



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 057

GUIA PARA LA GESTION DE LA UNIDAD DE FLUJO COLOMBIA

NID: 4002082.057.12

Versión: 01

Fecha: 14/02/2012

Página 1 de 10

1. PROPOSITO

Esta Circular (CI) es de obligatorio cumplimiento Esta circular reglamenta y actualiza las funciones, roles y responsabilidades de cada una de las posiciones de gestión de la Unidad de Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo – FMU COLOMBIA y del personal que en ellas labore, relacionados con el servicio ATFCM , los procedimientos aplicables durante las fases de planificación ATFCM dentro del Sistema Nacional de Espacio Aéreo SINEA y las actividades a desarrollar, de análisis sobre la síntesis del estado funcional de los sistemas operacionales y facilidades **CNS** y **AGA**, definidas como infraestructura aeronáutica por el código de comercio y su impacto en la capacidad operacional del SINEA.

La planificación de la FMU determinará certeramente los límites de utilización de la capacidad; y será fuente principal de información en relación a la salud del SINEA (RAC 6, Capitulo II, 6.2), estableciendo y orientando la gestión de mantenimiento correctivo o de contingencia que las unidades de soporte técnico u otras dependencias deben realizar, contribuyendo así a mantener una alta disponibilidad de servicio bajo criterios de seguridad y eficiencia operacionales.

2. APLICABILIDAD

Esta guía aplica a toda dependencia de la UAEAC que preste Servicios de Navegación Aérea, de Tránsito Aéreo, de Soporte Técnico y de Apoyo, relacionados con la gestión de la Afluencia de Tránsito Aéreo y Capacidad.

El equipo de la FMU es el encargado de administrar los planes ATFCM TACTICOS durante el día de la operación. Este equipo está conformado por controladores de tránsito aéreo, apoyado por oficiales del AIS, oficiales de meteorología, ingenieros de soporte técnico, operadores aéreos, y personal de la Fuerza Aérea Colombiana.

La ATFCM táctica sobre los flujos de las corrientes de tráfico y de la capacidad consiste en considerar los acontecimientos en tiempo real para reducir al mínimo las repercusiones de las perturbaciones y sacar provecho de las oportunidades que surgen. La necesidad de adaptar el plan resultante de la planificación anterior de la FMU, puede provenir de fenómenos meteorológicos significativos, de crisis y de acontecimientos especiales, de oportunidades o limitaciones inesperadas de la infraestructura terrestre o espacial, de datos del plan de vuelo (FPL) más precisos, de la revisión de valores de capacidad de los sectores, etc. Los tipos de soluciones que pueden aplicarse son diversos, dependiendo de si las aeronaves están ya en vuelo o a punto de despegar para regular la afluencia, o gestionar eficazmente la capacidad para superar las limitaciones de la infraestructura,

La actividad táctica, está encaminada a asegurar que las medidas tomadas en la fase estratégica y pre-táctica resuelven los problemas de Demanda/Capacidad en los flujos o áreas de aplicación y que las medidas impuestas son las mínimas imprescindibles y que las innecesarias han sido levantadas así como que los recursos ATC se utilizan adecuadamente y se hace un máximo uso de la capacidad existente sin comprometer la seguridad.

3. DEFINICIONES Y ABREVIATURAS



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 057

GUIA PARA LA GESTION DE LA UNIDAD DE FLUJO COLOMBIA

NID: 4002082.057.12

Versión: 01

Fecha: 14/02/2012

Página 2 de 10

Las definiciones serán aquellas descritas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC y adicionalmente las siguientes:

SUPERVISIÓN: Acto de observar el trabajo o tareas de otro (individuo o máquina) que puede no conocer el tema en profundidad, supervisar no significa el control sobre el otro, sino el guiarlo en un contexto de trabajo, profesional o personal, es decir con fines correctivos y/o de modificación.

MONITOREO: Es una inspección, lectura u observación visual de los parámetros y las variables operativos de los sistemas que conforman el SINEA.

CONTROL: Es una intervención de un sistema o equipo que conforma el SINEA para ejercer acciones que modifiquen la condición operacional regulando su desempeño.

GESTIÓN: Es la administración, dirección y organización de los recursos técnicos disponibles para poder optimizar el desempeño de un sistema o equipo.

Algunos de los Acrónimos utilizados en esta circular se entienden como:

AO: Operadores de Aeronaves
CNS: Comunicación, Navegación y Vigilancia
FMU: Unidad de Gestión de Flujo
GNSS: Sistema Global de Navegación Satelital
OPMET: Meteorología Operacional
SINEA: Sistema Nacional del Espacio Aéreo.

