



Organización de Aviación Civil Internacional
Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/98/003
Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM

**Sexta Reunión/Taller de Trabajo de autoridades y planificadores
de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) para la Implantación RVSM, rutas RNAV y RNP en las
Regiones CAR/SAM (AP/ATM/5 RVSM-RNAV-RNP)**

(San José, Costa Rica, 29 de septiembre al 3 de octubre de 2003)

**Asunto 3: Revisión de los asuntos relacionados con la implantación RVSM en las Regiones
CAR/SAM**

a) Grupo de Trabajo sobre Operaciones ATC (ATC/WG)

Procedimientos de Falla de Comunicaciones en Operaciones RVSM

(Nota presentada por el Relator del RVSM/TF)

Referencias
<ul style="list-style-type: none">- Manual de Implantación de una separación vertical mínima de 300 m(1000ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive (Doc. 9574 de OACI).- Manual Guía ATC de Instrucción RVSM para las Regiones CAR/SAM Versión 0.2.- Procedimientos Suplementarios Regionales EUR (Doc.7030 de OACI)- Guía Provisional FAA -91- Guía Provisional JAA TGL- 6

1. Antecedentes

1.1 En la versión 0.2 borrador del Manual Guía ATC de Instrucción RVSM para las Regiones CAR/SAM, presentado a la Reunión en la Nota de Estudio 11, en su Cap. 7 “Fallo de Comunicaciones” se propone, basado en los procedimientos europeos, un procedimiento que consiste en proporcionar una separación vertical mínima de 600m (2000 pies) entre una aeronave con falla de comunicaciones y cualquier otra que se encuentre en el espacio aéreo RVSM.

2. Análisis

2.1. En el Manual de Implantación de una Separación Vertical Mínima de 300m (1000 pies) entre FL 290 y FL 410 inclusive, en el Capítulo 5 “Procedimientos” página 5-2 en 5.1.1 en el punto 4) se establece que: “*si el piloto no puede notificar al ATC ni obtener la autorización del mismo antes de*

desviarse del CFL que se le ha asignado, debería seguir los procedimientos de contingencia establecidos que haya definido la región de explotación y obtener, lo antes posible, una autorización ATC

2.2. Con relación a lo anterior, la falla de comunicaciones entre el piloto y el controlador puede quedar comprendida dentro de esta posibilidad pero cabe recordar que dentro de los procedimientos de contingencia a los que se refiere el citado Manual no se encuentra comprendida la falla de comunicaciones.

2.3. La Guía Provisional FAA-91 indica en el Apéndice 4 en la Nota al punto 4, que uno de los criterios de evaluación para el equipamiento doble de sistemas de control de altitud automáticos es, entre otros, la disponibilidad de comunicaciones directas entre el piloto y el controlador destacando así su importancia crítica dentro de un espacio aéreo RVSM.

2.4. Cabe señalar, que la mayoría de los procedimientos de contingencia establecidos para un escenario RVSM que afecten la capacidad de mantener el CFL necesitan coordinar un plan de acción entre el piloto y el controlador vía comunicaciones directas, y la ausencia de un procedimiento especial establecido para el caso de falla de comunicaciones llevaría a establecer a la región extensos procedimientos que intentarían cubrir la amplia gama de posibilidades para cada contingencia lo que no es conveniente ni práctico desde el punto de vista de los factores humanos.

2.5. En la región europea se ha instrumentado un procedimiento que figura en el Doc. 7030 de Procedimientos Suplementarios Regionales el cual establece que *“El ATC dispondrá una separación vertical mínima de 600 m (2000 pies) entre una aeronave que tenga una falla de comunicaciones en vuelo y cualquier otra aeronave, cuando ambas efectúen operaciones dentro del espacio aéreo RVSM EUR”*.

2.6. Por último, es deseable que de tomarse alguna iniciativa apoyando este procedimiento el mismo no se viera reflejado solamente en el Manual Guía ATC de Instrucción RVSM para las Regiones CAR/SAM sino que también estuviera reflejado en el Concepto Operacional RVSM (CONOPS) y en los Procedimientos Suplementarios Regionales (Doc.7030 de OACI)

3. **Conclusión**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Analizar en el ATC/WG el procedimiento aplicado en la Región europea,
- b) Decidir sobre la conveniencia de su aplicación en las Regiones CAR/SAM para los espacios RVSM.
- c) En caso de estar de acuerdo con este procedimiento incluir el siguiente texto, u otro que se considere más adecuado, en el CONOPS y en la Enmienda al Doc. 7030 :

TEXTO PROPUESTO: “El ATC dispondrá una separación vertical mínima de 600 m (2000 pies) entre una aeronave que tenga una falla de comunicaciones en vuelo y cualquier otra aeronave, cuando ambas efectúen operaciones dentro del espacio aéreo RVSM CAR/SAM a menos que la separación horizontal sea suficiente entre las aeronaves consideradas”.