



AP/ATM/10
NE/16
11/04/05

**Organización de Aviación Civil Internacional
Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/98/003**

Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM

**Décima Reunión/Taller de Trabajo de Autoridades y Planificadores
de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) en las Regiones CAR/SAM (AP/ATM/10)**

(Lima, Perú, 10 al 14 de mayo de 2005)

Asunto 3: Revisión de los asuntos RVSM en las Regiones CAR/SAM

d) Grupo de Escrutinio (SWG)

**GRUPO DE TRABAJO DE ESCRUTINIO, TÉRMINOS DE REFERENCIA Y
ANÁLISIS DE LAS GRANDES DESVIACIONES DE ALTITUD (LHD)**

(Presentada por los Estados Unidos)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta información sobre los antecedentes para el establecimiento de un Grupo de Trabajo sobre Escrutinio RVSM en las Regiones CAR/SAM, los correspondientes Términos de Referencia, descripción de los criterios y contenido de la base de datos LHD y los códigos RVSM empleados para identificar los errores verticales.

1. Introducción

1.1 El Doc. 9574, Manual de implantación de una separación vertical mínima reducida de 300 m (1000 ft) entre FL 290 y FL 410 inclusive, de la OACI, establece que se efectúen revisiones de carácter regional de las Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) en aquellas áreas en las cuales se ha implantado la RVSM. En otras regiones, se ha establecido un Grupo de Trabajo de Escrutinio para realizar dichas revisiones.

2. Antecedentes

2.1 Durante la Reunión AP/ATM/9 se aprobó la **Conclusión AP/ATM/9/7**, mediante la cual se solicitó “*que el GREPECAS establezca un grupo de escrutinio para analizar los LHD con los términos de referencia y composición mostrados en el Apéndice A de esta parte del informe.*”

3. Análisis

3.1 La Reunion AP/ATM/9 también acordó que “a estos efectos y para obtener la aprobación formal de los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales, se solicitará al Secretario del GREPECAS utilizar el mecanismo expreso del Grupo de Coordinación de Administración (ACG) del GREPECAS.”.

3.2 El **Apéndice A** de esta Nota de Estudio muestra los Términos de Referencia y composición del Grupo de Trabajo de Escrutinio RVSM (RVSM/SWG) de las Regiones CAR/SAM.

3.3 El **Apéndice B**, titulado *Contenido y análisis de la Base de Datos de las Grandes Desviaciones de Altitud*, puede ser utilizado como una guía para el trabajo del RVSM/SWG CAR/SAM, y la podrá modificar para adecuarla a las situaciones específicas de las Regiones CAR/SAM.

3.4 Las discusiones previas sobre este tema han revelado que la frase en inglés “*Scrutiny Working Group*” traducida al español, no refleja exactamente el sentido que tiene en inglés. La Reunión también podría acordar un nombre más adecuado para el grupo que “identificará las tendencias de las Grandes Desviaciones de Altitud y recomendará acciones correctivas para mejorar la seguridad operacional.” Una opción sería utilizar el nombre “*Grupo de Coordinación de la Gestión de la Seguridad Operacional de las Regiones CAR/SAM*”, armonizándolo con el nombre adoptado por la Región Atlántico Norte.

4. Acción sugerida

- a) Que los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales miembros del Grupo de Trabajo, proporcionen expertos para que durante la presente Reunión AP/ATM/10 traten los temas relacionados conforme a los Términos de Referencia que figuran en el **Apéndice A** de esta Nota de Estudio.
- b) Para superar la dificultad de traducir la frase en inglés “*Scrutiny Working Group*” al español y mantener el énfasis que la OACI pone en el Sistema de la Seguridad Operacional, la Reunión considere cambiar el nombre del Grupo de Trabajo de Escrutinio por el de “**Grupo de Coordinación de la Gestión de la Seguridad Operacional de las Regiones CAR/SAM.**”

APÉNDICE A

Términos de Referencia del Grupo de Trabajo de Escrutinio RVSM (RVSM/SWG) CAR/SAM

- a) Reunir a expertos, según sea necesario, en control de tránsito aéreo, operación y mantenimiento de aeronaves, regulación y certificación, análisis de datos y modelos de riesgo;
- b) Analizar y evaluar las grandes desviaciones de altitud de 300 pies o más, tal como se define en el Documento 9574 de la OACI;
- c) Coordinar con la agencia regional de monitoreo la compilación y revisión de datos sobre grandes desviaciones de altitud;
- d) Hacer un estimado del tiempo de vuelo fuera del nivel de vuelo autorizado, el cual será utilizado por la agencia regional de monitoreo como principal insumo para la elaboración de un estimado del riesgo;
- e) Identificar las tendencias de las grandes desviaciones de altitud y recomendar acciones correctivas a fin de mejorar la seguridad operacional;
- f) Informar al GREPECAS, a través del Subgrupo ATM/CNS, acerca de los resultados;
- g) Realizar otras tareas indicadas por el GREPECAS.