4. ANTECEDENTES

La FMU COLOMBIA se ha establecido como facilidad coordinadora de la gestión de afluencia de tránsito aéreo y capacidad de espacios aéreos y aeropuertos para el espacio aéreo bajo responsabilidad de Colombia, así como para todas las dependencias que presten servicios de tránsito aéreo y de apoyo en este espacio aéreo, con autoridad suficiente y completa para realizar la planificación de flujo, de capacidad y su gestión para la circulación segura y ordenada del tránsito aéreo, dependiente operacionalmente de la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea, para lo cual podrá apoyarse en:

- Circulares suscritas por la Subdirección General de obligatorio cumplimiento por la comunidad aeronáutica.
- Ordenes permanentes o transitorias expedidas por la Dirección de Servicios a la Navegación Aérea para los servicios de gestión de tránsito aéreo y de apoyo.
- Mensajes de información ATFM distribuidos por intermedio de la AFTN o el AMHS o el sistema que haga sus veces.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 057

GUIA PARA LA GESTION DE LA UNIDAD DE FLUJO COLOMBIA

NID: 4002082.057.12

Versión: 01

Fecha: 14/02/2012

Página 3 de 10

- Los sistemas de información dispuestos por la entidad para facilitar la planificación de los servicios de tránsito Aéreo.
- El sistema ETMS (TFMS) de conformidad a los acuerdos internacionales establecidos.
- Los procedimientos establecidos en las cartas de acuerdo con las dependencias de tránsito aéreo para la gestión de capacidad bajos los principios de la construcción de decisiones establecidos.
- Las Reuniones de coordinación que se establezcan bajo los modelos de colaboración en la construcción de decisiones.

Referencia: RESOLUCIÓN 01665 DEL 03 DE ABRIL DE 2009 - UAEAC

5. REGULACIONES RELACIONADAS

Son documentos de referencia para la aplicación de esta circular, así:

- Decreto 260 de 2004
- Resolución 840 de 2004
- Resolución 02683 de 2004
- Circulares de la Secretaria de Sistemas Operacionales relacionadas con el mantenimiento Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, parte quinta, sexta, décima cuarta, décimo quinta y las demás relacionadas.

6. OTRAS REFERENCIAS

7. MATERIA


GENERALIDADES

FUNCIÓN PRINCIPAL DE LA FMU COLOMBIA

Optimizar la utilización del espacio aéreo sobre una base de seguridad operacional, mejorar la oferta de los Servicios de Tránsito Aéreo, gestionando su capacidad para atender los requerimientos operacionales de los usuarios y disminuir las demoras ATFM, todo enmarcado en un ambiente de toma de decisiones en colaboración (CDM).

GESTIÓN EN SITUACIONES CRÍTICAS

La FMU resulta fundamentalmente útil en caso de producirse una dificultad importante, puede contribuir a amortiguar los problemas provocados por condiciones meteorológicas adversas, limitaciones de capacidad imprevistas y situaciones críticas diversas, dada la amplitud de su ámbito operacional, su destreza para gestionar los vuelos en evolución en un breve espacio de tiempo y las excelentes relaciones que puede mantener tanto con los AO como los diferentes actores de la

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 057		
	GUIA PARA LA GESTION DE LA UNIDAD DE FLUJO COLOMBIA		
NID: 4002082.057.12	Versión: 01	Fecha: 14/02/2012	Página 4 de 10

comunidad aeronáutica logrando que las perturbaciones producidas en tales circunstancias se reduzcan al mínimo.

OBJETIVOS PRINCIPALES DE LA FMU COLOMBIA

- Identificar desequilibrios entre demanda y capacidad en los sistemas ATC, ya sea en áreas infrautilizadas o saturadas. En relación a lo anterior un método a ser utilizado para la detección de los desequilibrios entre demanda y capacidad, es la comparación entre las previsiones de tráfico disponibles con los datos de capacidad conocidos.
- Utilizar dicha información para recomendar medidas que deriven en la obtención de capacidad adicional o un uso efectivo de la existente. Los datos de CAPACIDAD son proporcionados por los diferentes ATC, sin embargo es importante que exista una estrecha coordinación entre los componentes de la ATFCM a fin de asegurar que la capacidad disponible es distribuida de forma que pueda asumir la demanda existente. En relación a lo anterior es necesario tener en cuenta factores como previsiones de disponibilidad de personal, posibles cambios en los procedimientos ATC en el mediano plazo, instalación de nuevos equipamientos, obras de infraestructura aeroportuaria que afecten pistas o posiciones de estacionamiento, etc.
- Tomar medidas administrativas y operacionales para garantizar la correcta prestación del servicio ATFCM basada en el cumplimiento de las normas aeronáuticas.

