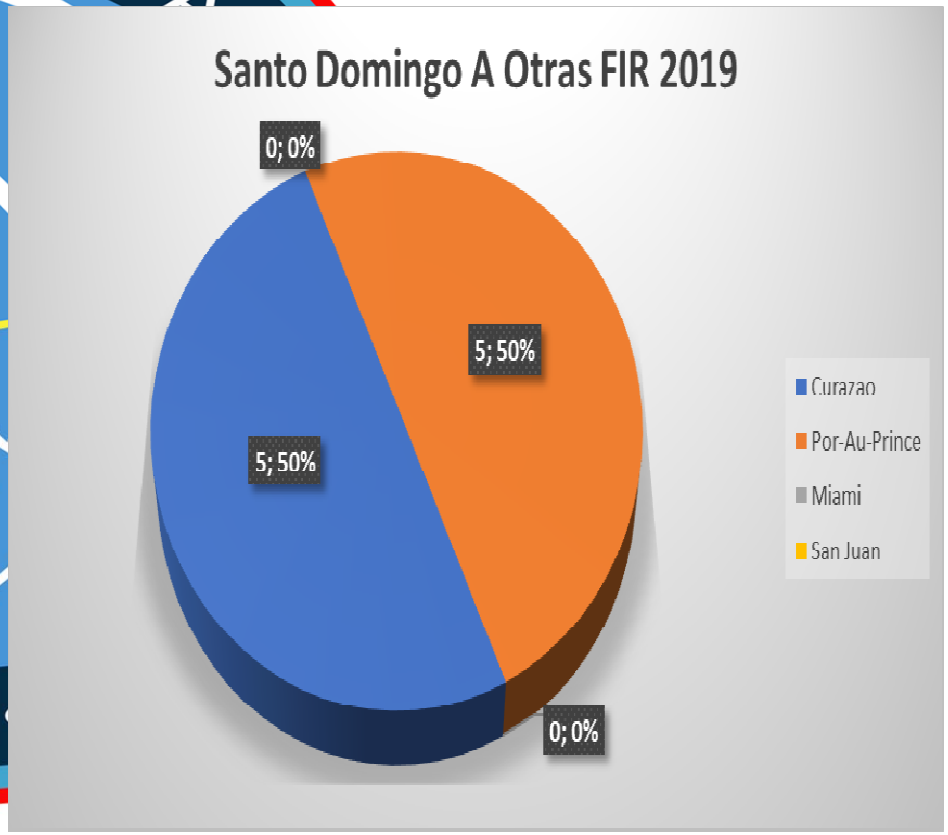
- Reducción de la separación longitudinal GNSS y técnica del número MACH de 80 NM a 40NM GNSS
- Plan de cooperación para que Puerto príncipe se beneficie de los avances obtenidos por Santo Domingo en materia de Navegación Aérea:
  - Restructuración del espacio aéreo Superior de la FIR MTEG
  - Implementación Pfa1 y Pfa2 del plan de armonización PBN
  - Nueva plataforma de AIP
  - Aprovechamiento de tecnologías
  - Capacitación para la aplicación de las 40NM GNSS
  - Acuerdo operacional SAR

CON LA FIR CURAZAO

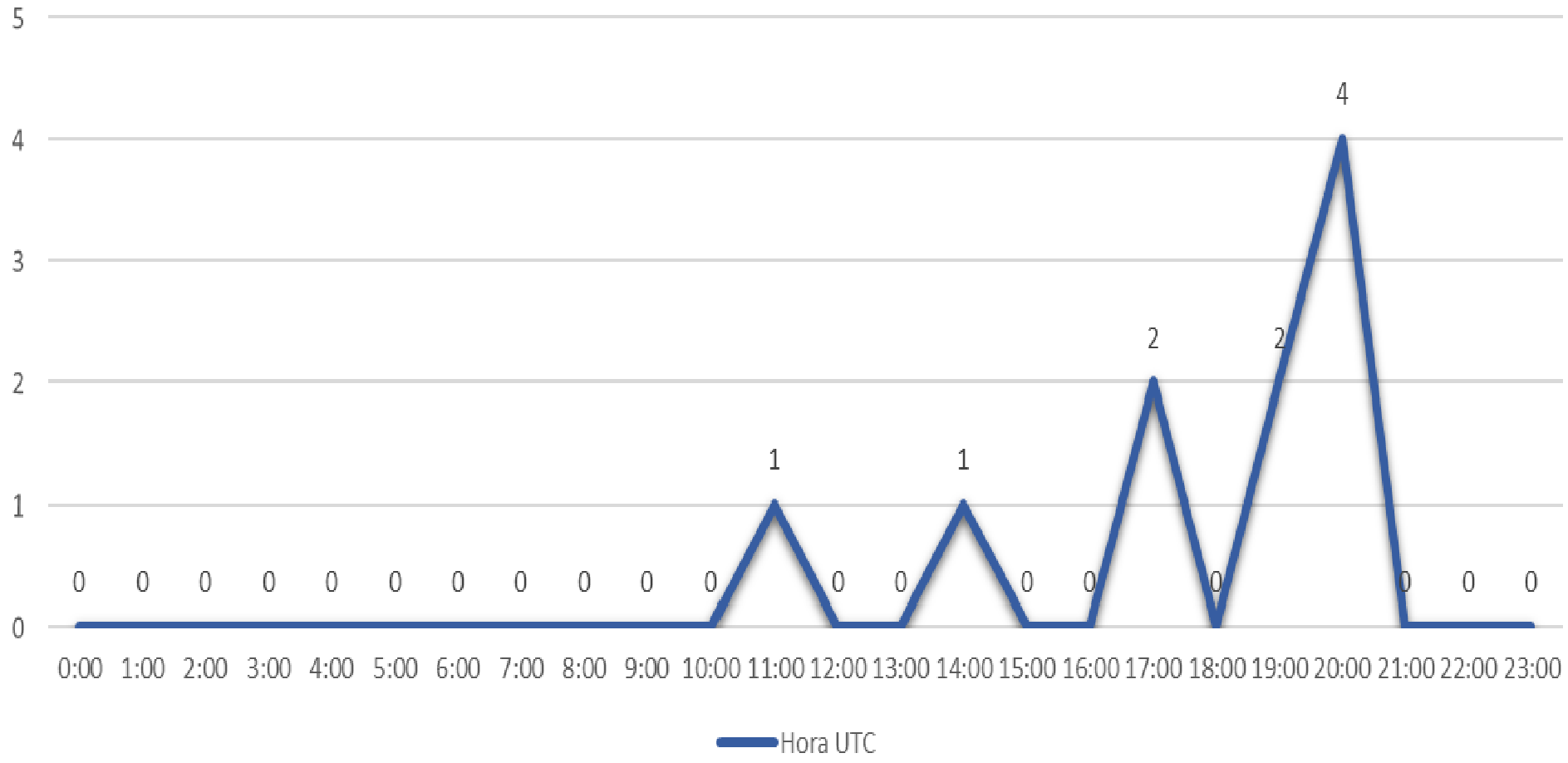
- Nueva Carta de acuerdo a partir del 1ro de agosto de 2019
- Inclusión de las nuevas rutas del Pfa 1 y Pfa2 del plan armonización PBN
- Acuerdo de intercambio de data radar
- Aplicación de la Separación radar de 10 NM
- Implementación de línea ShoutLine entre ambos ACCs;
- Estandarización de la separación longitudinal basada en tiempo a 10 minutos.
- Acuerdo para la separación reducida de 80 NM a 40 NM con GNSS aplicando la técnica del número MACH;
- La implementación de un plan de contingencia para los casos en que uno de los Estados declare ATC ZERO;

