

UNDÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 22 de septiembre - 3 de octubre de 2003

Cuestión 1 del orden del día: Introducción y evaluación de un concepto operacional global de gestión del tránsito aéreo (ATM)

1.4: Función de las tecnologías de sistemas anticolidión de a bordo (ACAS)

EFICACIA DEL SISTEMA ANTICOLIDIÓN DE A BORDO (ACAS)

(Nota presentada por Colombia)

RESUMEN

En esta nota se explica una propuesta de complementación de actuación por el ATC en casos de maniobras de aviso de resolución (RA).

Las medidas propuestas a la Conferencia figuran en el párrafo 4.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El lamentable accidente ocurrido en los cielos de Suiza el año pasado nos dejó una dura lección: debemos armonizar procedimentalmente las actuaciones humanas y la automatización.

2. ANÁLISIS

2.1 Pasarán varios años hasta que los sistemas anticolidión proporcionen instrucciones en las tres dimensiones a los pilotos y otros tantos para que el controlador pueda saber en su pantalla cuáles serán las maniobras que se ejecutarán por las aeronaves.

2.2 De otra parte, los sistemas (ACAS) II sugieren maniobras en el plano vertical, dejando libre el plano horizontal para que el controlador, cuando cuente con sistemas de vigilancia [radar o de la vigilancia dependiente automática (ADS)] pueda complementar con una instrucción de viraje que ayuden a evitar una colisión.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Es muy importante mantener las posibilidades de intervención humana en estas situaciones sin que se generen contradicciones entre la máquina y el hombre, dado que en determinadas circunstancias esto puede significar la diferencia entre un peligroso incidente y un lamentable accidente.

3.2 Se podría pensar que una aeronave comercial tarda menos tiempo en responder a una maniobra de viraje que a una de ascenso, lo cual también podría ser evaluado con mayor profundidad.

4. **MEDIDAS RECOMENDADAS A LA CONFERENCIA**

4.1 Se invita a la Conferencia a tomar nota de la información y a evaluar la conveniencia de incluirla dentro de las iniciativas para aumentar la eficacia del ACAS II introduciéndola en los documentos de la OACI pertinentes.

— FIN —