

Asunto 2: Revisión de asuntos ATM, tomando en consideración:**a) Aplicación de la separación mínima longitudinal**

2.1 La reunión tomó nota de la información presentada por la Secretaría con relación a las diferentes Recomendaciones y Conclusiones elaboradas en distintos foros de las regiones CAR y SAM (Reunión RAN CAR/SAM/3, Reunión NAM/CAR ATS 1/00, Reunión ATM/SAR 02/00 SAM) respecto a la aplicación uniforme de la separación longitudinal mínima de 10 minutos utilizando la técnica de número mach (MNT) y/o 80 NM RNAV entre aeronaves al mismo nivel de vuelo y que operan en las regiones CAR y SAM (exceptuando las rutas ATS desde y hacia Europa).

2.2 Sobre el particular, los Estados reconocieron que para disponer de una estructura ideal de rutas ATS, tal como los Estados CAR y SAM se encuentran empeñados en lograr, resulta imprescindible la adopción de criterios y procedimientos de operación uniforme.

2.3 También se reconoció que la utilización de la separación longitudinal de 10 minutos es un ingrediente importante e imprescindible de establecer. Esto significa que mientras existan sectores del espacio aéreo o tramos de rutas en los que se utilicen separaciones mayores en tiempo o distancia, no importa su dimensión, sería una valla insalvable que se interpondrá en la adecuación de la red de rutas CAR/SAM emprendida por los Estados y simultáneamente a las necesidades actuales de los usuarios de la aviación civil internacional.

2.4 En relación con lo anterior, la reunión luego de un detallado examen de los factores básicos que pudieran de alguna manera impedir la aplicación de esta separación longitudinal en las rutas ATS internacionales que afectan ambas regiones, tales como: factores de precisión en la navegación y vigilancia, factores de organización y estructura de los ATS, incluyendo las características técnicas y confiabilidad de los sistemas de comunicaciones AFS y AMS disponibles y los factores humanos, concluyó que estarían dadas las condiciones básicas para su implantación, por lo cual formuló la siguiente conclusión:

Conclusión 1/4 - Implantación de la separación longitudinal mínima de 10 minutos aplicando MNT

Que Brasil, Guyana Francesa, Guyana, Surinam, Trinidad y Tobago y Venezuela:

- a) Apliquen a partir del **12 de Julio de 2001** una separación longitudinal mínima de **10 minutos** utilizando la técnica del numero mach (MNT) en las rutas ATS internacionales correspondientes a las FIRs involucradas;

- b) Revisen y actualicen las Cartas de Acuerdo Operacionales vigentes entre los ACCs involucrados, teniendo en cuenta los niveles de seguridad que han de mantenerse al aplicarse dicha separación;
- c) Tomen las medidas pertinentes para solucionar aquellos problemas técnicos que pudieran impedir la implantación de esta separación longitudinal en la fecha antes indicada; y
- d) En caso de no poder cumplir con todos los requisitos necesarios para la implantación de la separación longitudinal de 10 minutos, esta información sea remitida a la Oficina Regional pertinente antes del **12 de junio de 2001** con el fin de permitir coordinar el aplazamiento de la implantación de la separación en cuestión.

b) Planes de contingencia

2.5 La reunión recordó que en cumplimiento de la Resolución A23-12 de la Asamblea y luego del estudio realizado por la Comisión de Aeronavegación y de las consultas con los Estados y organismos internacionales interesados, el Consejo de la OACI aprobó las directrices para las medidas de contingencia que deben aplicarse en caso de interrupción de los servicios de tránsito aéreo y de los correspondientes servicios de apoyo para que en esas circunstancias, las principales rutas internacionales continúen disponibles.

2.6 Las administraciones de aviación civil participantes en la reunión reconocieron que durante 1999, los Estados trabajaron seriamente en la problemática del año 2000 y prepararon medidas de contingencia que permitirían continuar prestando un servicio de control de tránsito aéreo seguro, ordenado y eficiente en las áreas bajo su responsabilidad más allá de las dificultades que se pudieran presentar por el cambio de milenio. Este esfuerzo se tradujo en la elaboración de los Planes Nacionales de Contingencia y el Plan de Contingencia Regional CAR/SAM.

2.7 La reunión recibió información de Francia con relación al concepto de planes de contingencia utilizado por su administración así como algunas propuestas de reasignación de responsabilidades en el espacio aéreo de Cayenne para el caso de una interrupción del ATS y/o servicios conexos.

