



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina Regional Sudamericana

NOTA DE INFORMACIÓN

GTE/19 — NI/18

18/11/19

Décimo novena Reunión del Grupo de Trabajo de Escrutinio del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Barranquilla, Colombia, 18 al 22 de noviembre de 2019

Cuestión 3 del

Orden del Día: Revisión de los resultados del análisis de grandes desviaciones de altitud (LHD)

e) Lecciones aprendidas por los Estados CAR/SAM para reducir el número de LHD

Detección de Hot Spot

(Presentada por Uruguay)

RESUMEN EJECUTIVO	
Se detectó la posición Montecaseros (MCS) como un Hot Spot en la frontera entre las FIRs Montevideo, Curitiba y Resistencia	
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad de la aviación y facilitación
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• ANS02: Objetivos asociados-Competencias que generará el evento, num b) Identificar las áreas de atención (Hot Spots) en las regiones CAR/SAM relacionadas con los eventos LHD

1. Introducción

1.1 Se detectó la posición Montecaseros (MCS) como un Hot Spot en la frontera entre las FIRs Montevideo, Curitiba y Resistencia.

2 Informe

2.1 Situación

2.2 La posición Montecaseros (VOR MCS) está situada en una “triple frontera” entre Uruguay (FIR Montevideo), Argentina (FIR Resistencia) y Brasil (FIR Curitiba) (fig. 1).

2.3 Las rutas UW64, UP526 y UW7 confluyen en la posición Montecaseros (fig.1). La ruta UM418, en el punto más próximo corre a 30NM al sur de MCS.

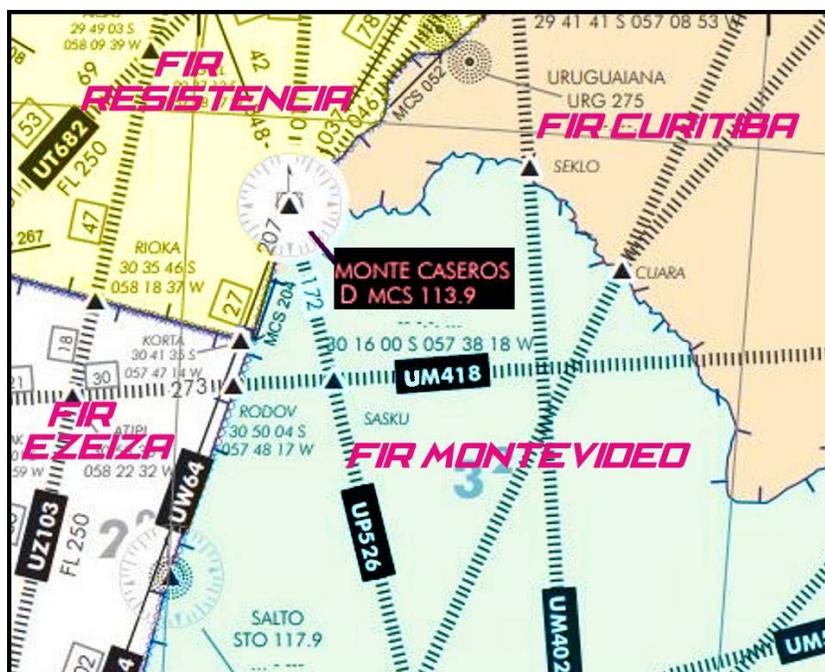


FIG. 1

2.4 En los espacios aéreos de Montevideo, Ezeiza y Curitiba se provee control radar en la zona, no así aún en la FIR Resistencia, que opera con control procedural por el momento.

2.5 Las aeronaves establecidas en la ruta UP526 volando desde/hacia FIR SUEO deben cambiar de nivel cuadrantal al chequear la posición MCS. Se han reportado casos de eventos LHD por omisión de coordinación entre servicios y por aeronaves que no alcanzan el nivel final a tiempo, ingresando a la FIR adyacente en descenso o ascenso.

2.6 Cuando se producen fallas en la recepción de la información del radar Durazno (DUR), los centros Montevideo y Ezeiza pierden contacto radar con los tránsitos aproximadamente 40NM al sur de MCS. Según el plan de contingencia para la FIR Montevideo, en los tramos de ruta involucrados se pasa a proporcional solamente servicio AFIS, con los consiguientes riesgos asociados (ver 2.3).

2.7 Cuando por motivos meteorológicos una aeronave desvía al este de MCS y no lo reporta al Centro Resistencia, ingresa sin coordinación al espacio aéreo de Curitiba y por una posición distinta de la esperada al espacio aéreo de Montevideo (LHD).

2.8 Las coordinaciones entre los servicios utilizan líneas de telefonía que en las horas pico se suelen saturar, dificultando las comunicaciones ágiles entre los servicios. Esto deriva en coordinaciones realizadas a destiempo y/o omisiones que pueden llevar a que sucedan LHD como el ilustrado en la fig. 2. Las aeronaves en rumbo convergente a MCS, una en contacto con control Ezeiza y la otra con control Montevideo, llegaron a encontrarse -al mismo nivel- con separación lateral de menos de 5NM y tuvieron que ser instruidas a realizar maniobras de separación de emergencia.

