

The background features a large, semi-transparent watermark of the International Civil Aviation Organization (ICAO) logo. The logo consists of a globe with latitude and longitude lines, surrounded by a laurel wreath. The acronym 'ICAO' is written in three languages: English at the top, Russian at the bottom, and Chinese at the bottom. The word 'CARSAMIMA' is superimposed over the center of the logo in a bold, yellow, serif font with a black outline.

CARSAMIMA

Caribbean and South American Monitoring Agency

OBJETIVO

- Presentar informaciones relativas al proceso de análisis de los reportes LHD por la Agencia de Monitoreo de las Regiones del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) y como ayudar en el proceso de mantenimiento de la Seguridad Operacional en el Espacio Aéreo RVSM, llenando correctamente los datos para la debida codificación y estudios futuros.

ROTEIRO

- ➡ Área de responsabilidad de la Agencia Regional de Monitoreo
- ➡ Formularios utilizados por la CARSAMMA
- ➡ Definición de LHD (Grande Desvío de Altitud)
- ➡ Codificación de los reportes LHD
- ➡ Nuestras dificultades con malas informaciones
- ➡ La organización , análisis / estudios y como se calcula el Valor de Riesgo SMS / SGSO de cada LHD . Como se queda sabiendo del STATUS RVSM
- ➡ Algunos resultados obtenidos

Espacio Aéreo de las Regiones CAR/SAM

Estados de la Región CAR	FIR
Antillas Holandesas	Curazao
COCESNA: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras e Nicaragua	Central American
Cuba	Havana
República Dominicana	Santo Domingo
Haití	Port Au Prince
Jamaica	Kingston
Trinidad e Tobago, Granada, Barbados, St. Vicente, St. Lucia, Martinica, Guadalupe, Dominica, Neves, Antigua, Barbuda, St. Kitts, Bahamas e St. Bartolomeo	Piarco
Estados de la Región SAM	FIR
Argentina	Comodoro Rivadavia, Córdoba, Ezeiza, Mendoza e Resistência
Bolivia	La Paz
Brasil	Amazónica, Atlántico, Brasilia, Curitiba e Recife
Chile	Antofagasta, Isla de Pascua, Puerto Montt, Punta Arenas e Santiago
Colômbia	Barranquilla e Bogotá
Equador	Guayaquil
Guyana	Georgetown
Guyana Francesa	Cayenne
Panamá	Panamá
Peru	Lima
Suriname	Paramaribo
Uruguay	Montevideo
Venezuela	Maiquetía

Espacio Aéreo de las Regiones CAR/SAM

Las Autoridades de Aviación Civil, todos los Operadores de las Regiones CAR/SAM más las otras 12 (doce) RMA, comunicanse y cambian sus bases de datos con la CARSAMMA través de sitios reservados y vía internet:

www.carsamma.decea.gov.br

E-mail:

carsamma@decea.gov.br



Formularios Utilizados para el RVSM

➔ Para atender a sus deberes y responsabilidades la CARSAMMA utiliza formularios específicos que son esenciales para el trabajo a ser desarrollado:

- Punto de contacto – F1.
- Formulario de Información de Vuelo – FIF.
- Formulario de Aprobación RVSM – F2.
- Formulario de Cancelación de Aprobación RVSM – F3.
- Formulario de los Grandes Desvíos de Altitud (LHD) – F4.

NOTA: El formulario F4 esta disponible en el sitio de la CARSAMMA tanto en formato .DOC (word) como .XLS (excel).

En el ultimo GTE presentamos un archivo para múltiples reportes.

El formulario LHD (en WORD)



CARSAMMA F4 FORMULARIO DE DESVIACIÓN DE ALTITUD

Informe a la Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARISAMMA) de una desviación de altitud de 300 pies o más, incluyendo:

- 1) aquellas ocasionadas por el TCAS;
- 2) por turbulencia y contingencias; y
- 3) errores operacionales como resultado de la operación, o errores de vuelo directos a los autorizados, o de ATC, o errores por las dependencias ATC.

NOTA: SI NO hay desviación de altitud en el área de responsabilidad de la FIR en el período en cuestión, SIGUE siendo un requisito para la finalización de la SECCIÓN I del presente informe y se envía a la dirección que aparece en la parte inferior de esta página hasta el día 15 del mes siguiente.

Nombre de la FIR _____

Sírvase llenar la Sección I ó II, según corresponda.

SECCION I:

No se notificó grandes desviaciones de altitud durante el mes/año _____.

SECCION II:

Hubo _____ notificación(es) de una desviación de altitud de 300 pies o más para aeronaves autorizadas operar a por encima de FL 290. Se adjunta los detalles de la desviación de altitud (formulario de gran desviación de altitud).

(Sírvase utilizar un formulario separado para cada informe de desviación de altitud).

SECCION III:

Quando complete esta forma favor enviar el(los) reporte(s) a:
AGENCIA DE MONITOREO DE LAS REGIONES DEL CARIBE Y AMÉRICA DEL SUR - CARSAMMA
AV. GENERAL JUSTO, 160/Tiempo - CENTRO
22295-090 - RIO DE JANEIRO - RJ
Telephone: (55-21) 2101-6358 Fax: (55-21) 2101-6293
E-Mail: carsamma@decea.gov.br

NOTAS PARA AYUDAR A LLENAR EL FORMULARIO CARSAMMA F4

ESPECIFICACIONES DE LOS CAMPOS:

1. PONGA LA FECHA DEL COMPLETAMIENTO DE ESTE FORMULARIO.
2. LLENE CON LAS LETRAS DE IDENTIFICACIÓN OACI DE LA FIR O DE LA AGENCIA DE NOTIFICACIÓN DE LA OCURRENCIA.
3. LLENE CON LAS LETRAS DE IDENTIFICACIÓN OACI DEL OPERADOR DE LA AERONAVE O, EN CASO QUE LA AVIACIÓN GENERAL, PONGA "IGA".
4. LLENE CON EL INDICATIVO DE LLAMADA Y EL REGISTRO DE LA AERONAVE.
5. LLENE CON EL DESIGNATIVO OACI, CONTENIDO EN EL DOC. 8643 OACI, POR EJEMPLO, PARA AIRBUS A320-231, LLENE A321; PARA BOEING B747-438, LLENE B744.
6. SEÑALE COMO FUE HECHA LA VISUALIZACIÓN DEL EVENTO, SI POR EL MODO C O REPORTADO POR EL PILOTO, INDICANDO EL NIVEL, SE FUERA EL CASO.
7. PONGA LA FECHA DE LA OCURRENCIA DEL EVENTO.
8. PONGA LA HORA DE LA OCURRENCIA.
9. LLENE CON LA UBICACIÓN DE LA OCURRENCIA (LATITUD / LONGITUD, PUNTO DE REFERENCIA O LA RADIAL CON MILLAS NAUTICAS DE UN PUNTO).
10. MARQUE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS CUANDO DE LA OCURRENCIA.
11. LLENE CON LA RUTA EN QUE OCURRIÓ EL EVENTO (EN EL CASO DE VUELO DIRECTO O ALEATORIO, LLENE CON "DCT").
12. LLENE CON EL NIVEL DE VUELO AUTORIZADO EN LA RUTA.
13. PONGA EL ESTIMADO EN SEGUNDOS, DEL TIEMPO VOLADO EN NIVEL INCORRECTO.
14. PONGA EN PIES, EL MAYOR DESVÍO OBSERVADO EN EL EVENTO (USE "+" SI ES PARA ARRIBA Y "-" SI ES PARA ABAJO).
15. LLENE CON EL DESIGNATIVO DE LLAMADA, REGISTRO, NIVEL DE VUELO, TIPO DE LA AERONAVE Y RUTA, SI LA OCURRENCIA INVOLVORA OTRA AERONAVE, CON LA DISTANCIA ENTRE ELLOS.
16. LLENE CON LA CAUSA DE LA DESVIACIÓN, SEGÚN ABAJO:

A = Falla en el ascenso / descenso según autorización.	I = Error de entendimiento ATC (ej: Piloto interpreta mensaje de autorización de forma incorrecta o el órgano ATC emite autorización incorrecta).
B = Subida / caída sin autorización del órgano ATC.	J = Error de control del equipo, incluyendo la operación incorrecta de sus funciones FMS o el sistema de navegación. (ej: Por equivocación, el piloto opera de forma incorrecta el equipo INS).
C = Entrada en el espacio aéreo en nivel de vuelo incorrecto.	K = Transcripción incorrecta para el FMS de la autorización o autorización del órgano ATC.
D = Desviación debido a la turbulencia o otras causas meteorológicas.	L = Información incorrecta transcrita para el FMS. (ej: Plan de vuelo seguido en vez de la autorización del órgano ATC o autorización original, cumplida en autorización a una nueva autorización emitida por el órgano ATC).
E = Desviación debido a falla del equipo.	M = Error en el mensaje de transición entre órganos ATC adyacentes (error de coordinación).
F = Desviación debido a error del sistema entonación (ACAS / TCAS).	N = Ausencia de coordinación por parte del órgano ATC. (ej: de coordinación).
G = Desviación debido a evento inesperado - contingencia (falta del motor, falta de presurización).	O = Otros.
H = Aeronave no aprobada para operación en espacio aéreo RVSM.	P = Desconocido.

17. PONGA EL NIVEL DE VUELO FINAL OBSERVADO, INDICANDO LA FUENTE DE LA INFORMACIÓN (MODO C, ADS, PILOTO, O OTRO, ESCRIBIENDO LA FUENTE).
18. MARQUE SI LA AERONAVE ESTABA ARRIBA DEL NIVEL AUTORIZADO.
19. MARQUE SI LA AERONAVE ESTABA ABAJO DEL NIVEL AUTORIZADO.
20. MARQUE UNA DE LAS OPCIONES: SI EL FL ESTABA DE ACUERDO CON LA TABLA DE NIVELES DE CRUCERO SEGÚN EL ANEXO 2 DE CAGI.
21. HAGA UNA DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA DESVIACIÓN.
22. ESCRIBA, SI HUBIERE, LOS COMENTARIOS DE LA TRIPULACIÓN.



CARSAMMA F4 FORMULARIO DE DESVIACIÓN DE ALTITUD

Informe a la CARISAMMA de una desviación de altitud de 300 pies o más, incluyendo aquellos debidos sucesos TCAS, de turbulencia y contingencia.

1. Fecha de Hoy:		2. Agencia de Notificación/FIR:	
DETALLES DE LA DESVIACIÓN			
3. Nombre del Operador de la ACFT:	4. Distintivo de Llamada:	5. Tipo de Aeronave:	6. Modo C / ADS Visualizado: <input type="checkbox"/> Si, Cual Nivel? _____ <input type="checkbox"/> No.
7. Fecha de la Ocurrencia:	8. Hora UTC:	9. Ubicación de la Ocurrencia (lat/long o punto de referencia):	10. Meteorología: <input type="checkbox"/> VMC <input type="checkbox"/> IMC
11. Ruta:			
12. Nivel de Vuelo Autorizado:	13. Tiempo estimado transcurrido en el nivel de vuelo incorrecto (segundos):	14. Desviación Observada (+/- Ft):	
15. Otro tránsito si hubiere, y la distancia entre ellos:			
16. Causa de la desviación (título breve):			
(Ejemplos: Error operacional en el ciclo de coordinaciones ATC, Turbulencia, Clima, Falla en el Equipo)			
DESPUÉS DE RESTAURADA LA DESVIACIÓN			
17. Nivel de Vuelo Final Observado/Reportado: <input type="checkbox"/> Modo C <input type="checkbox"/> ADS <input type="checkbox"/> Piloto <input type="checkbox"/> Otro _____	18. Esta el FL arriba del nivel autorizado: <input type="checkbox"/> CAGI? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	19. Esta el FL debajo del nivel autorizado: <input type="checkbox"/>	20. Cumplía este FL con las Tablas de Niveles de Crucero del Anexo 2 de la CAGI? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No
RELATO			
21. Descripción Detallada de la Desviación (Por favor de su evaluación de la deriva volada por la aeronave y la causa de la desviación)			
22. COMENTARIOS DE LA TRIPULACIÓN (DE HABERLOS)			

Quando complete esta forma favor enviar el(los) reporte(s) a:
AGENCIA DE MONITOREO DE LAS REGIONES DEL CARIBE Y AMÉRICA DEL SUR - CARSAMMA
AV. GENERAL JUSTO, 160/Tiempo - CENTRO
22295-090 - RIO DE JANEIRO - RJ
Telephone: (55-21) 2101-6358 Fax: (55-21) 2101-6293
E-Mail: carsamma@decea.gov.br

El formulario LHD (en EXCEL)

Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica
(CARSAMMA)

INFORME DE GRAN DESVIACIÓN DE ALTITUD DE 300 PÉS O MÁS ENTRE LOS FL 290 Y FL 410 (INCLUSO)

Informe a la Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) de una desviación de altitud de 300 pies o más, incluyendo:

- 1) aquellas ocasionados por el ACAS/TCAS;
- 2) por turbulencia y/o contingencias; y
- 3) errores operacionales como resultado de la operación a niveles de vuelo distintos a los autorizados por el ATC o coordinados por las dependencias ATC.

NOTA: Si NO hay desviación de altitud en el área de responsabilidad de la FIR en el periodo en cuestión, SIGUE siendo un requisito para la finalización de la Sección I del presente informe y se envía a la dirección que aparece en la parte inferior de esta página hasta el día 10 del mes siguiente.

Nombre de la FIR: _____

Sírvase llenar la Sección I ó II, según corresponda.

SECCIÓN I:

NO se notificó grande desviaciones de altitud durante el mes/año _____

SECCIÓN II:

Hubo _____ notificación(es) de una desviación de altitud de 300 pie o más, durante el mes/año _____ para la(s) aeronave(s) autorizada(s) a volar entre los FL 290 y FL 410.

Se adjunta los detalles de la desviación de altitud (formulario de gran desviación de altitud).

(Sírvase utilizar un formulario separado para cada informe de desviación de altitud).

