



**Cuestión 2 del
Orden del Día: Actividades desarrolladas por CARSAMMA**

REVISIÓN DE LOS PARÁMETROS DE ANÁLISIS PARA VALIDACIÓN DE UN LHD

(Nota presentada por CARSAMMA)

RESUMEN	
Esta nota presenta un resumen para la validación de un LHD cuando la aeronave llama desde un punto diferente al coordinado, en un mismo sector.	
Referencias	
<ul style="list-style-type: none">• Metodología GTE.• Informes de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD) 2010-2012.	
Objetivos Estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad Operacional</i>

1. Introducción

1.1. El Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS) delegó a la Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) la función de recibir, analizar y codificar los LHD y presentarlos en el GTE y actualmente, en las teleconferencias para la validación de los mismos, porque de ellos se obtendrán informaciones para los cálculos de riesgo, método cualitativo (SMS /SGSO) y cuantitativo (CRM).

1.2. La CARSAMMA es una agencia administrativa subordinada al *Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA)*, órgano del Sistema de Control del Espacio Aéreo de Brasil (SISCEAB).

1.3. El objetivo de este trabajo es proporcionar más informaciones a los expertos para que los reportes LHD que llegan a CARSAMMA sean analizados bajo la misma óptica que los expertos que trabajan allá y de esa forma, todos tengan el mismo conocimiento, así como para que la metodología de análisis sea actualizada, haciendo que se perfeccione cada vez más el proceso de análisis.

2. Contexto

2.1. Algunos LHD reportados en 2012 tuvieron como parámetro final el código **NO LHD** por estar en un mismo sector de control de tránsito aéreo.

2.2. La Tabla 1 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en este tipo de situación: el tránsito es coordinado en un punto y llama en otro.

Reporte	Descripción	Cobertura Radar/ADS
286	TAE507 - MPTO/SEGU - hecho el 18/03/12 por el ACC de GUAYAQUIL. Aeronave es transferida por el ACC de BOGOTÁ en la posición ENSOL (UG426), pero llama en la posición UGUPI (UL780).	NO
413	PPCRC - SPIM/SEGU - hecho el 27/04/12 por el ACC de GUAYAQUIL. Aeronave es transferida por el ACC de LIMA en la posición PAGUR (UB696), pero llama en la posición VAKUD (UL780).	NO
465	CWC4853 - EHAM/SBGR - hecho el 15/05/12 por el ACC ATLANTICO. Aeronave es transferida por el ACC de DAKAR en la posición KODOS (UL206), pero llama en la coordenada 0423N 03035W, próximo a la posición TASIL (UN873).	NO
512	N133VP - SVMG/KIMB - hecho el 04/06/12 por el ACC de San Juan. Aeronave es transferida por el ACC MAIQUETIA en la posición ARMUR (UG432), pero llama en la posición KIKER (UA300).	SI
921	AAL967 - KJFK/SBGR - hecho el 15/10/12 por el ACC AMAZÓNICO. Aeronave es transferida por el ACC MAIQUETÍA en la posición UGAGA (UL793), pero llama en la posición VUMPI (UL795).	SI
1001	ROI1220 - SVBC/KMIA - hecho el 08/11/12 por el ACC STO. DOMINGO. Aeronave es transferida por el ACC de CURAZAO en la posición VESKA (UA315), pero llama en la posición IRGUT (UL304).	SI
1035	TAE505 - MPTO/SEGU - hecho el 14/11/12 por el ACC de GUAYAQUIL. Aeronave es transferida por el ACC de BOGOTÁ en la posición UGUPI (UL780), pero llama en la posición ENSOL (UG426).	NO

Tabla 1: Reportes de LHD cuyas transferencias son hechas en un punto y llaman en otro

2.3. En el Reporte 286, el controlador sabía que existía una aeronave para llamarlo y se encontraba listo para recibirla en la posición ENSOL. Como la aeronave llamó en la posición UGUPI, tal vez él no hubiese estado tan listo para recibir la aeronave y como en las dos posiciones no hay cobertura radar, el riesgo fue mayor. En tal sentido, para este reporte, la CARSAMMA pensó en Código M (error en mensaje de transición entre el ATC).

2.4. En el Reporte 413 el controlador sabía que existía una aeronave para llamarlo y se encontraba listo para recibirla en la posición PAGUR. Como la aeronave llamó en la posición VAKUD, tal vez él no hubiese estado tan listo para recibir la aeronave y como en las dos posiciones no hay cobertura radar, el riesgo fue mayor. En tal sentido, para este reporte, la CARSAMMA pensó en el Código M (error en mensaje de transición entre el ATC).

2.5. En el Reporte 465 el controlador sabía que existía una aeronave para llamarlo y se encontraba listo para recibirla en la posición KODOS. Como la aeronave llamó en una coordenada próxima a la posición TASIL, tal vez él no hubiese estado tan listo para recibir la aeronave y como en las

dos posiciones no hay cobertura radar y a veces ADS, lo cual no ocurrió en este vuelo, el riesgo fue mayor. En tal sentido, para este reporte, la CARSAMMA pensó en el Código M (error en mensaje de transición entre el ATC).

2.6. En el Reporte 512 el controlador sabía que existía una aeronave para llamarlo y se encontraba listo para recibirla en la posición ARMUR. Como la aeronave llamó en la posición KIKER, tal vez él no hubiese estado tan listo para recibir la aeronave, pero como en estas dos posiciones hay cobertura radar, el riesgo fue menor. En tal sentido, para este reporte, la CARSAMMA pensó en mantenerlo como NO LHD.

2.7. En el Reporte 921 el controlador sabía que existía una aeronave para llamarlo y se encontraba listo para recibirla en la posición UGAGA. Como la aeronave llamó en la posición VUMPI, tal vez él no hubiese estado tan listo para recibir la aeronave, pero como en las dos posiciones hay cobertura radar, el riesgo fue menor. En tal sentido, para este reporte, la CARSAMMA pensó en mantenerlo como NO LHD.

2.8. En el Reporte 1001 el controlador sabía que existía una aeronave para llamarlo y se encontraba listo para recibirla en la posición VESKA. Como la aeronave llamó en la posición IRGUT, tal vez él no hubiese estado tan listo para recibir la aeronave, pero como en las dos posiciones hay cobertura radar, el riesgo fue menor. En tal sentido, para este reporte, la CARSAMMA pensó en mantenerlo como NO LHD.

2.9. En el Reporte 1035 el controlador sabía que existía una aeronave para llamarlo y se encontraba listo para recibirla en la posición UGUPI. Como la aeronave llamó en la posición ENSOL, tal vez él no hubiese estado tan listo para recibir la aeronave y como en las dos posiciones no hay cobertura radar, el riesgo fue mayor. En tal sentido, para este reporte, la CARSAMMA pensó en el Código M (error en mensaje de transición entre el ATC).

3. Acción sugerida:

3.1. Se invita a la Reunión a:

- a) Reconocer los términos de la presente Nota de Estudio, y los Estados que están dispuestos, pueden utilizar la información que aquí se presenta como una referencia para la mitigación de sus LHD; y
- b) presentar dicha decisión a los miembros del GTE para su conocimiento y aprobación.