



Organización de Aviación Civil Internacional

Oficina Regional Sudamericana

Sexta Reunión para la Optimización de la Red de Rutas ATS de la Región

SAM (SAM ATSRO/6) – Proyecto Regional RLA/06/901

Lima, Perú, 27 al 30 de octubre de 2014

SAM ATSRO/6-NE/06

24/10/14

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Análisis de la Versión 03 de la Red de Rutas ATS SAM y diseño PBN del espacio aéreo

**Optimización de la red de rutas ATS de la Región Sudamericana, Versión 03 –
Ruta N°34-UB 555**

(Presentada por Uruguay)

RESUMEN	
En esta nota de estudio se presenta un análisis sobre las consideraciones a tener en cuenta para la optimización de la Red de Rutas, Versión 03, en la Ruta N°34- UB 555.	
REFERENCIAS:	
<ul style="list-style-type: none">• Doc. 9854 - Concepto Operacional de Gestión del tránsito aéreo mundial• Programa de optimización de la Red de Rutas ATS SAM	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad Operacional B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea E - Protección del medio ambiente</i>

1 Antecedentes

1.1 El sistema ATM debería ser rentable, manteniendo al mismo tiempo el equilibrio entre los diversos intereses de la comunidad ATM. Siempre debería considerarse el costo de los servicios para los usuarios del espacio aéreo cuando se evalúe cualquier propuesta de mejorar la calidad de servicio o la performance de la ATM, siendo que todos los intereses están interrelacionados y no pueden considerarse aisladamente.

1.2 Para responder al crecimiento futuro, debe aumentar la capacidad conjuntamente con los aumentos correspondientes de la eficiencia, flexibilidad y posibilidad de predecir, garantizando al mismo tiempo que no haya efectos adversos para la seguridad operacional y teniendo debida consideración del medio ambiente.

2. Análisis

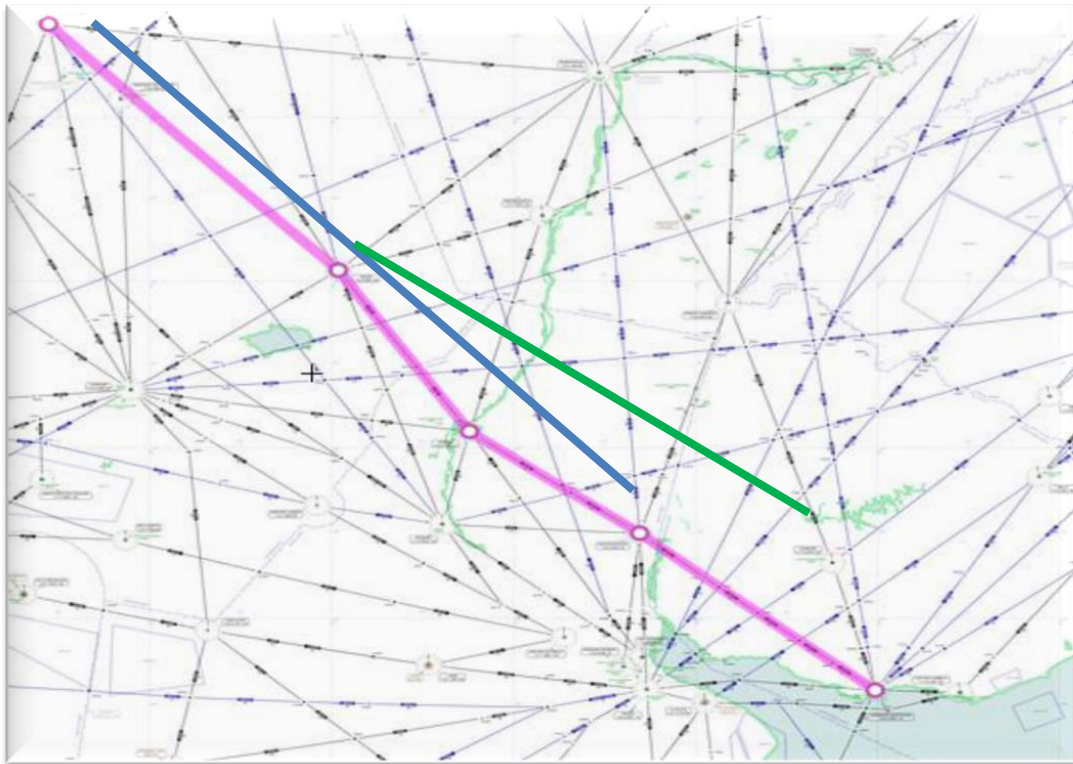
2.1 Actualmente la UB 555 cruza UM 671, UN 741, UM 654, UL 324 y UM 403 en momentos que las aeronaves están en descenso o ascenso, según sea el caso, afectando la seguridad operacional en principio.

2.2 Como consecuencia que están ya sea tanto en ascenso o descenso, es necesario interrumpirlo, hacer que las aeronaves mantengan un nivel para el cruce y autorizar nuevamente el ascenso o descenso perjudicando no solo la eficiencia del vuelo, sino que también provocando mayor carga laboral, afectando la capacidad.

2.3 Para analizar esta solución ya se iniciaron los contactos necesarios con Avianca-Taca, principal usuario de esta ruta.

2.2 Uruguay, con el proyecto elaborado por los expertos, estaría de acuerdo en el punto 1, *eliminar toda la ruta Carrasco (CRR) hasta Paraná (PAR)* y el punto 3, *extender ruta RNAV bidireccional desde ERE hasta PAR y unidireccional de Fernando (FER) a PAR*.

2.3 Modificaría el punto 2. según lo siguiente: *extender ruta RNAV bidireccional desde Ceres (ERE) hasta Durazno (DUR)*, no afectando la eficiencia, disminuyendo la carga de trabajo del CTA y asegurando la seguridad operacional por sobre todas las cosas.



3. **Acción sugerida:**

3.1 Se invita a la Reunión a analizar la información contenida en esta nota de estudio, ya que con la mencionada propuesta se lograría que en casi todos los casos se cruzaran los usuarios de las 5 rutas manteniendo los niveles de crucero, ahorrando el consumo de combustible, minimizando las emanaciones de CO₂, disminuyendo la carga de trabajo del ATC y optimizando el uso del espacio aéreo.

- FIN -