



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

Décima Reunión/Taller de Trabajo de Autoridades y Planificadores
de Gestión del Tránsito Aéreo (ATM) en las Regiones CAR/SAM (AP/ATM/10)

(Lima, Perú, 10 al 14 de mayo de 2005)

Asunto 2: Evaluación de la Implantación Pre-Operacional RNP 10 en el tramo Santiago de Chile – Lima de las rutas UL 780 y UL 302

Análisis de factibilidad para aplicar una separación longitudinal mínima de 50 NM
en el tramo Santiago de Chile – Lima de las rutas UL 780 y UL 302

(Presentada por Perú y Chile)

Resumen

Esta nota de estudio presenta las conclusiones del análisis y evaluación de factibilidad, para aplicar una separación longitudinal mínima de 50 NM en el tramo Santiago de Chile-Lima de las rutas UL 780 y UL 302.

1. Introducción

1.1. A partir del 22 de enero de 2004 se inició la implantación pre-operacional RNP 10 en el segmento Santiago de Chile-Lima de las rutas UL 780 y UL 302. La evaluación de esta implantación pre-operacional se aborda en la NE/6 presentada en esta Reunión.

1.2. En marzo de 2004, la Tercera Reunión del Subgrupo ATM/CNS del GREPECAS, acordó que se inicien los estudios a fin de evaluar la factibilidad de implantar la separación longitudinal mínima de 50 NM en el mencionado segmento de las rutas UL 780 y UL 302 y, de ser el caso, se presenten resultados ante la Reunión AP/ATM/8.

1.3. Posteriormente en julio de 2004, la Reunión AP/ATM/8, mediante su **Conclusión AP/ATM/8/15**, consideró conveniente que Perú y Chile desarrollaran un plan de acción para la implantación de la separación longitudinal mínima de 50 NM en el tramo Santiago de Chile-Lima de las referidas rutas.

2. Análisis

2.1. Considerando los resultados obtenidos en la implantación RNP 10 en las rutas UL 780 y UL 302, así como la implantación regional del espacio aéreo RVSM, al analizarse los requisitos para una implantación de la separación longitudinal mínima de 50 NM se han identificado desventajas operacionales que se indican a continuación:

2.1.1 La aplicación de la separación longitudinal mínima de 50 NM en las rutas UL 302 y UL 780 (ver Gráficos 1 y 2 en el **Apéndice A** de esta Nota de Estudio), para aeronaves con rumbo norte procedentes de la FIR Santiago y Antofagasta, terminaría en las intersecciones ILMAR y MOXES, a 140 NM al sur de Lima.

2.1.2 Por ello, el ACC de Lima tendría que incrementar la separación longitudinal de 50 NM a 80 NM, o aplicar separación vertical, antes de que las aeronaves crucen estas intersecciones con rumbo norte, con lo cual se dificultaría la gestión del tránsito aéreo y, eventualmente, se afectaría a la eficiencia de las operaciones en las mencionadas rutas. Es decir, la separación longitudinal mínima de 50 NM en estas rutas no facilitaría la gestión del espacio aéreo.

2.1.3 De otra parte, considerando la implantación regional del espacio aéreo RVSM desde enero de 2005, y el limitado volumen de tránsito aéreo en el tramo Santiago de Chile-Lima de las rutas UL 302 (17 vuelos diarios en promedio) y UL 780 (33 vuelos diarios en promedio), se deduce que existirían escasas oportunidades para aplicar la separación longitudinal mínima de 50 NM, por lo que, esta implantación no aportaría datos significativos para realizar una evaluación de la seguridad de espacio aéreo.

2.2 Por todo lo antes expuesto, se considera necesario postergar los estudios para la separación longitudinal mínima de 50 NM en las rutas UL 302 y UL 780 hasta que se incremente de manera significativa el volumen de tránsito y se establezcan acuerdos para una aplicación regional simultánea.

