



SAM/IG/1
NI/03
04/01/08

**Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina Regional Sudamericana**

**PRIMER TALLER/REUNIÓN DEL GRUPO DE IMPLANTACIÓN SAM (SAM/IG/1)
PROYECTO REGIONAL RLA/06/901**

Lima, Perú, 21 al 25 de abril del 2008

**Cuestión 5 del
Orden del Día: Otros asuntos**

Implantación del Área de Control Terminal de Guayana

(Presentada por Venezuela)

Resumen

Esta nota contiene información acerca de las actividades que se están llevando a cabo en Venezuela para el establecimiento del Área de Control Terminal Guayana como parte de las actividades que se adelantan en el marco del proyecto de Implantación CNS/ATM

Referencias:

- Doc. 9426 AN-924 “Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo”.
- Doc. 4444 ATM-501 “Gestión del Tránsito Aéreo”

1 Antecedentes

1.1 El proyecto de modernización de aeropuertos y servicios de tránsito aéreo de Venezuela (MAGTA), viene realizando una serie de actividades tendientes a colocar los servicios aeronáuticos venezolanos a la par de las necesidades que en esta materia se han planteado a nivel regional.

1.2 En este sentido se ha desarrollado un cronograma de instalación de equipos de radar, antenas del tipo VSAT, reemplazo de los equipos VOR por otros más avanzados y equipamiento de las torres de control.

1.3 El Aeropuerto “Gral. Manuel Carlos Piar” Intl. Del Orinoco, está ubicado en una región del sur del país que ofrece ventajas estratégicas desde el punto de vista comercial ya que se trata de una zona de alta productividad minera y es punto de partida para la actividad turística, por lo que tiene categoría Internacional. Por otra parte está ubicado de tal manera que canaliza el tránsito aéreo desde y hacia otros aeropuertos de esa región del país.

1.4 El Ejecutivo Nacional decidió, en el marco de las actividades desarrolladas por MAGTA, dar prioridad a este aeropuerto, además ordenar la creación del Área de Control Terminal con la finalidad de ofrecer un mayor nivel de seguridad, control y fluidez de las operaciones aéreas que se desarrollan en la zona.

2. Comentarios

2.1 El Instituto Nacional de Aeronáutica Civil de Venezuela, por iniciativa del Ejecutivo Nacional, ordenó la estructuración del Área Terminal de Guayana. Para este efecto se determinó, en primera instancia, un área de 80NM de radio desde el VOR GNA. Esta distancia obedece a dos razones que son: aprovechamiento de las bondades del sistema radar que será instalado, el cual tendrá una cobertura en primario de 240NM, y por otra parte este radio permite la agrupación dentro del área de control mencionada, de aeropuertos como Ciudad Bolívar y Morichal, este último sirve de apoyo a las actividades petroleras de la zona. Además tendrá en sus límites, otros aeródromos con los que intercambiará flujo de tránsito directamente, previos acuerdos operacionales, de tal manera que reducirá notablemente las cargas de trabajo y las coordinaciones con el ACC Maiquetía en esta región del país.

2.2 En la estructura del área mencionada, se consideró la red de rutas convencionales, se evaluó la MEA de cada uno de los tramos de ruta que convergen en el VOR GNA y la conexión de esos tramos con los procedimientos instrumentales de aproximación a los aeropuertos involucrados, se determinó la necesidad de convertir algunas rutas de asesoramiento en áreas de control o rutas domésticas. Con respecto a los procedimientos instrumentales de salida y llegada bajo criterios RNAV, próximos a ser evaluados y publicados por Venezuela, se tomo la previsión desde su diseño hace unos meses, de conectar las mencionadas rutas a través de puntos de de ruptura o alimentadores desde esas rutas hasta los IAF de cada procedimiento. De igual forma, se conectaron las salidas normalizadas RNAV con la red de rutas existentes.

2.3 Adicionalmente, en virtud de que el mencionado aeropuerto tiene categoría internacional, se consideró la posibilidad de diseñar un tramo de ruta que conecte al aeropuerto “Gral. Carlos Manuel Piar” con la posición AKROK que es limite entre la FIR Maiquetía y la FIR Georgetown.

2.4 La TMA de Guayana todavía se encuentra en fase de culminación y la misma será sometida a evaluación empleando los sistemas de simulación en tiempo real y acelerado, a objeto de determinar si la estructura diseñada satisface los requerimientos de flujo de tránsito y seguridad para las operaciones que allí se desarrollarán.

3 Acción sugerida

3.1 Se invita a la reunión a: tomar nota de la información contenida en esta nota informativa y considerar este trabajo como un aporte a la implantación de CNS/ATM en la región.