



AP/ATM/6
NI/08
29/09/03

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

**Sexta 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/6 RVSM-RNAV-RNP)**

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

Asunto 2: Plan de Acción para la Implantación RNP en las Regiones CAR/SAM

- a) **Revisión del plan de acción para la implantación Pre-Operacional RNP 10 en las rutas paralelas UL 780 y UL 302 en el tramo Santiago de Chile-Lima**

(Presentada por Chile)

Resumen

La presente Nota de Estudio, tiene como finalidad presentar el estado de desarrollo de la aprobación para operaciones RNP-10 de aeronaves de operadores chilenos.

1. Introducción.

1.1 La Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile ante la necesidad de sus operadores de realizar operaciones en rutas designadas como RNP-10, junto con el Programa de Implantación Pre-Operacional RNAV RNP-10 en el tramo Santiago de Chile/Lima en las rutas paralelas UL780 y UL 302, el que tiene fecha de inicio para el 22 de Enero del 2004, se encuentra desarrollando la normativa nacional que permita la aprobación técnica y operativa de las empresas y sus aeronaves para operar en dichas rutas.

2. Discusión

2.1 A la vista de la necesidad de los operadores nacionales y la falta de la normativa nacional respectiva y utilizando como documentos base la Order 8400.12a de la FAA y el Manual sobre performance de navegación requerida (RNP), Doc 9613-AN/937 de OACI, se establecieron los procedimientos y requisitos técnicos que deben cumplir los operadores y sus aeronaves que deseen ser autorizados para operar en rutas designadas como RNP-10.

2.2 Con el empleo de la documentación mencionada y la experiencia adquirida se está desarrollando la normativa nacional.

2.3 De las aeronaves presentadas para su aprobación se pueden apreciar dos grupos de acuerdo a sus equipos de navegación. Uno de ellos, el que alcanza a 12 aeronaves, su navegación autónoma está basada solo en sistemas inerciales, el otro grupo en un número de cinco, además de los sistemas inerciales posee navegación satelital como medio de navegación primaria.

2.4 El primer grupo fue aprobado para un tiempo de 6.2 Hrs. desde la alineación en tierra de los Sistemas Inerciales y 5.7 Hrs. desde la última actualización automática de posición en ruta, en base a los sistemas de radionavegación VOR-DME.

2.5 El segundo grupo fue aprobado sin limitación de tiempo con GPS operativo y utilizado como medio primario de navegación, 6.2 Hrs. desde la alineación en tierra de los Sistemas Inerciales y 5.7 Hrs. desde la última actualización automática de posición en ruta, en base a los sistemas de radionavegación VOR-DME.

2.6 Las aprobaciones descritas anteriormente consideran el total del material A340 y el 92% del material 767-300 utilizados por operadores nacionales.

2.7 Con el avance descrito en los procesos de aprobación, la Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile, espera contar con el total de las aeronaves, de operadores nacionales, que operen entre Santiago y Lima aprobadas para el 22 Enero 2004.

3 Acción sugerida

3.3 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la presenta nota de información

FIN