SECCIÓN III:

Una vez llenado(s), sírvase enviar el(los) informe(s) a:

CARSAMMA - Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica
PRAÇA SENADOR SALGADO FILHO, S/N - CENTRO
20021-370 - RIO DE JANEIRO - RJ
Telefone: (55-21) 2101-6358 - Fax: (55-21) 2101-6358
E-Mail: carsamma@decea.gov.br

NOTAS PARA AYUDAR A LLENAR EL FORMULARIO CARSAMMA CMA F4

ESPECIFICACIÓN DE LOS CAMPOS:

1. PONGA LA FECHA DEL COMPLETAMIENTO DE ESTE FORMULARIO.
2. LLENE CON LAS 4 LETRAS DE IDENTIFICACIÓN OACI DE LA FIR O DE LA AGENCIA DE NOTIFICACIÓN DE LA OCURRENCIA.
3. LLENE CON LAS 3 LETRAS DE IDENTIFICACIÓN OACI DEL OPERADOR DE LA AERONAVE O, EN CASO QUE LA AVIACIÓN GENERAL, PONGA "IGA".
4. LLENE CON EL INDICATIVO DE LLAMADA Y EL REGISTRO DE LA AERONAVE.
5. LLENE CON EL DESIGNATIVO OACI, CONTENIDO EN EL DOC 8643 OACI, POR EJEMPLO, PARA AIRBUS A320-211, LLENE AS22; PARA BOEING 8747-438, LLENE 8744.
6. SEÑALE "SI" O "NO": SI "SI", INFORME EL NIVEL DE VUELO.
7. PONGA LA FECHA DE LA OCURRENCIA (DD/MM/AA).
8. PONGA LA HORA DE LA OCURRENCIA (HH:MM).
9. LLENE CON LA UBICACIÓN DE LA OCURRENCIA (FUJO, LAT/LONG O LA RADIAL CON MILLAS NAUTICAS DE UN PUNTO).
10. MARQUE LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS CUANDO DE LA OCURRENCIA.
11. LLENE CON LA RUTA DEL VUELO (EN EL CASO DE VUELO DIRECTO O ALEATORIO, LLENE CON "DCT").
12. LLENE CON EL NIVEL DE VUELO AUTORIZADO EN LA RUTA.
13. PONGA EL ESTIMADO "EN SEGUNDOS", DEL TIEMPO VOLADO EN NIVEL INCORRECTO.
14. PONGA EL MAYOR DESVÍO OBSERVADO (EN PIES). USE "+" SI ES PARA ARRIB Y "-" SI ES PARA BAJO.
15. LLENE CON LOS DATOS DE LA(S) OUTRA(S) AERONAVE(S) INVOLUCRADA(S), SI HUBIERE (DISTINTIVO DE LLAMADA, REGISTRO, NIVEL DE VUELO, TIPO DE LA AERONAVE, RUTA Y LA DISTANCIA ENTRE ELLAS).
16. LLENE CON LA CAUSA DE LA DESVIACIÓN, SEGÚN TABLA ABAJO:

A	Falla en el ascenso / descenso según autorización.	I	Error de entendimiento ATC (ej: Piloto interpreta mensaje de autorización de forma incorrecta o el órgano ATC emite autorización incorrecta).
B	Subida / decida sin autorización del órgano ATC.	J	Error de control del equipo, incluyendo la operación incorrecta de las funciones FMS o lo sistema de navegación (ej: Por equivocación, el piloto opera de forma incorrecta el equipo INS).
C	Entrada en el espacio aéreo en nivel de vuelo incorrecto.	K	Transcripción incorrecta para el FMS de la autorización o re-autorización del órgano ATC.
D	Desviación debido a la turbulencia o otras causas meteorológicas.	L	Información incorrecta transcrita para el FMS (ej: Plan de vuelo seguido em vez de la autorización del organo ATC o autorización original, cumplida en sustitución a una nueva autorización emitida por el organo ATC).
E	Desviación debido a falla del equipo.	M	Error en el mensaje de transición entre órganos ATC adyacentes (error de coordinación).
F	Desviación debido a aviso del sistema anticollisión (ACAS/TCAS).	N	Ausência de coordinación por parte del órgano ATC transferidor. (falta de coordinación)
G	Desviación debido a evento inesperado (contingencia).	O	Otros.
H	Aeronave no aprobada para operación en espacio aéreo RVSM.	P	Desconocida.

17. PONGA EL NIVEL DE VUELO FINAL OBSERVADO/REPORTADO, INDICANDO LA FUENTE DA INFORMACIÓN (MODO C Y/O PILOTO Y/O ADS Y/O OTROS).
18. SEÑALE ESTA OPCIÓN SI LA AERONAVE ESTABA ARRIBA DEL NIVEL AUTORIZADO.
19. SEÑALE ESTA OPCIÓN SI LA AERONAVE ESTABA ABAJO DEL NIVEL AUTORIZADO.
20. SEÑALE UNA DE LAS OPCIONES: SI EL FL ESTABA DE ACUERDO CON LA TABLA DE NIVELES DE CRUZERO DEL ANEXO 2 DE LA OACI.
21. HAGA UNA DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA DESVIACIÓN.
22. ESCRIBA, SI HUBIERA, LOS COMENTARIOS DE LA TRIPULACIÓN.

CARSAMMA
Agencia de Monitoreo para el Caribe e Sudamérica

La información contenida en este formulario es confidencial y solo será usada con el propósito estadístico de analizar la seguridad operacional.

CMA F4

FORMULARIO DE DESVIACIÓN DE ALTITUD

Informe a la CARSAMMA de una desviación de altitud de 300 pies o más, incluyendo aquellas debido sucesos TCAS, de Turbulencia y Contingencia.

1. Fecha de Hoy:		2. Agencia de Notificación / FIR:	
DETALLES DE LA DESVIACIÓN			
3. Nombre del Operador de la ACFT:	4. Distintivo de Llamada:	5. Tipo de Aeronave:	6. Modo C / ADS Visualizado: <input type="checkbox"/> Sí. Cual Nivel?: <input type="checkbox"/> No
7. Fecha de la Ocurrencia:	8. Hora UTC:	9. Ubicación de la Ocurrencia (lat/long o Punto de referencia):	10. Condición Meteorológica: <input type="checkbox"/> IMC <input type="checkbox"/> VMC
11. Ruta:			
12. Nivel de Vuelo Autorizado:	13. Tiempo estimado transcurrido en el nivel de vuelo incorrecto (segundos):	14. Desviación Observada (+/- pies):	
15. Otro tránsito: <i>(si hubiere) (vea menu)</i>	Distintivo de Llamada: _____ Tipo de acft: _____	Nivel de Vuelo: _____	Posición: _____ Distancia entre las acft: _____
16. Causa de la Desviación: <i>(Titulo breve) (vea menu)</i> (Ejemplos: Error operacional en el ciclo de coordenaciones ATC, Turbulencia, Clima, Falla en el Equipo, etc)			
DESPUES DE RESTAURADA LA DESVIACIÓN			
17. Nivel de Vuelo Final Observado/Reportado: <input type="checkbox"/> Modo C <input type="checkbox"/> Piloto <input type="checkbox"/> ADS <input type="checkbox"/> Otro	18. FL arriba del nivel autorizado: <input type="checkbox"/>		20. Cumple esta FL con las Tablas de Niveles de Cruce del Anexo 2 de la OACI? <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No
19. FL debajo del nivel autorizado: <input type="checkbox"/>			
RELATO			
21. Descripción Detallada de la Desviación <i>(Por favor, de su evaluación de la derrota volada por la aeronave y la causa de la desviación.)</i>			
22. Comentarios de la Tripulación <i>(de haberlos)</i>			
Cuando complete esta forma, favor enviar el(los) reporte(s) a: CARSAMMA - Agência de Monitoro para el Caribe y Sudamérica PRAÇA SENADOR SALGADO FILHO, S/N - CENTRO 20021-370 - RIO DE JANEIRO - RJ Telefone: (55-21) 2101-6358 - Fax: (55-21) 2101-6358 E-Mail: carsamma@decea.gov.br			

Planilla para envío de múltiples reportes LHD



LHD

➡ Definición de Grande Desvío de Altitud (LHD)

Con base, entre otros, en el material de orientación sobre la implementación de la Separación Vertical Mínima (VSM) de 1000 pies entre los FL290 y FL410, conocido como Espacio Aéreo RVSM, adopto se la siguiente definición de lenguaje simple para un Grande Desvío de Altitud:

En el espacio aéreo RVSM un Grande Desvío de Altitud (LHD) es definido como cualquier desvío vertical de 90 metros / 300 pies o más del nivel de vuelo que deberá ser ocupado por la aeronave. Para dar mayor entendimiento, la siguiente orientación (ver abajo) también sirve para dar entendimiento a la definición de un LHD.

Las causas de una ocurrencia LHD incluyen:

LHD

- Erros operacionales

Aeronaves operando en un nivel de vuelo diferente del autorizado debido a una falla del órgano ATC o error del Piloto al cumplir incorrectamente una autorización, que son categorizadas en uno de estos casos:

- 1 - El de la tripulación que no cumple en la secuencia correcta las instrucciones del ATC, o
- 2 - La emisión incorrecta del ATC de una autorización de otro órgano ATC, o
- 3 - Aplicar de modo incorrecto las normas de separación durante una transferencia de la responsabilidad de control entre dos unidades ATC adyacentes, o
- 4 - Cualquier dislocación vertical que no sea el recomendado por el aviso de resolución.

LHD

- Desvío debido al efecto de condiciones meteorológicas (turbulencia), y / o eventos de contingencia de aeronave que ocurre en situación en que el piloto no puede, inicialmente seguir los procedimientos de contingencia normales y es forzado a ascender / descender a través de niveles de vuelo antes de hacer los desvíos.
- Desvío de tránsito ocasionado por el sistema anticolidión (ACAS / TCAS) que pueden ser:
 - 1 - El de la tripulación que correctamente después del aviso del TCAS, Aviso de Resolución (RA), sigue el indicado, y
 - 2 - El de la tripulación que incorrectamente después del RA del TCAS no sigue el indicado.

LHD

Nota: Es importante recordar que un LHD resultante de acciones que satisfacen un RA del TCAS no refleje el riesgo en el espacio aéreo RVSM, una vez que es una acción correctiva apropiada, tanto en el espacio aéreo VSM como en el RVSM. La tripulación para evitar una posible colisión en el aire entre las aeronaves efectúa el desvío. Todavía, es fuertemente recomendable que todas las ocurrencias (LHD) relacionadas con el TCAS, debido al aviso de resolución (RA), deban ser comunicadas a RMA responsable por las análisis para detallar acciones sobre la seguridad del espacio aéreo debajo de su jurisdicción.

Las ocurrencias de Grande Desvío de Altitud (LHD), deben ser monitoreadas afín de generar Informes de Seguridad orientados para las posibles causas de ocurrencias LHD estandarizadas, afín de que las Agencias Regionales (RMA) puedan recomendar acciones mitigadoras.

LHD

➡ En el contexto del monitoreo de la manutención de altitud, los desvíos de 300 pies o más, ocurridos dentro del espacio aéreo RVSM, son reportados por las 34 FIR, en el formulario F4 – **Large Height Deviation** y enviados a CARSAMMA y que incluyen:

- Aquellos ocurridos debido a avisos (alertas) del ACAS/TCAS;
- Por turbulencia o otras causas relativas al tiempo, a causas eventuales (contingencias); y
- Errores operacionales como resultado de la operación en niveles de vuelo diferentes de los autorizados por el ATC o coordinados por los órganos ATC.

NOTA: Estos reportes son debidamente analizados y codificados por los "expertos" recibiendo códigos (de A hasta M) de acuerdo con la falla reportada que después serán sometidos a una validación en los GTE o teleconferencias.

Códigos LHD – antigos

A	Falha na subida / descida conforme autorizado.	I	Erro repetitivo de ATC (ex: Piloto interpreta mensagem de autorização de forma incorreta ou o Órgão ATC emite autorização incorreta).
B	Subida / descida sem autorização do Órgão ATC.	J	Erro de controle do equipamento, incluindo a operação incorreta das funções FMS ou sistema de navegação (ex: Por engano, o piloto opera de forma incorreta o equipamento INS).
C	Entrada no espaço aéreo em nível de vôo incorreto.	K	Transcrição incorreta para o FMS de autorização ou re-autorização de Órgão ATC.
D	Desvio devido à turbulência ou outras causas meteorológicas.	L	Informação incorreta transcrita para o FMS (ex: Plano de voo seguido ao invés da autorização do Órgão ATC ou autorização original, cumprida em substituição a uma nova autorização pelo Órgão ATC).
E	Desvio devido à falha de equipamento.	M	Erro de mensagem de transição entre Órgãos ATC (Erro de coordenação).
F	Desvio devido a aviso do sistema anticolisão (ACAS/TCAS).	N	Ausência de Coordenação por parte do Órgão ATC transferidor.
G	Desvio devido a evento inesperado (contingências).	O	Outros.
H	Aeronave não aprovada para operação em espaço aéreo RVSM.	P	Desconhecida.

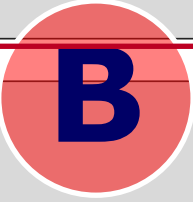
Códigos LHD - nuevos

A A	Falla en el ascenso o descenso según autorización.	G G	Desviación debido a evento inesperado, contingencia.
B B	Ascenso o descenso sin autorización del órgano ATC.	H E	Desviación por falla del equipo de la aeronave. (cambio no intencionado o no detectado en el FL)
C JKL	Operación, control o interpretación incorrecta del equipo FMS.	I D	Desviación debido a turbulencia u otra causa relacionada con las condiciones meteorológicas.
D I	Error en el ciclo del sistema ATC (interpretación incorrecta del órgano o del piloto)	J F	Desviación debido a un aviso de resolución del sistema anticolidión (ACAS/TCAS). (El piloto sigue correctamente al aviso del equipo.)
E1 M	Error de coordinación entre unidades ATC. (factores humanos)	K F	Desviación debido a un aviso de resolución del sistema anticolidión (ACAS/TCAS). (El piloto sigue incorrectamente al aviso del equipo.)
E2 N	Ausencia de coordinación entre unidades ATC. (factores humanos)	L H	Aeronave no es aprobada para operación en espacio aéreo RVSM. (plan de vuelo indica aprobación y se le provea separación RVSM, pero ella no es aprobada)
F	Errores de coordinación entre órganos ATC por cuestiones técnicas de los equipos.	M O	Otros. (esto incluye los vuelos que operan en ascenso o descenso en espacio aéreo en el que las tripulaciones no es posible establecer contacto con la dependencia ATS responsable)

F4

FORMULÁRIO DE DESVIO DE ALTITUDE

Informe à CARSAMMA os desvios de altitude de 300 pés ou mais, incluindo aqueles ocorridos devidos a TCAS, Turbulência e Contingência.

