

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

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

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

(Lima del 8 al 12 de abril de 2002)

**Asunto 7: Otros Asuntos**

**Realineación de la Ruta UA-315**

(Nota Presentada por Venezuela)

**Resumen**

Esta nota de estudio propone dar mayor seguridad y control a las aeronaves, reducir las millas de vuelo, y realizar una navegación casi directa, en la ruta UA-315 entre Manaus y Maiquetía, donde serán favorecidas las operaciones aéreas, que se dirijan de Rio de Janeiro a Miami y viceversa como también a las aeronaves que utilicen esta ruta para aterrizar y despegar en Maiquetía provenientes o con destino a esas ciudades.

**Referencias:**

- Informe GREPECAS/8.
- Doc. 9613 Manual sobre la performance de Navegación Requerida (RNP).
- Doc 4444, Procedimientos para los servicios de navegación aérea.
- Reunión Informal ATS/COM/MET Bolivia/Brasil/Colombia/Venezuela (SAM 63/97), Manaus, Brasil, 15 al 19 septiembre de 1997.

**1 Antecedentes**

1.1 De acuerdo a la Carta de Acuerdo Operacional suscrita entre los ACC Maiquetía y Manaus, durante la Reunión Informal ATS/COM/MET Bolivia/Brasil/Colombia/Venezuela (SAM 63/97), los servicios de tránsito aéreo en la ruta UA315 serán proporcionados por los ACC de Manaus y Maiquetía. Siendo el punto de notificación VAGAN el fijo límite entre ambos ACC.

1.2 El control efectivo a lo largo de la ruta citada por parte del ACC Maiquetía se hace deficiente por no contar con las comunicaciones VHF tierra / aire permanentes y efectivas lo cual trae como consecuencia que el controlador establezca contacto tardío con la aeronave muy cerca de la posición VOR/CBC Cabo Codera lo cual incide para que se produzcan conflictos de control ya que sobre esta posición convergen 13 rutas, de alto y bajo nivel, creando un marco propicio para la ocurrencia de conflictos de tránsito aéreo.

## 2 **Introducción**

2.1 En consideración de la situación planteada es preciso encontrar soluciones que permitan brindar mayor seguridad y regularidad para las operaciones aéreas que se desarrollen en la ruta UA-315 y UL-304.

3 Asimismo, resulta oportuno informar que a pesar de estar establecida la ruta RNAV UL-795, la cual es utilizada por el tránsito existente entre San Pablo / Rio de Janeiro / Miami, hasta el momento no se han registrado operaciones tendientes a realizar arribos y despegues en Maiquetía.

3.1 Las aeronaves que operen desde / hacia Maiquetía que requieran utilizar la ruta UL-795 provenientes o con destino a Miami, deben navegar al fijo ATIGA el cual se encuentra a 150NM al oeste de Maiquetía, incrementando en tiempo y distancia los actuales procedimientos que utilizan la ruta UA-315 representando una mejor opción respecto a la ruta UL-795

3.2 La ruta UL-304, pasa a una distancia de 55NM al este de Maiquetía, sobre el VOR/CBC Cabo Codera, para operaciones de entrada / salida a Maiquetía. Al realinear la ruta UA-315 se evitarán los incidentes que se producen con las aeronaves que utilizan la ruta UL-304 y, en adición, cuando se logre prolongar la ruta UL-304 del VOR/CBC a NDB/ZIN Great Inagua se puede esperar una reducción en los incidentes aéreos con las aeronaves que sobrevuelan Cabo Codera.

## 4 **Análisis**

4.1 La ruta UA-315 es la ruta más corta para dirigirse a Miami desde Maiquetía.

4.2 Asimismo, la ruta UA-315 en la actualidad tiene una distancia de 933 NM de Manaus a KAMUT continuando a Maiquetía y realineándose como se propone directo desde Manaus a VOR/TUY, sigue VOR/MIQ, se obtiene una distancia de 916NM, significando un ahorro de 17 NM.

## 5 **Soluciones propuestas**

5.1 A este respecto, se han elaborado dos propuestas de solución:

5.2 Propuesta de solución N° 1: Realinear la Ruta UA-315 desde VOR/Manaus, directo al VOR/TUY. (ver apéndice A)

5.3 Si esta propuesta resulta problemática para la FIR Manaus, se propone la

5.4 Propuesta de solución, N° 2: Realignar la ruta UA-315 desde la posición VAGAN a VOR/TUY. (ver apéndice B)

5 **Acción sugerida**

5.1 Se invita a la reunión que sobre la base de un análisis previo de lo expuesto en la nota de esta Nota de estudio evalúe los beneficios operacionales y económicos de los cambios propuestos y acuerde su adopción.

-----