



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

**Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución  
CAR/SAM (GREPECAS/15)**

Río de Janeiro, Brasil, 13 al 17 de octubre del 2008

GREPECAS/15 – NE/25

14/08/08

**Cuestión 6 del  
Orden del día:**

**Cualquier otro asunto**

## **FLEXIBILIDAD EN EL ESPACIO AÉREO DE USO ESPECIAL**

(Presentada por IATA)

### **RESUMEN**

El espacio aéreo de uso especial puede afectar el uso eficiente del espacio aéreo al limitar los encaminamientos disponibles para las aeronaves comerciales. Esta ineficiencia inherente se debe, mayormente, a la naturaleza tradicional de su diseño, lo cual afecta los costos y tiene un impacto sobre el medio ambiente. Una mejor coordinación entre las partes involucradas puede rendir significativos beneficios para las líneas aéreas/explotadores, al garantizar un uso máximo del espacio aéreo disponible sin afectar significativamente a los usuarios del espacio aéreo especial.

## **1. Introducción**

1.1 El aumento del tránsito aéreo a veces pone a prueba la capacidad del espacio aéreo. En cierta medida, los adelantos tecnológicos han aliviado la presión, con el advenimiento de las separaciones reducidas, la automatización ATM, etc. No obstante, el diseño y el uso del espacio aéreo no han tenido mayores cambios con respecto al espacio aéreo de uso especial.

## **2. Discusión**

2.1 El espacio aéreo de uso especial fue diseñado para permitir operaciones “especiales”, tratando, al mismo tiempo, de minimizar el impacto sobre las operaciones ordinarias. Con las estructuras de rutas tradicionales, esta metodología funcionó bien, permitiendo un diseño del SUA mediante el cual éste se mantenía operativo ya sea 24 horas al día o por períodos de tiempo prolongados. También permite una amplia gama de altitudes, que a menudo incluye todos los niveles de crucero apropiados.

2.2 Sin embargo, los encaminamientos flexibles, como las rutas preferidas por el usuario (UPR), se pueden ver severamente limitados por el SUA. Si bien los usuarios comunes reconocen la necesidad del SUA, es necesario analizar nuevamente su uso, a fin de garantizar que los usuarios del espacio aéreo cuenten con una máxima flexibilidad y ventaja.

2.3 La mayoría de los sistemas de planificación de vuelo restringe la capacidad de planificar a través del SUA, por lo que una cuantificación exacta resulta difícil. Sin embargo, la evidencia sugiere que se puede lograr un ahorro de 8-10 min. durante ciertas épocas del año. El correspondiente ahorro en combustible, la reducción de las emisiones y la mayor capacidad de carga útil son demasiado significativos como para desecharlos, especialmente en estos difíciles momentos que enfrenta nuestra industria.

2.4 Los ANSP deben consultar con las agencias de defensa de sus Estados y discutir temas tales como la ubicación, altitudes y períodos de validez de los SUA específicos, a fin de maximizar el uso eficiente del espacio aéreo en beneficio de todos los explotadores.

2.5 En la mayor parte de la región, hay cabida para mejorar el uso del SUA. Es responsabilidad de todos los ANSP y las DGAC analizar el uso de su SUA, haciendo las consultas respectivas. La IATA brindará su apoyo en cualquier evaluación de las eficiencias asociadas con un determinado SUA.

### **3. Acción Sugerida**

3.1 Se invita a:

- a) la Reunión a tomar nota de la información contenida en esta nota.
- b) los ANSP y las DGAC a que consulten con las partes involucradas en relación al SUA, a fin de permitir una máxima eficiencia para todos los usuarios del espacio aéreo.