



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/06/901

Asistencia para la Implantación de un Sistema Regional de ATM considerando el concepto operacional de ATM y el soporte de tecnología en CNS correspondiente

Octavo Taller/Reunión del Grupo de Implantación SAM (SAM/IG/8)

(Lima, Perú, 10 al 14 de octubre de 2011)

SAM/IG/8-NE/31

07/10/11

Cuestión 2 del

Orden del Día: Optimización de la estructura de rutas ATS

RESULTADO DE LA IMPLANTACIÓN DE LA VERSIÓN 01 Y LECCIONES APRENDIDAS

(Presentada por Uruguay)

(español únicamente)

Resumen

En esta Nota de Estudio se presenta información sobre el proceso de implantación de la Versión 01 de la red de rutas ATS y se describen algunos aspectos que podrían ser mejorados de acuerdo a la experiencia obtenida, que deberán ser tomados en cuenta para la ejecución de la Fase 3 del programa de optimización de la red de rutas ATS SAM, implantación de la Versión 02 de la red de rutas ATS.

Referencias:

- Plan de Navegación Aérea CAR/SAM (Doc. 8733)
- Programa de optimización de la red de rutas ATS SAM
- Informes de las reuniones SAMIG

Objetivos estratégicos de la OACI:

A – Seguridad operacional

1 Antecedentes

1.1 La Región ha hecho un extraordinario esfuerzo en mejorar la estructura del espacio aéreo y continúa en ese proceso mediante la implantación de RNAV 5 el 20 de octubre de 2011 completando así la Fase 1 del programa de optimización de la red de rutas ATS.

1.2 Ahora la Región centra su atención en la ejecución de la Fase 3 del programa que abarca la implantación de la Versión 02 de la red de rutas ATS.

1.3 Durante el proceso de implantación de la Versión 01 de la red de rutas ATS se identificaron algunas dificultades, aspectos que deberían ser tomados en cuenta al analizar la Versión 02 de la red de ruta ATS.

2 **Análisis**

2.1 Analizando la ruta UM402, recientemente implementada, el punto de transferencia SEKLO 3006'29''S 05647'58''W, al estar tan sólo a 35 nm del punto KIMIK, 29 32'04''S 056 53'29''W, en la práctica se hace necesario efectuar la transferencia simultánea tanto al FIR Curitiba como al de Resistencia, debido al breve tiempo en vuelo entre los puntos, recargando la tarea de los CTAs.

2.2 De la misma forma se pudo apreciar el innecesario cambio del respondedor, por 3 veces consecutivas, en tan corto período.

3. **Acción Sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) buscar la reducción de la carga de trabajo del controlador, reorganizando el espacio aéreo de una manera efectiva, estudiando la posibilidad de alcanzar un acuerdo para las transferencias, considerando la posible sesión de espacio aéreo, teniendo en cuenta la seguridad operacional;
- c) coordinar para mantener el mismo código SSR asignado, sin necesidad de modificarlo tantas veces en tan breve tiempo de vuelo; y
- d) tener en consideración las lecciones aprendidas en el proceso anterior a fin de mejorar el plan de acción para la implantación de la Versión 02 de la red de rutas ATS.

* * * * *

