

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 la ruta UT (UL) 780 y su ruta paralela.**

Implantación de una ruta paralela a la ruta RNAV UT780 con el fin de iniciar ensayos y demostraciones pre-operacionales RNAV10/50NM de espaciamiento entre los ejes de ruta.

(Presentada por Chile)

Resumen

En esta nota de estudio se propone a la ruta RNAV UL302 como la ruta paralela a la RNAV UT780 en el FIR Antofagasta y Santiago.

1. **Introducción**

1.1 En la conclusión 2/3 de la Segunda Reunión/Taller de Trabajo de Autoridades y Planificadores ATM (AP/ATM/2 , Lima , Perú ,14-18 de Mayo del 2001) , se decidió seleccionar una ruta paralela a la ruta RNAV UT780 con el fin de iniciar ensayos y demostraciones pre-operacionales RNAV utilizando el valor **RNP 10/50 NM** de espaciamiento entre los ejes de ruta.

1.2 Asimismo, la reunión estableció en la conclusión 2/1 que , en el proceso de enmienda al Plan de Navegación Aérea CAR/SAM Básico que permitirá la implantación de la ruta RNAV UT 780 con su designador definitivo UL 780 , se incluya la eliminación del citado Plan el tramo Ventanas (VTN) VOR/DME a Salinas (SLS) VOR/DME de la ruta UL 312.

2. **Análisis**

2.1 La implantación de la ruta RNAV UL 780 junto a la eliminación del tramo Ventanas (VTN) VOR/DME y Salinas (SLS) VOR/DME en Perú transforma al espacio aéreo oceánico comprendido entre las FIR's Lima, Antofagasta y Santiago en un escenario adecuado para el programa de ensayo y demostración pre-operacional RNP 10. La nueva estructura de este espacio aéreo ubica a la ruta RNAV UL 302 en forma paralela a la UL 780 con una separación de **50 NM** como mínimo entre sus respectivos ejes a partir de las intersecciones ATEDA y SULNA respectivamente y sin otras rutas que interfieran sus trayectorias.

2.2 Actualmente, las rutas RNAV UT780 y UL302 concentran aproximadamente el 84% de las 12.109 operaciones que se registraron en el sector oceánico entre Santiago – Lima – Miami durante el año 2001. La ruta UT780 es utilizada preferentemente desde su creación por empresas comerciales hacia destinos en América del Norte y el Caribe registrando 3650 operaciones en el año 2001. La ruta RNAV UL302 contabilizó por su parte 6.698 operaciones.

2.3 La incorporación de este elemento CNS a la ruta RNAV UL 302 le permitirá funcionar independientemente, aumentando la eficiencia y capacidad de este espacio aéreo, contribuyendo a disminuir la complejidad y carga de trabajo de los ATC, y obteniendo así, los usuarios de esta ruta RNAV entre Santiago y Lima principalmente, mayores beneficios operacionales y económicos.

2.4 No existen inconvenientes en las comunicaciones aire-tierra en estas rutas RNAV, las que se realizan en forma directa piloto-controlador, en frecuencias VHF/ER de responsabilidad del Centro de Control de Área de Santiago.

2.5 El Servicio Radar suministrado por Santiago Radar cubre un porcentaje cercano al 80% en estas rutas. Esta vigilancia ha permitido evaluar la exactitud de la navegación en las actuales rutas RNAV en los últimos cuatro (4) años, registrándose una cifra superior a las 46.000 operaciones equivalentes a más de 76.000 horas de vuelo. Como resultado de la observación por el ATC, se ha verificado que no existen desviaciones laterales por parte de la totalidad de la flota de aeronaves que utilizan estas rutas.

2.6 El actual nivel de exactitud de la navegación de la población de aeronaves en estas rutas RNAV la cumplen sin la especificación de RNP alguno.

3. **Acción Sugerida.**

3.1 Se invita a la reunión a tomar conocimiento de la información proporcionada en esta Nota de Estudio.