



**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

Actividades para el desarrollo de los sistemas/servicios de la navegación aérea.

3.2 Gestión del Tránsito Aéreo (ATM).

IMPLANTACIÓN DE RUTAS ATS

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

La presente Nota de Estudio pone a conocimiento de la Reunión los avances alcanzados por Cuba en la implantación de rutas ATS, incluyendo rutas RNAV, y propone el análisis para la implantación de nuevos segmentos de rutas ATS dentro de la FIR Habana.

Referencias:

- Informe de la Reunión C/CAR WG/5 (Ciudad México, México, Febrero 2005).
- Anexo 11 de la OACI, Servicios de Tránsito Aéreo.

1. Introducción

1.1 La implantación de nuevas rutas ATS, incluyendo rutas RNAV en el Caribe Central, ha aportado beneficios sustanciales en el uso flexible del espacio aéreo en esta Región al aumentar las posibilidades de obtener niveles óptimos de vuelo y grandes ahorros de tiempo de vuelo y de combustible para los usuarios, sin disminución de los índices de seguridad en las operaciones aéreas.

1.2 Cuba ha puesto particular interés en satisfacer los requerimientos y necesidades de los explotadores para la implantación de nuevas rutas ATS, incluidas las rutas de navegación de área (RNAV) dentro de la FIR Habana, conciente del impacto económico que esta acción acarrea.

2. Discusión

2.1 Tanto la implantación de la separación vertical mínima de mil pies por encima de nivel de vuelo 290 (FL290), como la implantación de nuevas rutas ATS, incluidas las rutas RNAV, han tenido su impacto positivo para los explotadores de aeronaves, al permitir un gran ahorro de combustible en las Regiones CAR/SAM mediante la utilización de niveles de vuelo óptimos, así como de trayectorias de vuelo más cortas.

2.2 En el Caribe Central han sido implantadas un número considerable de nuevas rutas ATS de gran beneficio para los explotadores de aeronaves. Solo dentro de la FIR Habana en los últimos años se han implantado o se encuentran en proceso final de implementación 13 nuevos segmentos de rutas, de ellos 6 segmentos de rutas convencionales y 7 segmentos de rutas RNAV.

2.3 No obstante haberse obtenido grandes avances en la implantación de nuevas rutas ATS, aún quedan segmentos de rutas pendientes de implantación por distintos motivos. Para finalizar el proceso de implantación dentro de la FIR Habana se considera que el marco apropiado de coordinación lo constituye la Sexta Reunión del Grupo de Trabajo del Caribe Central.

2.4 Para información, análisis y toma de decisión final, con relación a su implantación, se detallan seguidamente las rutas involucradas:

a) Ruta L/UL212 propuesta entre el VOR de Holguín UHG/VOR y el Aeropuerto Internacional de Las Américas, en República Dominicana.

Esta ruta tendría la característica de pasar al norte y relativamente cerca de la MU-P1002 (Base Naval de Guantánamo), por tal motivo para Cuba sería importante que la implantación tenga en cuenta este factor y en tal sentido ha propuesto seguir la ruta UHG/VOR-ETBOD, cuestión esta que complica la organización del tránsito en la FIR de Puerto Príncipe. Se considera que con la participación de las partes involucradas podría llevarse a cabo durante la Reunión un análisis detallado de esta ruta y tomar una decisión final al respecto.

b) Ruta R/UR628, extender desde Varadero (UVR/VOR) hasta Cayabo (UCY NDB).

Solamente se menciona para conocimiento de la Reunión, ya que no se necesita coordinación por tratarse de un segmento dentro de la FIR Habana y Cuba iniciará próximamente el proceso de implantación.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del contenido de la presente Nota de Estudio, y
- b) evaluar las dificultades existentes para la implantación de la ruta RNAV L/UL212 y proponer una decisión final al respecto.