3. Acción sugerida

3.1. Se invita a la reunión a tomar nota del contenido de la presente Nota de Estudio.

Apéndice A

Gráfico 1

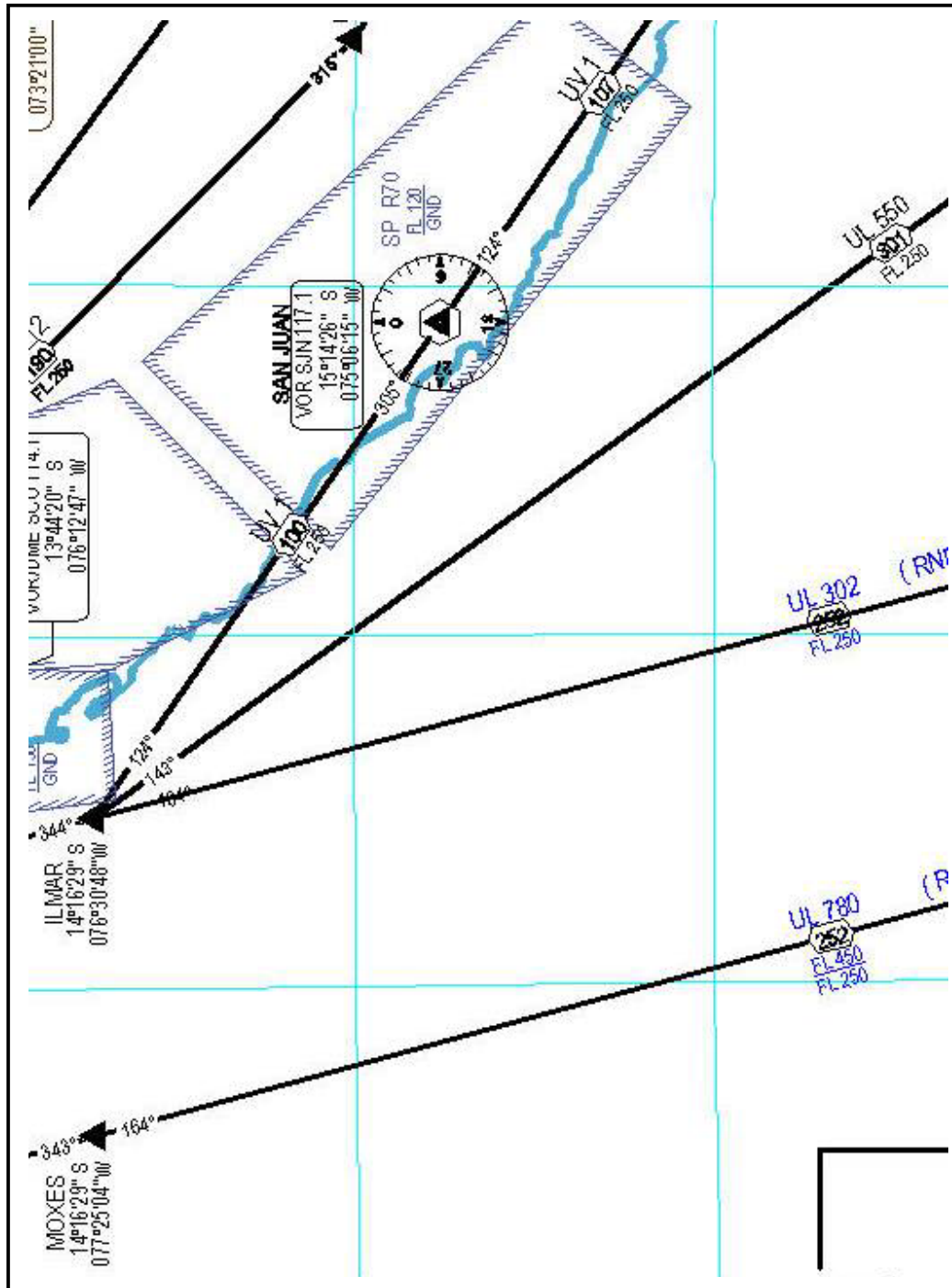


Gráfico 2