Composición: 1 Estado/Organización de la Región CAR, 1 Estado de la Región SAM, Estados Unidos, CARSAMMA, COCESNA, IATA, IFALPA, IFATCA.

Apéndice B

Contenido y análisis de la base de datos de las Grandes Desviaciones de Altitud

Descripción de Criterios

Nota: *Los siguientes términos, expresiones y definiciones no han sido aprobados por el Concejo de la OACI y solamente deberían utilizarse para los análisis de Grandes Desviaciones de Altitud.*

Nivel de Vuelo Autorizado – nivel de vuelo al que fue autorizado el piloto o en el que está operando actualmente (ej. La tripulación colaciona una autorización dirigida a otra aeronave y el ATC no se percató del error o la tripulación cumple con una autorización incorrecta del ATC)

Nivel de Vuelo de Referencia – la altitud que hubiera proporcionado por lo menos la separación mínima (vertical u horizontal) requerida

Nivel de Vuelo a partir del cual se calcula la Desviación de Altitud; puede ser diferente del Nivel de Vuelo Autorizado y frecuentemente debe ser determinado por los expertos operacionales del Grupo de Escrutinio, tomando como base la información sobre Grandes Desviaciones de Altitud.

Nivel de Vuelo del Suceso – el nivel de vuelo del error, la altitud incorrecta de operación por un período de tiempo identificable sin haber recibido autorización del ATC

Desviación de Altitud – cualquier variación de altitud de 300 pies o mayor que la asignada o planificada por el ATC, estas variaciones pueden ser el resultado de turbulencia, mal funcionamiento del equipo, errores en el ciclo ATC, etc.

Errores en el ciclo ATC – cualquier incidente donde hay un malentendido entre el piloto y el controlador, una falla al coordinar adecuadamente la información sobre altitud o una falla para mantenerse consciente de la situación.

Desviación total – la cantidad total de pies entre la altitud de la operación previa a la desviación y el punto en el cual la aeronave está nuevamente bajo la supervisión del ATC, una desviación que originó un aumento de altitud se registrará como un número positivo, una desviación que originó una disminución de altitud se registrará como un número negativo.

Zona de Riesgo – 300 pies de margen por encima y por debajo de cada nivel de vuelo (Diagrama B-1).

Duración – período de tiempo en el que una aeronave se encuentra a una altitud no autorizada por el controlador del tránsito aéreo, la duración será registrada en incrementos por segundos (Diagrama B-1).

Niveles Cruzados – el número total de niveles de vuelo entre el punto en que la aeronave sale del nivel de vuelo autorizado y se encuentra nuevamente bajo la supervisión del ATC (Diagrama B-1).

Niveles Finales – el nivel de vuelo autorizado después del error/desviación

Código – una categoría y una sub-categoría asignada a cada suceso (Diagrama B-2).

Régimen de Descenso		Régimen de Ascenso	
Descenso controlado	1000 pies por minuto	Mínimo	500 pies por minuto
Normal	1500+ pies por minuto	Normal	750 pies por minuto
Rápido	2500+ pies por minuto	Expeditivo	1250 pies por minuto

