



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Optimización del espacio aéreo SAM

- a) PBN en Rutas
- b) PBN en Áreas Terminales
- c) Procedimientos PBN

Proceso planeamiento nueva estructura de circulación PBN en Brasil

(Presentada por Brasil)

RESUMEN	
<p>Esta nota de estudio presenta la propuesta para cambiar el nombre del punto de recorrido (<i>waypoint</i>) utilizado en procedimientos RNAV SIDs y STARs, común a más de un área de control terminal o que se emplee en un procedimiento común a más de un aeródromo, que no sea utilizado en ruta.</p>	
REFERENCIAS:	
<ul style="list-style-type: none">• Doc 8168, Volumen II, 1.6 - Denominación de puntos de recorrido.• Directrices para el uso de la base de datos ICARD de Nombres Clave de Cinco Letras (5LNC) - 2012.• Anexo 11 – Servicios de Tránsito Aéreo – Apéndice 2	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A - Seguridad operacional</i> <i>B - Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

Antecedentes

1.1 Durante el proceso de planeamiento de la nueva estructura de circulación PBN en Brasil, fueron identificados algunos puntos de recorrido (*waypoints*) utilizados en procedimientos RNAV SID y STAR, comunes a más de un aeródromo, que sería denominado utilizando el método ICARD, conforme a lo establecido en la documentación de la referencia.

1.2 De esa forma, la Administración Brasileña tuvo algunas dificultades para dar nombres a nuevos *waypoints*, así como para cambiar nombres existentes, debido la gran cantidad de cambios, teniendo en cuenta que la identificación debe ser única y la imposibilidad de utilizar *waypoints* cercanos con la pronunciación de sonidos similares.

2. Análisis

2.1 *Waypoints* usados para apoyar procedimientos de aproximación por instrumentos, RNAV SID y STAR, serán designados por sus nombres-clave ("*Name-Codes*") únicos, pronunciables, de cinco letras, o por sus "*Name-Codes*" de cinco caracteres alfanuméricos.

2.2 En el caso descrito en la **figura 1**, un nombre único, pronunciable, de cinco letras, de conformidad con el Anexo 11, debería ser aplicado, para los *waypoints* comunes a más de un aeropuerto que no se utilicen para vuelos en ruta.

