

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

(Nota presentada por Bolivia)

**RESUMEN**

La presente Nota de Estudio presenta a la reunión la necesidad de considerar algunos aspectos importantes previo a la implantación definitiva de la ruta RNAV UT410.

**1 Introducción**

1.1 De acuerdo a los planes desarrollados por el Grupo Regional de Planificación e Implementación GREPECAS y las resoluciones de la Tercera Regional de Navegación Aérea CAR/SAM están en proceso de ensayo y evaluación rutas directas RNAV para ser utilizadas por aeronaves con la capacidad necesaria para volar éstas rutas.

1.2 El propósito de éstos ensayos es el de identificar problemas cuya solución contribuirá a aumentar la seguridad de las operaciones aéreas accediendo a los beneficios de la nueva tecnología en la navegación aérea.

**2 Análisis**

2.1 El periodo de los ensayos pre-operacionales por la ruta RNAV UT-410 ha comprendido desde el 01 al 31 de diciembre de 2001; durante éste periodo se efectuaron 171 operaciones aéreas dentro de las FIR La Paz constituyendo 27.7% del total de operaciones que, en el mismo período, volaron por otras rutas ATS con el mismo origen / destino.

2.2 Este 72.2% restante se distribuye así: Buenos Aires/Aeropuertos en EEUU/Buenos Aires 247 vuelos; Sao Paulo/Aeropuertos en EEUU/Sao Paulo 58 vuelos; Buenos Aires/Aeropuertos de la región CAR/Buenos Aires 49 vuelos; otros vuelos dentro de la región SAM 91; en ambos casos, la separación longitudinal aplicada ha sido de 15 minutos.

2.3 Las horas de mayor afluencia de éste tránsito son de 0300, 0400, 0800 y 0900 UTC. Un 45% del tipo de aeronaves que operan estas rutas es de B767 y un 33.5% de B777. Si se considera el número de vuelos, la diferencia en las distancias y el tipo de aeronaves, es fácil predecir que una vez implantada la Ruta UT 410 éstas aeronaves volaran ésta ruta, además del tránsito que se pueda incorporar desde y a aeropuertos de Bolivia aumentando así y de manera significativa el número de aeronaves, particularmente en horas coincidentes con las anteriores 0200/ 0300 UTC con 158 vuelos y 0900/1000 con 110 vuelos/mes. No disponemos de pronósticos para los próximos 10 años, pero es previsible un incremento.

2.4 Aunque todo el tránsito descrito hasta aquí no es con derrotas que se cruzan, la convergencia de éste más otro originado en ACCs adyacentes con destino Estados Unidos y viceversa, convergen en la posición Río Branco situado a no más de 55NM del límite de la FIR La Paz dentro de la FIR Porto Velho. Distribuido así el tránsito, las aeronaves han mantenido los niveles de vuelo con que han sido transferidos, excepto los cambios solicitados en la UT410 (5.2%) y cuyas razones no fueron dadas a conocer.

### 3 Acciones sugeridas

3.1 Se invita a los participantes de la reunión a:

- a) Solicitar a los representantes de los Estados involucrados en la Ruta UT410 sugieran las acciones apropiadas dirigidas a garantizar una adecuada aplicación de la separación longitudinal de 10 minutos supuesto la existencia de:
  - comunicaciones directas AMS-AFS con coberturas y calidad que permitan transmitir autorizaciones, coordinaciones etc., con alto grado de eficiencia,
  - capacitación de los controladores de tránsito aéreo con carácter obligatorio.
  - procedimientos de salida y llegada normalizados que permitan llegadas de ó salidas a la ruta RNAV UT-410.
  - existencia de planes de contingencia actualizados.

\*\*\*\*\*