2.8 Finalmente tomando en consideración la información presentada, se concluyó que con un esfuerzo adicional, se podrían desarrollar los planes de contingencia nacionales de los Estados involucrados y resumirlos posteriormente en un plan de contingencia sub-regional que pudieran ser utilizados cuando las circunstancias así lo ameriten. En virtud de lo anterior, la reunión formuló la siguiente conclusión:

Conclusión 1/5 - Planes de contingencia

Que Brasil, Guyana Francesa, Guyana, Surinam, Trinidad Tobago y Venezuela tomando en cuenta el plan de acción que figura en el **Apéndice A** de esta parte del informe:

- a) elaboren sus planes de contingencia ATS nacionales y coordinen con los Estados vecinos las medidas mas apropiadas para su armonización; y
- b) remitan dichos planes a la Oficina Regional de la OACI pertinente.

c) Elección del idioma para las coordinaciones entre las dependencias ATS de las FIRs Rochambeau y Belem

2.9 La reunión tomó nota de las dificultades existentes para realizar las coordinaciones entre los ACCs de Cayenne y Belem debido al uso inapropiado del lenguaje lo que presentaba un riesgo potencial para la seguridad de la navegación aérea. La reunión enfatizó que no solo correspondía a los ACC antes mencionados sino a todos los Estados de la sub-región ya que en dicho ámbito eran 5 los idiomas utilizados (español, francés, holandés, inglés y portugués) lo que dificultaba aún más la coordinación entre dependencias ATS.

2.10 Los delegados profundizaron en el análisis de esta problemática tomando en cuenta que de conformidad con los incidentes ATS notificados por los usuarios, entre las causas normalmente señaladas figuran el uso inadecuado de la fraseología aeronáutica así como el conocimiento insuficiente de la lengua inglesa del personal ATC de aquellos Estados cuya lengua madre no era el inglés.

2.11 Todas las delegaciones consideraron que era necesario que los Estados cuya lengua madre no era el inglés mantuvieran un programa regular de capacitación de este idioma, reconociéndose al mismo tiempo que, para minimizar esta problemática, los Estados deberían tener una clara política con relación al nivel requerido de conocimiento de inglés para el personal que ingresará a las administraciones de aviación civil a prestar funciones en dependencias ATS. En virtud de todo lo anterior, la reunión formuló la siguiente conclusión

Conclusión 1/6 - Uso del inglés en la coordinación entre dependencias ATS

Tomando en cuenta las dificultades existentes con el lenguaje utilizado por los controladores de tránsito aéreo durante las coordinaciones operativas, Brasil, Guyana Francesa, Guyana, Trinidad y Tobago, Surinam y Venezuela:

- a) utilicen el idioma inglés como único idioma para las coordinaciones del tráfico que atraviesan los límites de sus FIR;

- b) los Estados cuyo idioma madre no es el inglés tomen las acciones pertinentes para llevar a cabo cursos de actualización en forma periódica con el fin de capacitar a su personal en el manejo del inglés; y
- c) tomen las medidas necesarias para que el nuevo personal que ingrese a la administración para prestar servicios en dependencias ATC tengan el conocimiento necesario en el idioma inglés.

d) Implantación de rutas ATS

Cayenne -Macapá y Cayenne -Fortaleza

2.12 La reunión recordó que durante la reunión Informal SAM 64/96 realizada en Belem en julio de 1996, Brasil y Francia acordaron implantar las rutas ATS Cayenne-Macapá y Cayenne-Fortaleza. No obstante lo anterior, se tomó nota que esta implantación no prosperó y hasta la fecha no se había recibido información por parte de la administración brasileña en cuanto a la fecha de implantación.

2.13 Las administraciones de Brasil y Francia acordaron que, dado el tiempo transcurrido desde el acuerdo de implantación hasta la fecha sería conveniente revisar nuevamente los requerimientos para su implantación y acordar, de ser el caso, reiniciar en el futuro próximo un nuevo proceso de implantación de las rutas ATS en cuestión. A la luz de lo anterior, se formuló la siguiente conclusión:

Conclusión 1/7 - No-implantación de las rutas Cayenne - Macapá y Cayenne -Fortaleza

Debido a que aun no se ha logrado hasta la fecha la implantación de las rutas Cayenne – Macapá y Cayenne – Fortaleza, las administraciones de Brasil y Francia acordaron no continuar con el proceso de implantación.