1. Data de Hoje: 24/05/13		2. Agência de Notificação / FIR: ACC-CW	
DETALHES DO DESVIO			
3. Nome do Operador da ACFT: TAM	4. Indicativo de Chamada: TAM8012	5. Tipo de Aeronave: A330	6. Modo C / ADS Visualizado: <input checked="" type="checkbox"/> Sim. Qual Nível?: 396 <input type="checkbox"/> Não
	Matrícula da Aeronave: PT-MVF		
7. Data da Ocorrência: 24/05/13	8. Hora UTC: 09:20:00	9. Local da Ocorrência (lat/long ou Ponto de referência): AKNLIR	10. Condição Meteorológica: <input checked="" type="checkbox"/> IMC <input type="checkbox"/> VMC
11. Nota: UN837			
12. Nível de Voo Autorizado: 400	13. Tempo Estimado transcorrido no Nível de Voo incorreto (segundos): 30	14. Desvio Observado (+/- pés): 400	
15. Outro tráfego: <i>(se houver)</i> (veja menu)			
Indicativo:	Matrícula:	Nível de Voo:	Position:
Tipo da acft:	Rota:	Distancia entre acft:	
16. Causa do Desvio: DESCIDA SEM AUTORIZAÇÃO. <i>(Título breve)</i> (veja menu) <i>(Exemplos: Falha de Coordenação ATC, Turbulência, Clima, Falha de Equipamento, etc)</i>			
DEPOIS DE CORRIGIDO O DESVIO			
17. Nível de Voo Final Observado/Reportado *: 396	Marque o quadro apropriado:		20. FL de acordo com a Tabela de Níveis de Cruzeiro conforme o Anexo 2 da OACI?
*Favor Indicar a Fonte da Informação: <input checked="" type="checkbox"/> Modo C <input type="checkbox"/> Piloto <input type="checkbox"/> ADS <input type="checkbox"/> Outro	18. FL acima do nível autorizado: <input type="checkbox"/>	19. FL abaixo do nível autorizado: <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
RELATO			
21. Descrição Detalhada do Desvio <i>(Por favor, dê sua opinião sobre a rota voada pela aeronave e a causa do desvio.)</i> TRÁFEGO DESCEU PARA O FL 396 E NÃO INFORMOU UM MOTIVO ESPECÍFICO.			
22. Comentários de Tripulação <i>(Se houver)</i>			
<h1>ASCENSO/DESCENSO</h1> <h1>SIN</h1> <h1>AUTORIZACIÓN ATC</h1>			
<p>Após preencher este formulário, favor enviá-lo à:</p> <p>CARSAMMA - Agencia de Monitoração do Caribe e América do Sul PRAÇA SENADOR SALGADO FILHO, S/N - CENTRO 20021-370 - RIO DE JANEIRO - RJ Telefone: (55-21) 2101-6358 - Fax: (55-21) 2101-6358 E-Mail: carsamma@decea.gov.br ou carsamma@decea.intraer</p>			

Planilla para envío de múltiples reportes LHD



Secuenc	FIR QUE HIZO EL LHD	FIR QUE FALLA	EVENT DATE	OPR ACFT	FLIGHT CALL SIGN	ACFT REGISTER NUMBER	ACFT TYPE	EVENT HOUR	POSITION REPORTADA	POSICION PARA EL RESG	IMC O VMC	ROUTE	MODE C ADS DISPLA	CLRD FL	EVENT FL	HT LHM	DURATION	DURATION GTE	SOURCE	Time (S)	Time (Ov)	n (T)	n (Ov)	CODE	CODE GTE	CAUSE
1	MONTEVIDEO	EZEIZA	01/01/13	SKY FLYER	HFY8211	CSTOP	A332	15:32	3900S 03700W	SUEO5A6U		AORRA	NO		370	0	N/A	3.000	FIR ATLANTICO	3.600	0	0	N	N	AUSENCIA DE COORDINACIÓN POR PARTE DE LA FIR EZEIZA	
2	MONTEVIDEO	EZEIZA	01/01/13	EUROPA	EA042	ECIPF	A332	16:29	3920S 04654W	SUEO5A6U		AORRA	NO		330	0	N/A	3.000	FIR ATLANTICO	90	0	0	N	N	AUSENCIA DE COORDINACIÓN POR PARTE DE LA FIR EZEIZA	
3	ATLANTICO	MONTEVIDEO	01/01/13	SKY FLYER	HFY8211	CSTOP	A332	16:30	3400S 02200W	SBA05UE0S		345032W 305028W 250424W 205021W 155018W 105015W ASH PHAW	NO		370	0	N/A	90	PILOTO	90	0	0	N	N	FALTA DE COORDINACIÓN ATC	
4	CURAZAO	ST DOMINGO	01/01/13	COPA	CMF159	HP1369	B738	17:04	PALAS	PALAS	V	UA4319 - MDSO (St. Domingo) / MPTO (Toucanen)	NO		400	0	N/A	90	PILOT	90	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
5	CURAZAO	ST DOMINGO	01/01/13	JETBLUE	JBU153	N745JB	A320	17:07	LENOM	LENOM	V	UG444 - JFK (New York) / SDCG (Cartagena)	NO		360	0	N/A	90	PILOT	90	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
6	ATLANTICO	MONTEVIDEO	01/01/13	EUROPA	EA042	ECIPF	A332	17:30	3400S 05200W	SBA05UE0B		345050W 305045W 255040W 205035W 085030W 00N025W	SI		330	0	N/A	60	ADS	60	0	0	N	N	FALTA DE COORDINACIÓN ATC	
7	RECIFE	AERONAVE	01/01/13	GOL TRANSPORTE	GLO1899	PRGUT	B738	18:24	EWIOM	EWIOM		UC18	SI		380	376	-400	15	15	MODO C	15	0	0	D	D	TURBULENCIA
8	GUAYACUIL	BOGOTA	01/01/13	AEROGAL	GLO603	HCCJM	A320	23:18	BOKAN	BOKAN	I	UA6590 - SMO (Bogotá) / SEQU (Quito)	NO		350	370	2.000	45	45	PILOTO	45	1	1	M	M	ERROR OPERACIONAL EN EL CICLO DE COORDINACIONES ATC
9	CURAZAO	ST DOMINGO	02/01/13	CACTUS	AWE920	N941JW	B752	16:17	BEROX	BEROX	V	UA6567 - KPHL (Philadelphia) / TNCA (Aruba)	NO		380	0	N/A	90	PILOT	90	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
10	CURAZAO	KINGSTON	02/01/13	GOL WEST	FWL737	N316LA	B763	17:03	DIBOK	DIBOK	V	UL795 - KMA (Miami) / SBCT (Cofrane)	NO		330	330	0	N/A	90	PILOT	90	0	0	M	M	ATC LOOP ERROR
11	BARRANQUILLA	CURAZAO	02/01/13	GOVERNMENT OF PANAMA	HP1A	HP1A	E135	22:00	OROSA	OROSA	I	UM525 - TSI (San Juan) / MPMS (Panama)	SI		380	380	0	90	0	MODE C	0	0	0	NO LHD	NO LHD	ERROR EN LA COORDINACIÓN
12	CENTRAL AMERICA	GUAYACUIL	04/01/13	AEROMEXICO	AMM049	XAMA	B738	15:31	UGADI	UGADI	V	SPM (Lima) UGADI UL308 ANREX MMAX (Mexico)	NO		360	340	-2.000	90	90	PILOTO	90	1	1	M	M	ERROR OPERACIONAL EN EL CICLO DE COORDINACIONES ATC
13	RESISTENCIA	CURITIBA	04/01/13	AERONAVES	AN6555	LVBTH	MOB3	17:05	FOZ	FOZ	V	UB687	NO		340	0	120	120	PILOTO	120	0	0	N	N	AUSENCIA DE COORDINACIÓN POR PARTE DEL ORGANIO ATC	
14	CURAZAO	ST DOMINGO	04/01/13	CITRUS	TR51807	N173AT	B737	19:07	VEKSA	VEKSA	V	UA315 - KATL (Atlanta) / TNCA (Aruba)	NO		390	390	0	N/A	90	PILOT	90	0	0	M	M	ATC LOOP ERROR
15	PORT AU PRINCE - (CURAZAO)	CURAZAO	05/01/13	IBERIA	IB6548	-	A343	02:55	LENOM	LENOM		UG444 - MPTO (Toucanen) / LEMO (Madrid)	NO		330	350	2.000	N/A	0	PILOT	90	1	1	M	M	ATC LOOP ERROR
16	ROCHAMBEAU	PIARCO	05/01/13	KLM	KLM713	-	B744	19:50	0994N 05200W	SOOOT7P4	V	EHAM (Amsterdam) 0934N052W 07N054W ZY SMP (Zandery)	YES		380	0	N/A	60	MODE C	60	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
17	RESISTENCIA	ASUNCION	06/01/13	PARAGUAYA	LAP705	-	A320	21:38	REPAM	REPAM		UA556	NO		360	0	90	90	PILOTO	90	0	0	N	N	AUSENCIA DE COORDINACIÓN POR PARTE DEL ORGANIO ATC	
18	ATLANTICO	ABIDJAN	07/01/13	QATAR	QTR911	A78BD	B77W	15:27	1100S 01000W	SBA00III2		115010N 145015W 165020W 185025W 205030W IRONA	SI		360	340	-2.000	N/A	90	ADS	60	1	1	M	M	ERROR DE COORDINACIÓN ATC
19	RECIFE	BRAZILIA	07/01/13	GOL TRANSPORTE	GLO1992	PRGGX	B738	15:55	TELMA	TELMA		N25	SI		370	350	-2.000	N/A	60	MODE C	60	1	1	M	M	FALTA DE COORDINACIÓN ATC
20	GUAYACUIL	LIMA	07/01/13	CUBANA	CUB361	CSTLO	B763	18:16	YAKUD	YAKUD	I	UL780 - SAZ (Ezeiza) / MUCC (Cunaguaga)	NO		340	0	45	45	PILOTO	45	0	0	N	N	AUSENCIA DE COORDINACIÓN ATC	
21	ST. DOMINGO	CURAZAO	08/01/13	COPA	CMF142	-	E190	18:30	VEKSA	VEKSA		UM525 - MPTO (Toucanen) / TISI (San Juan)	YES		330	350	2.000	60	60	MODE C	60	1	1	M	M	ATC LOOP ERROR
22	BARRANQUILLA	CURAZAO	08/01/13	COPA	CMF169	HP1525	B737	18:40	SELAN	SELAN	I	UM525 - TSI (San Juan) / MPTO (Toucanen)	SI		240	0	N/A	0	MODE C	0	0	0	NO RISM	NO RISM	ERROR EN LA COORDINACIÓN	
23	BOGOTA	GUAYACUIL	09/01/13	AMERICAN AIRLINES INC. - AMERICAN	N675AN	N675AN	B757	15:41	UGUPI	UGUPI	I	UL780	NO		340	320	-2.000	90	90	PILOTO	90	1	1	M	M	ERROR OPERACIONAL
24	BOGOTA	GUAYACUIL	10/01/13	AMERICAN	AA1982	N175AN	B752	12:58	ENSOI	ENSOI	I	UA674 - SEQU (Quito) / KMA (Miami)	NO		360	340	-2.000	60	60	PILOTO	60	1	1	M	M	ERROR OPERACIONAL - NO SE INDICA ACTITUD DE ASCENSO
25	ST. DOMINGO	PORT AU PRINCE	10/01/13	AMERICAN	AA1111	-	B763	13:15	ETROD	ETROD		UL304 - KMA (Miami) / SVMI (Caracas)	YES		310	350	4.000	60	60	PILOT	90	2	2	M	M	ATC LOOP ERROR
26	ST. DOMINGO	CURAZAO	11/01/13	AMERICAN	AA1890	-	B772	15:22	IRGUT	IRGUT		UL304 - SBGR (Guarulhos) / KMA (Miami)	YES		400	0	60	60	MODE C	60	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
27	GUAYACUIL - (LIMA)	LIMA	11/01/13	LAMPERU	LPE2510	CCBIA	B763	19:19	LOBOT	LOBOT		UM795	NO		320	340	2.000	N/A	60	PILOTO	90	1	1	M	M	ERROR DE COORDINACIÓN
28	CURAZAO	ST DOMINGO	11/01/13	GOL TRANSPORTE	GLO7711	PRGJI	B738	20:56	POKAK	POKAK	V	UA554 - MDSO (St. Domingo) / SBGL (Salvador)	NO		350	0	N/A	90	PILOT	90	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
29	CURAZAO	BARRANQUILLA	11/01/13	AVIANCA	AV4250	-	A319	20:56	SELAN	SELAN	V	UG444 - SMO (Bogotá) / MDSO (St. Domingo)	YES		350	0	N/A	60	MODE C	60	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
30	LIMA	AMAZONICA	01/01/13	COPA	CMF454	HP1370	B738	05:48	ASOLA	ASOLA		UM559	NO		350	370	2.000	610	610	PILOTO	610	1	1	M	M	ERROR DE COORDINACIÓN
31	ST. DOMINGO	PORT AU PRINCE	12/01/13	HAWORTH TRANSPORTATION SERVICES	N110HA	N110HA	GALX	15:09	RETAK	RETAK		UA636 - KTBM (Kendall) / MDLR (La Romana)	YES		370	0	60	60	PILOT	90	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
32	ST. DOMINGO	PORT AU PRINCE	12/01/13	BOONER ARTHUR P.	N712MC	N712MC	LBS - P32R	17:36	PIGBI	PIGBI		UA315 - KOPF (Opa-Locke) / TNCA (Aruba)	YES		370	370	0	60	60	PILOT	90	0	0	M	M	ATC LOOP ERROR
33	ST. DOMINGO	CURAZAO	13/01/13	CRAIG EVAN CORPORATION	CGHML	CGHML	CL60	17:58	BEROX	BEROX		UL450 - TNCC (Curacao) / CYTZ (Toronto)	YES		390	0	60	60	MODE C	60	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
34	ST. DOMINGO	CURAZAO	13/01/13	ABEX	ABX241	-	B763	18:44	VEKSA	VEKSA		UA315 - SVVA (Valencia) / KMA (Miami)	YES		380	400	2.000	60	60	MODE C	60	1	1	M	M	ATC LOOP ERROR
35	MAQUETIA	BOGOTA	13/01/13	CARGOLUX	CLX761	LXVC	B744	18:56	CUC (Cúcuta)	CUC		UA657	SI		370	0	180	180	MODE C	180	0	0	N	N	ERROR OPERACIONAL EN EL CICLO DE LAS COORDINACIONES.	
36	PORT AU PRINCE - (ST. DOMINGO)	ST. DOMINGO	13/01/13	ABEX	ABX241	-	B763	18:58	PIGBI	PIGBI		US315 - SVVA (Valencia) / KMA (Miami)	NO		380	400	2.000	90	90	PILOT	90	1	1	M	M	ATC LOOP ERROR
37	CURITIBA	MONTEVIDEO	13/01/13	TAM	TAM8039	PRMBP	A320	21:13	AKPOD	AKPOD	I	UM540	SI		370	0	90	90	MODE C	90	0	0	N	N	AUSENCIA DE COORDINACIÓN	
38	ST. DOMINGO	PORT AU PRINCE	14/01/13	AMERICAN	AA1663	-	B757	01:49	OSIDU	OSIDU		UL337 - KMA (Miami) / TIPP (Piarco)	YES		350	0	60	60	PILOT	90	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
39	ST. DOMINGO	PORT AU PRINCE	14/01/13	CARIBBEAN AIRLINES	BWA7606	-	B763	10:37	OSIDU	OSIDU		UL337 - KAH (Houston) / TIPP (Piarco)	YES		410	0	60	60	PILOT	90	0	0	N	N	ATC LOOP ERROR	
40	PANAMA - (CENTRAL AMERICA)	CENTRAL AMERICA	14/01/13	UNITED	UAL1032	N9371	B738	17:48	ABEAM FALLA	FALLA	V	KAH (Houston) UA786 KTIS DCT SPP MPTO (Toucanen)	SI		370	0	60	60	MODE C	60	0	0	N	N	FALTA DE COORDINACIÓN	
41	CURAZAO	BARRANQUILLA	14/01/13	COPA	CMF128	HP1521	B737	17:49	OROSA	OROSA		UA319 - MPTO (Toucanen) / MDSO (St. Domingo)	NO		390	390	0	N/A	90	MODE C	60	0	0	M	M	ATC LOOP ERROR
42	CURAZAO	BARRANQUILLA	14/01/13	COPA	CMF352	HP1722	B738	17:52	OROSA	OROSA	V	UA319 - MPTO (Toucanen) / MOPC (Punta Cana)	NO		370	370	0	N/A	90	MODE C	60	0	0	M	M	ATC LOOP ERROR
43	CURAZAO	BARRANQUILLA	14/01/13	COPA	CMF102	-	E190	18:29	OROSA	OROSA		UA319 - MPTO (Toucanen) / MTPP (Port Au Prince)	NO		350	370	2.000	N/A	90	PILOT	90	1	1	M	M	ATC LOOP ERROR
44	CURITIBA	PILOTO	15/01/13	TAM	TAM4546	PPTPA	A343	07:46	AKPOD	AKPOD	I	UM540	SI		340	360	2.000	90	90	MODE C	90	1	1	D	D	ASCENSO SIN AUTORIZACIÓN
45	MONTEVIDEO	EZEIZA	15/01/13	SKY FLYER	HFY8211	CSTOP	A332	16:10	3900S 03700W	SUEO5A6U		AORRA	NO		390	0	N/A	3.000	FIR ATLANTICO	2.400	0	0	N	N	AUSENCIA DE COORDINACIÓN POR PARTE DE LA FIR EZEIZA	
46	ATLANTICO	MONTEVIDEO	15/01/13	SKY FLYER	HFY8211	CSTOP	A332	16:10	3400S 03200W	SBA05UE0S		345032W 305028W 255042W 205021W 155018W 105015W ASH PHAW	NO		390	0	0	0	PILOTO	90	0	0	N	N	FALTA DE COORDINACIÓN ATC	
47	PORT AU PRINCE - (ST. DOMINGO)	ST DOMINGO	15/01/13	AIRCRAFT TRUST & FINANCING CORP	N1548R	N1548R	H358	16:52	PIGBI	PIGBI		UA315 - SVVM (Barquimetos) / KFLX (Fl. Lauderdale)	NO		360	320	-4.000	90	90	PILOT	90	2	2	M	M	ATC LOOP ERROR
48	LIMA	GUAYACUIL	15/01/13	LAN CHILE	LAN659	CEBD	B763	23:30	PAGUR	PAGUR		UB666	NO		390	390	0	0	PILOTO	0	0	0	M	M	ERROR DE COORDINACIÓN	
49	ATLANTICO	DHAR	16/01/																							

