

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

**Tercera Reunión/Taller de Trabajo de Autoridades y Planificadores ATM**  
(Lima, Perú, 20-24 de mayo del 2002)

**Asunto 3: Análisis del Plan de Acción para la Implantación del Programa de Ensayos y Demostraciones Pre-operacionales RNP 10 en las rutas UT (UL) 780 y su ruta paralela**

**Implantación de ruta paralela a las rutas RNAV UT 795 Sao Paulo-Miami y a la UT 410 Buenos Aires-Miami.**

(Presentada por IATA)

**Resumen**

Esta nota de estudio presenta la propuesta por parte de IATA de implantar rutas paralelas, con valores RNP-10 a las rutas RNAV existentes entre Sao Paulo-Miami y Buenos Aires-Miami.

**1. Introducción**

La Conclusión 10/17 de GREPECAS 10, establece el dar inicio al programa de ensayos y demostraciones RNP-10 en el espacio aéreo comprendido a lo largo de la trayectoria de la ruta RNAV UT 780 y su paralela, desde Santiago de Chile hasta Miami.

**2. Análisis**

Actualmente algunas rutas, especialmente durante los períodos y horas “punta”, están experimentando congestión de tránsito, consecuentemente, un número de aeronaves no opera a su nivel óptimo, lo cual está afectando adversamente a la eficiencia de las operaciones aéreas.

El incremento previsto del tránsito aéreo, aumentará el porcentaje de aeronaves que no operen a su nivel de vuelo óptimo, y aún con el establecimiento de separaciones longitudinales mínimas, utilizando la

Técnica de Número Mach (MNT), no será suficiente para incrementar la capacidad del espacio aéreo y la disponibilidad de los niveles de vuelo óptimo que satisfagan la creciente demanda.

Considerando la necesidad de incrementar la capacidad del espacio aéreo, el establecimiento de rutas paralelas, es una de las opciones que facilitaría la utilización eficaz del mismo, mediante la aplicación de valores RNP-10 con una mínima de separación lateral de 50 NM entre ejes de ruta.

Producto del análisis de consultas efectuadas a los usuarios basadas en condiciones actuales y con proyección a futuro, se someten a consideración los siguientes puntos:

- a) Se ha identificado una necesidad operacional en las rutas RNAV UT 795 Sao Paulo-Miami y la UT 410 Buenos Aires-Miami, ya que experimentan saturación en las horas “punta”. Esta condición justifica la consideración para la implantación de una ruta paralela. Adicionalmente no existen limitaciones de orden orográficos a lo largo de las mismas.
- b) En la ruta RNAV UT 780 Santiago de Chile-Miami no se ha identificado una necesidad operacional de la implantación de una ruta paralela. Sin embargo se analizaron diferentes alternativas de trayectoria paralela a la UT 780, en función de los criterios expresados por los diferentes países involucrados. Todas las variables analizadas, dieron como resultado rutas poco eficientes desde el punto de vista técnico operacional. Además, el mismo análisis mostró la existencia de rutas convencionales óptimas a partir del norte de Lima, (Perú y Ecuador) utilizables por aeronaves sin limitaciones de oxígeno (descompresión sobre la cordillera de Los Andes).

### 3. **Acción sugerida**

Se invita a la reunión a tomar nota de los beneficios que la implantación de estas rutas paralelas proporcionaría a los usuarios con respecto a los aspectos de seguridad y de economía. De ser el caso, examinar la propuesta y como consecuencia proponer los cambios que se estimen convenientes.