



**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 ATM
de 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 paralelas 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 Chile)

RESUMEN

La presente Nota de Estudio tiene como propósito informar sobre la elaboración de un Plan de acción para la implantación de la separación longitudinal de 50 NM en las rutas paralelas RNAV UL780 y UL302.

1. Introducción.

1.1 Durante la Reunión AP/ATM/8, Lima, Perú, Noviembre 2004, mediante la **Conclusión AP/ATM/8/15**, la reunión consideró conveniente que Chile y Perú elaboren un plan de acción para la implantación de la separación longitudinal de 50 NM en el tramo Santiago de Chile/Lima en las rutas paralelas UL302 y UL780.

1.2 La implantación de la RNP 10 en las rutas RNAV UL780 y UL302 permite a los ACC de Santiago y Lima utilizar ambas rutas en forma independiente, al existir una separación lateral de 50 NM entre las rutas y, además, de esta manera analizar la factibilidad de reducir la separación longitudinal de 80 a 50 NM entre aeronaves volando al mismo nivel de vuelo.

2. Desarrollo

2.1 El análisis de la realidad operacional de las rutas paralelas UL780 y UL302 nos indica que los operadores de los vuelos internacionales hacia las regiones del Caribe y Norteamérica principalmente, volando al mismo nivel de vuelo, utilizan indistintamente estas rutas RNAV, facilitando así una Gestión eficiente durante las primeras fases del vuelo y hasta Lima.

2.2 En estas rutas paralelas se maximiza la utilización del espacio aéreo obteniendo las ventajas que se han previsto con esta implantación de rutas paralelas. Posterior a Lima esta modalidad de utilización de las rutas mencionadas, cambia abruptamente y se reducen las ventajas mencionadas de implantación de la separación longitudinal de 50 NM ya que de dos rutas ocupadas indistintamente por aeronaves realizando vuelos al Caribe y Norteamérica se transforma a partir de Lima sólo en una, creando una problemática para aplicar las separaciones longitudinales convencionales.

2.3 Por lo que, la utilización independiente y exclusiva de esta separación, en alguna de las rutas paralelas, se traduciría en demora a los usuarios y en una mayor carga de trabajo para los Controladores de Tránsito Aéreo.

3. Conclusión

3.1 En atención a los beneficios limitados de la reducción de la separación longitudinal de 50 NM en el tramo Santiago de Chile/Lima en las rutas paralelas UL302 y UL780, o en una de ellas, el desarrollo de un plan de acción para la utilización de esta separación debiera insertarse en un programa de ámbito regional. Esto requiere, entre otros aspectos, analizar la estructura actual de rutas RNAV para elaborar un plan de acción de implantación RNP en las rutas más utilizadas. De esta manera, estaremos obteniendo los mayores y mejores beneficios de utilización de los sistemas ya disponibles en las aeronaves que operan actualmente las rutas RNAV de la región.

4. Acción Sugerida

4.1 Sobre la base de la Conclusión anterior se invita a la reunión a discutir el tema y tomar una decisión al respecto.

F I N