



**INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE ATS  
(HOJA DE TRABAJO)**

<b>NUMERO DE INFORME</b> SUDM-A-01-003
---

13.- SUPERVISION					
A.- ¿SE ASIGNO UN SUPERVISOR AL AREA/SALA DE CONTROL?					
<input checked="" type="checkbox"/> SI NO (EXPLICAR)					
B.- ¿QUE ESTABA HACIENDO EL SUPERVISOR AL MOMENTO DE OCURRIR EL INCIDENTE?					
<b>SUPERVISIÓN GENERAL</b>					
14.- ¿SE ESTABA IMPARTIENDO INSTRUCCION?					
SI (EXPLICAR) <span style="margin-left: 200px;">OTRO</span> <input checked="" type="checkbox"/> NO					
15.- TIPO Y CLASE DE ESPACIO AEREO					
ESPACIO AEREO TERMINAL		CLASE A		<input checked="" type="checkbox"/> CLASE E	
<input checked="" type="checkbox"/>	ESPACIO AEREO EN RUTA	CLASE		CLASE	
	SUPERFICIE DE AERODROMO	CLASE		CLASE	
	OCEANICO	CLASE		OTR	
16.- PROCEDIMIENTOS					
A.- TIPO DE CONTROL			B.- ESPECIFICAR LA SEPARACION MINIMA APLICABLE		
<input checked="" type="checkbox"/>	RADAR	TORRE	DIRECTIVA	<input type="text" value="D"/> <input type="text" value="O"/> <input type="text" value="C"/> <input type="text" value="4"/> <input type="text" value="4"/> <input type="text" value="4"/> <input type="text"/>	SEPARACION REQUERIDA (ESPECIFICAR)
	MANUAL	OCEANICO	PARRAFO	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	<u>5 NM</u>
16.- EQUIPO					
A.- TIPO		BUENO	NORMAL	DEFICIE NTE	FUERA DE SERVICIO
RADIOCOMUNICACIONES		<input checked="" type="checkbox"/>			
		OBSERVACIONES			
COMUNICACIONES PUNTO A PUNTO			<input checked="" type="checkbox"/>		
		OBSERVACIONES			
COMPUTADORA			<input checked="" type="checkbox"/>		
		OBSERVACIONES			
RADAR			<input checked="" type="checkbox"/>		
		OBSERVACIONES			
B.- SISTEMA(S) EN USO					
RADAR PRIMARIO		<input checked="" type="checkbox"/>	RADAR SECUNDARIO	ALFANUMERICO	MODO-S
BRITE/DBRITE			OTRO		
C.- ¿SE HIZO UNA TRANSICION DE CONTROL MANUAL A RADAR?					
SI (EXPLICAR) <span style="margin-left: 100px;"><input checked="" type="checkbox"/> NO</span>					

**INFORME PRELIMINAR DE INCIDENTE ATS  
(HOJA DE TRABAJO)**

NUMERO DE INFORME

SUDM-A-01-003

17.- MSAW / EMSAW ( Llenar , en caso aplicable )		18.- ALARMA DE CONFLICTO (Llenar, en caso aplicable)	
A. DISPONIBLE SI NO (EXPLICAR)		A.- DISPONIBLE <b>X</b> SI NO (EXPLICAR)	
B.- ACTIVADO SI NO (EXPLICAR)		B.- ACTIVADO SI <b>X</b> NO (EXPLICAR)	
C.- DESACTIVADO SI (EXPLICAR) NO		C.- DESACTIVADO SI (EXPLICAR) <b>X</b> NO	
18.- ¿INFLUYERON LAS AYUDAS PARA LA NAVEGACION AEREA?			
SI (EXPLICAR) <b>X</b> NO			
19.- RESUMEN DE LA INFORMACION PERTINENTE (DESCRIPCION DE LOS EVENTOS)			
<p>AERONAVE 1, TENIA FL110 CON AUTORIZACIÓN PARA CRUZAR SARGO A FL 090. AERONAVE 2 FUE TRANSFERIDA AL SECTOR OCCIDENTAL RADAR BAJO TARDE Y ESTABA ALTO EN DORVO. EL SECTOR OCCIDENTAL RADAR BAJO INDICÓ UN VIRAJE DE 360 GRADOS Y UN DESPACHO PARA DESCENDER A FL100 A LA AERONAVE 2. LA DEPENDENCIA DE APROXIMACIÓN DE SUDM LLAMÓ Y PREGUNTÓ AL RADAR OCCIDENTAL SECTOR BAJO DESPACHAR A LA AERONAVE 1 DIRECTO AL AEROPUERTO. EL SECTOR OCCIDENTAL RADAR BAJO ACCEDIÓ A LA SOLICITUD. PASANDO POR ALTO QUE EN VIRAJE COLOCARÍA A LA AERONAVE 1 EN CONFLICTO CON LA AERONAVE 2. EL CONFLICTO SE PRESENTÓ ANTES DE UNA PERDIDA DE SEPARACIÓN. EL SECTOR OCCIDENTAL RADAR BAJO VIRO AMBAS AERONAVES E INFORMO A LA AERONAVE 1 ACELERAR SU DESCENSO. SE TOMARON LAS ACCIONES, SIN EMBARGO, ESTAS NO FUERON EN TIEMPO PARA PREVENIR LA PERDIDA DE SEPARACIÓN.</p> <p>OTRA INFORMACIÓN PARA EL TALLER:</p> <p>EL CONTROLADOR DEL SECTOR OCCIDENTAL RADAR BAJO SE PERCATÓ DEL CONFLICTO ANTES DE UNA PÉRDIDA DE SEPARACIÓN.</p> <p>ACCIONES CORRECTIVAS TOMADAS POR EL CONTROLADOR: EL CONTROLADOR INFORMÓ A LA AERONAVE 1 ACELERAR SU DESCENSO A FL090 Y VIRÓ AMBAS AERONAVES LEJOS DE CADA UNA.</p> <p>EL SUPERVISOR DE OPERACIONES A CARGO ATS SENTIÓ QUE EL SECTOR TENÍA SUFICIENTE PERSONAL. EL SECTOR HABIA ESTADO ANTERIORMENTE OCUPADO PERO HABIA DISMINUIDO.</p> <p>AUNQUE NO HABIA CLIMA EN EL SECTOR OCCIDENTAL RADAR BAJO, HABIA CLIMA ALREDEDOR DEL SECTOR CAUSANDO A LAS AERONAVES ADICIONALES DESVIARSE HACIA EL ESPACIO AÉREO DEL SECTOR OCCIDENTAL RADAR BAJO. LA AERONAVE 2 FUE TRANSFERIDA A UNA ALTURA MAS ALTA DE LO NORMAL. REQUIRIENDO UN VIRAJE DE 360 GRADOS PARA BAJAR LA AERONAVE A LA ALTITUD DE LA CARTA DE ACUERDO.</p> <p>DEBIDO AL VIRAJE DE LA AERONAVE 2, LA ALERTA DE CONFLICTO NO SE ACTIVÓ HASTA DESPUÉS QUE SE PERDIÓ LA SEPARACIÓN.</p>			
20.- PERSONA QUE NOTIFICA	FECHA	HORA	NOMBRE Y PUESTO
21.- PERSONA QUE RECIBE EL INFORME			FIRMA