LHD

Report #: 512	POSITION: ARNEL	LACSA	ARNEL	MODE C: NO	HT LHD: 0
DATE: 14/05/2013	ROUTE: UG436	FLIGHT ID: LRC625	REGISTRATION: N492TA	CLRD FL: 330	DURATION: N/A
REPORTING UNIT: LIMA	FIR ERROR: GUAYAQUIL	ACFT TYPE: A320	IMC / VMC: 1	EVENT FL: 330	CODE: M
OTHER ACFT (2°):	CAUSE: ERROR OPERACIONAL EN EL CICLO DE COORDINACIONES ATC	DISTANCE: 80	STATUS RVSM: #N/D	XFL SAME: 0	XFL OPS: 0
PROBABILIDAD: 4	DURACIÓN: 2	GRAVEDAD: 2	RADAR / ADS: 10	POSITION 2° ACFT: 0	FL 2° ACFT: 0
VALOR DEL RIESGO: 31	ACCIÓN MITIGADORA:			REQUIERE MONITOREO Y GESTIÓN	

OBSERVACIONES: VALIDADO EN LA TELECON LHD/14 DE 2013 - 18/10/2013

Report #: 513	POSITION: DORKA	LANPERU	DORKA	MODE C: SI	HT LHD: 0
DATE: 15/05/2013	ROUTE: UL550	FLIGHT ID: LPE2423	REGISTRATION: CCCXJ	CLRD FL: 350	DURATION: 15
REPORTING UNIT: ANTOFAGASTA	FIR ERROR: LIMA	ACFT TYPE: A319	IMC / VMC: V	EVENT FL: 350	CODE: N
OTHER ACFT (2°):	CAUSE: AUSENCIA DE COORDINACIÓN POR PARTE DEL ORGANO ATC TRANSFERIDOR	DISTANCE: 80	STATUS RVSM: APPROVED	XFL SAME: 0	XFL OPS: 0
PROBABILIDAD: 3	DURACIÓN: 1	GRAVEDAD: 3	RADAR / ADS: 5	POSITION 2° ACFT: 0	FL 2° ACFT: 0
VALOR DEL RIESGO: 17	ACCIÓN MITIGADORA:			DEBE SER DOCUMENTADO	

OBSERVACIONES: VALIDADO EN LA TELECON LHD/14 DE 2013 - 18/10/2013

Report #: 514	POSITION: BAIAN	GOL TRANSPORTE	BAIAN	MODE C: SI	HT LHD: 2.000
DATE: 15/05/2013	ROUTE: UW10	FLIGHT ID: GLO1146	REGISTRATION: -	CLRD FL: 370	DURATION: 10
REPORTING UNIT: RECIFE	FIR ERROR: BRASILIA	ACFT TYPE: B738	IMC / VMC: -	EVENT FL: 390	CODE: M
OTHER ACFT (2°):	CAUSE: FALLA DE COORDINACIÓN	DISTANCE: 80	STATUS RVSM: -	XFL SAME: 0	XFL OPS: 0
PROBABILIDAD: 2	DURACIÓN: 1	GRAVEDAD: 2	RADAR / ADS: 5	POSITION 2° ACFT: 0	FL 2° ACFT: 0
VALOR DEL RIESGO: 18	ACCIÓN MITIGADORA:			DEBE SER DOCUMENTADO	

OBSERVACIONES: VALIDADO EN LA TELECON LHD/14 DE 2013 - 18/10/2013

Report #: 515	POSITION: 3400S 03200W	ASCOT	SUEOSAEU6	MODE C: NO	HT LHD: 0
DATE: 15/05/2013	ROUTE: GUXOR (372230S 05300W) BIVEN (363510S 0530510W) AORRA	FLIGHT ID: RRR3663	REGISTRATION: ZD950	CLRD FL: 0	DURATION: N/A
REPORTING UNIT: MONTEVIDEO	FIR ERROR: EZEIZA	ACFT TYPE: L101	IMC / VMC: -	EVENT FL: 350	CODE: N
OTHER ACFT (2°):	CAUSE: AUSENCIA DE COORDINACIÓN POR PARTE DE LA FIR EZEIZA	DISTANCE: 80	STATUS RVSM: #N/D	XFL SAME: 0	XFL OPS: 0
PROBABILIDAD: 2	DURACIÓN: 3	GRAVEDAD: 3	RADAR / ADS: 10	POSITION 2° ACFT: 0	FL 2° ACFT: 0
VALOR DEL RIESGO: 51	ACCIÓN MITIGADORA:			REQUIERE MONITOREO Y GESTIÓN	

OBSERVACIONES: VALIDADO EN LA TELECON LHD/14 DE 2013 - 18/10/2013

LHD

Report #: 512	POSITION: ARNEL	LACSA	ARNEL	MODE C: NO	HT LHD: 0
DATE: 14/05/2013	ROUTE: UG436	FLIGHT ID: LRC625	REGISTRATION: N492TA	CLRD FL: 330	DURATION: N/A
REPORTING UNIT: LIMA	FIR ERROR: GUAYAQUIL	ACFT TYPE: A320	IMC / VMC: I	EVENT FL: 330	CODE: M
OTHER ACFT (2°):	CAUSE: ERROR OPERACIONAL EN EL CICLO DE COORDINACIONES ATC	DISTANCE: 80	STATUS RVSM: #N/D	XFL SAME: 0	XFL OPS: 0
				POSITION 2° ACFT: 0	FL 2° ACFT: 0
				GTE TIME: 90	GTE CODE: M

SEGU OMITE REVISION DE HORA. LRC625 A320 MROC (Juan Santamaria) / SPIM (Lima) NOTIFICA ARNEL 23:44 FL350 CUANDO SE TENIA LA TNR PARA LAS 23:51.

PROBABILIDAD: 4	DURACIÓN: 2	GRAVEDAD: 2	RADAR / ADS: 10	WEATHER: 5	OTRO TRAFICO: 0
VALOR DEL RIESGO: 31		ACCIÓN MITIGADORA:		REQUIERE MONITOREO Y GESTIÓN	
OBSERVACIONES: VALIDADO EN LA TELECON LHD/14 DE 2013 - 18/10/2013					

Report #: 513	POSITION: DORKA	LANPERU	DORKA	MODE C: SI	HT LHD: 0
DATE: 15/05/2013	ROUTE: UL550	FLIGHT ID: LPE2423	REGISTRATION: CCCXJ	CLRD FL: 350	DURATION: 15
REPORTING UNIT: ANTOFAGASTA	FIR ERROR: LIMA	ACFT TYPE: A319	IMC / VMC: V	EVENT FL: 350	CODE: N
OTHER ACFT (2°):	CAUSE: AUSENCIA DE COORDINACIÓN POR PARTE DEL ORGANO ATC TRANSFERIDOR	DISTANCE: 80	STATUS RVSM: APPROVED	XFL SAME: 0	XFL OPS: 0
				POSITION 2° ACFT: 0	FL 2° ACFT: 0
				GTE TIME: 15	GTE CODE: N

TRANSITO SE OBSERVA A 15 NM ANTES DE DORKA A NIVEL NO COORDINADO, LUEGO LLAMA LIMA ACC INFORMANDO DEL CAMBIO DE NIVEL. EL TRANSITO ESTABLECE CONTACTO CON ACC APROXIMADAMENTE 47 NM AL SURESTE DE DORKA EN AWY UL550 A FL350.

PROBABILIDAD: 3	DURACIÓN: 1	GRAVEDAD: 3	RADAR / ADS: 5	WEATHER: 0	OTRO TRAFICO: 0
VALOR DEL RIESGO: 17		ACCIÓN MITIGADORA:		DEBE SER DOCUMENTADO	
OBSERVACIONES: VALIDADO EN LA TELECON LHD/14 DE 2013 - 18/10/2013					

Report #: 514	POSITION: BAIAN	GOL TRANSPORTE	BAIAN	MODE C: SI	HT LHD: 2.000
DATE: 15/05/2013	ROUTE: UW10	FLIGHT ID: GLO1146	REGISTRATION: -	CLRD FL: 370	DURATION: 10
REPORTING UNIT: RECIFE	FIR ERROR: BRASILIA	ACFT TYPE: B738	IMC / VMC: -	EVENT FL: 390	CODE: M
OTHER ACFT (2°):	CAUSE: FALLA DE COORDINACIÓN	DISTANCE: 80	STATUS RVSM: -	XFL SAME: 0	XFL OPS: 0
				POSITION 2° ACFT: 0	FL 2° ACFT: 0
				GTE TIME: 10	GTE CODE: M

EL TRANSITO FUE COORDINADO POR EL ACC BRASILIA EN EL FL370, PERO INGRESO EN LA FIR RECIFE A FL390.

PROBABILIDAD: 2	DURACIÓN: 1	GRAVEDAD: 2	RADAR / ADS: 5	WEATHER: 5	OTRO TRAFICO: 0
VALOR DEL RIESGO: 18		ACCIÓN MITIGADORA:		DEBE SER DOCUMENTADO	
OBSERVACIONES: VALIDADO EN LA TELECON LHD/14 DE 2013 - 18/10/2013					

Report #: 515	POSITION: 3400S 03200W	ASCOT	SUEO CAEUC	MODE C: NO	HT LHD: 0
DATE: 15/05/2013	ROUTE: GUXOR (372230S 05300W) BIVEN (363510S 0530510W) AORRA	FLIGHT ID: RRR3663	REGISTRATION: ZD950	CLRD FL: 0	DURATION: N/A
REPORTING UNIT: MONTEVIDEO	FIR ERROR: EZEIZA	ACFT TYPE: L101	IMC / VMC: -	EVENT FL: 350	CODE: N
OTHER ACFT (2°):	CAUSE: AUSENCIA DE COORDINACIÓN POR PARTE DE LA FIR EZEIZA	DISTANCE: 80	STATUS RVSM: #N/D	XFL SAME: 0	XFL OPS: 0
				POSITION 2° ACFT: 0	FL 2° ACFT: 0
				GTE TIME: 3.000	GTE CODE: N

ACC MONTEVIDEO NO RECIBIÓ NI FPL NI CPL NI DEP DE RRR3663 POR LO CUAL NO SE PUDO TRANSFERIR A LA FIR SBAO. SE GENERA LHD CON LOS DATOS OBTENIDOS POR LA FIR SBAO YA QUE SUEO NO POSSEE NI HF, NI ADS C Y CPDLC. *** CARSAMMA: DEL PUNTO DE INGRESO HASTA EL PUNTO QUE LA AERONAVE DEBERÍA LLAMAR EL ACC ATLANTICO SON 360 MILLAS = 50 MINUTOS = 3.000 SEGUNDOS. ***

PROBABILIDAD: 2	DURACIÓN: 3	GRAVEDAD: 3	RADAR / ADS: 10	WEATHER: 5	OTRO TRAFICO: 0
VALOR DEL RIESGO: 51		ACCIÓN MITIGADORA:		REQUIERE MONITOREO Y GESTIÓN	
OBSERVACIONES: VALIDADO EN LA TELECON LHD/14 DE 2013 - 18/10/2013					

LHD

➡ **El que conseguimos resolver o saber con respecto a las aeronaves NO aprobadas RVSM.**

1 - HAVANA observa el HP2010, manteniendo FL362, desfasaje de 200 pies informando mantener FL360. Cruza con otra en el FL370 y esta informa estar ascendiendo debido resolución TCAS, “aeronave abajo 800 pies”. Solicitamos a AAC del Estado de Registro (Panamá) para efectuaren verificación en el sistema altimétrico del HP2010 y días después llega la información que existía un error de 100 pies entre la información del piloto y del copiloto.

2 - BOGOTA reporta el RPB670, registro HP4454. No existiendo aprobación RVSM, hicimos contacto con la AAC del Estado de Registro (Panamá) y nos fue informado que todas las aeronaves de CMP (COPA) eran homologadas. Como la aeronave era de la AERO REPUBLICA, informamos el facto a Bogotá y ellos informan que existía el HK4454 que también tenía volado en esto día. (Error del controlador al llenar el formulario, cambió el “K” por “P”)

LHD

➡ **El que conseguimos resolver o saber con respecto a las aeronaves NO aprobadas RVSM.**

3 - COCESNA reporta varios tráficos de la AMX (AERO MEXICO) registro XA-AMA; XA-EAP e XA-FRJ. No existiendo aprobación RVSM para estas aeronaves. Hicimos contacto con la AAC do Estado de Registro (México) y nos fue informado que todas las aeronaves eran realmente da AERO MEXICO y que eran homologadas. Habían se olvidado de enviar el F2 para la NAARMO.