Diagrama B - 1

RVSM Flight Levels

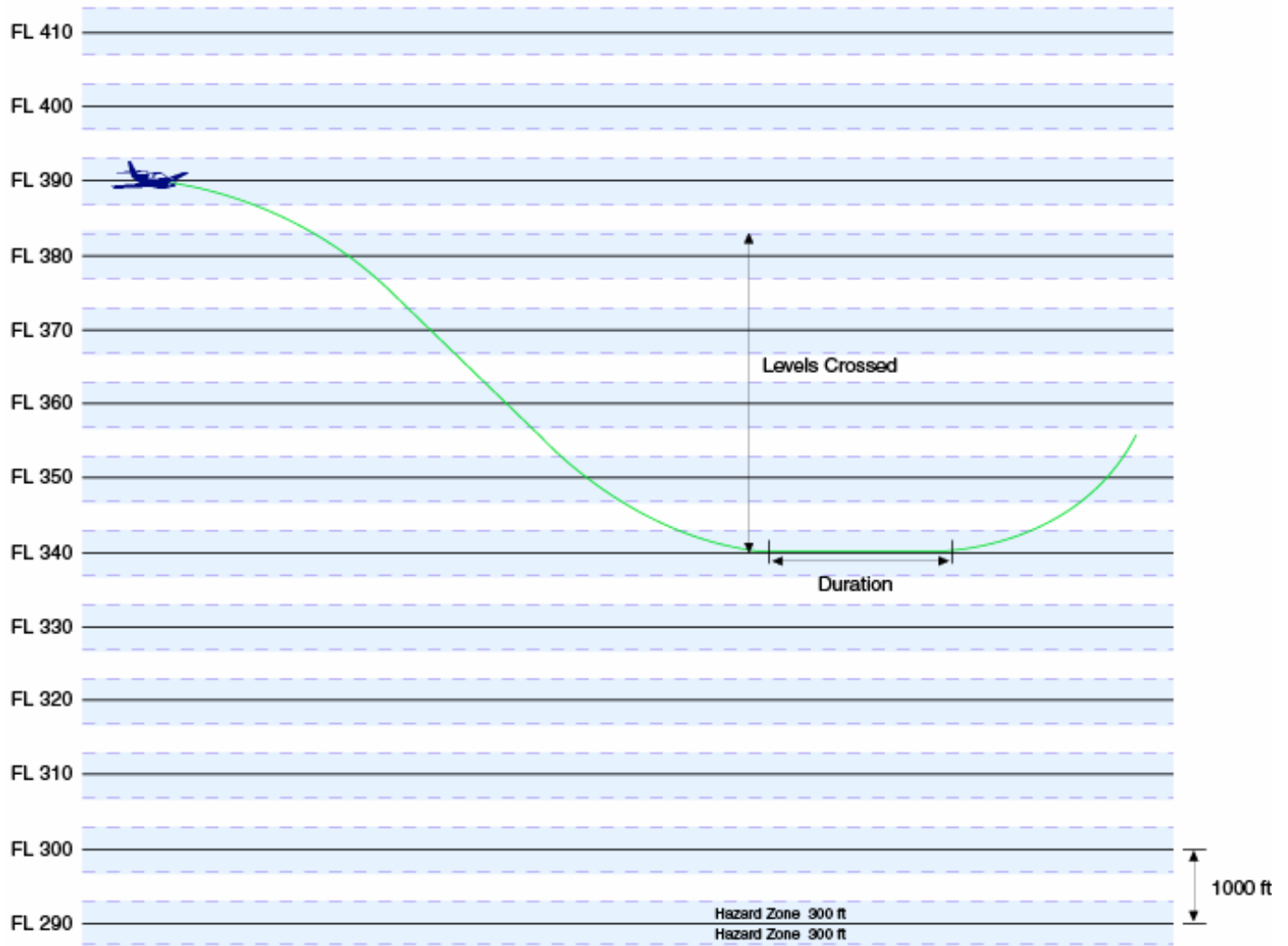


Diagrama B - 2

Códigos para Errores Verticales

Categoría	Descripción
1	Nivel final dentro del espacio aéreo RVSM
2	Nivel final por encima del espacio aéreo RVSM
3	Nivel final por debajo del espacio aéreo RVSM
Sub-categoría	Descripción
A	Acción de contingencia debido a falla de motor
B	Acción de contingencia debido a falla en la presurización
C	Acción de contingencia debido a otra causa
D	Falla al ascender/descender según lo autorizado
E	Ascender/descender sin autorización ATC
F	Ingreso al espacio aéreo RVSM a un nivel incorrecto
G	Nuevo FL autorizado por el ATC que origina una pérdida de separación lateral o longitudinal
H	Desviación debido al ACAS
I	Aeronave imposible de mantener el nivel
J	Falla del ATC para registrar, coordinar o efectuar el seguimiento de los cambios de los FL y /u otras autorizaciones
K	La tripulación de vuelo no mantiene el nivel según lo autorizado
L	Falla del ATC para captar la colación incorrecta de las instrucciones de control, falla para mantener la conciencia de la situación o falla para resolver conflictos debido a confusiones en los distintivos de llamada
M	Acciones debido a falla mecánica o de equipo
O	Otros
W	Condiciones Meteorológicas