

**Organización de Aviación Civil Internacional
Proyecto Regional PNUD/OACI RLA/98/003
Transición a los Sistemas CNS/ATM en las Regiones CAR y SAM**

Segunda Reunión/Taller de Trabajo de Autoridades y Planificadores ATM
(Lima, Perú, 14-18 de mayo del 2001)

Asunto 3: **Análisis de ensayos y demostraciones pre-operacionales en nuevas rutas RNAV entre Buenos Aires/Miami, Sao Paulo-Río de Janeiro/Nueva York y Sao Paulo- Río de Janeiro/Los angeles y evaluación de otras trayectorias.**

(Presentada por IATA)

Resumen

Esta nota de estudio presenta información en la reducción de los costos operacionales y del trafico programado en las rutas seleccionadas. Al mismo tiempo presenta dos nuevas rutas, Caracas/Houston-Dallas y Buenos Aires/Nueva York, con el objeto de que sean consideradas para su implementación.

1. Introducción

La Oficina Regional de IATA ha estudiado y analizado las rutas propuestas por las oficinas Regionales de ICAO NACC/SAM. El Sr. Director Regional de ICAO SAM, por escrito LT 11/3.19.6-SA0263 fechado en 29 de Marzo 2001 propuso las rutas bajo el asunto 3. La Oficina Regional de IATA preparó un estudio económico para cada ruta, el cual es adjuntado en el Apéndice 1.

IATA se complace en presentar al Grupo detalles e información general respecto a las rutas propuestas. Esta información será de gran importancia en el desarrollo de la implementación de las rutas.

2. Análisis

Buenos Aires-Miami

La desviación planeada sobre PABON no afecta la longitud la ruta, al ser su incremento despreciable, por lo tanto el principio de mínima distancia se mantiene.

No hay áreas las cuales pudieses restringir la operación de esta ruta.

La cantidad de vuelos semanales entre Miami y Buenos Aires es de 53 vuelos, los cuales son operados por American Airlines, Aerolíneas Argentinas y United Airlines. Es importante hacer notar que la ruta coincide con la línea ortodromica entre Chicago y Buenos Aires, esta situación, potencialmente podría añadir 14 vuelos de United Airlines mas semanalmente. También debe tenerse en cuenta que esta ruta ortodromica entre el VOR de ORD y EZE pasa a 39 NM al este de Atlanta, potencialmente esto también añadiría otros 22 vuelos de Delta Airlines y LAPA Airlines.

Esta ruta también tiene la posibilidad de conectar Bogotá - Miami, Bogotá - Buenos Aires y Kingston - Miami

El total de la distancia acortada es de 42.6 NM comparado con la ruta normal. Esta reducción en distancia disminuirá los costos operacionales a la líneas aéreas en 2.8 millones de dólares US.

Es importante hacer notar que esta ruta sería operada por 42 vuelos semanales con equipos B777. Como este tipo de aeronave esta equipado con ADS/CPDLC, podría plantearse la iniciación de un programa de pruebas en la aplicación de elementos CNS/ATM.

Sao Paulo-Río de Janeiro/Nueva York.

Se especifico, en coordinación con el FAA de USA, que esta ruta procediese sobre el VOR de ANU V.C. Bird, de ahí directo a PRUIT en el control de Bermudas, y presumiblemente después a CHAMP. Esta ligera desviación incrementaría la distancia de la ruta en solamente 4 NM comparado con la ruta de mínima distancia.

Este par de ciudades mantiene programado 93 vuelos semanales operados por American Airlines, Continental, Japan Airlines, United Airlines y VARIG. De estos 93 vuelos, 18 proceden o termina en Río de Janeiro. La ruta es 56 NM menos que la ruta regular y el ahorro del costos operacionales seria aproximadamente 3.6 millones de dólares US.

La única área restringida en la ruta es SB (R) 601, localizada en los 16 grados sur, con delimitación desde nivel del suelo a techo ilimitado.

La ruta tiene el potencia de conectar Antigua – Nueva York, Barbados – Nueva York y Georgetown – Nueva York

Sao Paulo/Río de Janeiro - Los Angeles.

La inflexion de la ruta sobre PABON no incrementa la distancia de la ruta.

La ruta normal es operada por 27 vuelos de VARIG y 8 vuelos operados con B747-400 por Japan Airlines y Korea Airlines.

Aunque la ruta esta siendo planeada con una ramificación desde PABON a Río Janeiro, se deberá tener en consideración ya que no hay vuelos programados desde Río de Janeiro a Los Angeles.

La ruta acorta la distancia en el par de ciudades en 62 NM, con una ahorro anual de 2.0 millones de dólares US.

La ruta no cruza áreas restringidas o prohibidas.

Un futuro uso de la ruta podría ser conectado Los Angeles con San José de Costa Rica, Managua y Tegucigalpa.

Buenos Aires - Nueva York

Esta ruta al igual que la de Dallas-Houston/Caracas, se proponen como rutas de reserva. Estas dos rutas podrían ser evaluadas por el grupo para su implementación en esta reunión, en futuras reuniones o en el caso de que por cualquier razón no se pudiesen implementar las rutas propuestas.

La ruta es operada por American Airlines, Aerolineas Argentinas y United Airlines, con un total de 38 vuelos semanales

La ruta es acortada en 52.2 NM reduciendo los costos operacionales en 1.2 millones de dólares US anualmente.

Sobrevuela área SV(R) 2533 en Venezuela durante 70 NM con techo ilimitado. También cruza área TJ (W) 371 con techo 31.000 pies en el FIR de San Juan

Esta ruta tiene el potencial de conectar Nueva York con Caracas

Dallas -Houston/Caracas

Aunque esta ruta no tiene una cantidad considerable de trafico, la disminución de distancia es importante. Es operada por American Airlines y Contiental Airlines con un total de 14 vuelos semanales.

La ruta podría conectar también Houston con Aruba con 4 vuelos semanales

La reducción en distancia podría ser hasta de 100 NM, con ahorro en costos operacionales de 1.0 millones de dólares US.

La ruta roza área TN (R) 3 restringida por NOTAM y áreas W92, W147B y W59A en las inmediaciones de Houston.

Detalles de estas rutas se encuentran en el Apéndice 1 de esta nota de estudio

3. **Acción sugerida**

Se invita al Grupo a analizar la información presentada en estas nota de estudio y a evaluar la implementación de las rutas Buenos Aires – Nueva York y Caracas – Houston/Dallas en esta reunión o dentro de los futuros planes de implementación de nuevas rutas.