4 - ACC ATLANTICO en sus reportes informa algunos registros que no constaban como siendo homologadas RVSM y como los registros eran de la AAC de África, hicimos contacto con ella y días despues recibimos la información que todas eran homologadas. (Ocurrió la falta de digitación de estas aeronaves no “sitio” KSN)

LHD

➔ El que conseguimos resolver con respecto a las aeronaves **NO** aprobadas **RVSM**.

5 - GUAYAQUIL reporta ACA092 con registro CFTUL. Registro no homologado. Hicimos contacto con la AAC de Canadá y ellos informaron que en la flota de ACA (AIR CANADA) no había tal registro. Informamos el hecho a Guayaquil solicitando que confirmasen el registro. Días después informan haber cometido error y que el registro correcto era CFIUL.

6 - Hasta el final de diciembre fueron enviados a CARSAMMA **1.463** reportes LHD. Detectamos **193** aeronaves como **no aprobadas RVSM** volando en nuestra región, pero este número podría ser bien mayor ya que **194** reportes llegaron **sin el registro de la aeronave**.

De las 193 aeronaves, 125 son de compañías de Estados CAR/SAM:

54 de Perú, 35 de Ecuador, 12 de Venezuela, 8 de Costa Rica, 7 de Chile, 1 de Argentina, 1 de Bolivia, 1 de Colombia, 1 de Panamá, y 5 de Brasil (2 eran de la EMBRAER, 1 era de la TAM y 2 eran de la aviación general).

Control de LHD recibidos

Nota: Las informaciones hechas despu3s del d3a 15 est3 en **ROJO**.

Recuerdo:

La fecha para el env3o de los reportes es el d3a 10 de cada mes, pero en el GTE 11 nosotros informamos que aceptar3amos hasta el d3a 15.

Muchas informaciones que est3n en rojo solo llegaron a la CARSAMMA despu3s de una solicitud3n.

Estados	FIR	ENERO				FEBRERO				MARZO				ABRIL				MAYO				JUNIO			
		TOTAL		D/N	T/L	TOTAL		D/N	T/L	TOTAL		D/N	T/L	TOTAL		D/N	T/L	TOTAL		D/N	T/L	TOTAL		D/N	T/L
		rec	val			rec	val			rec	val			rec	val			rec	val			rec	val		
Antillas Holandesas	Curacao - TNCF -	13/2	17	17	D 15	15/3	10	10	D 6	15/4	12	12	D 5	6/5	4	4	D 4	12/6	4	4	D 4	9/7	10	9	D 7
Argentina	C3rdoba - SACU -	18/2	4	3	D 2	21/3	2	2	D 2	15/4	1	1	D 0	14/5	4	1	D 0	17/6	4	3	D 3	16/7	0	0	D 0
	Ezeiza - SAEU -	18/2	0	0	D 0	21/3	0	0	D 0	15/4	0	0	D 0	14/5	0	0	D 0	17/6	0	0	D 0	16/7	0	0	D 0
	Mendoza - SAMU -	18/2	0	0	D 0	21/3	0	0	D 0	15/4	0	0	D 0	14/5	0	0	D 0	17/6	0	0	D 0	16/7	0	0	D 0
	Resistencia - SARU -	18/2	2	2	D 1	21/3	0	0	D 0	15/4	2	2	D 2	14/5	5	5	D 5	17/6	2	2	D 1	16/7	2	2	D 2
	Comodoro Rivadavia - SAVU -	18/2	0	0	D 0	21/3	0	0	D 0	15/4	0	0	D 0	14/5	0	0	D 0	17/6	0	0	D 0	16/7	0	0	D 0
Bolivia	La Paz - SLF -	22/2	1	1	D 1	26/3	0	0	D 0	4/4	0	0	D 0	14/5	0	0	D 0	13/6	1	1	D 0	17/7	0	0	D 0
Brasil	Atl3ntico - SBAO -	31/1	7	7	D 6	2/3	5	5	D 5	17/4	9	9	D 7	11/6	11	10	D 5	29/7	12	10	D 5	24/7	6	5	D 5
	Amaz3nica - SBAZ -	25/2	0	0	D 0	9/3	0	0	D 0	10/4	0	0	D 0	11/5	1	1	D 1	16/6	1	1	D 0	15/8	2	2	D 1
	Bras3lia - SBBS -	6/2	0	0	D 0	13/3	0	0	D 0	11/4	0	0	D 0	3/5	0	0	D 0	6/6	0	0	D 0	1/7	0	0	D 0
	Curitiba - SBCV -	4/2	4	4	D 1	11/3	1	1	D 1	22/4	0	0	D 0	14/5	0	0	D 0	12/6	7	7	D 3	8/7	5	5	D 5
	Recife - SBRE -	8/2	2	2	D 2	5/3	2	2	D 1	12/4	4	4	D 2	3/6	3	3	D 2	3/6	3	3	D 2	26/7	2	1	D 1
Chile	Punta Arenas - SCCZ -	25/2	0	0	D 0	12/3	0	0	D 0	8/4	0	0	D 0	10/5	0	0	D 0	10/6	0	0	D 0	10/7	0	0	D 0
	Santiago - SCFZ -	25/2	0	0	D 0	12/3	3	3	D 3	8/4	0	0	D 0	10/5	1	1	D 0	10/6	0	0	D 0	10/7	0	0	D 0
	Antofagasta - SCFZ -	25/2	5	5	D 2	12/3	6	6	D 4	8/4	8	7	D 5	10/5	4	4	D 1	10/6	3	3	D 0	10/7	4	3	D 1
	Isl3 de Pascua - SCIZ -	25/2	0	0	D 0	12/3	0	0	D 0	8/4	0	0	D 0	10/5	0	0	D 0	10/6	0	0	D 0	10/7	0	0	D 0
	Puerto Montt - SCTZ -	25/2	0	0	D 0	12/3	0	0	D 0	8/4	0	0	D 0	10/5	0	0	D 0	10/6	0	0	D 0	10/7	0	0	D 0
Cocoesna	Central America - MHIC -	15/2	2	2	D 2	15/3	3	3	D 2	17/4	4	4	D 3	14/5	5	4	D 3	14/6	22	21	D 14	9/7	10	10	D 6
Colombia	Barranquilla - SKEC -	31/1	6	4	D 2	20/3	1	1	D 0	16/4	0	0	D 0	16/5	3	3	D 1	12/6	1	1	D 1	7/7	0	0	D 0
	Bogot3 - SKED -	18/2	17	16	D 13	28/3	21	21	D 11	23/4	23	22	D 18	16/5	36	31	D 19	24/6	32	32	D 16	14/8	23	23	D 13
Cuba	Havana - MUHF -	12/2	0	0	D 0	19/3	0	0	D 0	12/4	0	0	D 0	14/5	0	0	D 0	11/6	1	0	D 0	10/7	1	1	D 1
Equador	Guayaquil - SEGU -	19/3	4	4	D 3	20/3	4	4	D 3	3/4	3	3	D 3	3/5	8	8	D 7	10/6	3	3	D 3	11/7	1	0	D 0
Guyana	Georgetown - SYGC -	13/2	0	0	D 0	6/3	1	1	D 0	26/4	0	0	D 0	3/5	0	0	D 0	4/6	0	0	D 0	4/6	2	2	D 0
Guyana Francesa	Rochambeau - SOOO -	21/2	1	1	D 1	4/3	0	0	D 0	26/3	1	1	D 0	23/5	0	0	D 0	6/6	0	0	D 0	9/7	0	0	D 0
Haiti	Port Au Prince - MTEG -	18/2	0	0	D 0	8/4	0	0	D 0	8/4	0	0	D 0	13/5	0	0	D 0	2/7	0	0	D 0	2/7	0	0	D 0
Jamaica	Kingston - MKJK -	31/1	1	1	D 1	15/4	4	3	D 3	15/4	0	0	D 0	16/5	0	0	D 0	27/6	0	0	D 0	27/6	1	1	D 1
Panam3	Panam3 Oceanic - MPZL -	8/2	0	0	D 0	19/3	1	1	D 0	8/4	1	1	D 1	7/5	1	1	D 1	11/6	1	1	D 1	30/8	0	0	D 0
Paraguay	Asuncion - SGFA -	22/2	0	0	D 0	8/3	0	0	D 0	12/4	0	0	D 0	7/5	2	2	D 1	5/6	0	0	D 0	5/7	1	1	D 1
Peru	Lima - SPIM -	14/5	12	6	D 3	21/5	11	11	D 5	11/7	15	11	D 4	24/9	13	10	D 5	4/10	21	20	D 9	14/10	14	11	D 3
Republica Dominicana	Santo Domingo - MDCS -	20/2	18	16	D 12	18/3	8	8	D 6	10/4	16	16	D 12	21/5	12	12	D 9	21/6	9	8	D 3	15/7	18	12	D 5
Suriname	Paramaribo - SMPM -	12/3	0	0	D 0	12/3	0	0	D 0	7/5	0	0	D 0	7/5	0	0	D 0	22/7	0	0	D 0	22/7	0	0	D 0
Trinidad e Tobago	Piarco - ITZP -	7/2	3	3	D 1	8/3	0	0	D 0	5/4	2	2	D 0	6/5	4	3	D 2	6/6	2	1	D 0	3/7	3	3	D 2
Uruguay	Montevideo - SUEO -	21/3	5	5	D 4	21/3	1	1	D 1	4/4	7	7	D 6	21/5	5	3	D 3	2/8	5	5	D 4	3/9	5	4	D 1
Venezuela	Maiquetia - SVZM -	4/2	2	2	D 2	12/3	0	0	D 0	16/4	2	2	D 2	8/5	1	1	D 0	5/6	2	0	D 0	11/7	2	2	D 2
	San Juan - TJZS -	27/2	0	0	D 0	21/3	2	2	D 2	10/4	0	0	D 0	8/5	0	0	D 0	26/6	0	0	D 0	19/8	0	0	D 0
	Johannesburg - FAJO -	6/2	1	1	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0
	Miami - KZMA -	19/4	0	0	D 0	19/4	1	0	D 0	18/4	1	0	D 0	14/5	2	0	D 0	17/6	0	0	D 0	16/7	1	0	D 0
	New York - KZNY -	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0
	Dakar - GOOO -	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0
TOTAL		114	102	74	25	87	85	55	30	111	104	70	34	125	107	69	35	136	126	69	57	113	97	64	33
		89%				98%				94%				86%				93%				86%			

En rojo estan todos los reportes recibidos despues de la fecha.

Control de LHD recibidos

Nota: Las informaciones hechas después del día 15 está en ROJO.

Recuerdo: La fecha para el envío de los reportes es el día 10 de cada mes, pero en el GTE 11 nosotros informamos que aceptaríamos hasta el día 15.

Muchas informaciones que están en rojo solo llegaron a la CARSAMMA después de una solicitud.

Estados	FIR	JULIO				AGOSTO				SEPTIEMBRE				OCTUBRE				NOVIEMBRE				DICIEMBRE				
		fecha	TOTAL rec	val	D/N	T/L	fecha	TOTAL rec	val	D/N	T/L	fecha	TOTAL rec	val	D/N	T/L	fecha	TOTAL rec	val	D/N	T/L	fecha	TOTAL rec	val	D/N	T/L
Antillas Holandesas	Curacao - TNCF -	15/8	18	18	D 12	16/9	5	5	D 3	22/10	5	5	D 4	22/11	16	13	D 6	8/1	8	7	D 4	22/1	17	17	14	0
	Córdoba - SACU -	2/9	0	0	D 0	9/9	0	0	D 0	15/10	1	1	D 0	8/11	0	0	D 0	10/12	0	0	D 0	16/1	0	0	D 0	0
Argentina	Ezeiza - SAU -	2/9	0	0	D 0	9/9	0	0	D 0	15/10	0	0	D 0	8/11	0	0	D 0	10/12	0	0	D 0	16/1	0	0	D 0	0
	Mendoza - SAMV -	2/9	0	0	D 0	9/9	0	0	D 0	15/10	0	0	D 0	8/11	0	0	D 0	10/12	0	0	D 0	16/1	0	0	D 0	0
	Resistencia - SARU -	2/9	3	3	D 3	9/9	8	8	D 7	15/10	6	6	D 5	8/11	1	1	D 1	10/12	3	3	D 3	16/1	2	1	D 1	1
	Comodoro Rivadavia - SAUV -	2/9	0	0	D 0	9/9	0	0	D 0	15/10	0	0	D 0	8/11	0	0	D 0	10/12	1	1	D 1	16/1	3	2	D 2	2
	La Paz - SLF -	9/8	1	1	D 1	16/9	1	1	D 1	10/10	0	0	D 0	10/1	0	0	D 0	17/12	2	1	D 0	8/1	1	1	D 0	0
Brasil	Atlántico - SBAO -	6/8	4	4	D 2	9/9	7	7	D 5	11/10	15	14	D 13	19/11	10	10	D 9	29/1	10	10	D 7	18/1	4	3	D 2	2
	Amazónica - SBAZ -	15/8	0	0	D 0	13/9	0	0	D 0	3/10	0	0	D 0	7/11	0	0	D 0	10/12	3	3	D 1	6/1	16	14	D 4	4
	Brasília - SBBS -	7/8	1	0	D 0	6/9	0	0	D 0	8/9	2	0	D 0	3/11	0	0	D 0	29/1	0	0	D 0	29/1	1	1	D 0	0
	Curitiba - SBCW -	9/8	0	0	D 0	7/9	1	1	D 0	5/10	2	2	D 2	12/11	0	0	D 0	8/1	3	3	D 2	6/1	2	2	D 2	2
	Recife - SBRE -	5/8	0	0	D 0	9/9	0	0	D 0	7/10	0	0	D 0	11/11	0	0	D 0	10/12	0	0	D 0	10/1	0	0	D 0	0
Chile	Punta Arenas - SCCZ -	8/8	0	0	D 0	9/9	0	0	D 0	7/10	0	0	D 0	20/11	0	0	D 0	9/12	0	0	D 0	9/1	0	0	D 0	0
	Santiago - SCEZ -	8/8	0	0	D 0	9/9	0	0	D 0	7/10	0	0	D 0	20/11	0	0	D 0	9/12	0	0	D 0	9/1	1	1	D 1	1
	Antofagasta - SCFZ -	8/8	2	1	D 0	9/9	3	2	D 1	7/10	6	6	D 2	20/11	6	5	D 3	9/12	3	3	D 2	9/1	7	7	D 4	4
	Isla de Pascua - SCIZ -	8/8	0	0	D 0	9/9	0	0	D 0	7/10	0	0	D 0	20/11	0	0	D 0	9/12	0	0	D 0	9/1	0	0	D 0	0
	Puerto Montt - SCTZ -	8/8	1	1	D 1	9/9	0	0	D 0	7/10	0	0	D 0	20/11	0	0	D 0	9/12	0	0	D 0	9/1	0	0	D 0	0
Cocoesna	Central America - MHIG -	19/8	11	7	D 6	12/9	6	5	D 5	15/10	15	12	D 9	18/11	8	7	D 3	12/12	6	6	D 4	20/1	11	9	D 6	6
Colombia	Barranquilla - SKEC -	7/7	1	1	D 1	9/9	0	0	D 0	19/11	1	1	D 1	19/11	0	0	D 0	17/12	0	0	D 0	22/1	0	0	D 0	0
	Bogotá - SKED -	14/8	27	27	D 16	7/9	25	23	D 10	15/10	9	8	D 7	18/11	23	23	D 12	9/12	11	11	D 6	29/1	11	11	D 8	8
Cuba	Havana - MUHF -	2/8	4	3	D 3	6/9	3	2	D 2	23/9	3	3	D 1	18/12	0	0	D 0	18/12	3	3	D 3	14/1	2	2	D 1	1
Equador	Guayaquil - SEGU -	5/8	1	1	D 0	13/9	4	4	D 3	11/11	0	0	D 0	11/11	1	0	D 0	11/12	33	27	D 15	15/1	32	13	D 7	7
Guyana	Georgetown - SYGC -	20/8	0	0	D 0	12/9	2	2	D 2	7/11	0	0	D 0	5/11	1	1	D 0	16/1	0	0	D 0	16/1	1	1	D 0	0
Guyana Francesa	Rochambeau - SOOO -	17/7	5	5	D 0	8/8	3	2	D 0	3/10	0	0	D 0	12/11	4	3	D 1	13/12	1	1	D 0	6/1	3	2	D 0	0
Haiti	Port Au Prince - MIEG -	1/9	0	0	D 0	1/9	0	0	D 0	21/10	0	0	D 0	15/10	17	13	D 12	15/11	12	11	D 9	17/12	10	10	D 9	9
Jamaica	Kingston - MKJK -	13/8	0	0	D 0	11/9	2	2	D 2	11/9	1	1	D 1	4/12	2	2	D 1	4/12	1	1	D 0	8/1	8	7	D 6	6
Panamá	Panamá Oceanic - MPZL -	14/8	1	1	D 0	9/1	0	0	D 0	7/10	1	1	D 0	20/11	0	0	D 0	7/1	2	2	D 2	7/1	1	1	D 1	1
Paraguay	Asuncion - SGFA -	9/8	1	1	D 1	16/9	1	1	D 1	14/10	4	4	D 3	12/11	1	1	D 1	9/12	0	0	D 0	16/1	3	3	D 3	3
Peru	Lima - SPIM -	21/11	25	25	D 12	29/11	18	18	D 7	4/12	15	15	D 4	10/1	11	10	D 2	13/1	6	5	D 0	28/1	16	11	D 6	6
Republica Dominicana	Santo Domingo - MIDCS -	15/8	12	12	D 9	20/9	17	15	D 11	17/10	11	11	D 10	18/11	6	3	D 2	27/1	11	11	D 8	27/1	17	17	D 13	13
Suriname	Paramaribo - SMPM -	14/8	0	0	D 0	9/12	0	0	D 0	9/12	0	0	D 0	9/12	0	0	D 0	9/12	0	0	D 0	22/1	0	0	D 0	0
Trinidad e Tobago	Piarco - TIZP -	6/8	3	3	D 1	4/9	3	1	D 1	4/10	2	2	D 1	19/11	0	0	D 0	3/12	0	0	D 0	6/1	4	2	D 0	0
Uruguay	Montevideo - SUEO -	2/9	2	2	D 2	27/9	5	5	D 5	15/1	7	7	D 7	15/1	5	5	D 4	15/1	0	0	D 0	15/1	1	1	D 1	1
Venezuela	Maiquetia - SVZM -	8/8	4	4	D 3	13/9	1	1	D 0	22/11	0	0	D 0	22/11	3	3	D 2	9/12	1	1	D 1	9/12	4	4	D 2	2
	San Juan - TJZS -	19/8	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	16/12	1	1	D 1	X	0	0	D 0	0
	Johannesburg - FAJO -	X	0	0	D 0	5/8	1	1	D 0	X	0	0	D 0	22/10	1	1	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	0
	Miami - KZMA -	X	0	0	D 0	15/8	2	0	D 0	17/10	0	0	D 0	X	0	0	D 0	17/12	0	0	D 0	7/1	3	0	D 0	0
	New York - KZNY -	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	0
Dakar - GOOO -	X	0	0	D 0	9/10	1	1	D 0	X	0	0	D 0	X	0	0	D 0	6/12	1	1	D 0	27/1	6	6	D 0	0	
TOTAL		127	120	73	47	119	107	66	41	106	99	70	29	116	101	59	42	122	112	69	43	187	149	79	53	

