TEL : (504) 2275 7090
(504) 2283 4750
(504) 2283 4770
(504) 2275 7110
AFS : MHTGYNYX
Email : ais_pub@cocesna.org
URL : www.cocesna.org/ais.php

CORPORACION CENTROAMERICANA DE SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA

SERVICIOS DE INFORMACION AERONAUTICA
APARTADO POSTAL NO.660
TEGUCIGALPA, M.D.C.

AIC

A 91/17

Publicado el 04 JUL 2017

04 JUL 2017

ACAS TCAS II

— GEN

La Dirección General de Aeronáutica Civil, por este medio informa que se debe tomar en consideración, basados en la Ref. E.OSG-NACC 60800 OACI, la implementación del ACAS II (TCAS Versión 7.1)

El cumplimiento de este requisito puede lograrse mediante la implementación de sistema de Alerta de Transito y anticolisión, Versión 7.1

A partir de ENERO 2018, el operador no operará un avión de turbina con una masa máxima certificada de despegue superior a los 5700 kg o aeronaves autorizadas a transportar a más de diecinueve (19) pasajeros a menos que estén equipadas con la versión lógica anticolisión 7.1 de ACAS II.

Las aeronaves que no están mencionadas en el párrafo anterior y que se vayan a equipar de forma voluntaria con ACAS II, deberán llevar la versión lógica anticolisión 7.1.

En operaciones, ACAS II (TCAS 7.1) se utilizará durante el vuelo, salvo lo dispuesto en la lista de equipo mínimo, de un modo que permita la producción de indicaciones de RA para la tripulación de vuelo cuando se detecte la proximidad indebida de otra aeronave, salvo que se pida la inhibición del modo de indicación de RA (usando solo indicación de TA o equivalente) por un procedimiento anormal o debido a condiciones limitadoras de los resultados.

Cuando ACAS II (7.1), produzca una indicación de RA.

El piloto al mando se ajustará inmediatamente a las indicaciones de la indicación de RA, aunque ello contradiga una instrucción de control de tránsito aéreo (ATC), salvo que de este modo ponga en peligro la seguridad de la aeronave.

La tripulación de vuelo, tan pronto como la carga de trabajo lo permita, notificará a la unidad de ATC adecuada todo RA que requiera una desviación de la instrucción o autorización ATC en curso.

Una vez resuelto el conflicto la aeronave, volverá rápidamente a las condiciones de las instrucciones o autorizaciones ATC reconocidas, o cumplirá toda instrucción o autorización ATC modificada emitida.

Entrenamiento, en ACAS II (7.1), el operador establecerá procedimientos operativos y programas de formación en ACAS II (7.1) con el fin de que la tripulación de vuelo reciba una formación apropiada para evitar las colisiones y sea competente en el uso del equipo ACAS II (7.1).

El Estado de Guatemala considerando que dicha implementación es mandatoria insta a los explotadores a cumplir con dicho requerimiento, para mantener un nivel aceptable de Seguridad Operacional en la Aviación Civil.

Las nuevas instalaciones de ACAS vigilaran la velocidad vertical de la propia aeronave para verificar el cumplimento de la dirección del RA, el ACAS dejará de suponer cumplimiento y, en lugar de ello, supondrá la velocidad vertical observada.

Nota 1: De este modo se supera la retención de una dirección de RA, que funcionaría solo si se sigue. Hay más probabilidad de que el supuesto de velocidad vertical revisada permita que la lógica seleccione la dirección opuesta cuando concuerda con la velocidad vertical de la aeronave que no cumple.

EL CONTENIDO DE ESTA INFORMACIÓN ES RESPONSABILIDAD DEL ESTADO EMISOR. ESTA AIC A LA eAIP DE CENTROAMERICA SE REFIERE AL AIP AIC 28/17 DEL ESTADO DE GUATEMALA, DE LA MISMA FECHA