

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

Reunión Oficiosa ATM/CNS Bolivia/Brasil/Colombia/Perú/Venezuela

(Lima del 8 al 12 de abril de 2002)

Asunto 3 : Aplicación uniforme de la separación longitudinal de 10 minutos

(Presentada por Colombia)

Resumen

Necesidad de unificación de separación longitudinal de 10 minutos entre rutas RNAV y Rutas VOR/NDB. Introducción del concepto RTA.

1 Introducción

1.1 Los ensayos y demostraciones tendientes a la implementación de rutas RNAV evidencian la necesidad de armonizar los criterios de separación aplicada en el espacio aéreo con el fin de mantener el TLS previsto, y aliviar las cargas de trabajo a los controladores responsables del servicio.

1.2 Adicionalmente, la experiencia a demostrado que los controladores se han mostrado renuentes a la aplicación de la técnica del número MATCH por razones que habría que determinar.

2 Análisis

2.1 La OACI en el Manual de Instrucción sobre ATM/CNS en su parte ATFM define un nuevo concepto que puede ser aplicado tanto como para el establecimiento de aproximaciones sincronizadas, como para garantizar que se mantenga la separación longitudinal, aún en trayectos de vuelo largos. Dicho concepto es la RTA (Hora requerida de cruce), el cual se encuentra implícito en el Documento 4444 PANS ATM en los numerales 5.4.2.1.3 y 6.5.6.2.1.3

2.2 Colombia viene usando dicho concepto en el control de aproximación del Aeropuerto Eldorado en Bogotá (segundo en volumen de tránsito en Suramérica) desde hace aproximadamente un año y medio, obteniendo resultados positivos.

2.3 Dicho procedimiento es evidentemente más sencillo y fácil de aplicar, y satisface las necesidades principales del control; garantizar la separación entre las aeronaves y administrar el espacio aéreo para obtener eficiencia y regularidad.

3 Acción sugerida

3.1 Se invita a la reunión a considerar la inclusión en las cartas de acuerdo del concepto Hora Requerida de cruce RTA en los procedimientos aplicables para garantizar la separación entre aeronaves al momento de cruce del límite de las FIR.

3.2 Adicionalmente, se hace necesaria la unificación de la separación longitudinal entre rutas que por su configuración se consideren como una sola, como el caso de las Rutas UA301 y UT410.