



**Quinta Reunión del Comité de Revisión de Programas y Proyectos (CRPP/5)**  
Ciudad de México, México, 16 al 18 de julio de 2019

**Cuestión 3**

**Del Orden del Día: Actividades de navegación aérea a nivel global intra e interregional**  
**3.3 Seguimiento en la implantación de las actividades inter e intrarregionales**

**PLAN DE OPTIMIZACIÓN DE RUTAS EN CHILE**

(Presentado por Chile)

<b>RESUMEN</b>	
Esta nota informa que Chile da por concluida la implantación de RNAV 5 en espacio aéreo continental y RNAV 10 (RNP 10) en espacio aéreo oceánico, dentro del plan de optimización de rutas ATS de la región SAM.	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i>	<i>A - Seguridad Operacional</i> <i>D - Desarrollo económico del transporte aéreo</i> <i>E - Protección del medio ambiente</i>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Informes de reuniones ATS/RO 5, ATS/RO 6</li><li>• Informes de reuniones SAM/IG 23</li><li>• Informe GREPECAS/18</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 En noviembre de 2011, Chile implantó la especificación de navegación RNAV 5 en las aerovías RNAV continentales en las regiones de información de vuelo de Antofagasta, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas.

1.2 A la fecha existía en Chile una estructura de rutas basadas en radioayudas terrestres y rutas de navegación de área, establecidas ambas en los mismos puntos y trayectorias, que la aviación comercial utilizaba para planificar los vuelos y presentar los planes de vuelo.

1.3 En la reunión ATS/RO 5 efectuada en julio de 2013, Chile informó del plan de optimización de la estructura de rutas ATS que estaba en desarrollo y de la implantación de la especificación de navegación RNAV 5, en concordancia con las trayectorias y necesidades de la red de Rutas de la Región SAM.

1.4 La utilización de los sistemas de navegación de área (RNAV), la gestión de Tránsito Aéreo (ATM) y el uso de los sistemas de vigilancia ATS en conjunto, habían permitido a las aeronaves volar rutas más eficientes y directas en comparación con lo que ofrecía la red de aerovías, obteniendo como resultado un considerable aumento en la eficiencia y reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Sin embargo, la

planificación y despacho de cada vuelo seguían siendo hechos en base a la estructura publicada.

## 2 **Análisis**

2.1 Dentro de la implementación del RNAV 5 en el espacio aéreo continental, desde la mitad del año 2013 y hasta finales del 2016 se desarrolló el proyecto de optimización de la estructura de rutas domésticas en Chile.

2.2 Esta implantación se programó en dos fases y se realizó con la activa colaboración de los usuarios. La primera fase incluyó la parte norte del país, desde la ciudad de Arica hasta Santiago y entró en vigencia el 18 de septiembre de 2014 y la segunda parte consideró el sur del país, desde Santiago hasta Punta Arenas y entró en vigencia el 8 de diciembre de 2016.

2.3 Respecto del espacio aéreo oceánico, en mayo de 2014 Chile publicó una AIC donde comunicó a los usuarios sobre la implantación de la RNAV 10 (RNP 10) en el espacio aéreo correspondiente a la FIR Isla de Pascua y en el espacio aéreo delegado al centro de control de área oceánico de las FIR Antofagasta, Santiago, Puerto Montt y Punta Arenas, con el propósito de armonizar la utilización del espacio aéreo oceánico con las FIR adyacentes de Nueva Zelanda y Tahití.

2.4 Dentro de los beneficios obtenidos por este proyecto de optimización de rutas continentales y oceánicas están:

- a) Reducción de la carga de trabajo de controladores y pilotos producto de la disminución de comunicaciones asociadas a la gestión de rutas directas fuera de aerovías.
- b) Reducción de las distancias entre aerovías para la aplicación de separación lateral.
- c) Reducción de las distancias voladas y del consumo de combustible, con la consiguiente reducción en la emisión de gases contaminantes.
- d) Permitir que los usuarios puedan utilizar niveles óptimos en sus trayectorias de vuelo más convenientes
- e) Mayor acceso a niveles óptimos de vuelos.
- f) Reducción del impacto en la gestión de control ante falla en los sistemas de visualización.
- g) Aumento de la capacidad del espacio aéreo como consecuencia del menor espaciamiento entre rutas.
- h) Mejora en perfiles de descenso y ascenso más libres y con menos restricciones verticales aplicando CCO y CDO.

2.5 Actualmente se tiene una estructura de rutas consolidada y beneficiosa para los usuarios y los servicios de tránsito aéreo.

2.6 Chile da por concluida la implantación de RNAV 5 en el espacio aéreo continental y de RNAV 10 (RNP 10) en el espacio aéreo oceánico bajo jurisdicción del Estado de Chile.

## 3 **Acción sugerida:**

3.1 Se invita a la Reunión a analizar la información contenida en esta nota informativa.