En rojo estan todos los reportes recibidos despues de la fecha.

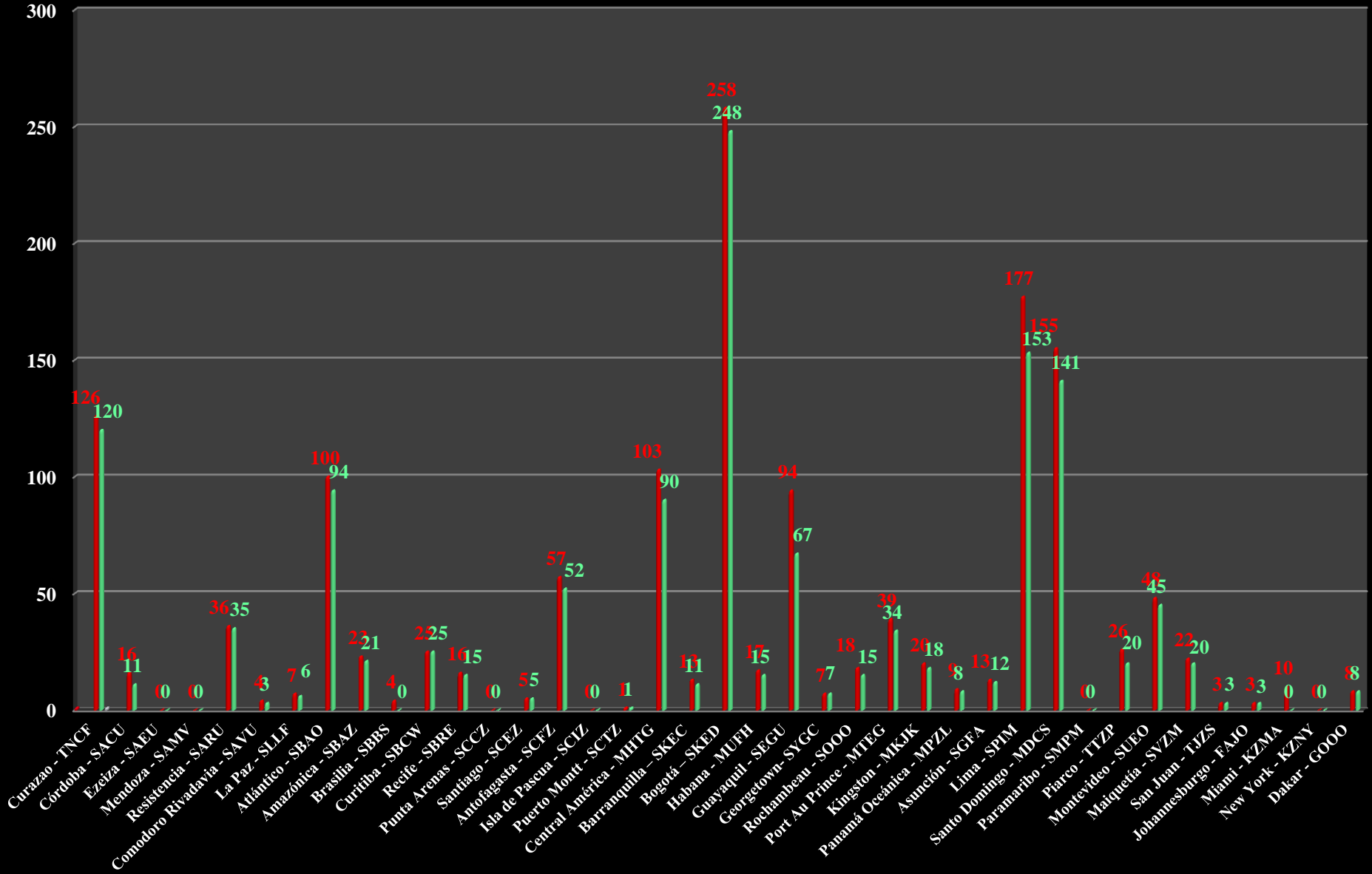
08/08/2014

TOTAL DEL 2º SEMESTRE	Validaciones de las TELECON	777	688	416	255
-----------------------	-----------------------------	-----	-----	-----	-----

Algunas informaciones importantes serán mostradas a seguir como:

- ➡ “Hot points” reportados de los dos años anteriores.
- ➡ Evolución de los Valores del Riesgos cualitativos.
- ➡ Análisis del último año.