Paramaribo (Surinam)-Bridgetown (Barbados)

2.14 La reunión también tomó nota de una propuesta de Surinam para establecer una ruta ATS entre Paramaribo (Surinam) y Bridgetown (Barbados), debido a que a lo largo de estos últimos años se ha visto un incremento de los vuelos regulares y no regulares entre ambas ciudades. Asimismo, se tomó nota que Surinam Airways comenzará a volar nuevamente entre ambas ciudades a partir del 1 de abril de 2001 dos veces a la semana, esperándose además vuelos de carga en dicho tramo.

2.15 En vista que no se disponía de toda la información necesaria para llevar a cabo un estudio de la implantación de dicha ruta, así como tampoco todas las partes interesadas se encontraban presentes, la reunión solicitó a Surinam que enviara la mayor información posible a los Estados involucrados sobre este particular lo que permitirá adoptar la decisión final sobre esta propuesta.

2.16 Asimismo, y en consideración que en mayo del 2001 se llevará a cabo una reunión del Caribe Oriental, se solicitó a la Oficina Regional SAM que hiciera los contactos con la Oficina NACC con miras a que fueran invitados Guyana, Surinam y Venezuela a participar en la citada reunión.

2.17 De conformidad con todo lo anterior, la reunión formuló las siguientes conclusiones

Conclusión 1/8- Implantación de una ruta ATS entre Paramaribo y Barbados

Que Surinam proporcione a los Estados involucrados en esta ruta ATS la mayor información posible para que puedan examinar detenidamente esta propuesta y poder adoptar la pertinente decisión.

Conclusión 1/9 - Participación de Guyana, Surinam y Venezuela en la próxima Reunión del Caribe Oriental

Que la Oficina Regional SAM de la OACI coordine con la Oficina Regional NACC para que se curse invitación a Guyana, Surinam y Venezuela a la próxima reunión del Caribe Oriental que se llevará a cabo desde el 7 al 11 de mayo de 2001 en Granada donde se podrá examinar, entre otros asuntos, la implantación de la ruta ATS Paramaribo-Barbados.

e) Designación de la dependencia ATS a cargo de la ruta UB 680 en el tramo correspondiente entre DIMAS y ATITA

2.18 La reunión tomó nota que de acuerdo a la carta de acuerdo operacional entre Cayenne y Paramaribo, los servicios ATS en la ruta UB 680 que pasa sobre Guyana Francesa son proporcionados por el ACC Paramaribo entre DIMAS y ATITA. La coordinación de los vuelos en la ruta UL 306 a DIMAS se llevan a cabo por el ACC Cayenne tanto con Paramaribo ACC como con Belem ACC a los efectos de evitar cualquier conflicto.

2.19 Con la finalidad de mejorar la situación actual, Francia solicitó a Brasil y Surinam que se le proporcionara de información estadística de aeronaves que operaron en la ruta ATS UB680 antes citada. En virtud de lo anterior, la reunión adoptó la siguiente conclusión:

Conclusión 1/10 - Información estadística en la ruta UB 680

Que a efectos estadísticos, Brasil y Surinam suministren a la administración francesa información relativa al tráfico que operó en la ruta ATS UB 680 durante los meses de enero, febrero y marzo de 2001 de acuerdo al siguiente detalle:

- a) Fecha
- b) Identificación de la aeronave
- c) Tipo de aeronave
- d) Aeródromo de salida
- e) Aeródromo de llegada
- f) Hora sobre los puntos de notificación correspondientes
- g) Nivel de vuelo

f) Información estadística sobre movimiento de aeronaves en el área

2.20 La reunión reconoció que la planificación ATS constituye un proceso complejo que requiere tener en cuenta numerosos factores, muchos de los cuales no se refieren o no corresponden al ATC, considerando que la recopilación de datos estadísticos completos y fiables es algo absolutamente necesaria para la planificación ATM. Estos datos pueden utilizarse para determinar la política de planificación a corto, mediano y a largo plazo en el espacio aéreo de que se trate. Los datos relacionados con el tránsito aéreo deberían ser lo más completos posibles. Con referencia al tránsito en ruta, debería abarcar, como mínimo el volumen, composición, distribución por día / hora, distribución por niveles de vuelo, ocupación de los niveles de vuelos preferenciales y cualquier otra información que se estime pertinente.