Esta posición es responsable de proveer **coordinación** en un nivel nacional de las actividades de mantenimiento y renovación de las facilidades **CNS, AGA**, los sistemas de iluminación de pista, las ayudas visuales, los equipos de Meteorología y proveer información sobre el estatus de la infraestructura del **SINEA**. Su principal responsabilidad es recoger, hacer seguimiento y reportar datos de campo sobre el estatus de la infraestructura **CNS, AGA** que conforman el **SINEA**, atender las interrupciones del servicio, eventos especiales y contribuir en caso de desastres.

Estas posiciones monitorean las situaciones críticas de la infraestructura, así como abarca, notifica, moviliza y dirige recursos técnicos claves, mientras coordina los eventos sobre el **CNS, AGA** con los servicios de tráfico aéreo. Esta posición es un medio para que los responsables del mantenimiento en las regionales puedan obtener la mayor disponibilidad de las facilidades, igualmente es un puente obligado con los aeropuertos o aeródromos sobre aspectos asociados a los sistemas de iluminación, señalización o energía que afecten las condiciones operacionales del sistema.

La plataforma de trabajo sobre la que la posición **CNS o AGA** trabaja es **SIGMA**, en ella debe registrar las órdenes de trabajo, asignar responsables, hacer el control de las facilidades, registrar las fallas y gestionar las actividades por esta herramienta.

El flujo de tráfico o ATFM es proporcionado por la Unidad de Flujo FMU, cuyo objetivo es manejar la capacidad determinada para atender la demanda y optimizar la utilización de la capacidad, (a cual se basa en la infraestructura CNS, y los sistemas de iluminación de pista y meteorología. el trabajo a desarrollar por la posición de infraestructura se realiza para cada una de las tres fases:

- 1- Fase estratégica: Para la planificación estratégica (RAC 6.9.3) la posición preparará un



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 057

GUIA PARA LA GESTION DE LA UNIDAD DE FLUJO COLOMBIA

NID: 4002082.057.12

Versión: 01

Fecha: 14/02/2012

Página 5 de 10

detallado informe de los aspectos de mantenimiento e instalaciones que se tienen programados dentro del periodo de planificación, durante el desarrollo del **CDM** atenderá y asesorará al Manager de la **FMU** frente a las inquietudes y difundirá los resultados de la planificación estratégica a la Dirección de Telecomunicaciones, la Oficina de Comercialización e Inversión y a todos los jefes de soporte técnico de las diferentes Regionales.

2- Esta información será producto del **CDM**, que considerará las alternativas propuestas por los operadores.

3- Fase pre-táctica: Busca realizar algunas modificaciones al plan estratégico basado en un análisis de las circunstancias de los últimos días, en esta fase, la posición presentará el informe de facilidades que efectivamente no estarán disponibles en el **SINEA**, actualizará las intervenciones y proveerá de un claro mapa o escenario para realizar la operación aérea.


4- Fase táctica: La posición de infraestructura **CNS** tendrá el control de la situación en tiempo real de la infraestructura para coordinar las medidas de adaptación teniendo en cuenta las diferencias significativas entre el tráfico esperado y el tráfico real.

La Posición de Infraestructura **CNS**, **AGA** tiene bajo su responsabilidad la información diaria del escenario operacional, para ello e laborará todos los días y antes de las 09:00 Hora local el informe del estado de las facilidades a nivel nacional, de dicho informe, entregará copia al Manager de la Unidad de Flujo, garantizará su publicación y divulgación en internet en la página dispuesta para tal fin: igualmente lo distribuirá a la Subdirección General, Oficina de Comercialización e Inversión, Dirección de Servicios a la Navegación Aérea y Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea, a los jefes de soporte técnico regionales, y a los observadores de los operadores en la sala flujo.

Todos los Centros de Control, las salas radar y las torres de control que tengan conocimiento de una circunstancia que afecte el sistema nacional del espacio aéreo **SINEA** deberán reportar dicha condición a la posición de infraestructura de CNS o AGA de la Unidad de Flujo al ATS 374 o a la Extensión 2100, el correo electrónico de la posición será cns.fmu@aerocivil.gov.co en el horario de **0600** a **24:00** hora local; sin perjuicio de las demás coordinaciones que le correspondan con sus unidades de soporte técnico.