LHD RECIBIDOS X LHD VALIDADOS





2012

1.204 reportes recibidos



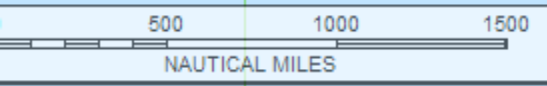
2012

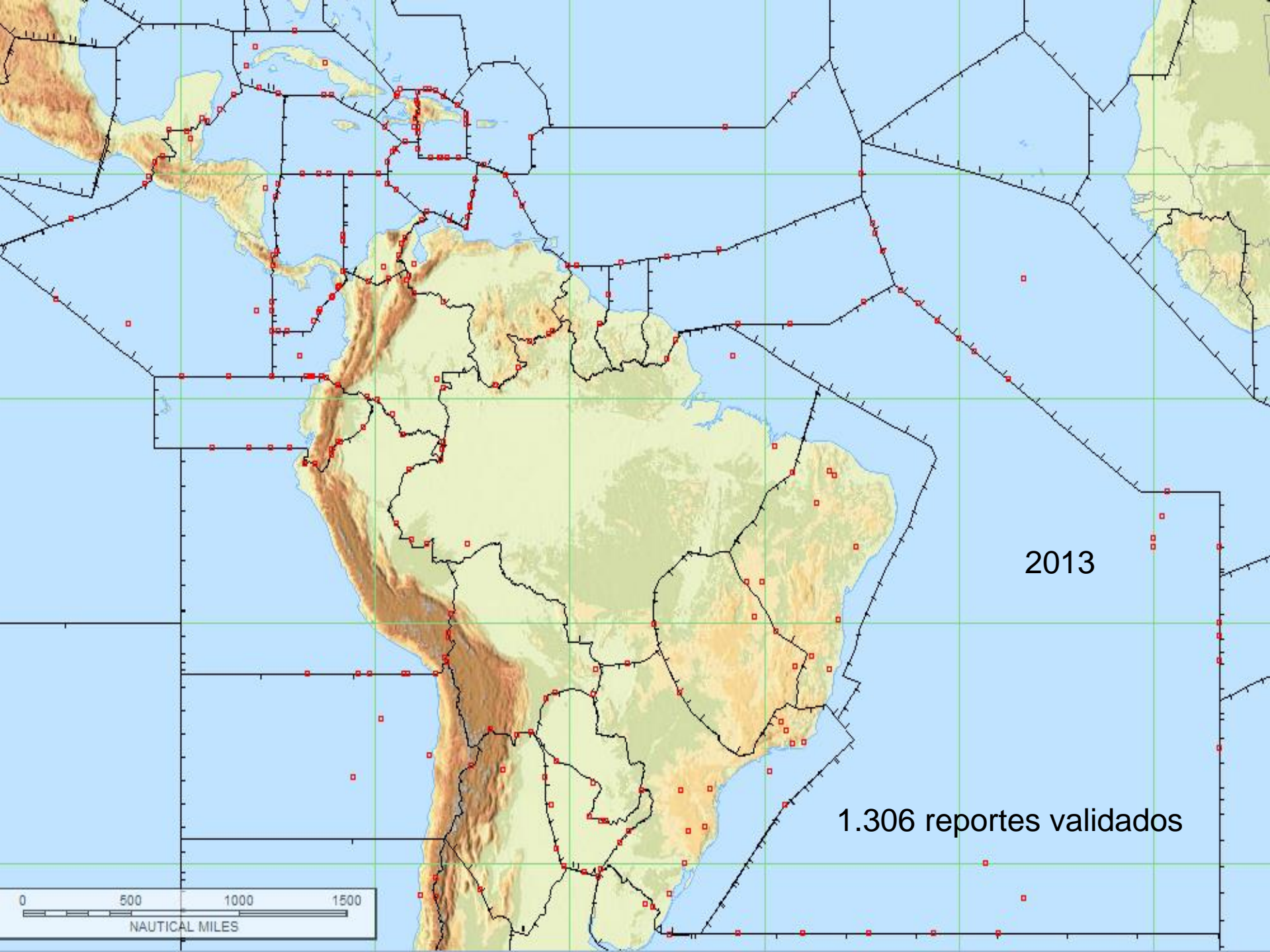
1.065 reportes validados



2013

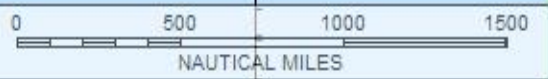
1.463 reportes recibidos



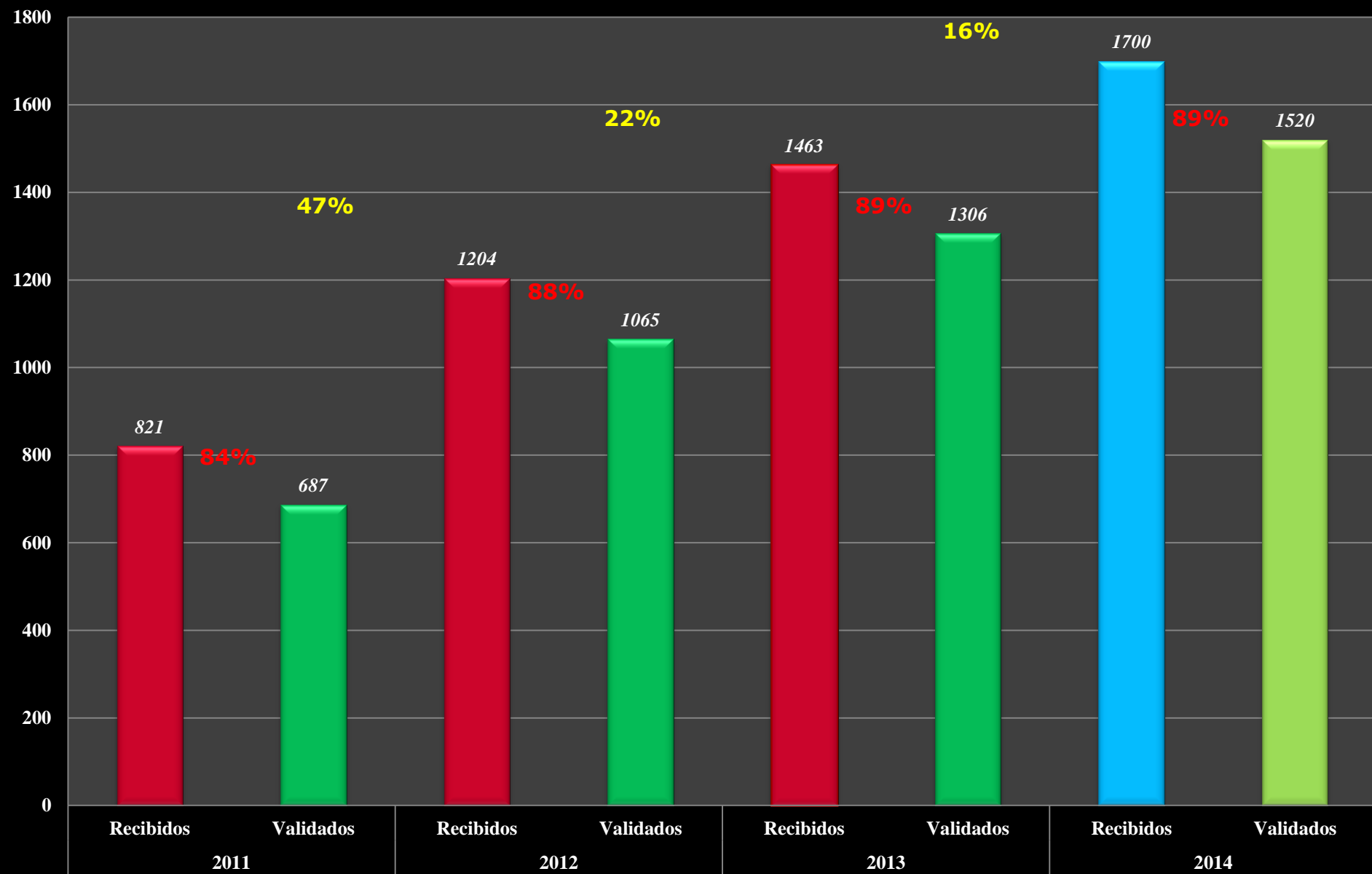


2013

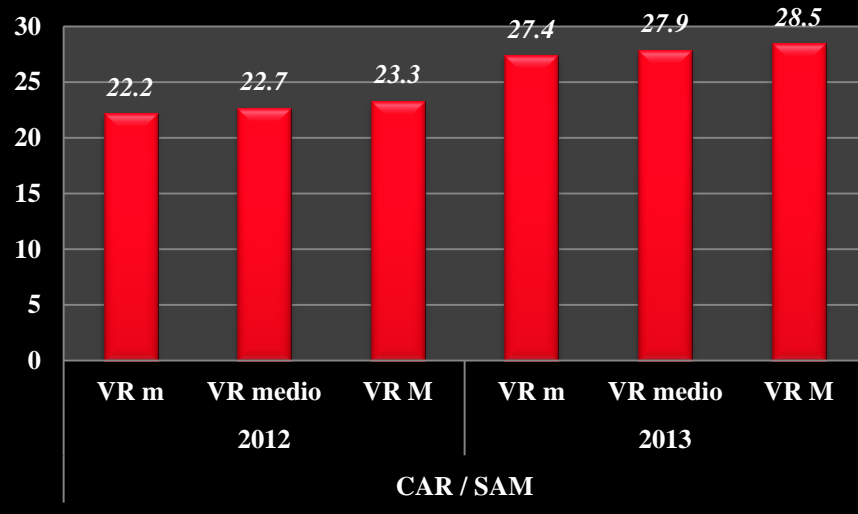
1.306 reportes validados



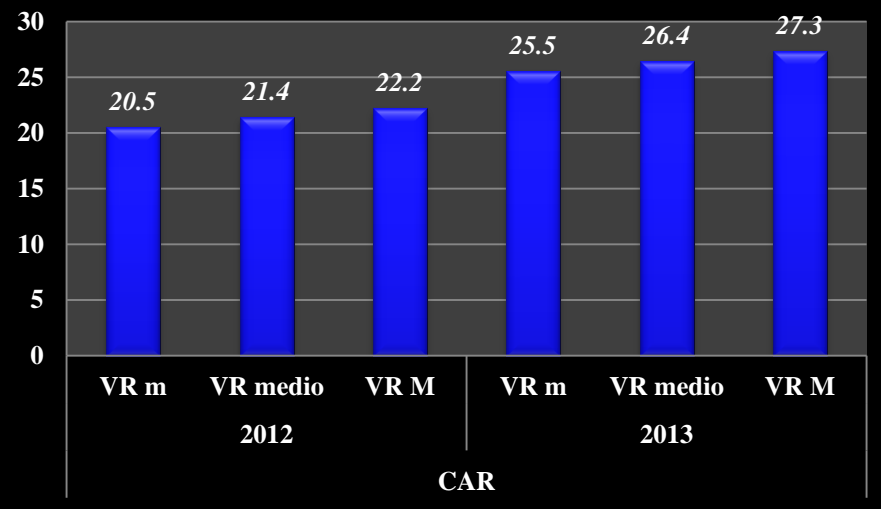
Aprovechamiento y crecimiento de los reportes LHD