2.21 Por otro lado, también se reconoció que no todos los Estados CAR y SAM disponen de datos suficientemente completos sobre el tránsito aéreo de su interés y aún menos, un análisis, que pueda indicar la tendencia de crecimiento de dicho tránsito, a fin de facilitar la función de planificación de la infraestructura del ATS.

2.22 Se recordó que en otros ámbitos regionales se han llevado a cabo ejercicios en ese sentido, permitiendo de esa manera identificar importantes tramos de rutas ATS en los cuales ya se manifiesta congestión de tránsito con serios perjuicios para los usuarios, además de generar inconvenientes operacionales para las dependencias ATS (ACCs) involucradas.

2.23 La reunión examinó los formularios que para tal fin han sido utilizados por otros Estados de la Región, considerando que si bien parecerían ser algo complicados para su llenado, podrían servir en principio para documentar la información. Posteriormente se decidiría si se continuarían o no utilizando o se propondría un nuevo formato.

2.24 Asimismo, la reunión recibió información estadística del tráfico en la FIR Rochambeau del año 1999 recopilada por la administración francesa que muestra los totales mensuales y anuales así como el aumento o disminución en las operaciones aéreas en dicha FIR.

2.25 En consideración de lo anterior, se entendió oportuno iniciar una recopilación de datos en la Sub región en cuestión, lo que permitirá una planificación adecuada de implantación de mejoras ATM y elementos CNS de acuerdo a lo requerido. Consecuentemente, la reunión formuló la siguiente conclusión:

Conclusión 1/11 - Datos estadísticos del tránsito aéreo en rutas ATS

Que:

- a) Brasil, Guyana, Guyana Francesa, Surinam, Trinidad y Tobago y Venezuela recolecten datos estadísticos del tránsito aéreo en rutas ATS seleccionadas que crucen los límites comunes de las FIR involucradas con el fin de identificar los tramos de rutas en los cuales ya estaría ocurriendo una demanda no atendida de niveles de vuelos preferenciales;
 - b) Los datos sobre el tránsito aéreo sean recolectados en los formularios que se indican en el **Apéndice B** a esta parte del reporte (Tablas 1, 2, 3 y 4) considerando:
 1. Los datos serán referidos a la semana completa que inicia en el primer día Lunes de cada trimestre;
 2. La primera colecta será del 2 al 8 de julio de 2001; y
 - c) Los datos ya procesados sean enviados a la Oficina Regional SAM hasta el día 20 del mes considerado. La Oficina Regional preparará un resumen de dicha información para su envío a las Administraciones involucradas, dentro de los veinte días después de su recepción.
- g) Coordinación de operaciones aéreas en aeródromos ubicados en las cercanías a las fronteras**

2.26 La reunión consideró que la coordinación entre autoridades ATS contiguas, dependencias y personal, constituye un ingrediente esencial de la planificación racional del espacio aéreo, recordando además que desde hace mucho tiempo que este asunto viene siendo analizado en el ámbito de la OACI con la finalidad de regular la actividad aérea en aquellos aeropuertos localizados en los límites de las FIRs de Estados adyacentes.

2.27 La reunión recordó que ya en la primera Reunión Regional CAR/SAM (Lima, Perú 5-28 de octubre de 1976) se trató este asunto y se aprobó la Recomendación 6/8 -Establecimiento de TMAs comunes- donde se solicita a los Estados que se establezcan TMA comunes en los lugares en que los aeródromos adyacentes de más de un Estado están ubicados de modo que sus derrotas respectivas de aproximación y de salida se entrecruzan o atraviesan fronteras internacionales. Posteriormente, la RAN CAR/SAM/2 al examinar las Recomendaciones y Conclusiones de la reunión RAN anterior, volvió a considerar esta Recomendación como válida.

2.28 Como consecuencia del examen realizado por los delegados, se concluyó que era necesario concertar acuerdos en aquellos espacios aéreos adyacentes donde se requiera una efectiva coordinación entre dependencias ATS e incluso en aquellos aeródromos que no cuentan con dependencias ATC, para asegurar operaciones aéreas seguras, rápidas y eficientes. Francia presentó información sobre aquellos aeródromos ubicados en la FIR Rochambeau en relación con aeródromos en el lado de Brasil y Surinam que por sus características y disposición las operaciones aéreas se podrían ver afectadas. Se tomó nota que, si bien ya existían cartas de acuerdo operacionales entre los aeródromos de Francia y Brasil, no existían a la fecha los mismos acuerdos operacionales con Surinam.

