



SAM/IG/3
NE/03
19/02/09

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

**TERCER TALLER/REUNIÓN DEL GRUPO DE IMPLANTACIÓN SAM (SAM/IG/3)
PROYECTO REGIONAL RLA/06/901**

Lima, Perú, 20 al 24 de Abril de 2009

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Optimización de la estructura de rutas ATS

RESULTADO DE LAS COORDINACIONES PARA LA IMPLANTACIÓN DE RUTAS RNAV

(Presentada por Secretaría)

Resumen
En esta Nota de Estudio se presenta información sobre el estado de Implantación de Rutas RNAV recibido por parte de los Grupos Ad-hoc, integrados por las delegaciones IATA y de las FIRs involucradas conformados en la Reunión SAM/IG/02.
Referencias: <ul style="list-style-type: none">• Informe de la reunión SAM/IG/02
Objetivos estratégicos de la OACI: C: Protección del medio ambiente D: Eficiencia

1 Antecedentes

1.1 La optimización de la estructura de rutas ATS en el espacio aéreo terminal (SID/STAR RNAV) y en ruta (RNAV), así como la implantación de aproximaciones RNP están asociadas al **Resultado 1.1 del Objetivo Inmediato N° 1 del Proyecto RLA/06/901**, Implantación de la navegación basada en la performance (PBN). Dentro de esta optimización, se continuará mejorando la red de rutas ATS, y de ser el caso, se irán eliminando aquellas rutas convencionales que no son utilizadas por los usuarios del espacio aéreo y reemplazadas por rutas RNAV.

1.2 Como se recordará, en las Reuniones SAM/IG/01 y 02, además de continuar con la revisión, implantación, modificación o eliminación de rutas en la Región SAM para continuar con la optimización de la estructura de rutas ATS de la Región SAM, se coincidió en cuanto a la necesidad que los Estados revisen sus respectivos programas nacionales de implantación de rutas RNAV para que sea compatible con el programa de implantación RNAV en la Región SAM. Esta revisión a nivel nacional debería producir un Plan de Implantación RNAV nacional donde se determinen las necesidades reales de implantación, se examine el impacto que tendría la implantación en el Espacio Aéreo nacional como internacional, flota de aeronaves, así como las posibles consecuencias de cambios en la prestación de los Servicios de Tránsito Aéreo y se establezcan las coordinaciones pertinentes, en especial con las autoridades militares, para que sea posible la implantación integrada, armoniosa y oportuna de rutas RNAV más directas.

1.3 Esta labor ha adquirido aún mas relevancia si consideramos que la Región ha focalizado su atención a analizar la factibilidad de una optimización de la red de rutas ATS aún más profunda mediante la reestructuración del espacio aéreo y por consiguiente obtener una red de rutas ATS que responda a los requerimientos actuales y futuros de la aviación civil internacional en la Región.

2 **Discusión**

2.1 Para tal efecto, se formaron varios Grupos Ad-hoc, integrados por las delegaciones IATA y de las FIRs involucradas, para analizar la factibilidad de su implantación acordando que los grupos ad-hoc conformados para realizar dicho trabajos dispondrían de un plazo de treinta (30) días a partir de la finalización de dicha reunión para revisar dentro del ámbito de sus respectivas administraciones y proponer los cambios que se consideren oportunos.

2.2 Asimismo, se acordó que los canales de comunicación a utilizar para estas coordinaciones sería la utilización de fono conferencias acordadas previamente mediante correo electrónico. Los resultados de tales coordinaciones deberían ser informados a la Secretaría, con el objeto de permitir la confección de la correspondiente propuesta de enmienda a la Tabla ATS del ANP CAR/SAM.

2.3 En este sentido la Secretaría ha efectuado coordinaciones con los Estados/Organizaciones Internacionales y, hasta la fecha de elaboración de esta Nota de Estudio, se ha recibido la información que figura en el **Apéndice A**.

3. **Acción Sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a tomar nota y revisar la información proporcionada en el **Apéndice A** de esta Nota de Estudio y, a los Grupos Ad-hoc que aún no lo han hecho, entreguen a la Secretaría tan pronto como les sea posible el resultado de sus respectivos trabajos.

* * * * *

APÉNDICE A**Puente Aéreo Montevideo-Buenos Aires**

En la reunión SAM/IG/2, Uruguay informó que seguirá trabajando a fin de eliminar cualquier impedimento de comunicaciones, sectorización o reflexiones radar para su implantación en la FIR Montevideo. Por su parte, la administración Argentina informó estar lista para colaborar e implantar la ruta en cuestión no bien sea requerido.