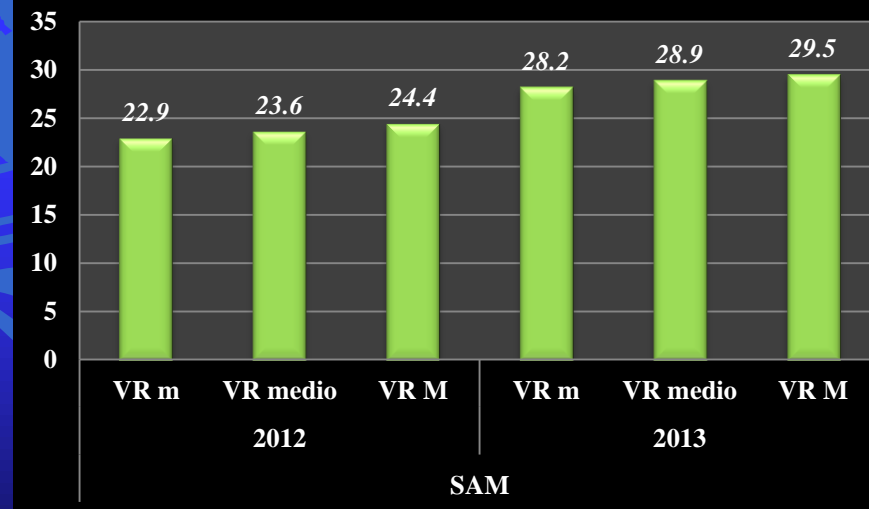
Valor del Riesgo



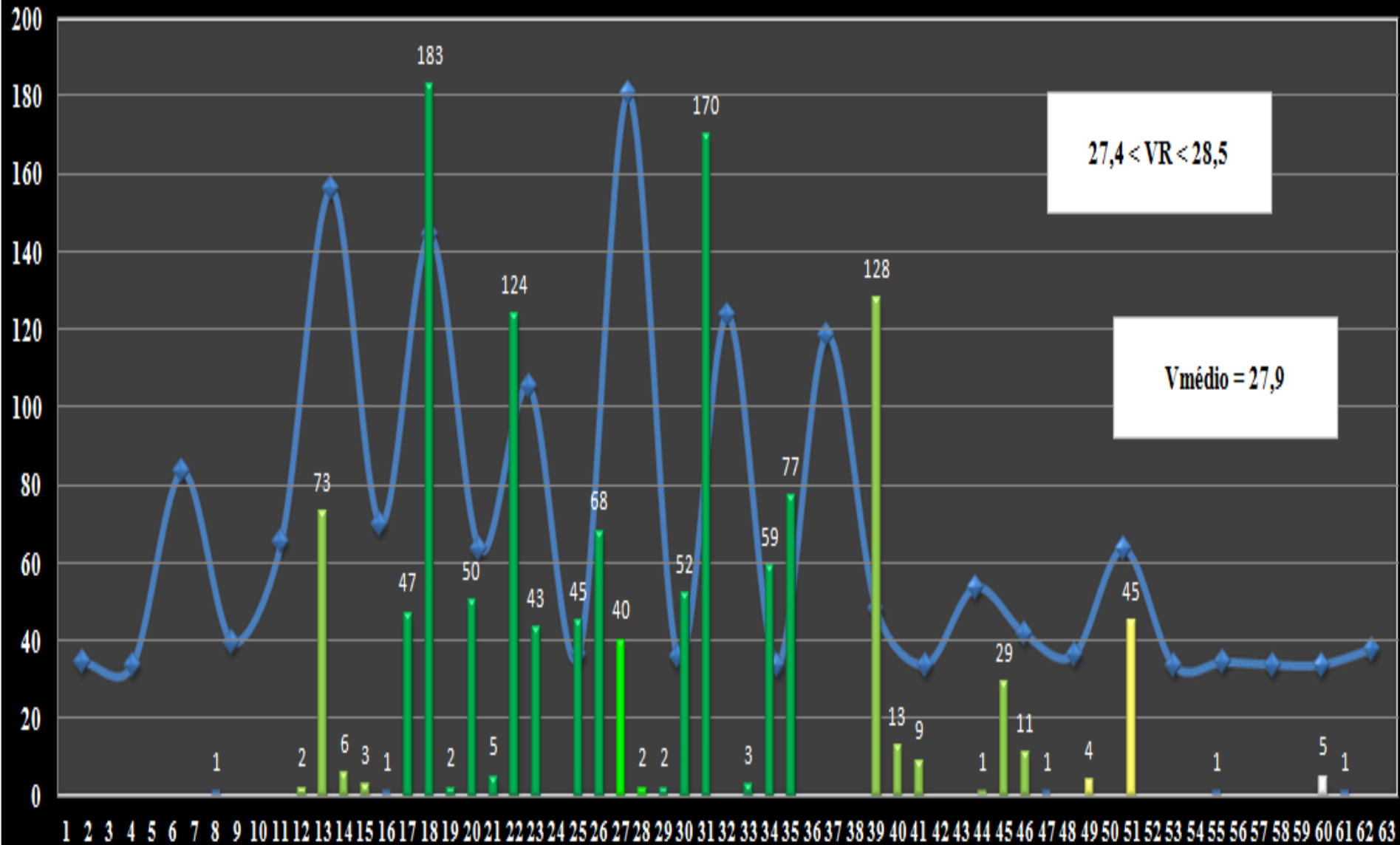
Valor del Riesgo



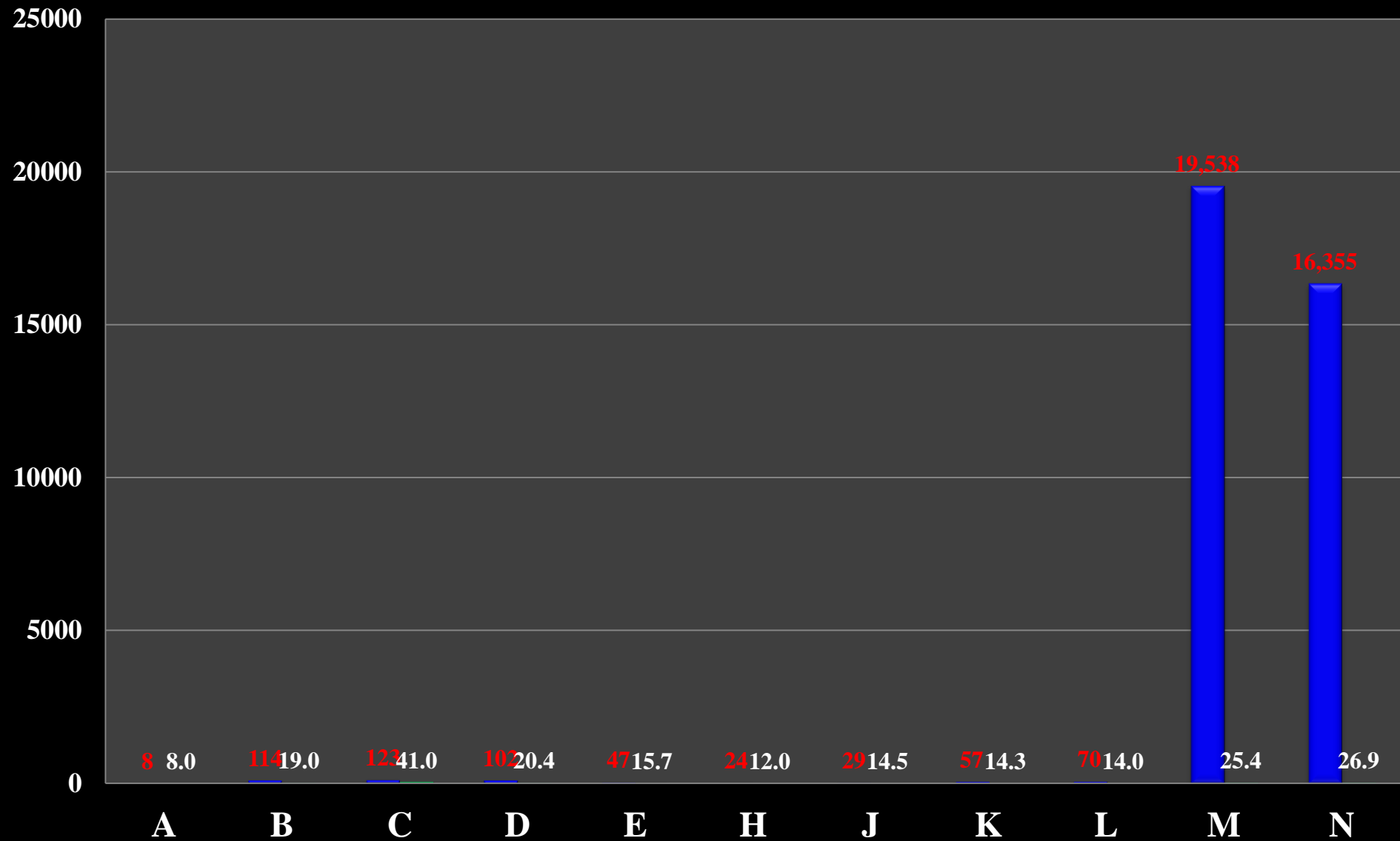
Valor del Riesgo



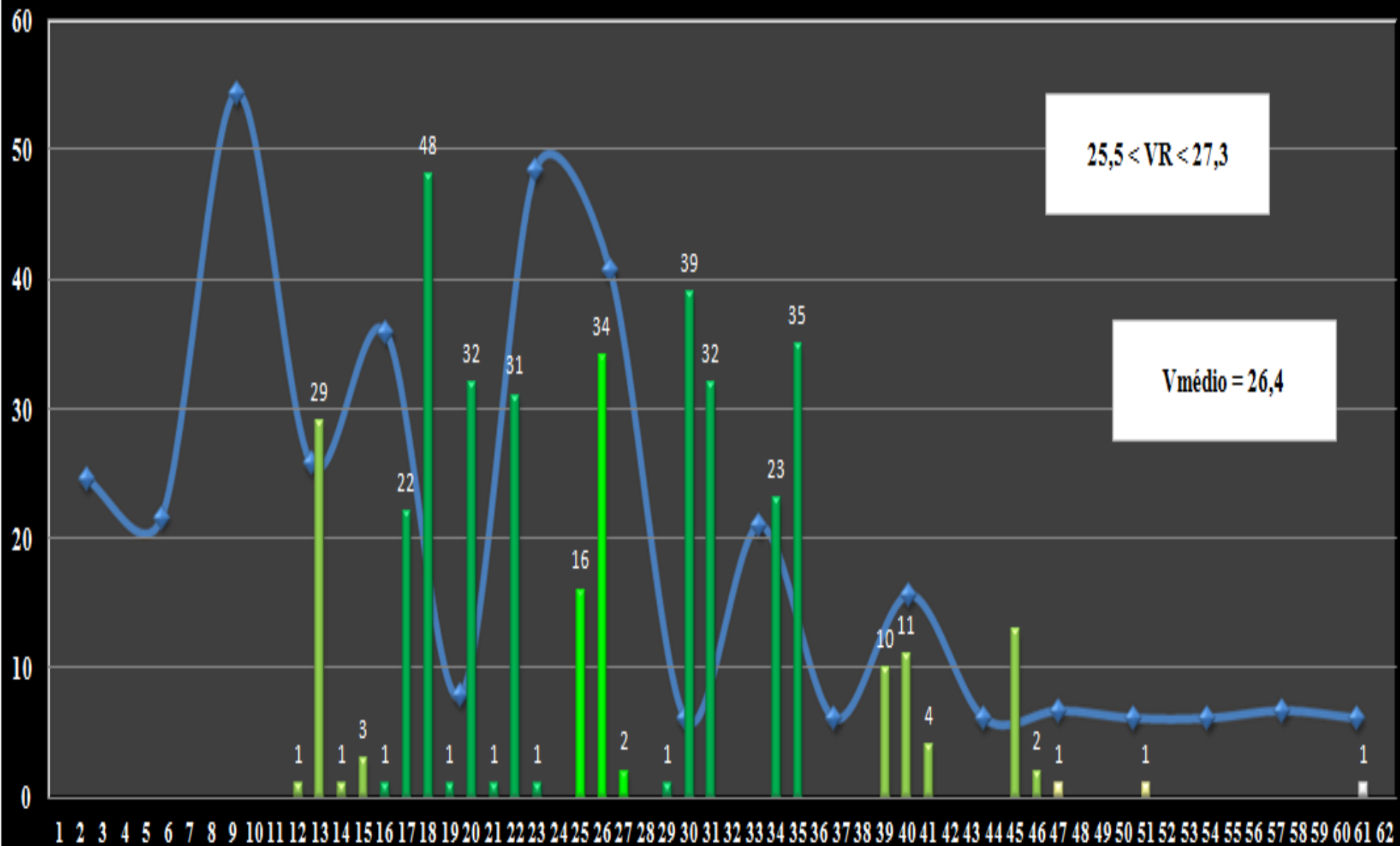
Distribuição de los Valores de Riesgo de las FIR **CAR/SAM**



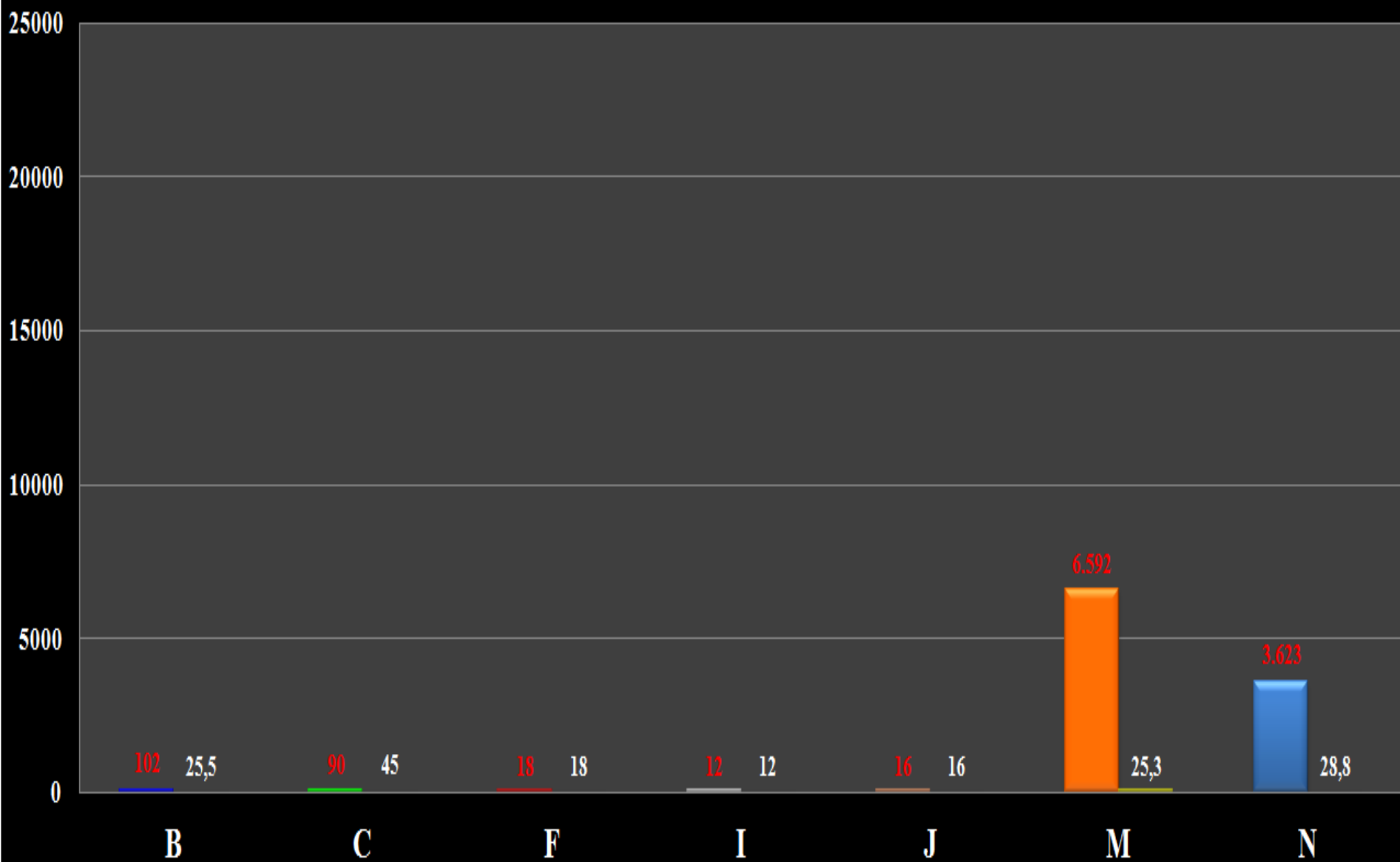
Contribución de los códigos en el riesgo de las FIR de la Región CAR/SAM



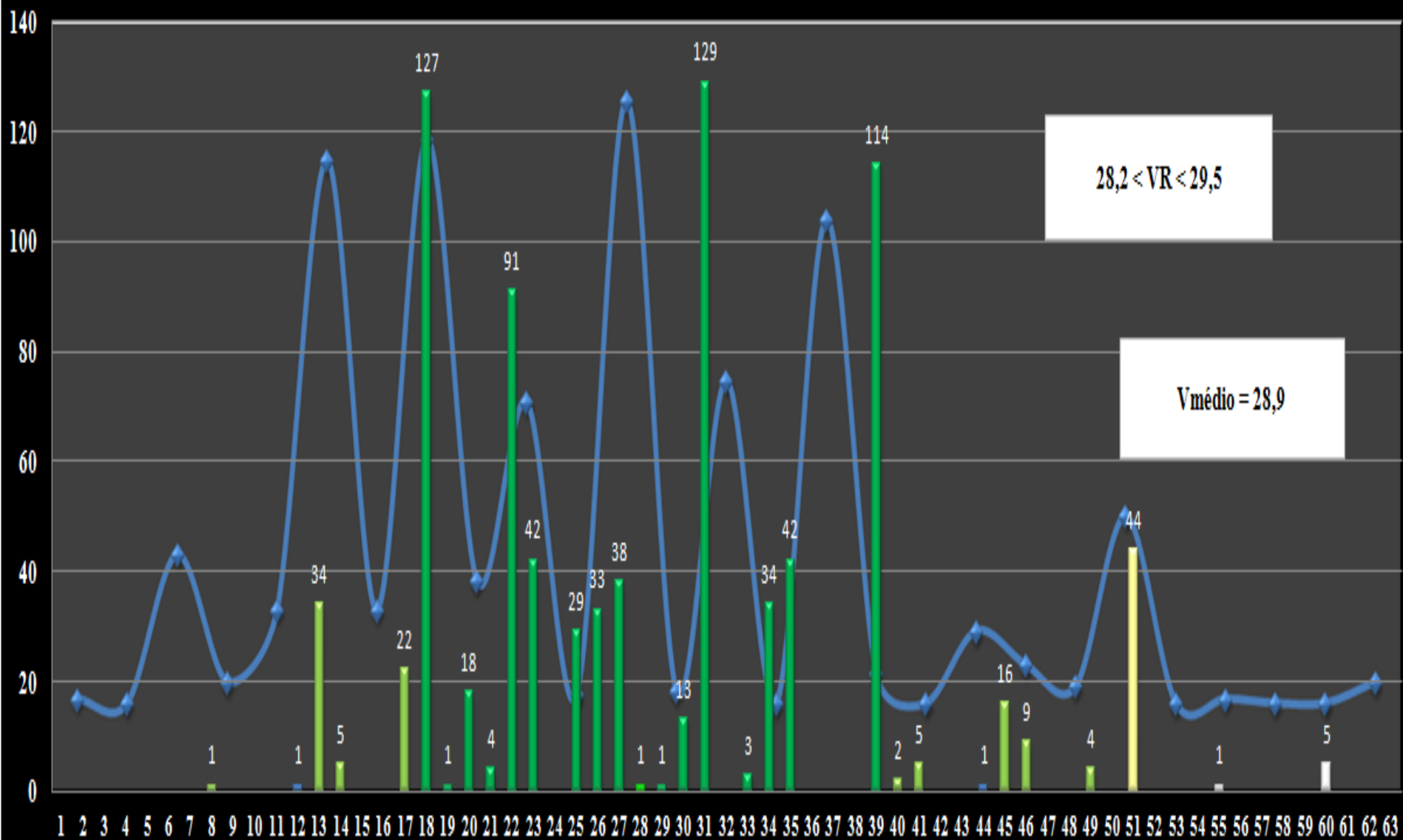
Distribuição de los Valores de Riesgo de las FIR CAR



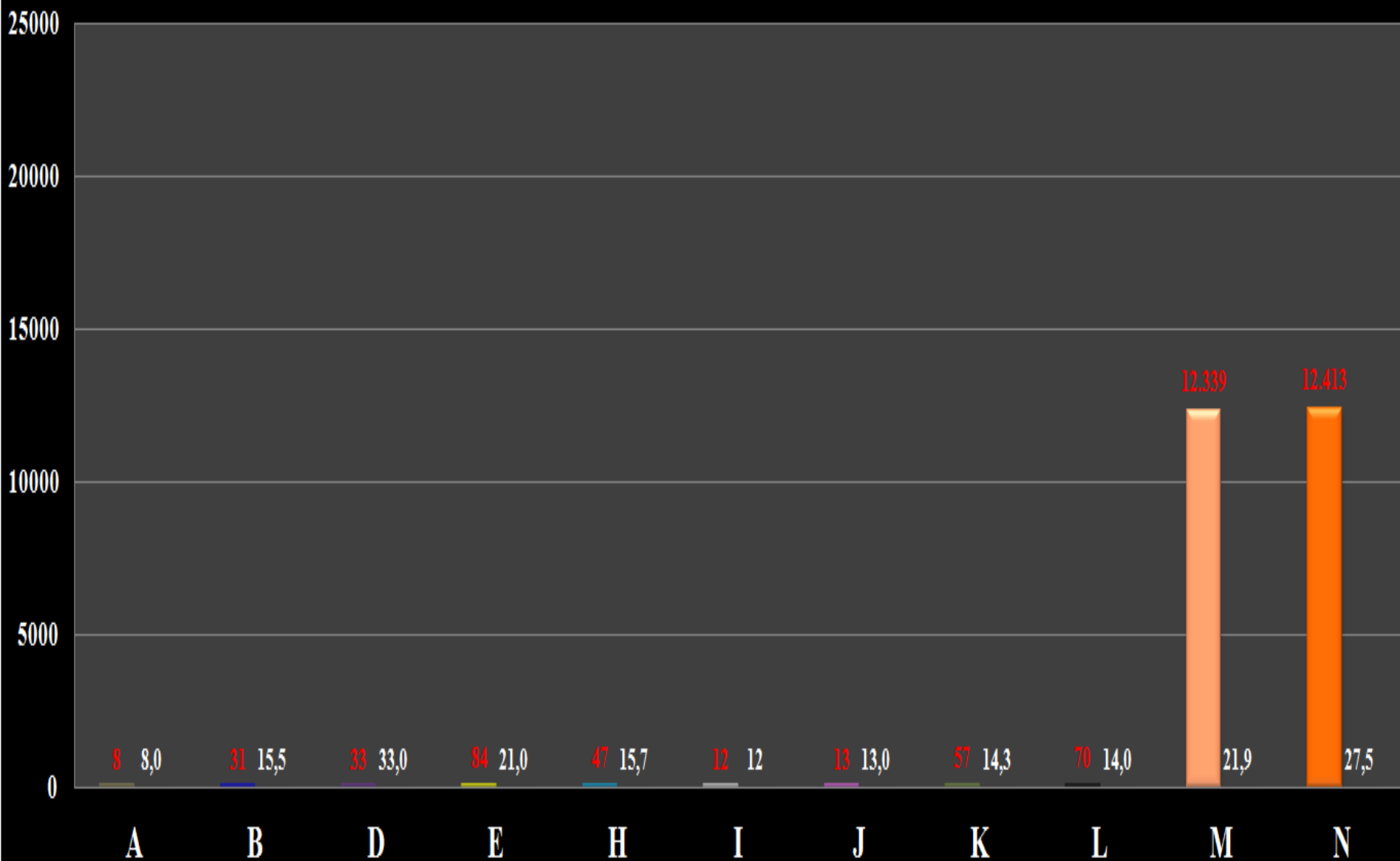
Contribución de los códigos en el riesgo de las FIR de la Región CAR



Distribuição de los Valores de Riesgo de las FIR SAM



Contribución de los códigos en el riesgo de las FIR de la Región SAM



ROTEIRO

- ➡ Área de responsabilidad de la Agencia Regional de Monitoreo
- ➡ Formularios utilizados por la CARSAMMA
- ➡ Definición de LHD (Grande Desvío de Altitud)
- ➡ Codificación de los reportes LHD
- ➡ Nuestras dificultades con malas informaciones
- ➡ La organización , análisis / estudios y como se calcula el Valor de Riesgo SMS / SGSO de cada LHD . Como se queda sabiendo del STATUS RVSM
- ➡ Algunos resultados obtenidos

OBJETIVO

- Presentar informaciones relativas al proceso de funcionamiento de la Agencia de Monitoreo de las Regiones del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) en que se refiere al proceso de mantenimiento de la Seguridad Operacional en el Espacio Aéreo RVSM / PBN.

