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 ATM de 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

Estado de la Implantación RVSM en Chile

(Presentada por Chile)

RESUMEN

La presente Nota de Estudio tiene como propósito informar sobre el estado de la implantación RVSM en las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de Chile.

1. Introducción.

1.1 El 20 de Enero de 2005 se inicia la implantación de la RVSM en las Regiones de Información de Vuelo (FIR) de las Regiones CAR/SAM, habiendo los Estados/Organizaciones Internacionales concluido satisfactoriamente el Programa de Implantación desarrollado en conjunto con la Asociación de Transporte Aéreo (IATA) y las oficinas Regionales NACC y SAM de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

1.2 Durante el primer mes de la aplicación de la RVSM en las FIR de Chile, el ACC Santiago realizó una evaluación de las operaciones RVSM realizadas, seleccionando un día de cada semana y, considerando los siguientes aspectos:

- Llenado de Plan de Vuelo
- Fraseología
- Cantidad de aeronaves Aprobadas RVSM/No Aprobadas.
- Ocupación de niveles de vuelo.
- Grandes desvíos de altitud. (LHD)
- Cumplimiento de Cartas de Acuerdo con ACC FIR internacionales adyacentes.

2. Desarrollo

2.1 Aspectos Operacionales.

2.2 Respecto a la información relacionada con el llenado del plan de vuelo, la principal observación radica en la dualidad de información respecto al estatus de certificación que se indica en este documento, por parte de algunos operadores no regulares internacionales, quienes presentan dos o más planes de vuelo, para el mismo vuelo, indicando distinto estado de certificación.

2.3 Considerando que, en general, no hay un intercambio de información entre las Administraciones para verificar el estado de certificación de las aeronaves que utilizan el espacio aéreo RVSM y, esta información sólo descansa en lo indicado por el operador en el plan de vuelo, es indispensable establecer mecanismos que permitan conocer en forma anticipada y oportuna el estatus de aprobación RVSM de estos vuelos. Esta doble información provoca confusión e incertidumbre por cuanto al solicitar el ATC confirmación al piloto, normalmente, indica estar aprobado RVSM.

2.4 Al respecto, entre las medidas a tomar para solucionar esta situación, se propone activar la utilización de la base de datos regional de acuerdo a la información proporcionada por cada Estado a CARSAMMA. Como medida adicional complementaria, considerando que muchos de los Estados establecen aviso previo de operación o autorización de arribo o sobrevuelo, se incluya como requisito en esta solicitud de operación, especificar el estado de aprobación RVSM.

2.5 El escaso o casi nulo uso de la fraseología reglamentaria por parte de los pilotos de las aeronaves no aprobadas RVSM representa una situación que es necesario mejorar.

2.6 La evaluación de la cantidad de operaciones No aprobadas RVSM nacionales realizadas, porcentaje cercano al 80%, refleja que la acomodación de aeronaves nacionales en vuelos domésticos se ha cumplido sin observaciones y, ésta flexibilidad de utilización del espacio aéreo declarado RVSM, ha permitido que estos operadores también puedan obtener los beneficios de la RVSM. Este porcentaje de operación de vuelos domésticos no aprobados RVSM se encuentra dentro de la estimación prevista, situación utilizada tanto en la simulación como entrenamiento de los ATC. Se adjunta como **Apéndice A** cuadro resumen de las operaciones RVSM evaluadas.

2.7 Las operaciones internacionales de las empresas regulares con vuelos de larga distancia indican una cifra cercana al 95% de aeronaves aprobadas RVSM. Al respecto, Chile ha dado pleno cumplimiento a las disposiciones establecidas por acuerdo regional y en las respectivas Cartas de Acuerdo con relación al tratamiento de los vuelos internacionales, autorizando el ingreso al espacio aéreo RVSM solo a las aeronaves aprobadas y a los vuelos realizados por aeronaves de Estado, por traslado, mantenimiento o por razones humanitarias, excepciones internacionalmente aceptadas.

2.8 Las aeronaves no aprobadas RVSM son transferidas con niveles de vuelo disponibles por debajo de FL290 o por encima de FL 410. Los ATC han sido expresamente instruidos a no iniciar coordinaciones, aún cuando sean solicitadas por los pilotos, para que los ACC adyacentes, acepten acomodar estos vuelos. Sin embargo, la actuación de algunos ACC de autorizar a los vuelos internacionales no aprobados RVSM a utilizar el espacio aéreo declarado RVSM hasta antes de los puntos de transferencia establecidos, demanda de los pilotos continuar con esta acomodación, constituyendo una presión y carga de trabajo adicional para los ATC.

2.9 Durante las transferencias de responsabilidades y de comunicaciones en espacio aéreo RVSM, por mutuo acuerdo y conveniencia, se especifica el estatus de aprobación del vuelo, en atención a lo expuesto respecto al llenado del plan de vuelo o a la falta de éste. No se registran inconvenientes en la aceptación de los vuelos internacionales no aprobados RVSM exentos.

2.10 Aún cuando no se observaron desvíos mayores a 300 pies, se registraron ingreso de aeronaves a nivel distinto al autorizado, situación informada a CARSAMMA.

