



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

GTE/14 — NE/03
13/11/14

Décimo Cuarta Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio (GTE/14)
Ciudad de México, México, 1 – 5 de diciembre de 2014

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Análisis de Grandes Desviaciones de Altitud (LHD)
3.2 Identificar tendencias**

IDENTIFICACIÓN DE TENDENCIAS

(Presentada por CARSAMMA)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio presenta un resumen de las tendencias de algunos LHD cuando la aeronave llama en un punto diferente del coordinado y también cuando la aeronave aún está en ascenso o descenso.	
Acción:	Párrafo 3
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Metodología GTE• Informes de Grande Desviación de Altura (LHD) 2013-2014

1. Introducción

1.1. El Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS) delegó a la Agencia de Monitoreo del Caribe y Sudamérica (CARSAMMA) la función de recibir, analizar y codificar los Gran desviación de altura (LHD) y presentarlos en el GTE y en las teleconferencias para la validación de los mismos porque de ellos serán sacados informaciones para los cálculos de riesgo, método cualitativo Sistema de gestión de la seguridad operacional/Sistema de Gerenciamiento de Seguridad Operacional (SMS/SGSO) y cuantitativo: gestión de los recursos en el puesto de pilotaje (CRM).

1.2. El objetivo de este trabajo es traer más informaciones a los expertos para que los reportes LHD de 2013 y del primer semestre de 2014 que llegaron a CARSAMMA sean analizados, más una vez, para que fallas semejantes no se repitan, principalmente en los puntos especificados y que los expertos de las FIR involucradas tomen las acciones mitigadoras pertinentes.

2. Contexto

2.1 Algunos reportes LHD de 2013 y del primer semestre de 2014 (en negrilla) tuvieron como falla de coordinación final un nivel intermedio al coordinado, o sea, el tránsito aún estaba en ascenso o descenso.

2.1.1 La tabla 1 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en esto tipo de situación, el tránsito es coordinado en un nivel y llama en ascenso o descenso.

Reporte	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición
24	Bogotá	Guayaquil	ENSOL
51	Bogotá	Guayaquil	ENSOL
144	San Juan	Santo Domingo	MELLA
165	San Juan	Santo Domingo	MELLA
171	Lima	Guayaquil	KORBO
206	Bogotá	Guayaquil	UGUPI
263	Bogotá	Guayaquil	ENSOL
274	Bogotá	Guayaquil	BOKAN
330	Bogotá	Guayaquil	ENSOL
423	Miami	Santo Domingo	BESAS
607	Bogotá	Guayaquil	ENSOL
669	Bogotá	Guayaquil	ENSOL
782	Central América	Mérida	PENSO
1042	Bogotá	Guayaquil	ENSOL
1452	Guayaquil	Bogotá	BOKAN
42	Resistencia	Asunción	REPAM
88	Guayaquil	Bogotá	ENSOL
264	Lima	Guayaquil	VAKUD
367	Bogotá	Panamá	DAKMO
401	Bogotá	Panamá	DAKMO
408	Bogotá	Guayaquil	MOXAS
461	Bogotá	Guayaquil	BOKAN
473	Bogotá	Guayaquil	MOXAS
511	Mérida	Central América	ERBOR
513	Bogotá	Guayaquil	BOKAN
661	Mérida	Central América	TAP
748	Bogotá	Guayaquil	BOKAN

Tabla 1: Reportes de LHD cuyas transferencias son hechas con un nivel y llama en ascenso o descenso.

2.1.2 Como podemos observar en la tabla 1, la FIR que más reporta es Bogotá. La más reportada es Guayaquil y los puntos más reportados son ENSOL y BOKAN en 2013, y hasta ahora en 2014, BOKAN y MOXAS.

2.2 Algunos reportes LHD de 2013 y del primer semestre de 2014 (en negrilla) tuvieron como falla de coordinación un punto diferente del coordinado, o sea que la aeronave viene en una aerovía, cambia a otra aerovía y eso no es coordinado.

2.2.1 La tabla 2 muestra todos los reportes LHD que se encuadran en esto tipo de situación, el tránsito es coordinado en un punto y llama en otro.

Reporte	FIR que reporta	FIR que comete la falla	Posición coordinada	Posición que la aeronave llama
225	Bogotá	Guayaquil	ENSOL	UGUPI
229	Bogotá	Guayaquil	MOXAS	UGUPI
394	Guayaquil	Bogotá	PULTU	BOKAN
409	Guayaquil	Central América	UGADI	OSELO
494	Curazao	Santo Domingo	VESKA	IRGUT
704	Antofagasta	Lima	DORKA	IREMI
830	Dakar	Piarco	IRELA	GOGSO
847	Bogotá	Guayaquil	ENSOL	UGUPI
868	Maiquetía	Piarco	ITEGO	ONGAL
886	Antofagasta	Lima	IREMI	ASEPU
899	Bogotá	Amazónica	ARUXA	LET
918	Lima	Antofagasta	DORKA	IREMI
1100	Antofagasta	Lima	ASEPU	IREMI
1174	Bogotá	Guayaquil	UGUPI	ENSOL
1196	Atlántico	Dakar	NANIK	TASIL
1258	Amazónica	Maiquetía	VAGAN	ISANI
1374	Kingston	Panamá	DAGUD	ARNAL
1446	Bogotá	Panamá	BUSMO	IVROS
119	Bogotá	Guayaquil	ENSOL	UGUPI
144	Bogotá	Guayaquil	VAMOS	MOXAS
148	Amazónica	Bogotá	BRACO	MTU
215	Panamá	Bogotá	TOKUT	BUXOS
254	Bogotá	Guayaquil	ANGEL	UGUPI
260	Bogotá	Guayaquil	MOXAS	VAMOS
267	Panamá	Bogotá	BUXOS	TOKUT
299	Bogotá	Guayaquil	MOXAS	VAMOS
312	Bogotá	Guayaquil	MOXAS	VAMOS
364	Bogotá	Guayaquil	PULTU	BOKAN
374	Bogotá	Guayaquil	MOXAS	VAMOS
416	Bogotá	Guayaquil	MOXAS	VAMOS
419	Bogotá	Guayaquil	ITATA	UGUPI
426	Central América	Mérida	PENSO	ANIKO
541	Guayaquil	Bogotá	UGUPI	ENSOL
547	Bogotá	Guayaquil	ENSOL	UGUPI
558	Mérida	Central América		SATOS
591	Guayaquil	Bogotá	UGUPI	ENSOL
756	Guayaquil	Bogotá	UGUPI	ANRAX
763	Mérida	Central América	CTM	SIGMA

Tabla 2: Reportes de LHD cuyas transferencias son hechas en un punto y llaman en otro.

2.2.2 Como podemos observar en la Tabla 2, la FIR que más reporta es Bogotá. La más reportada es Guayaquil. Los puntos más reportados son ENSOL cambiado por UGUIPI en 2013, MOXAS cambiado por VAMOS y nuevamente ENSOL cambiado por UGUIPI.

3. Acción sugerida

3.1. Se invita a la reunión a:

- a) Reconocer los términos de la presente Nota de Estudio;
- b) Los Estados utilicen la información como una referencia para la mitigación de sus LHD; y
- c) Presentar dicha decisión a los miembros del GTE para el conocimiento y aprobación.

— FIN —