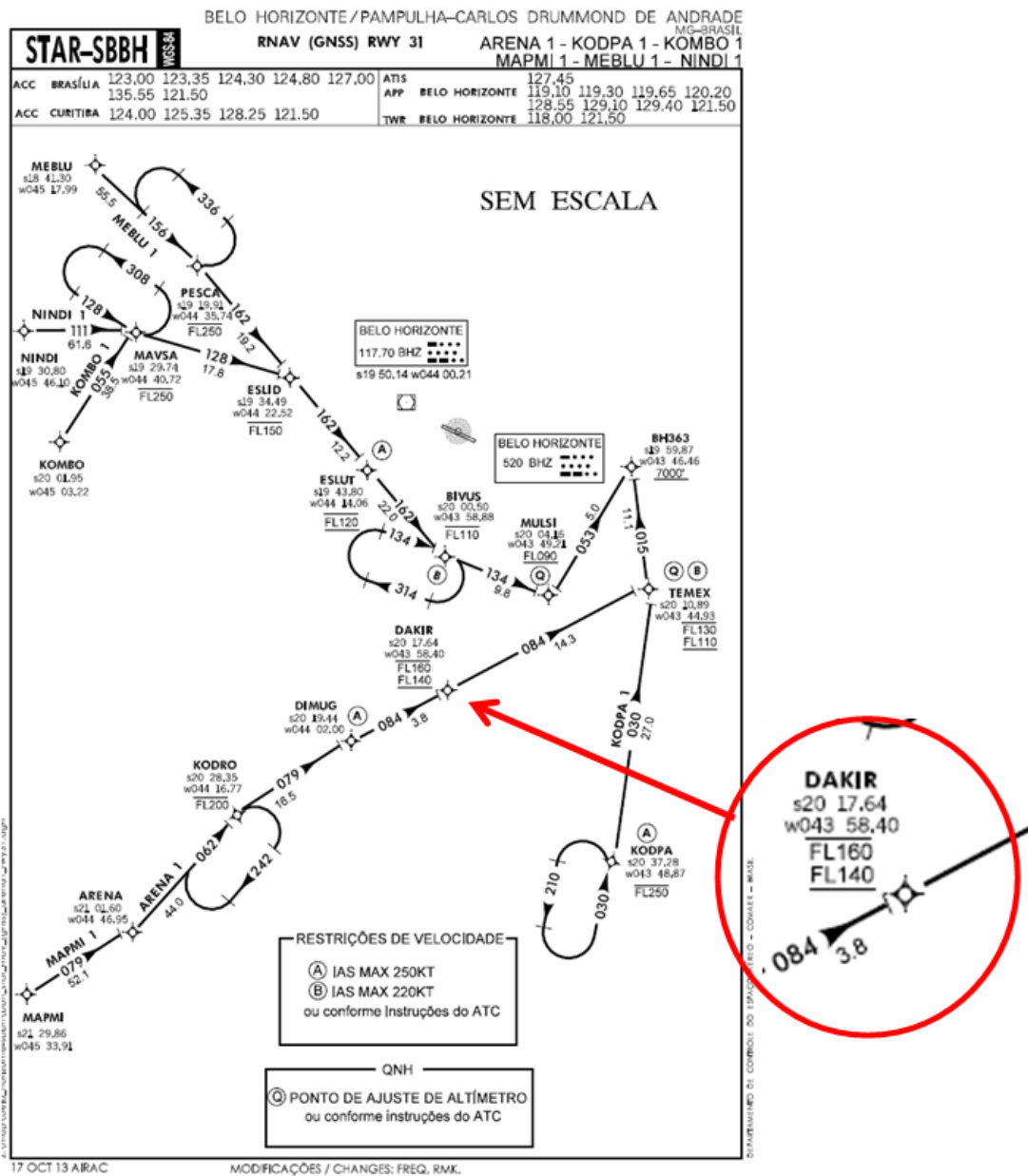


Figura 1

2.3 En virtud de lo anterior, la Administración Brasileña ha hecho estudios para la reducción de la utilización de la identificación ICARD (5LNC), con miras a minimizar el impacto, debido a la gran cantidad de cambios.

2.4 Durante los estudios, una propuesta que surgió fue la de no utilizar la identificación ICARD para nombres de *waypoints* utilizados en procedimientos RNAV SID y STAR, comunes a más de

una área de control terminal o que se empleen en procedimientos comunes a más de un aeródromo que no sea utilizado en ruta.

2.5 Cuando ocurre la situación descrita anteriormente, el criterio aplicado sería el uso de los "Name-Codes" de cinco caracteres alfanuméricos. Los "Name-Codes" de los cinco caracteres alfanuméricos deberían consistir de no más de tres números con los caracteres alfabéticos extraídos del designador de la Terminal.

