



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE INFORMACIÓN

ICAO/IATA/CANSO PBN/3 — NI/04  
26/06/18

**Tercera Reunión sobre armonización, modernización e implementación de la Navegación basada en la performance (PBN) de OACI/IATA/CANSO para las Regiones Norteamérica, Caribe y Sudamérica (NAM/CAR/SAM)**

Ciudad de México, México, 2 al 6 de julio de 2018

**Cuestión 4**

**del Orden del Día: Optimización de la Separación Longitudinal**

**4.1 Revisión de las Cartas de Acuerdo relacionadas con la aplicación de la separación de 40 NM y 20 NM entre Regiones de Información de Vuelo (FIR) adyacentes en las Regiones CAR y SAM**

**CONDICIONES OPERATIVAS EN FIR-AZ**

**(Presentado por Brasil)**

| <b>RESUMEN EJECUTIVO</b>  |   |
|---|---|
| Este documento se fija para presentar las condiciones operacionales en FIR-AZ para soportar mínimos de separación de 40 NM y 20 NM. |   |
| <i>Objetivos Estratégicos:</i>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li><li>• Desarrollo económico del transporte aéreo</li></ul> |
| <i>Referencias:</i>   | <ul style="list-style-type: none"><li>• Doc 7030 - <i>Regional Supplementary Procedures</i></li><li>• Doc 8733 - <i>Air Navigation Plan – CAR/SAM Regions</i></li></ul>             |

**1. Introducción**

1.1 Desde el 17 de agosto de 2017, nuevas rutas aéreas relacionadas con el proyecto PBN de las Regiones NAM / CAR / SAM han entrado en vigor, lo que resulta en reducciones importantes de distancia, quemas de combustible y emisiones de efecto invernadero.

1.2 Brasil ha participado en este proyecto con cambios en las rutas aéreas que asisten a sus principales aeropuertos: Guarulhos Internacional (SBGR), Galeão Internacional (SBGL), Brasilia Internacional (SBBR) y Confins Internacional (SBCF).

1.3 Tales cambios afectaron las Cartas de Acuerdo entre FIR-AZ y FIR contiguas, especialmente con respecto a los mínimos de separación aplicados entre los tráficos que vuelan en las vías aéreas adyacentes.

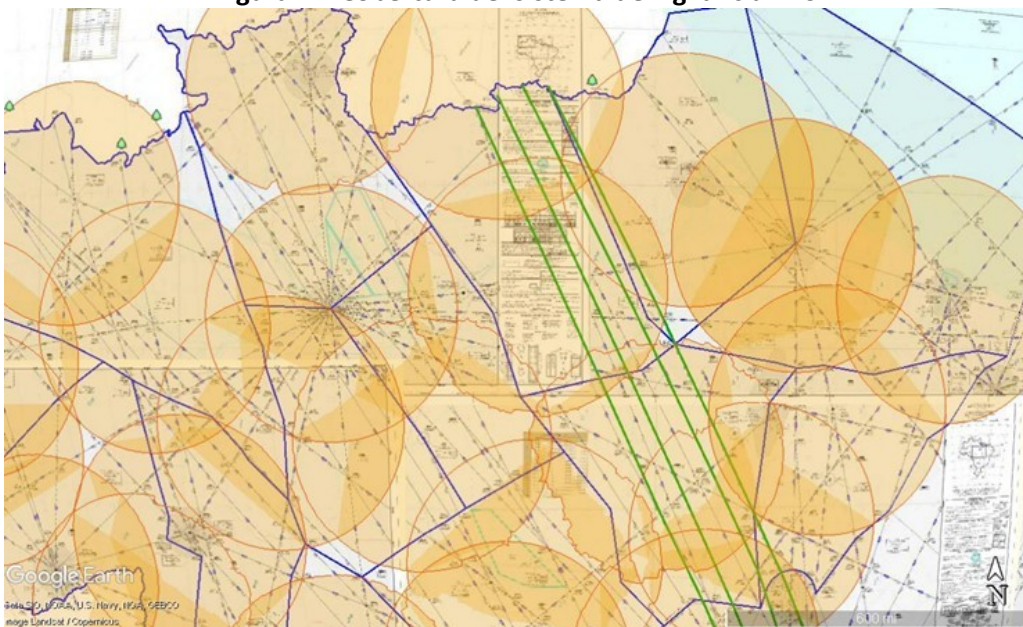
## 2. Cobertura de radar y VHF

2.1 El ATS proporcionado por ACC-AZ es respaldado por el uso de sistemas de vigilancia ATS y comunicación directa controlador-piloto (DCPC) a través de VHF, que apoyan la aplicación de mínimos de separación de 10 NM en FIR-AZ.

2.2 Actualmente, más del 90% de FIR-AZ está cubierto por comunicación VHF y sistemas de vigilancia ATS por encima de FL200. Este valor se acerca al 100% con FL300 (Figuras 1 y 2).



**Figura 1 – Cobertura del sistema de vigilancia ATS**



**Figura 2 – Cobertura de comunicación VHF**