



AP/ATM/6
NE/37
25/09/03

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

**Sexta reunión/taller de trabajo de autoridades y planificadores ATM para la implantación RVSM,
rutas RNAV y RNP en las Regiones CAR/SAM**

(San José, Costa Rica, del 29 de setiembre al 3 de octubre de 2003)

Asunto 4: Otros asuntos

Implantación de rutas del Atlántico Septentrional/Caribe (NAC)

(presentada por Estados Unidos de Norteamérica)

Resumen

La Administración de Aviación Federal (FAA) recomienda la implantación de nuevos designadores de rutas NAC para las aeronaves que operan entre las Regiones del Caribe y Atlántico Septentrional de la OACI. Las rutas NAC no agregan o cambian las rutas existentes, sino que permiten la codificación de múltiples tramos de ruta bajo un mismo identificador NAC. Estas rutas reducirán las necesidades de coordinación, simplificarán la planificación de los vuelos, eliminarán la confusión durante el intercambio de información de las rutas y mejorarán la seguridad.

1. Introducción

1.1 Las autorizaciones oceánicas de control de tránsito para las aeronaves con rumbo sudoeste a través del Atlántico son emitidas de acuerdo a los requisitos de la OACI sobre “autorizaciones oceánicas” en el Atlántico Septentrional (NAT). Una autorización oceánica incluye la porción de la ruta entre el punto de entrada oceánico y el punto de salida oceánico. Para las aeronaves que continúan viaje más allá de la Región NAT a espacio aéreo oceánico del Caribe, la autorización oceánica deberá adjuntarse al resto de la ruta que, a menudo, es bastante extenso. Esto se hace, generalmente, con un retransmisor de radio de alta frecuencia, y puede tomar hasta 20 minutos el asegurar una plena comprensión entre el piloto y el ATC.

2. **Discusión**

2.1 Estados Unidos ha desarrollado 14 rutas NAC que atienden a 21 aeropuertos. Se podría desarrollar rutas adicionales para agregarlas según se requiera, a fin de ofrecer el servicio más eficiente posible a los explotadores.

2.2 Las rutas NAC no agregan ni modifican las rutas o aerovías existentes. Permiten condensar autorizaciones extensas en una frase corta.

2.3 Por ejemplo: una aeronave proveniente de Londres que viaja a través del Atlántico hacia la Ciudad de México tendrá una autorización oceánica que termina en MTHOL, un punto de referencia ubicado en 28N60W. El controlador deberá emitir/confirmar el resto del encaminamiento con el piloto, lo cual incluye: MTHOL A705 MILLE A637 ALUTE ZQA CANOA B646 ROBIN UR522 PAZ UJ102 PCA direct MMMX. Proponemos que este encaminamiento sea codificado como NAC 6, el cual podría presentado para su envío y emitido al piloto como tal.

2.4 La adopción de las rutas NAC indicadas en el adjunto reduciría dramáticamente la congestión en las frecuencias HF. Más importante aún, eliminaría los incidentes que surgen cuando el piloto y el ATC utilizan distinta información sobre la ruta. Ha habido varios casos de desviaciones operacionales debidas a que el piloto y el ATC no tenían la misma información de ruta para el vuelo. El uso del formato de ruta NAC permitirá una verificación rápida y sencilla.

2.5 Sería conveniente implantar las rutas NAC lo más pronto posible. Será necesario que todos los Estados involucrados se pongan de acuerdo en la implantación del sistema. Sin embargo, debido a que las rutas existentes del servicio de tránsito aéreo no requerirán modificación, y no se está agregando rutas o puntos de referencia adicionales, se requiere muy poca modificación de los sistemas de automatización ATM y de los procedimientos operacionales.

2.6 Se puede agregar rutas NAC en el momento que fuera necesario. Nuevamente, nuestra opinión es que, simplemente, incorporarían rutas ya existentes y de uso común. Nunca se desarrollarían como rutas "autónomas".

2.7 No prevemos que las rutas NAC serán publicadas en cartas, aunque, si el grupo lo considera útil, se podría hacer muy fácilmente. Proponemos que las rutas NAC sean incluidas en el Manual Internacional sobre Información de Vuelo (IFIM) y que sean implantadas, inicialmente, mediante NOTAM internacional.

3. **Acción sugerida**

3.1 La FAA solicita a la reunión que considere la implantación de las rutas NAC descritas en esta nota y en la lista adjunta.

APÉNDICE A

Rutas Propuestas en el Atlántico Norte/Caribe (NAC)

<u>NAC#</u>	<u>DSTN</u>	<u>RUTA</u>
1	MYNN	MTHOL A705 MILLE A637 ALUTE ZQA
2	MIA	MTHOL A705 MILLE A637 ALUTE FOWEE FOWEE STAR
2a	FLL	MTHOL A705 MILLE A637 ALUTE CAREY DEKAL DEKAL STAR
3	PBI	R514/A699 SUMRS A699 NUCAR WALIK DIRECT
4	MUHA	MTHOL A705 MILLE A637 ALUTE ZQA R628 TANIA
	MUVR	MTHOL A705 MILLE A637 ALUTE ZQA R628 TANIA
5	MUGM	LETON DIRECT BYGON
6	MMMX	MTHOL A705 MILLE A637 ALUTE ZQA CANOA B646 ROBIN UR522 PAZ UJ102 PCA
7	MMUN	MTHOL A705 MILLE A637 ALUTE ZQA CANOA B646 VINKA B879 GUN
	MMCZ	MTHOL A705 MILLE A637 ALUTE ZQA CANOA B646 VINKA B879 GUN
8	MBGT	LUNNI B891 WATRS
9	MUHG	LUNNI B891 WATRS GTK ZIN
	MUHA	LUNNI B891 WATRS GTK ZIN
	MUVR	LUNNI B891 WATRS GTK ZIN
	MUGM	LUNNI B891 WATRS GTK ZIN
10	MDPP	LUNNI B891 POKEG
	MDSO	LUNNI B891 POKEG
12	MDLR	GRANN A523/G432 THANK A319 BETIR
13	MTPP	LUNNI B891 WATRS BOTES
14	MKJP	LUNNI B891 ETBOD G633 BENET
	MKJS	LUNNI B891 ETBOD G633 BENET