2.29 Por otro lado, Francia propuso a los Estados involucrados, a proporcionar la mayor información posible en los respectivos AIP con respecto a sus aeródromos así como también con relación a los aeródromos ubicados en los Estados vecinos. La información requerida se refiere a posiciones geográficas, frecuencias de radio, circuitos de pista e información relevante de interés para la operación segura de las aeronaves. Esta propuesta generó un productivo intercambio de opiniones, ya que se consideró que la única forma de publicar dicha información en los AIP, sería a través de la publicación de las partes más resaltantes de las cartas de acuerdo operacionales y/o de ser el caso, en las cartas de aproximación.

2.30 En consideración de todo lo anterior, la reunión concluyó en lo siguiente:

Conclusión 1/12 - Cartas de acuerdo operacionales entre aeropuertos ubicados en la cercanía a los límites de las FIRs

Que Francia y Surinam, establezcan acuerdos operacionales donde se incluyan los procedimientos de coordinación ATS necesarios para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas en aquellos aeropuertos ubicados en la cercanía a los límites de las FIRs.

Conclusión 1/13 - Publicación de información relevante sobre aeropuertos ubicados en la cercanía de los límites de las FIRs

Que los Estados de la Sub-región involucrados publiquen en la parte correspondiente de sus AIP, la información más relevante de los aeródromos y aeródromos vecinos localizados en la cercanía de los límites de las FIRs.

APENDICE A

Plan de Acción para la elaboración de los Planes de Contingencia Nacionales de Brasil, Guyana, Guyana Francesa, Surinam, Venezuela, Trinidad y Tobago y el Plan de Contingencia Subregional de Brasil, Guyana, Guyana Francesa, Surinam, Venezuela, Trinidad y Tobago

Este plan de acción consta de cinco fases:

- 1) Elaboración de los planes de contingencia nacionales.
- 2) Armonización de los planes nacionales con los países limítrofes.
- 3) Envío de los planes de contingencia nacionales a las respectivas Oficinas Regionales.
- 4) Publicación de los planes de contingencia nacionales.
- 5) Elaboración y distribución del plan de contingencia subregional de Brasil, Guyana, Guyana Francesa, Surinam, Venezuela, Trinidad y Tobago.

Elaboración de los planes de contingencia nacionales

En esta fase los Estados completarán los respectivos Planes de Contingencia Nacionales para tal efecto podrán utilizar como base el Plan de Contingencia elaborado para superar la problemática del año 2000. La fecha límite al respecto será para el **21 de Diciembre del 2001**.

Armonización de los planes nacionales con los países limítrofes

Durante esta fase los Estados realizarán todas las coordinaciones necesarias con los Estados limítrofes con el objetivo de armonizar sus planes nacionales con los planes de los estados vecinos. La armonización de los planes de contingencia se realizaría vía intercambio de información por correo electrónico o a través reuniones bilaterales o multilaterales dependiendo del caso.

La fecha límite al respecto será el **30 de Julio del 2002**.

Envío de los planes de contingencia nacionales a las respectivas Oficinas Regionales

Los Estados enviarán a las respectivas Oficinas Regionales los planes de contingencia elaborados a más tardar el **15 de Agosto del 2002**.

Publicación de los planes de contingencia nacionales

Los Estados de la Subregión publicarán sus planes de contingencia para la fecha AIRAC del **5 de septiembre del 2002**.

Elaboración y distribución del Plan de Contingencia Subregional de Brasil, Guyana, Guyana Francesa, Surinam, Venezuela, Trinidad y Tobago.