Al recibo de esta información por las posiciones CNS o AGA, esta será registrada en SIGMA como condición de las facilidades y se realizará un análisis de su impacto en el Sistema y con ello en la capacidad, si este resultase relevante será informado inmediatamente al Manager para iniciar el proceso de gestión que se considere pertinente.

Para todos los efectos de las condiciones de las facilidades que le sean reportadas, la posición de infraestructura debe hacer un monitoreo de las actividades que cada unidad de soporte técnico realice, coordinar el apoyo con la Dirección de Telecomunicaciones o Regionales en caso necesario y realizar las coordinaciones pertinentes para facilitar los aspectos logísticos o de enlace necesarios para resolver los problemas en el menor tiempo posible.

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 057		
	GUIA PARA LA GESTION DE LA UNIDAD DE FLUJO COLOMBIA		
NID: 4002082.057.12	Versión: 01	Fecha: 14/02/2012	Página 6 de 10

Igualmente, debe realizar la verificación de todos los **NOTAM** que estén emitidos una vez por semana, revisando su aplicabilidad, precisión y continuidad de la información, en caso de encontrar discrepancias o necesidad de realizar ajustes a esta información realizará las coordinaciones pertinentes con el AIS para actualizar y mantener la información con la mayor precisión y veracidad posible, y así informar por medio de los **NOTAM** a los Operadores.

La posición de infraestructura **CNS** debe mantener la vigilancia de los reglamentos, la eficacia de las actividades relacionadas con las intervenciones y el mantenimiento, llevar las estadísticas e indicadores, preparar los informes que le sean solicitados y comprobar que las decisiones tomadas por la Unidad de Flujo - FMU produzcan los efectos esperados, es responsable de proponer alternativas para minimizar las demoras y hacer su seguimiento.

La Dirección de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea será la responsable de sostener la posición de infraestructura **CNS** dentro de la Unidad de Flujo en el horario de **06:00 A.M.** a **12:00 P.M.**, proveyendo el recurso humano competente de una lista previamente determinada para la rotación de turnos y el apoyo tecnológico requerido; El recurso humano asignado a la unidad de Flujo, posición **CNS** estará bajo la administración directa del Manager de la Unidad; las Direcciones Regionales deberán instruir específicamente a sus jefaturas de soporte técnico en el sentido de atender las directrices que provengan de la FMU, prestarle toda la colaboración a la misma y permitir un flujo de información adecuada hacia la posición de infraestructura de **CNS o AGA**. La Oficina de Comercialización e Inversión será informada de aquellas situaciones en las cuales el sistema se vea afectado por circunstancias atribuibles o bajo la responsabilidad de un aeropuerto en Concesión.

Si la posición de **CNS** o **AGA**, evidencia una posible violación a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC o demás disposiciones procederá a documentarla y remitirla a la Secretaria de Sistemas Operaciones para que inicie el proceso ante la Oficina de Transporte Aéreo para su sanción.


7.1 EVALUACIÓN Y ASIGNACIÓN DE PRIORIDADES DE LOS REPORTES.

La OACI ha establecido tres niveles de prioridad desglosados en base a la evaluación siguiente de la seguridad, regularidad y eficiencia:

Prioridad “U”: Requisitos urgentes que tienen un impacto directo en la seguridad y que requieren medidas correctivas inmediatas. El requisito urgente está constituido por cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se requiere urgentemente para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “A”: Requisitos de alta prioridad necesarios para la seguridad de la navegación aérea. Requisito de alta prioridad que consiste en cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la seguridad de la navegación aérea.

Prioridad “B”: Requisitos intermedios necesarios para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea. Requisito de prioridad intermedia que consiste en cualquier especificación física, de

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 057		
	GUIA PARA LA GESTION DE LA UNIDAD DE FLUJO COLOMBIA		
NID: 4002082.057.12	Versión: 01	Fecha: 14/02/2012	Página 7 de 10

configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

*** Cabe señalar que podría asignarse un período más prolongado de implantación a aquellos casos en los que la ampliación o construcción de una instalación están destinadas a servir a operaciones menos frecuentes o suponen gastos excesivos.**

Tabla de Evaluación y Asignación de Prioridades de las Deficiencias de Navegación Aérea

