



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 37: Otros temas que la Comisión técnica debe considerar

SISTEMAS REMOTOS DE DETECCIÓN DE CIZALLADURA DE VIENTO A BAJO NIVEL EN AERÓDROMOS

(Nota presentada por la Federación Rusa)

RESUMEN

Este documento contiene una breve información acerca del estado global del desarrollo y uso de sistemas de detección de cizalladura de viento a bajo nivel en tierra y recomendaciones sobre el trabajo ulterior necesario para estandarizar estos sistemas.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- recomendar al Consejo de la OACI que considere la posibilidad de incluir en la agenda para el Panel de meteorología (METP) una tarea para desarrollar estándares para sistemas de detección de cizalladura de viento en tierra que puedan ejecutarse en coordinación con organizaciones respetadas que desarrollen los estándares industriales, como RTCA y/o EUROCAE²; y el.....;
- recomendar al Consejo de la OACI que asigne a METP el desarrollo de criterios sobre como ordenar a los aeródromos que instalen sistemas de detección de cizalladura de viento a bajo nivel.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de seguridad
<i>Repercusiones financieras:</i>	No aplica *
<i>Referencias:</i>	Anexo 3 – <i>Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional</i> Doc 9817, <i>Manual sobre cizalladura del viento a poca altura</i>

* Al presentar las notas de estudio ante el 39º período de sesiones de la Asamblea, se recuerda a los Estados el Artículo 42A del *Reglamento interno permanente de la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional* (Doc 7600) y se les pide que determinen si en la nota se propone tomar una decisión que comprenda gastos que no estén cubiertos por el Proyecto de presupuesto. En caso afirmativo, los Estados deben incluir, bajo “*Repercusiones financieras*”, el costo total estimado que se asocia a la implantación de la decisión o decisiones propuestas e indicar y/o recomendar la fuente de financiamiento –por ejemplo, contribución voluntaria o promesa de fondos– para la actividad extrapresupuestaria.

¹ Versión en ruso proporcionada por la Federación Rusa.

² Borrador ISO 28902-2:2016(E) (escrito por la comisión técnica “Meteorologiya” ISO/TC 146/SC 5) que puede formar la base para desarrollar estándares para un sistema de detección de cizalladura de viento basado en herramientas y métodos de observación que aseguren una transmisión continua y automática de datos de cizalladura de viento.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El 19 de marzo de 2016 a las 00:42 TUC, un Boeing 737-800 de Flydubai se estrelló en el aeropuerto de Rostov del Don en Rusia. Murieron la totalidad de las 62 personas a bordo, los 55 pasajeros y los 7 miembros de la tripulación. El informe preliminar del Comité interestatal de aviación (IAC) basado en los resultados de la investigación, la cizalladura del viento a bajo nivel en la zona de aproximación repercutió en las decisiones efectuadas y en la posterior respuesta de la tripulación.

2. EXAMEN DEL PROBLEMA

2.1 Según los estándares activos para soporte de vuelo meteorológico, las “alertas por cizalladura de viento” se incluyen en los informes meteorológicos reales y se envían a las agencias de gestión de tráfico aéreo (ATM) y al Servicio automático de información terminal (ATIS), según la información a bordo de la nave y a un análisis de la situación meteorológica en el aeródromo de la predicción. De esta forma, la fuente principal de información sobre cizalladura de viento en las zonas de despegue y aterrizaje (en ausencia de alertas automatizadas y técnicas en el aeródromo) es la información que proporcionan la tripulación de las aeronaves. Por tanto, al no contar con datos de confirmación, después de las 00:01 del 19 de marzo de 2016, la información de cizalladura de viento recibida previamente de informes de tripulación no estaba incluida en el informe meteorológico real del aeródromo de Rostov del Don.

2.2 La Federación Rusa, la Unión Europea, los Estados Unidos, China y otros países han desarrollado herramientas remotas en tierra para estudiar los niveles bajos de la atmósfera con radares y láseres Doppler, que hacen posible detectar automáticamente y ofrecer a las tripulaciones de la aeronave y distribuidores ATD información sobre cizalladura de viento a bajo nivel, turbulencias y corrientes fuertes cerca del aeródromo. Estos sistemas se están desarrollando y desplegando conforme al Plan mundial de navegación aérea de la OACI (módulo B0-AMET del ABSU) para mejorar la calidad de la información meteorológica integrada para respaldar la toma de decisiones táctica, pretáctica y estratégica y para elevar el nivel de seguridad y eficacia operacional.

2.3 La Federación Rusa desarrolló un sistema de sistema de detección de cizalladura de viento conforme al concepto para crear y desarrollar un sistema de navegación aérea en Rusia y al Plan de medidas para su implementación (Pár. 4.8.2). El sistema de detección de cizalladura de viento a bajo nivel se ha instalado en el aeropuerto internacional de Sochi. El sistema asegura que se proporcione a la tripulación datos sobre el nivel de viento cerca del aeródromo y alertas en tiempo real sobre cizalladura de viento a bajo nivel. Además, la Federación Rusa dispone de un complejo con radar meteorológico de banda X Doppler en una zona cercana al aeródromo que fue diseñado para una detección automatizada (automática) de fenómenos atmosféricos peligrosos, incluida la cizalladura del viento, como prioridad en los sectores de aterrizaje y despegue. La combinación de observaciones de estas observaciones de radar y Lidar adaptarán el complejo a la predicción meteorológica.

2.4 Los sistemas de detección remota de campos de viento que están instalados en otros aeropuertos como los de Hong Kong (China), Charles de Gaulle, Niza (Francia), Bangkok (Tailandia), Narita y Haneda (Japón), San Diego, Atlanta (EE.UU.) y otros han demostrado su capacidad para detectar cizalladura de viento y hacer el seguimiento.