

PERÚ		
<p>TELÉFONO: (511)2301409 / 2301412 (511)4141411 / 2301408</p> <p>DIRECCIÓN TELEGRÁFICA AFTN: SPJCYGYJ e-mail: aisperu@corpac.gob.pe</p>		AIC AIC 10/22 08 SEP 2022
<p>Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. ÁREA DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA Apartado 680 LIMA 100 - PERÚ</p>		
LIMA SPIM		

RUTAS PREFERIDAS POR LOS USUARIOS EN LA FIR LIMA

USER PREFERRED ROUTES IN LIMA FIR

1. Objetivo

1.1. El propósito de esta Circular de Información Aeronáutica (AIC) es difundir a todo el personal involucrado en las operaciones aéreas una serie de rutas preferidas por el usuario que pueden ser presentadas en su plan de vuelo y utilizadas por el Control de Tránsito Aéreo en la autorización.

1.2. Por definición, una ruta preferida por el usuario (UPR) es una trayectoria de vuelo única que los operadores de aeronaves pueden planificar y volar en lugar de seguir las rutas de aviación convencionales y predeterminadas publicadas por los proveedores de servicios de navegación aérea.

1.3. El personal responsable de la preparación y presentación de los planes de vuelo (Operadores de aeronaves o Pilotos) es responsable del cumplimiento de las disposiciones de esta AIC.

2. Introducción

2.1. El Plan Global de Navegación Aérea de la OACI (GANP) y la metodología de mejoras por bloques del Sistema de Aviación (ASBU) proporcionan un enfoque flexible y global para que todas las partes interesadas de la aviación avancen en sus habilidades de navegación aérea en función de sus necesidades operativas específicas. ASBU FRTO Bloque 0 Elemento 1 (B0/1, Ruta directa (DCT) establece que las DCT se establecen a nivel nacional y regional y pueden estar disponibles para la planificación de vuelos dentro de las condiciones de uso publicadas. Las DCT deben considerarse una primera reiteración del concepto de operación FRA que permite a los usuarios del espacio aéreo optimizar la planificación del vuelo y del combustible.

1. Purpose

1.1. The purpose of this Aeronautical Information Circular (AIC) is to disseminate to all personnel involved in air operations a series of user preferred routes that may be filed in their flight plan and used by Air Traffic Control in the clearance.

1.2. By definition, a User Preferred Route (UPR) is a unique flight path that aircraft operators can flight plan and fly instead of following the conventional, predetermined aviation routes published by air navigation service providers.

1.3. The personnel responsible for the preparation and presentation of flight plans (Aircraft Operators or Pilots) are responsible for complying with the provisions of this AIC.

2. Introduction

2.1. The ICAO Global Air Navigation Plan (GANP) and Aviation System Block Upgrades (ASBU) methodology provide a flexible, global approach for all aviation stakeholders to advance their Air Navigation capacities based on their specific operational requirements. ASBU FRTO Block 0 Element 1 (B0/1, Direct routing (DCT) states that DCTs are established at national and regional levels and can be made available for flight planning within the published conditions of use. DCTs should be considered an early iteration of the FRA concept of operation that allow airspace users to optimize flight and fuel planning.

2.2. Aunque la aplicación del concepto más amplio de Ruta DCT todavía se está desarrollando, es operacionalmente importante aprovechar las oportunidades para implementar las rutas preferidas por los usuarios para presentar los planes de vuelo, que consisten en las rutas más optimizadas posibles según las capacidades técnicas/operativas de los ANSP implicados.

2.3. El Grupo de Trabajo de Optimización del Espacio Aéreo de la NACC de la OACI, el Grupo de Estudio e Implementación del Espacio Aéreo SAM de la OACI (GESEA), CANSO (CADENA) y la IATA han identificado oportunidades para lograr ahorros de combustible y reducir las emisiones de CO2 trabajando en colaboración para ayudar a optimizar la ruta de extremo a extremo de un vuelo. En el entorno actual, una vez presentado el plan de vuelo y cuando la aeronave está en ruta, los pilotos suelen recibir rutas "directas" de los controladores aéreos. Aunque esto puede ayudar a acortar la ruta, la aeronave ya ha sido abastecida de combustible para la ruta más larga y debe seguir llevando ese combustible extra hasta el destino.

2.4. Trabajando con las Autoridades de Aviación Civil (CAA), los Proveedores de Servicios de Navegación Aérea (ANSP) y aerolíneas, la NACC y las oficinas SAM de la OACI, y con el apoyo de CANSO (CADENA) y la IATA, ha sido posible facilitar el desarrollo de rutas preferidas y optimizadas por los usuarios de pares de ciudades que pueden ser utilizadas por los despachadores para presentar los planes de vuelo, de modo que se puedan lograr ahorros de combustible y reducciones de CO2.

