



Cuestión 2 del

Orden del Día:

Análisis de la Versión 2 de la red de rutas ATS SAM

APLICACIÓN DEL CONCEPTO DEL ESPACIO AÉREO FLEXIBLE (FUA) EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

(Presentada por Argentina)

Resumen	
En esta Nota de Estudio se presenta información sobre la implantación de la RNAV UT 650 en marzo de 2011 y la afectación de su trayectoria en las Zonas Restringidas: SAR 101 y SAR 55.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">• Documento 9750 – Plan Mundial ATM.• IPM-1:Uso Flexible del Espacio Aéreo• Informe de la Reunión SAM/IG/7• AIP Argentina – Parte ENR 3.3 y ENR 5.1	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional D –Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>

1 Antecedentes

1.1 En la Versión 1 de la Red de Rutas ATS SAM se implantó la RNAV UT 650 entre el punto ESITO y el VOR/DME CÓRDOBA, afectando en su trayectoria el límite vertical superior (UNL) de las Zonas Restringidas: SAR 101-(Río Seco de las Peñas); y la SAR 55-(Reynolds Norte Superior), ambas establecidas para la actividad de vuelo de aviones militares de la Fuerza Aérea Argentina.

2 Análisis

2.1 En vista de tal afectación del espacio aéreo, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), a través de la Dirección Nacional de Servicios de Navegación Aérea, convocó a participar en una reunión con sus especialistas en planificación y diseño del espacio aéreo y:

- a) los Operadores Aéreos, a quienes se le requirió previamente una proyección de la cantidad de vuelos que utilizarían dicha RNAV, como así también el nivel de vuelo mínimo óptimo;

- b) los Representantes Regionales de los ACC Mendoza y ACC Córdoba, quienes evaluaron todas las operaciones tácticas dentro de su espacio aéreo, como así también la incidencia de vientos en altura;
- c) con la Unidad Coordinadora de Transferencia de la Fuerza Aérea Argentina (U.C.T.), encargada de la coordinación Civil-Militar, quienes dentro de su ámbito analizaron perfiles de vuelos de las aeronaves militares que hacen uso de dichas SAR y la factibilidad de la reducción del límite vertical superior de las mismas.

2.2 En dicha reunión se realizó un análisis en conjunto y se arribó a una solución óptima que benefició a todos los intervinientes, con el fin de lograr un espacio aéreo poli-funcional; proporcionando operaciones económicas y sostenibles en relación con el medio ambiente, que satisfaga los requisitos nacionales de seguridad de la aviación.

3. **Conclusión**

3.1 Se resolvió de común acuerdo entre todas las partes establecer un Nivel de Vuelo Mínimo de FL 290 para la RNAV UT 650; como así también reducir el límite vertical superior de las dos Zonas Restringidas (SAR101 y SAR55) a FL 285, el cual anteriormente era ilimitado (UNL). Véase el gráfico ilustrativo adjunto.

3.2 De esta manera se cumplió con el uso eficiente del espacio aéreo en términos coordinados y establecidos entre autoridades civiles y militares contemplando el beneficio de todos los usuarios, como así también se considero el concepto CDM, toma de decisiones en colaboración.

4. **Acción Sugerida**

4.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar conocimiento de la información presentadas en esta nota de estudio; y
- b) evaluar los mecanismos de intercambio acerca del empleo del Concepto del Espacio Aéreo Flexible (FUA), considerando la experiencia demostrada en la presente nota de estudio con vista a la optimización del espacio aéreo, así como a la garantía de la seguridad operacional y eficiencia de la navegación aérea en las Regiones CAR/SAM.

* * * * *

APÉNDICE A

