



**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Análisis de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD)

**EVOLUCIÓN DE LAS CATEGORÍAS LHD M Y N EN EL
ESPACIO AÉREO RVSM DE LAS FIR CAR/SAM**

(Nota presentada por CARSAMMA)

RESUMEN	
Esta nota presenta un resumen de la evolución de las categorías de LHD M y N en la seguridad operacional (SGSO) entre los años 2010-2012 en las Regiones CAR/SAM, los errores más comunes y su posible mitigación.	
Referencias	
<ul style="list-style-type: none">• Manual SGSO – OACI.• 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 implementación de la función de la metodología SGSO / SMS en el análisis de los LHD. 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).

1.2. El objetivo de este trabajo es ofrecer un resumen de la evolución de la seguridad operacional del espacio aéreo RVSM en las FIR-CAR/SAM. La evolución de la seguridad se llevó a cabo en un periodo de explotación de tres años continuos.

2. Contexto

2.1. Una serie de informes LHD acumulados a lo largo de un período de tres años fueron utilizados en esa evolución de la seguridad, entre los años de 2010 y 2012.

2.2. La Tabla 1 y Gráfico 1 muestran el resumen de los reportes LHD en los puntos de mayor ocurrencia del riesgo en los años 2010-2012.

Punto	M	N
VESKA	113	42
VAKUD	33	26
PALAS	44	14
UGUPI	35	20
IREMI	46	8
OROSA	30	17
BEROX	52	5
PIGBI	32	17
POKAK	24	6
REPAM	22	4
SBAOSUEO5	4	25
PLG	21	8
SBAODIII2	7	29
TERAS	20	8
AVELO	3	3

Tabla 1: Reportes de LHD en los puntos de mayor ocurrencia, en las categorías M y N.

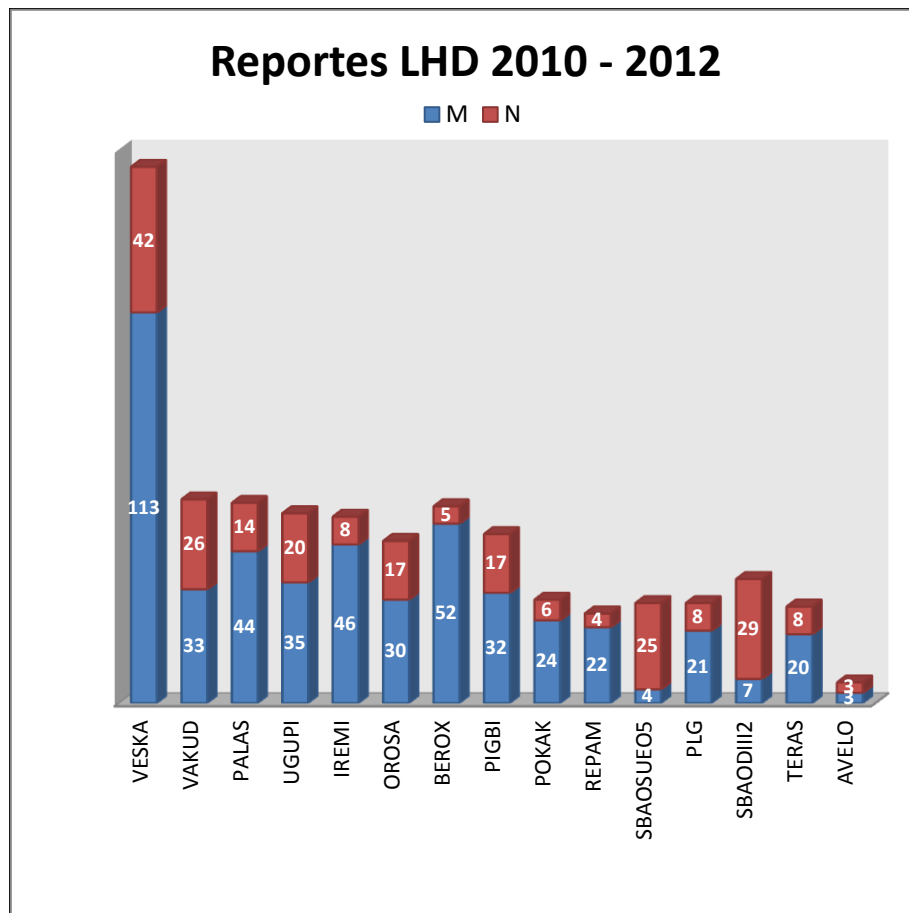


Gráfico 1: Ocurrencias de los LHD categorías M y N

2.3. Los LHD con Código M (error en mensaje de transición entre el ATC) fueron los más frecuentes en los años 2010-2012 con 486 eventos, seguido por el Código N (ausencia de coordinación) con 232 eventos.

2.4. En casi todos los puntos el Código “M” es el de mayor número, pero en los límites de SBAO/SUEO y SBAO/DIII notase una inversión, con el Código “N”, siendo mayoría.

2.5. Recuérdese que el Código de LHD “N” es uno de los peores incidentes en el tráfico aéreo, ya que las aeronaves en cuestión no se esperaban en esa posición, ni en ese nivel o el tiempo de ocurrencia.

2.6. El elevado número de los Códigos de LHD “M” y “N”, demuestra la necesidad de una mejor coordinación entre el control del tráfico aéreo adyacente, lo que podría lograrse a través de la sensibilización y capacitación de la coordinación entre los controladores.

2.7. En el Gráfico 2 se muestra una imagen geográfica de los puntos cumulativos de los LHD Categorías M y N desde el 2010 hasta el 2012.



Gráfico 2: Imagen de los LHD categorías M y N desde 2010 hasta 2012

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.

- FIN -