

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

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

(Lima, Perú, 8 al 12 de abril de 2002)

Asunto 7: Otros asuntos

(Presentada por la Secretaría)

Resumen

En esta Nota de Estudio se presenta una propuesta para el mejor aprovechamiento del espacio aéreo relacionado con las rutas UA 315; UL 304 y UT (UL) 795 involucradas en el flujo de tránsito Sao Paulo-Río de Janeiro/Miami.

Referencias:

- Informe de la reunión RAN CAR/SAM/3
- Informes del GREPECAS 8 y GREPECAS 10
- Informes de las reuniones AP/ATM/1 y AP/ATM/2
- Nota de Estudio 8 presentada a esta reunión por Venezuela
- Proyecto RLA/98/003 "Transición a los sistemas CNS/ATM en las regiones CAR/SAM"
- Doc. 9613 - Manual sobre la performance de navegación requerida
- Doc. 9689 - Manual sobre la metodología de planificación del espacio aéreo para determinar las mínimas de separación
- Doc. 7030 – Procedimientos Suplementarios Regionales

1 Introducción

1.1 De acuerdo a la planificación realizada por el GREPECAS y posteriormente endosado por la reunión RAN CAR/SAM/3, se decidió realizar ensayos y demostraciones pre-operacionales en rutas RNAV y establecer una red de rutas RNAV en las regiones Caribe y Sudamérica.

1.2 Durante la reunión AP/ATM/1 (Lima, Perú, 18-21 de julio 2000) se acordó iniciar ensayos pre-operacionales en la ruta UT (UL) 795 (Sao Paulo/Miami) y durante la reunión AP/ATM/2 (Lima, Perú, 14-18 mayo 2001) y, luego de haberse evaluado con resultados satisfactorios, se aprobó su implantación definitiva. Actualmente, el proceso de enmienda para su inclusión en el ANP CAR/SAM se encuentra en trámite.

1.3 La ruta UL 304 (Río de Janeiro/Miami) ya se encuentra incluida en el ANP CAR/SAM; sin embargo, por diversas razones sólo se ha implantado el tramo Porto (PCX) VOR/DME - Cabo Codera (CBC) VOR/DME faltando implantar el tramo hasta Great Inagua (ZIN) NDB. Esta ruta es paralela a la ruta UT (UL) 795.

1.4 De acuerdo a la información proporcionada por Venezuela en la NE 8 presentada a esta reunión, la ruta UT (UL) 795 no estaría siendo utilizada por el tránsito que sale o llega a Maiquetía, debido a que su trayectoria pasa a más de 100 NM al oeste de dicha ciudad, originando un incremento en la distancia.

1.5 Este tránsito está utilizando la ruta UA 315 (Sao Paulo-Río de Janeiro/Miami) que pasa por Maiquetía (MIQ) VOR/DME pero, debido a que su trayectoria llega hasta muy cerca de CBC VOR/DME y a la falta de cobertura de comunicaciones VHF en dicha área, existen conflictos potenciales con el tránsito que converge sobre dicha radioayuda.

1.6 Como una posible solución, en la referida NE 8 se plantea el re-alineamiento de la ruta UA 315 en el tramo Manaus (MAN) VOR/DME y MIQ VOR/DME, lo que permitiría reducir la posibilidad de conflictos en dicho segmento del flujo de tránsito.

2 Análisis

2.1 El re-alineamiento de la ruta UA 315 propuesto por Venezuela plantea una solución circunscrita a los conflictos de tránsito que se podrían presentar en las proximidades de y en la TMA Maiquetía misma.

2.2 Considerando que es necesario llegar a soluciones que permitan un mejor aprovechamiento del espacio aéreo que involucre a todo el flujo de tránsito Sao Pulo-Río de Janeiro/Miami, en el apéndice a esta nota de estudio se presenta un análisis efectuado a dicho espacio aéreo en el cual se plantea una solución integral concordante con la planificación que viene llevando a cabo el GREPECAS en las regiones CAR/SAM.

2.3 En el mencionado estudio se propone:

- a) La implantación del tramo faltante CBC VOR/DME-ZIN NDB de la ruta UL 304;
- b) La eliminación de la ruta UA 315; y
- c) La implantación de una ruta RNAV paralela entre las rutas UL 304 y UT (UL) 795 con valores RNP 10.

2.4 La implantación de rutas RNAV paralelas RNP 10 exige una evaluación de la seguridad del espacio aéreo, la cual requiere una serie de acciones que demandan considerable tiempo para su ejecución, mientras que para el re-alineamiento de la ruta UA 315 en el tramo propuesto en la NE 8 sólo es necesaria una enmienda al ANP CAR/SAM, con mucho menor tiempo para su ejecución.

2.6 Por consiguiente, mientras se implantan las soluciones integrales para un mejor aprovechamiento del espacio aéreo del flujo de tránsito Sao Paulo-Río de Janeiro/Miami, sería conveniente que se adopten soluciones, tales como las planteadas en la nota de estudio presentada por Venezuela, con la finalidad de disminuir los conflictos potenciales que se estarían presentando en las proximidades de la TMA Maiquetía con la actual estructura de rutas.

3 **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a examinar la presente nota de estudio y adoptar las acciones correspondientes.