Por lo anterior, el grupo ad-hoc acordó suspender las coordinaciones tendientes a la implantación de esta ruta.

Ruta RNAV VOR CRR/VOR FNO

La Administración Uruguaya ha observado que la Ruta propuesta en el tramo de la FIR Montevideo mantiene las mismas coordenadas que la Ruta actual y que el cambio mayor sería a partir del VOR PTS (Pelotas). Consecuentemente, queda pendiente el suministro de las coordenadas del tramo VOR PTS / VOR FNO por parte de Brasil.

UM530 en el tramo VOR BRS hasta VOR RBC

Bolivia y Brasil han acordado para su entrada en vigor la fecha del 12 del marzo del 2009, incluyendo la actualización de la carta de acuerdo operacional entre los ACC La Paz y Amazónico para la referida ruta.

ESPACIO AÉREO SUPERIOR / UPPER AIRSPACE		
UM 530		
Designador Designator	Latitud Latitude	Longitud Longitude
Brasilia VOR	S15°52'26''	W048° 01'17''
PAPES	S14°29'29''	W049°56'56''
DADRI	S14°02'24''	W050°34'07''
DIMUB	S13°33'34''	W052°11'56''
BUBOM	S12°54'37''	W055°58'55''
PARDO	N12° 16'18''	W059°05'04''
BUVKI	N10°34'35''	W065°24'46''
DADED	N10°08'58''	W066°55'35''
Branco VOR	N09°52'19''	W067°53'44''

Guayaquil – Madrid

ESPACIO AÉREO SUPERIOR / UPPER AIRSPACE GUAYAQUIL – MADRID UM 662		
Designador Designator	Latitud Latitude	LONGITUD Longitude
Guayaquil VOR	S02° 07' 42''	W079° 52' 01''
ASAPO	N01° 08' 57''	W079° 13' 54''
UMGEB	N00° 21' 47.18''	W077° 24' 21.48''
KADED	N06° 37' 01.3''	W069° 48' 12.9''
CABO CODERA VOR	N10° 34' 24.8''	W066° 03' 00.2''
NOGAL	N12° 51' 15''	W063° 38' 46''
Fort De France VOR	N14° 35' 24''	W061° 01' 24''

De acuerdo a lo informado por los Estados involucrados, esta ruta estará finalmente coordinada en la totalidad de su trayectoria una vez que Venezuela confirme la trayectoria resultante de las consultas realizadas con autoridades militares para evitar un espacio aéreo restringido ubicado dentro de la FIR Maiquetía.

Lima – Madrid

ESPACIO AÉREO SUPERIOR / UPPER AIRSPACE Lima – Madrid UM 527		
Designador Designator	Latitud Latitude	Longitud Longitude
Lima VOR	S12° 00' 30'	W077 07' 22''
SIGOB	S08° 28' 16''	W073° 20' 18''
AKTOR	S04° 00' 34''	W068° 44' 13''
MULIP	S02° 29' 53''	W067° 12' 10''
AKNOV	S00° 50' 33''	W065° 20' 47''
DOBDA	N04 43' 56''	W059° 55' 40''
TIM VOR	N06° 29' 53''	W058° 15' 46''
UMREM	N07° 56' 06.73''	W057° 00' 03.66''
TRAPP	N09° 05' 06''	W055° 59' 30''

Los Estados involucrados han convenido que la fecha de implantación de esta ruta sera: **el día 07 de mayo de 2009.**

Santiago – Miami

- Sin información

UL 306; UM 782-UL201-UA317; UA307

Según lo acordado en la Reunión SAM/IG/2 los grupos ad-hoc conformados por IATA y los Estados involucrados realizarían las revisiones necesarias de las rutas pendientes de coordinación que figuran en el siguiente cuadro.

A continuación se muestra las conclusiones adoptadas en la reunión de referencia:

RUTA	OBSERVACIONES
UL 306	Pendiente de coordinación entre BRASIL, GUYANA FRANCESA y SURINAM.
UM782 UL201 UA317	Brasil informará sobre las modificaciones resultantes de la realineación de estas rutas.
UA307	Realineación para ruta directa entre Santiago (Chile) y San Pablo (Brasil) ARGENTINA, BRASIL, IATA
San José (C. Rica) – Santo Domingo	IATA coordinará con la Oficina Regional NACC y los Estados CAR La Oficina Regional SAM coordinara con IATA, Colombia y Panamá

- FIN -