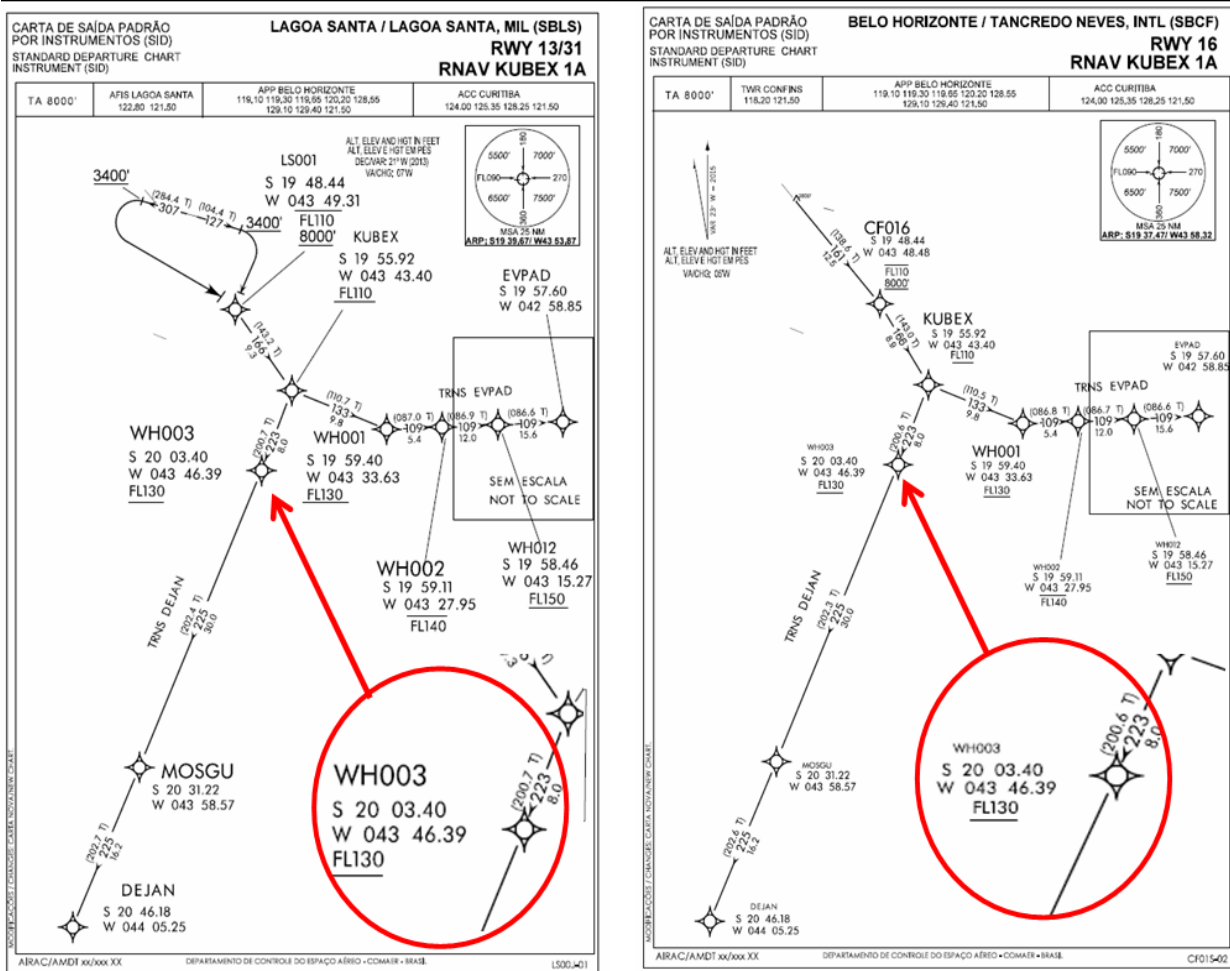


Figura 2

2.6 Dado que los nombres proporcionados por la OACI son limitados y con el fin de disminuir la posibilidad de utilizar waypoints con la pronunciación de sonidos similares, esta nota presenta una propuesta para que la identificación del waypoint utilizado en procedimientos RNAV SID y STAR, común a más de un área de control terminal o que se emplee en un procedimiento común a más de un aeródromo que no sea utilizado en ruta, sea hecha de conformidad con el punto 2.5.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión a tomar conocimiento de la información proporcionada en esta nota y asimismo alentar a emitir comentarios sobre la propuesta para cambiar el nombre del *waypoint* utilizado en un procedimiento común a más de un aeródromo que no sea utilizado en ruta.

- FIN -