



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina Regional Sudamericana

NOTA DE ESTUDIO

GTE/23 — NE/13
07/09/23

Vigésimo Tercera Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/23) del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Lima, Perú, del 11 al 15 de septiembre de 2023

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Otros Asuntos

**ACCIONES DE MEJORA AL FORMULARIO LHD CARSAMMA F4,
DEL GRUPO DE TRABAJO DE ESCRUTINIO GTE**

(Presentada por Colombia)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta nota de estudio tiene por objeto la presentación y aprobación de modificación al Formulario F4 como opción de mejora en el análisis de eventos LHD e identificación de tendencias adversas que puedan afectar la seguridad operacional en el espacio aéreo RVSM”.

Acción:	Modificar el Formulario F4 del Grupo de Escrutinio (GTE)
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">Objetivo estratégico 1 – Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">Manual de Orientación para los Puntos de Contacto (POC) Acreditados a la CARSAMMA

1. Introducción

1.1 El Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE) y la agencia de Monitoreo para las Regiones CAR/SAM (CARSAMMA) han desarrollado una metodología para el análisis y evaluación de eventos LHD, basada en un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), con el objetivo de incrementar el nivel de seguridad operacional en el espacio aéreo RVSM de las Regiones CAR/SAM., esta metodología permite realizar una Evaluación del nivel de Riesgo a cada evento de manera individual y ayuda a identificar las tendencias y los puntos críticos de ocurrencia.

1.2 El Grupo de Trabajo y Escrutinio (GTE) para cumplir con la tarea de revisar las ocurrencias de las grandes desviaciones de altitud aprobó el Manual de Orientación para los Puntos de Contacto (POC) acreditados a la CARSAMMA cuya última revisión fue en 2021.

1.3 El Manual de Orientación establece los procedimientos a ser aplicados por los PoC de los Estados CAR/SAM, responsables de coordinar el llenado de los formularios utilizados por CARSAMMA para el monitoreo del espacio aéreo RVSM.

1.4 El Formulario F4 – Grande Desviación de Altitud, debe ser diligenciado por el POC de ANS y se utiliza para reportar las LHD de 300 pies o más, en relación con la altitud autorizada a la aeronave.

1.5 El Manual de Orientación para PoC establece una zona de amortiguamiento, la cual es un periodo de tiempo utilizado para determinar si un error de coordinación entre instalaciones debería ser considerado como una LHD.

1.6 El valor actual establecido es de 3 minutos o 20 nm. En otras palabras, si el estimado del cruce del límite es proporcionado antes del lapso/distancia de “amortiguamiento” acordado, ya sea que el piloto se comunique con la dependencia receptora o se transfiera el estimado por la vía oficial de coordinación (PANS-ATM DOC. 4444, Capítulo 10), entonces el evento no se considera como una LHD; por el contrario; si el estimado es recibido en el equivalente o menos del valor de amortiguamiento establecido, entonces el evento es una LHD.

1.7 La mayor exposición al riesgo es el tiempo que la aeronave pasa en un nivel de vuelo que no es el nivel autorizado. Este valor de parámetro contribuye significativamente al cálculo del riesgo operacional.

1.8 El GTE identificó la necesidad de establecer un valor de duración por defecto, a ser asignado a aquellos eventos en los que no hay suficiente información en el informe como para determinar el tiempo transcurrido en un nivel de vuelo incorrecto. Se establecieron dos valores por defecto: uno para un ambiente de sistemas de vigilancia ATS de 60 segundos, y el otro para un ambiente que no cuenta con sistemas de vigilancia ATS de 90 segundos.

2. Análisis

2.1 A fin de concretar las tareas de manera eficiente, se hace necesario que los Puntos de Contacto (PoC) de FIR acreditados ante CARSAMMA investiguen y validen los reportes LHD cumpliendo con el procedimiento establecido entre FIRs, luego procedan a registrar los eventos en los formularios: F4 – Grande Desviación de Altitud y F4 – Grande desviación de Altitud, Planilla de Reportes Múltiples y finalmente sean enviados a la CARSAMMA antes del día 15 del mes siguiente del periodo informado.

2.2 El Formulario F4 – Gran Desviación de Altitud en formato WORD contine la información del evento LHD de manera individual y requiere que sea diligenciado por cada evento que sufra la FIR.

2.3 El Formulario F4 – Grande Desviación de Altitud (Planilla de reportes Múltiples) en formato EXCEL contiene un consolidado de eventos y una pestaña para la descripción de cada evento que sufre la FIR.

2.4 El Formulario F4 (Word y Excel) contiene en el numeral ocho (8) la hora de la ocurrencia del evento LHD, mas no registra la hora del primer llamado de la aeronave la cual es importante para determinar si esta se encuentra dentro de la zona de amortiguamiento donde el piloto puede comunicarse con la dependencia receptora e informar su tránsito y no constituiría un evento LHD.

2.5 Registrar la hora de primer llamado a la FIR receptora permitirá determinar el tiempo transcurrido en que la aeronave ocupo un nivel incorrecto y no asignarlo por defecto.

2.6 El registro de la hora de primer contacto de la aeronave con la FIR receptora nos permitiría identificar la tendencia operacional de alguna FIR transferidora al utiliza este procedimiento como método recurrente de coordinación y permitirá al GTE formular recomendaciones para reducir el efecto de dichas tendencias.

3. Acciones sugeridas:

3.1 La Reunión es invitada a:

- a) Tomar conocimiento de la información contenida en esta nota de estudio;
- b) aprobar el cambio al Formulario F4 para incluir la hora de llamado de la aeronave a la FIR receptora;
- c) debido que el Formulario F4 – Grande Desviación de Altitud (Planilla de reportes Múltiples) contiene toda la información necesaria de manera general e individual para ser utilizada por CARSAMMA en el análisis de eventos LHD, establecerlo como el único medio de reporte de los POC y discontinuar el uso del F4 formato WORD;
- d) enviar a CARSAMMA los formularios de los reportes que no clasifican como LHD debido a la hora de llamado al FIR receptor se encuentra en el área de amortiguamiento para llevar estadística; y
- e) recomendar otras acciones que se consideren necesarias.