



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

GTE/14 — NI/04
26/11/14

Décimo Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/14)
Ciudad de México, México, 1 – 5 de diciembre de 2014

Cuestión 4 del

Orden del Día: Lecciones aprendidas por los Estados CAR/SAM para reducir el número de los LHD

ACCIONES REALIZADAS POR CHILE PARA MITIGAR LOS LHD

(Presentada por Chile)

RESUMEN EJECUTIVO	
La presente nota informa de las acciones ejecutadas por Chile con el objetivo de contribuir a reducir los grandes desvíos de altitud (LHD) en los puntos.	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Informe de la Reunión/Taller GTE/13 (Lima, Perú, 09 al 13 de Noviembre de 2013).• Informe de la Reunión/Taller GTE/12 (Ciudad de México, México, 13-17 de septiembre de 2012).

1. Introducción

1.1. Durante el GTE/12 en Ciudad de México y el GTE/13 en Lima, la Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) detalló la evolución de los LHD categorías M y N dentro del análisis efectuado de las Grandes Desviaciones de Altura (LHD).

1.2. En este análisis se detallaron los puntos de mayor ocurrencia de LHD en el periodo 2010 y 2012, y en él, IREMI, ubicado en el límite de las FIR de Lima (Perú) y Antofagasta (Chile) estaba en el quinto lugar con 46 eventos códigos M y 8 códigos N.

1.3. Aún cuando no se indican en esa tabla, los otros puntos en la FIR Antofagasta: ESDIN, SORTA y ALDAX (que reemplazó a DORKA en diciembre de 2012) limítrofes con la FIR Lima, también presentan una alta recurrencia en eventos LHD; y KONRI limítrofe con la FIR Córdoba, en menor medida.

1.4. En el año 2013 las FIR adyacentes reportaron 8 LHD de responsabilidad de la FIR Antofagasta, que se resumen en:

- 5 de ellos se omitió la revisión del nivel de vuelo,
- 2 de ellos se omitió la revisión de la hora estimada sobre el punto de transferencia,
- 1 de ellos se omitió la transferencia.

1.5. En el año 2013 las FIR adyacentes reportaron 1 LHD de responsabilidad de la FIR Pascua en la que se omitió la transferencia.

2. Análisis

2.1. La primera acción ejecutada por Chile en el año 2013, consistió en la realización de talleres sobre “Factores Humanos” a todos los Controladores que se desempeñan en la FIR Antofagasta, entregándoles información sobre los reportes de los años 2008 al 2012, haciendo énfasis en el aumento del riesgo producto de los códigos M y N, incorporando los factores humanos y reforzando la "mecánica de control", la marcación de las fajas de vuelo de manera que todas las tareas sean concluidas.

2.2. Adicionalmente con el objetivo de equilibrar la carga de trabajo entre los distintos Centros de Control de Área de Chile, las rutas oceánicas de la FIR Antofagasta (UL401, UL780, UL302 y UL550) a cargo del ACC Santiago, fueron transferidas al ACC Oceánico a partir del 1 de enero de 2014, con lo cual se ha obtenido una notable disminución en los niveles de riesgo, ya que se ha logrado concentrar este tipo de tránsito a un sólo sector de control evitando, como era antes de este cambio, distintos focos de atención que desviaban la atención de los ATCO, por lo que el resultado obtenido hasta la fecha es una disminución significativa en los LHD que son responsabilidad del Estado de Chile.

2.3. Con el mismo objetivo anterior, está en proceso de creación un nuevo Centro de Control de Área en la ciudad de Iquique, el cual brindará los servicios de tránsito aéreo en el área continental de la FIR Antofagasta a partir Enero de 2015.

2.4. Otra medida para mitigar los efectos de los LHD que está siendo analizada por Chile es establecimiento de rutas paralelas en reemplazo de la aerovía UL302 entre Santiago y Lima aplicando el concepto PBN en el diseño del espacio aéreo.

2.5. Conjuntamente se están realizando las coordinaciones a fin de implantar la interfaz para el intercambio de datos entre dependencias ATC (AIDC) en todos los Centros de Control de Área del país y el intercambio de datos radar con los ACC de los Estados adyacentes.

3. Recomendación

3.1. Se invita a la Reunión a tomar conocimiento de esta nota informativa.