En esta fase las Oficinas regionales CAR/SAM procederán a la elaboración del plan de contingencia Subregional del arrea en cuestión. El plan elaborado se distribuirá a los Estados para el **3 de Octubre del 2002**

**PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS
PLANES NACIONALES DE CONTINGENCIA**

Fase	Fecha	Observaciones
Elaboración de los Planes de Contingencia Nacionales	21/12/01	
Armonización de los planes nacionales con los países limítrofes	30/07/02	
Envío de los planes de contingencia nacionales a las respectivas Oficinas Regionales	15/08/02	
Publicación de los Planes de Contingencia Nacionales	5/09/02	Fecha AIRAC
Elaboración y distribución del Plan de Contingencia Subregional de Brasil, Guyana, Guyana Francesa, Surinam, Venezuela, Trinidad y Tobago.	3/10/02	Fecha AIRAC

Persona Responsable por la Implantación del Plan Nacional de Contingencia

Estado	Persona Responsable	Teléfono	Fax	E-mail
Brazil	Benedito Plautilio	(5591)2136624	(5591)2570966	plautilio@bol.com.br
French Guyana	Michel Grandet Jean Antoine Philippe Philippe Lucenay	(596)556020 (594)359303 (594)359307	(596)634706 (594)356166 (594)356166	grandet-michel@drac-ag.dgac.fr philippe-jean-antoine@drac-ag.dgac.fr
Guyana	Artie Heeralall	(592)2612565	(592)2612279	artie@networksgy.com
Trinidad & Tobago	Trevor Dowrich	0018686690635 0018686694806	0018686694806	civilav@cablenett.net civilav@tstt.net.tt

APENDICE B

TABLA 1
Estadística del Tránsito Aéreo entre las FIRs
Distribución de Tránsito Aéreo por día/hora en las rutas ATS,,

FIR: _____ **RUTA:** _____ **SEMANA:** _____

Día	1		2		3		4		5		6		7		Total Vuelos
	Punto de Notificación														
RP	NB	SB	NB	SB	NB	SB	NB	SB	NB	SB	NB	SB	NB	SB	
Hora UTC															
00-01															
01-02															
02-03															
03-04															
04-05															
05-06															
06-07															
07-08															
08-09															
09-10															
10-11															
11-12															
12-13															
13-14															
14-15															
15-16															
16-17															
17-18															
18-19															
19-20															
20-21															
21-22															
22-23															
23-24															
TOTAL															

Día: 1 LUN, 2 MAR, 3 MIE, 4 JUE, 5 VIE, 6 SAB, 7 DOM SB = Sentido Sur NB = Sentido Norte
 RP = Punto de Notificación (Punto de notificación elegido para registrar el conteo del tránsito).

TABLA 2

Estadística del Tránsito Aéreo entre las FIRs:

Distribución de Tránsito Aéreo por día/hora en las rutas ATS,,

FIR: _____

SEMANA: _____

AWY	1		2		3		4		Total Vuelos
RP	Punto de Notificación								
Hora UTC	NB	SB	NB	SB	NB	SB	NB	SB	
01-02									
02-03									
03-04									
04-05									
05-06									
06-07									
07-08									
08-09									
09-10									
10-11									
11-12									
12-13									
13-14									
14-15									
15-16									
16-17									
17-18									
18-19									
19-20									
20-21									
21-22									
22-23									
23-24									
TOTAL									

SB =Sentido Sur

NB = Sentido Norte

RP =Punto de Notificación (Punto de notificación elegido para registrar el conteo del tránsito).

TABLA 3

**Estadística del Tránsito Aéreo entre las FIRs
 Distribución de Tránsito Aéreo por Nivel de Vuelo en las rutas ATS,,**

FIR: _____

SEMANA: _____

Ruta						
FL					TOTAL	Observaciones
200						
210						
220						
230						
240						
250						
260						
270						
280						
290						
310						
330						
350						
370						
390						
410						
430						
450						
Total						

TABLA 4
Estadística del Tránsito Aéreo entre las FIRs
Información sobre el Tránsito Aéreo en las rutas ATS,, las cuales
son obligadas a volar en FL no preferenciales por falta de separación de 15 min.

FIR: _____ **SEMANA:** _____

<i>Ruta ATS</i>								
Día	Total de Vuelos	Vuelos CLFL /RQFL	Total de Vuelos	Vuelos CLFL /RQFL	Total de Vuelos	Vuelos CLFL /RQFL	Total de Vuelos	Vuelos CLFL /RQFL
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
TOTAL								
PORCENT. %								

Notas:Día: (1) 1 LUN, 2 MAR, 3 MIE, 4 JUE, 5 VIE, 6 SAB, 7 DOM
(2) Total de vuelos corresponde al total indicado en la **Tabla 1**.
(3) CLFL RQFL: corresponde a aeronaves volando en FL no preferenciales.

- FIN -