



AP/ATM/5
NE/02
15/05/03

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

**Quinta Reunión/Taller de Trabajo de autoridades y planificadores
de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) para la Implantación RVSM, rutas RNAV y RNP en las
Regiones CAR/SAM (AP/ATM/5 RVSM-RNAV-RNP)**

(Panamá, Panamá, 18 al 20 de junio de 2003)

Asunto 1: Revisión del Programa de Implantación de rutas RNAV

(Presentada por México)

Resumen

Esta nota de estudio presenta, una propuesta de rutas RNAV equilibrado para unir diferentes ciudades/aeropuertos de CAR/SAM con HOU/DAL/LAX (USA), con el propósito de evitar posibles congestionamientos en puntos de entrada/salida, así como reducciones del espaciamiento entre rutas dentro de la FIR MMFR (México).

1. Introducción

1.1 En la pasada Reunión AP/ATM/4, se proporcionó para conocimiento de los Estados, Organizaciones y Usuarios participantes, una lista de trayectorias RNAV propuesta por el Grupo de Tarea RNAV/RNP, con la finalidad de obtener comentarios de los interesados y proceder a su actualización, para ser considerada en los trabajos de implantación de rutas RNAV en las Regiones CAR/SAM.

2. Análisis

2.1 Como es del conocimiento de la Reunión, existe un flujo considerable de tránsito aéreo entre distintas ciudades localizadas en Sudamérica y Centroamérica y con relación a las ciudades de HOU, DAL y LAX ubicadas en los Estados Unidos de Norteamérica (U.S.A.). Por esta razón, dentro del espacio aéreo bajo la jurisdicción de México se pudiera presentar en un futuro la posible saturación de los puntos de entrada y salida en nuestra FIR y además; la reducción del espaciamiento lateral entre rutas, lo que incrementaría la complejidad del control de tránsito aéreo, si es que durante la planificación no se tuviera muy presente, la necesidad de mantener un número equilibrado de trayectorias RNAV que permita la interconexión entre puntos en SAM/CAR/NAM.

2.2 Como se puede observar en la citada lista de trayectorias RNAV, hasta este momento se desea interconectar los aeropuertos de SJO/MGA/TGU/SAP/BZE/SAL/GUA/LIM con HOU y DAL y, por otra parte, LIM/SAO/RIO/SAL/SCL con LAX, siendo posible que en un futuro se incrementen las solicitudes en este sentido.

2.3 Es muy probable que para evitar un uso indiscriminado de rutas directas, se tenga que establecer un sistema estratégico de rutas regionales/principales alimentadas por otras troncales, que satisfagan las necesidades de los usuarios y del ATS de manera integral.

3. **Esquema de Trayectorias RNAV propuesta.**

3.1 En el Diagrama anexo a esta nota de estudio, se propone un esquema estratégico de rutas regionales r desde y/hacia HOU, DAL y LAX y su interconexión con diferentes ciudades de CAR/SAM detectadas hasta la fecha, se aconseja que estas trayectorias que pueden ser alimentadas por rutas RNAV troncales, que permitan su utilización desde otros puntos que surjan en el futuro dentro de CAR/SAM. El punto de origen de las rutas propuestas deberán, en el esquema anexo, estar en Sudamérica (SAM) para que permita la conexión con otras rutas troncales. Asimismo, se propone la modificación de la actual UL344 para que se extienda desde ACA hasta GDL, HMO, PPE hacia LAX, como otra vía de llegar a ese lugar, lo que representa un cambio al Plan Regional de Navegación Aérea Vol. I Básico.

4. **Acción sugerida**

4.1 Se invita a la reunión tomar nota de la presente propuesta para su análisis y en su caso, considerarla, dentro del programa de implantación de rutas RNAV para las Regiones CAR/SAM.