Prioridad	Definición	Criterios comunes para la clasificación de prioridades
U	<p>Requisitos de prioridad Urgente que tienen un impacto directo en la seguridad y que requieren medidas correctivas inmediatas.</p> <p>Los requisitos Urgentes se definen como cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se requiere urgentemente para la seguridad de la navegación aérea.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evaluación y análisis del riesgo; la deficiencia es inaceptable ▪ Acción inmediata para su solución en el menor tiempo posible ▪ La falta de medidas de solución implica su remisión a la Comisión de Aeronavegación de la OACI
A	<p>Requisitos de Alta prioridad necesarios para la seguridad de la navegación aérea.</p> <p>Requisitos de Alta prioridad se definen como cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación es necesaria para la seguridad de la navegación aérea.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evaluación y análisis del riesgo; la deficiencia se puede mitigar hasta un nivel aceptable ▪ Establecer un Plan de Acción con fechas límite para su solución ▪ La falta de medidas de solución implica su remisión al GREPECAS
B	<p>Requisitos de prioridad Intermedia, necesarios para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.</p> <p>Requisitos de prioridad Intermedia se definen como cualquier especificación física, de configuración, de materiales, de performance, de personal o de procedimientos cuya aplicación se considera necesaria para la regularidad y eficiencia de la navegación aérea.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Evaluación del riesgo; la deficiencia se encuentra en nivel aceptable y sólo se requiere tomar medidas para mejorar la regularidad y eficiencia de la navegación aérea ▪ Establecer un Plan de Acción en lo posible con un análisis de costo beneficio y fechas límite para su solución ▪ La falta de medidas de solución implica su remisión al GREPECAS

PROCEDIMIENTOS PARA EL TRATAMIENTO Y CLASIFICACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS “U” EN LA ESFERA DE LA NAVEGACIÓN AÉREA

CRITERIOS COMUNES DE CLASIFICACIÓN Y TRATAMIENTO DE LA DIFERENCIAS

En el tratamiento integral de las deficiencias interviene el área específica (AGA, ATM, AIM, CNS, MET, SAR), la administración de la Base de Datos de la US-SMS-SSO por medio de la cultura del reporte, desde la Unidad de Flujo.

El proceso de clasificación de cada deficiencia requiere la correspondiente evaluación para la asignación de prioridades, para lo cual la deficiencia ya debe estar debidamente identificada y notificada.

NOTA: LOS REPORTES SE DEBEN PRESENTAR CON LOS FORMATOS DE LA US-SMS-SSO, LOS CUALES ESTAN DESCRITOS EN LA CIRCULAR 40 DE LA SECRETARIA DE SISTEMAS OPERACIONALES.



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 057

GUIA PARA LA GESTION DE LA UNIDAD DE FLUJO COLOMBIA

NID: 4002082.057.12

Versión: 01

Fecha: 14/02/2012

Página 8 de 10

7.2 ESTRUCTURA DE COORDINACION

COORDINADOR ATFCM

El coordinador ATFCM controlador de tránsito aéreo, habilitación de supervisor del ACC y manager de la FMU, capacitación en SMS, capacitación en CDM, con capacitación en cálculo de capacidades de aeropuerto y espacios aéreos, diseñador de procedimientos de vuelo por instrumentos, personal adscrito a la dirección de servicio a la navegación aérea.

GRUPO ATFCM

Asistente del coordinador ATFCM, con conocimientos de administración de Aerolíneas, Microsoft office, sistemas de gestión de calidad, adscrito: a la dirección de servicio a la navegación aérea.

Controlador de tránsito aéreo, (habilitación de supervisor del ACC y Manager de la FMU, capacitación en SMS, capacitación en CDM, con capacitación en cálculo de capacidades de aeropuerto y espacios aéreos, diseñador de procedimientos de vuelo por instrumentos), un apersona necesaria, adscrito: al grupo ATFCM de la DSNA.

SUBGRUPO DE CAPACIDAD

Controladores de tránsito aéreo con capacitación en cálculo de capacidades de aeropuerto y espacios aéreos, SMS, diseñador de procedimientos de vuelo por instrumentos, como mínimo es necesario 2 personas para cumplir con las tareas y suplir el momento de vacaciones e incapacidades, adscrito: al grupo ATFCM de la DSNA.

SUBGRUPO CDM

Controladores de tránsito aéreo, con capacitación en CDM, SMS, como mínimo es necesario 2 personas para cumplir con las tareas y suplir el momento de vacaciones e incapacidades, adscrito a: al grupo ATFCM de la DSNA.