3 **Acción Sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la información contenida en la presente nota de estudio y adjuntos.

3.2 Se insta a las Administraciones de Aviación Civil, a maximizar el intercambio de información para verificar el status de certificación de las aeronaves que utilizan el espacio aéreo RVSM, lo que permitirá conocer en forma anticipada y oportuna el estatus de aprobación RVSM de los vuelos.

3.3 Se solicita analizar los datos presentados en los Adjuntos A y B, y se insta a los Estados a obtener datos estadísticos con el objeto de evaluar lo implantado e informar por intermedio de la Oficina Regional CAR/SAM OACI a las Organizaciones pertinentes.

3.4 Se insta a los Estados a dar fiel cumplimiento a los acuerdos internacionales respecto al uso del espacio aéreo RVSM, informando cualquier anomalía a la Oficina Regional CAR/SAM OACI, Lima.

APÉNDICE A

CUADRO RESUMEN OPERACIONES RVSM NACIONALES EVALUADAS

TOTAL OPERACIONES RVSM NACIONALES EVALUADAS: 461	
AERONAVES APROBADAS RVSM	**NO APROBADAS**
20,59%	**79,41%**

OCUPACION NIVELES DE VUELO		
NIVEL DE VUELO	**TOTAL**	**PORCENTAJE**
270	18	3,90
280	27	5,86
290	43	9,33
300	**61**	**13,23**
310	21	4,56
320	56	12,15
330	**95**	**20,61**
340	39	8,46
350	11	2,39
360	33	7,16
370	26	5,64
380	14	3,04
390	16	3,47
400		
410		
	461 OPS	100%

TOTAL OPERACIONES POR COMPAÑIAS						
IDENT.	**TOTAL**	**%**	**APROBADAS**	**%**	**NO APROBADAS**	**%**
LXP	298	64,64	75	16,25	223	48,37
LAN	51	11,06	20	4,34	31	6,74
SKU	96	20,83	00		96	20,83
DLU	16	3,47	00		16	3,47
	461	100%	95	20,59%	366	79,41

TIPOS DE AERONAVES POR COMPAÑIAS								
IDENT	B732	%	A319	%	A320	%	B763	%
LXP	223	48,37	44	9,54	23	4,99	8	1,74
LAN	31	6,74	12	2,60	8	1,74	0	
SKU	96	20,83						
DLU	16	3,47						
	366	79,41	56	12,15	31	6,73	8	1,74

RESUMEN TOTAL TIPOS DE AERONAVES						
TIPO	**TOTAL OPERACIONES**	**%**	**NO APROBADAS**		**APROBADAS**	
B732	366	79,41	366	100%		
A319	56	12,15			56	100%
A320	31	6,72			31	100%
B763	8	1,74			8	100%
	461		366	**79,41**	95	**20,59**

APÉNDICE B

OPERACIÓN RVSM INTERNACIONAL CUADRO COMPARATIVO						
Nro	**Identificación**	**Tipo**	**Procedencia**	**Destino**	**19-Ene-05**	**21-Ene-05**
1	ACA092	B763	CYYZ	SCEL	330	350
2	DAL147	B763	KATL	SCEL	370	350
3	AAL945	B763	KDFW	SCEL	370	390
4	LAN503	B763	KMIA	SCEL	370	370
5	AAL957	B763	KMIA	SCEL	370	350
6	CMP437	B737	MPTO	SCEL	370	370
7	MXA1692	B763	SAEZ	MMMX	310/350	340/360
8	TPU020	A319	SAEZ	SPIM	350	340/360
9	LPE426	B763	SAEZ	SPIM	350	340/360
10	LRC624	A320	SAEZ	SPIM	310	320
11	LPE514	B763	SAEZ	SPIM	350	340
12	ARG1364	MD88	SAEZ	SPIM	310/350	340
13	ACA093	B763	SCEL	CYYZ	280/310	300
14	DAL146	B763	SCEL	KATL	260/280	300/320
15	AAL940	B763	SCEL	KDFW	280/310	320
16	LAN500	B763	SCEL	KMIA	310	300/320
17	LAN502	B763	SCEL	KMIA	310	320
18	AAL912	B763	SCEL	KMIA	280/310	320
19	LCO1102	B763	SCEL	KMIA	310	300
20	AMX011	B762	SCEL	MMMX	310/350	320/340
21	CMP438	B737	SCEL	MPTO	350	340
22	LPE632	B763	SCEL	SPIM	350	340
23	LAN600	B763	SCEL	SPIM	350	340
24	TPU024	A320	SCEL	SPIM	350	340
25	LAN554	A320	SEGU	SCEL	370	370
26	LPE515	B763	SPIM	SAEZ	370	370
27	ARG1365	MD80	SPIM	SAEZ	290/330	310/330
28	TPU021	A319	SPIM	SAEZ	370	350
29	LRC625	A320	SPIM	SAEZ	330	330
30	LPE633	B763	SPIM	SCEL	370	370
31	LAN601	B763	SPIM	SCEL	370	370
32	TPU025	A320	SPIM	SCEL	370	370
33	LPE609	B763	SPIM	SCEL	370	370
34	LAN531	B763	SPIM	SCEL	370	370