LHD provocados por la FIR Santo Domingo a las FIR Adyacentes 2018-2019

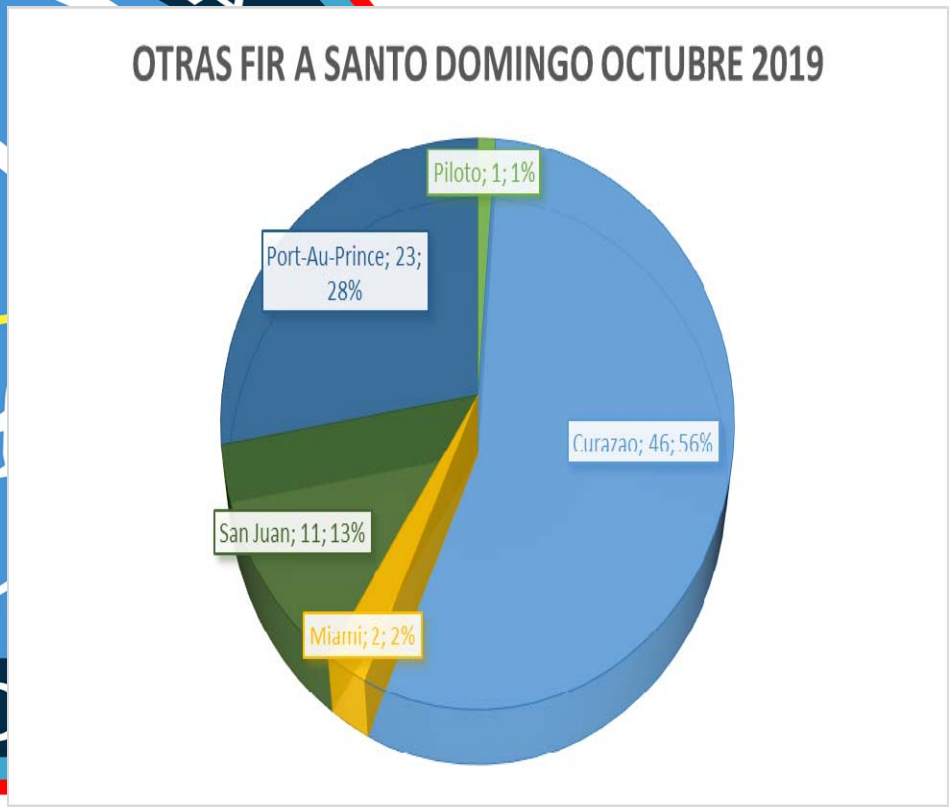




LHD's COMETIDOS POR LA FIR SANTO DOMINGO 2019



LHD provocados por FIR adyacentes a Santo Domingo 2018-2019



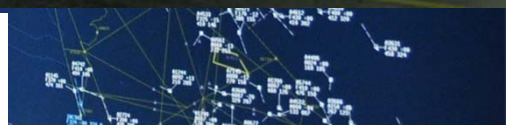
Dirección Navegación Aérea

CONCLUSIÓN

Es mucho lo que se puede lograr en un año en beneficio cuando existe seguimiento y voluntad. Se invita a la Reunión a:

a) Tomar conocimiento de la información contenida en esta nota informativa;

b) mantener de forma activa el compartimiento de experiencias positivas;

c) recomendar otras acciones que consideres necesarias.

Muchas Gracias!!!