SUBGRUPO ATFM

POSICIÓN DE INGENIERIA Y MANTENIMIENTO

Ingenieros aeronáuticos y/o de telecomunicaciones y/o de sistemas y/o Electrónico, fundamentos básicos redes, conocimientos básicos en comunicaciones, Proyectos de afluencia de tránsito aéreo, capacitación en SMS, como mínimo es necesario 4 personas, adscrito: al grupo ATFCM de la DSNA.

GESTIÓN DE CAPACIDAD TÁCTICA (PROCESO)



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 057

GUIA PARA LA GESTION DE LA UNIDAD DE FLUJO COLOMBIA

NID: 4002082.057.12

Versión: 01

Fecha: 14/02/2012

Página 9 de 10

POSICIÓN DE GESTIÓN DE AYUDAS EN TIERRA

Ingenieros mecánicos y/o electromecánicos y/o civil, y/o aeronáuticos, y/o arquitectos, y/o topógrafos, inspector de rampa y aeropuerto, tenedor de pase Aeroportuario, experiencia laboral en aeropuerto internacional como inspector de rampa, y/o aeropuerto, capacitación en SMS, como mínimo es necesario 4 personas, adscrito al grupo ATFCM de la DSNA.

POSICIÓN DE GESTIÓN CNS

Ingenieros aeronáuticos y/o de telecomunicaciones y/o de sistemas y/o electrónicos, fundamentos básicos en sistemas de vigilancia (radar primario y secundario), conocimientos básicos en comunicaciones y navegación, capacitación en SMS, como mínimo es necesario 4 personas, adscrito al grupo ATFCM de la DSNA.

ATFM TÁCTICA (PROCESO)

POSICIÓN DE GESTIÓN DE PLANES DE VUELO

Amplia experiencia en AIS/COM y MET, adscrito: al grupo ATFCM de la DSNA.

POSICIÓN DE COORDINACIÓN DE AFLUENCIA

Amplio conocimientos en control de tránsito aéreo, con habilitación radar, adscrito al grupo ATFCM de la DSNA.

POSICIÓN DE AVIACIÓN DE ESTADO

Amplio conocimientos en control de tránsito aéreo y coordinación civil militar, adscrito: fuerza aérea colombiana.

POSICIÓN DE COORDINACIÓN DE AEROLÍNEAS

Amplio conocimientos en despacho de aeronaves, control vuelos y administración de aerolíneas, adscrito aerolíneas comerciales regulares y no regulares.

SUBGRUPO DE SQMS Y ESTADÍSTICA

Ingeniería industrial y/o estadístico y/o, administrador de empresas, como mínimo es necesario 2 personas, adscrito al grupo ATFCM de la DSNA

SUBGRUPO DE TALENTO HUMANO

Personal con alto conocimientos en talento humano, ATFCM, metodología de la enseñanza e instrucción, adscrito al grupo ATFCM de la DSNA



AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL

CIRCULAR TÉCNICA REGLAMENTARIA 057

GUIA PARA LA GESTION DE LA UNIDAD DE FLUJO COLOMBIA

NID: 4002082.057.12

Versión: 01

Fecha: 14/02/2012

Página 10 de 10

SUBGRUPO ATFM ESTRATÉGICA Y PRETACTICA

POSICIÓN DE COORDINACIÓN DE SLOT

Ingenieros aeronáuticos y/o tecnólogo de comunicaciones aeronáutico y/o despachador de aeronaves, como mínimo es necesario 2 personas, adscrito a: al grupo ATFCM de la DSNA.


8. VIGENCIA

La presente Circular Normalizada rige a partir del 01 DE MARZO DEL 2012 y complementa todas las medidas de carácter particular y técnico que adopte la Entidad en la materia. Así mismo reemplaza todas las disposiciones que le sean contrarias del mismo nivel jerárquico.

El Servicio de Información Aeronáutica - AIS debe publicar lo oportuno de esta circular de conformidad con sus responsabilidades.

9. CONTACTO PARA MAYOR INFORMACIÓN

Para cualquier consulta técnica adicional con respecto a esta Circular, favor dirigirse al Director de Telecomunicaciones y Ayudas a la Navegación Aérea al teléfono 296 2100 o al correo electrónico mauricio.corredor@aerocivil.gov.co o al cns.fmu@aerocivil.gov.co para obtener información adicional. En caso de sugerencias, puede dirigirse al grupo de coordinación de servicios de la Secretaria de Sistemas Operacionales.



SERGIO PARÍS MENDOZA
Secretario de Sistemas Operacionales.