



**Cuestión 2 del**

**Orden del Día: Análisis de la Versión 05 de la Red de Rutas ATS SAM y rutas ATS inter-regionales SAM-CAR**

**SUSTITUCION DE LA RUTA UB 555 ATS CONVENCIONAL A RUTA RNAV**

(Presentada por Uruguay)

<b>RESUMEN</b>	
Esta Nota de estudio presenta el análisis desarrollado para continuar con la sustitución de la ruta UB 555 ATS convencional a ruta RNAV en el espacio aéreo superior uruguayo de acuerdo a la planificación según CONOPS PBN de la Región SAM 2018-2020.	
<b>Referencias:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Informes de reuniones ATS/RO</li><li>• Informes de reuniones SAM/IG</li><li>• Informe GREPECAS/18</li><li>• CONOPS PBN de la Región SAM Periodo 2018-2020</li></ul>	
<b>Objetivos estratégicos de la OACI:</b>	<i>A - Seguridad Operacional</i> <i>D - Desarrollo económico del transporte aéreo</i> <i>E - Protección del medio ambiente</i>

**1 Antecedentes**

1.1 Se utilizó el CONOPS como referencia de planificación de espacio aéreo y optimización de la red de rutas, permitiendo establecer las metas armonizadas de implantación PBN de la Región SAM para el periodo 2018 - 2020.

1.2 Continuando con la sustitución de rutas ATS convencionales a rutas RNAV en el espacio aéreo superior esperándose alcanzar un 100% de migración para el 2020, considerando la posibilidad de que este espacio PBN sea excluyente por acuerdo regional.

**2 Análisis**

2.1 El borrador del nuevo proyecto de Optimización de Red de Rutas versión 5, se analizó la ruta UB555. Las operaciones RNAV 5 se basan en el uso de equipo RNAV que determina automáticamente la posición de la aeronave en el plano horizontal utilizando información proveniente de uno de los siguientes tipos de sensores de posición o de una combinación de los mismos, junto con los medios para establecer y mantener una trayectoria deseada:

- a) VOR/DME;
- b) DME/DME;

- c) INS o IRS; y
- d) GNSS

2.2 Se verificó que sólo con sensores VOR/DME- DME/DME tanto CRR y GUA no tenía limitaciones, debido a la cobertura y geometría adecuadas de las radio ayudas terrestres y la cantidad suficiente de estaciones para proporcionar una infraestructura de apoyo apropiada.

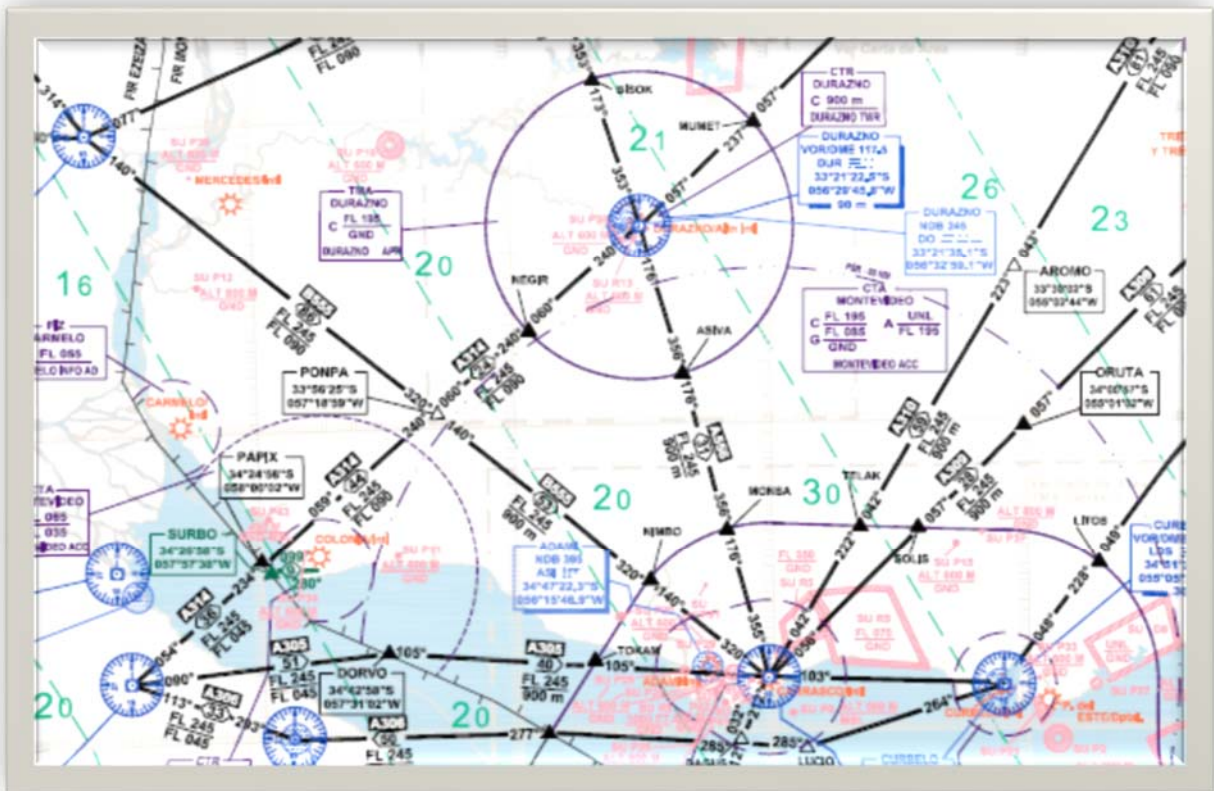


Figura 1

2.3 Además se verificó que las comunicaciones orales fueran directas entre el piloto y el controlador.

2.4 Finalmente la vigilancia ATS puede usarse para mitigar el riesgo de errores crasos de navegación, dado que la ruta se encuentra dentro de la vigilancia ATS y el volumen del servicio de comunicaciones y de los recursos ATS son suficientes para la tarea.

3 **Acción sugerida:**

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Analizar la información presentada en esta nota de estudio, respecto a la UB555; y
- b) Evaluar y proponer mejoras, concordantes al análisis presentado.

\*\*\*\*\*