2.5. En la página AIC-3 se incluyen las rutas que pueden utilizar los operadores aéreos en la preparación de planes de vuelo IFR (FPL) optimizados entre los aeropuertos de origen y destino.

2.6. A medida que el Grupo de Trabajo de Optimización del Espacio Aéreo de la NACC de la OACI, el Grupo de Estudio e Implementación del Espacio Aéreo SAM (GESEA) de la OACI, CANSO (CADENA) y la IATA identifiquen y desarrollen nuevas oportunidades de rutas preferidas por los usuarios, y las aprueben para su uso por parte de las AAC y los ANSP, esta AIC se actualizará y publicará de acuerdo con las fechas aplicables de Reglamentación y Control de la Información Aeronáutica (AIRAC).

3. Requisitos de la ATM

Se requieren sistemas de vigilancia ATS y comunicaciones VHF en ambas direcciones para la aplicación de la UPR. La UPR no se aplicará en caso de contingencia ATS parcial o total.

2.2. While the implementation of the broader concept of DCT routing is still being developed, it is operationally important to take advantage of opportunities to implement user preferred routes for filing flight plans, which consist of the most optimized routes possible according to the technical/operational capabilities of the involved ANSPs.

2.3. ICAO NACC Airspace Optimization Task Force, ICAO SAM Airspace Study and Implementation Group (GESEA), CANSO (CADENA), and IATA have identified opportunities to achieve fuel savings and reduce CO2 emissions by working collaboratively to help optimize a flight's end-to-end routing. In today's environment, after the flight plan has been filed and the aircraft is enroute, pilots will often receive "direct" routings from air traffic controllers. While this can help shorten the route, the aircraft has already been fueled for the longer route and must still carry that extra fuel to destination.

2.4. By working with the Civil Aviation Authorities (CAA), Air Navigation Service Providers (ANSPs) and Airlines, NACC, and SAM ICAO offices, and with the support of CANSO (CADENA) and IATA, it has been possible to facilitate the development of optimized city-pair user preferred routes that can be used by dispatchers for filing flight plans so that fuel savings and CO2 reductions can be achieved.

2.5. On AIC-3 page below contains routes that may be used by aircraft operators in the preparation of optimized IFR Flight Plans (FPL) between origin and destination airports.

2.6. As additional user preferred routes opportunities are identified and developed by ICAO NACC Airspace Optimization Task Force, the ICAO SAM Airspace Study and Implementation Group (GESEA), CANSO (CADENA), and IATA, and approved for use by the CAAs and ANSPs, this AIC will be updated and published in accordance with the applicable Aeronautical Information Regulation And Control (AIRAC) dates.

3. ATM requirements

ATS surveillance systems and VHF communications in both directions are required for the application of UPR. UPR will not be applied in case of partial or total ATS contingency.

4. Capacidades de las aeronaves

Para presentar y volar las rutas optimizadas, se requieren las siguientes capacidades mínimas de las aeronaves:

		Entradas de planes de vuelo
Requisitos de comunicación	Requisitos de PBN	PBN en campo 18 PBN/
Comunicación de voz - VHF, CPDLC según sea necesario, para mantener el contacto a lo largo de toda la ruta que se va a volar.	RNAV-5	B1/B2

5. Rutas optimizadas - De extremo a extremo

Para un conocimiento global de la situación, las rutas optimizadas que se muestran a continuación son rutas predefinidas de origen a destino y han sido coordinadas, revisadas y aprobadas por todos los ANSPs a lo largo de la ruta.

NOTA: La coordinación de las siguientes rutas se aplica a Cuba, Jamaica, Panamá, Colombia, Ecuador y Perú

5.1. Ruta KATL..SPJC

KATL SMLTZ2 WALET DCT YUESS Q79 MCLAW Y442 FUNDI DCT LEPON DCT ARNAL DCT TINPA DCT VAMOS DCT GYV DCT **VAKUD DCT ATATU** ATATU2 SPJC

5.2. Ruta SPJC..KATL

SPJC ISREN2F **ISREN DCT VAKUD** UL780 GYV DCT VAMOS DCT TINPA DCT LEVOR UP536 GCM UG448 ATUVI DCT IKBIX Y183 PEAKY Q87 MATLK Q77 SHRKS DCT LAIRI DCT LARZZ JJEDI2 KATL

6. Porción de ruta optimizada en la FIR LIMA

En lo que respecta a la porción de las rutas en la FIR LIMA, las rutas optimizadas que se muestran a continuación han sido coordinadas, revisadas y aprobadas por CORPAC.

4. Aircraft Capabilities

In order to file and fly the optimized routes, the following minimum aircraft capabilities are required:

		Flight Plan Entries
Communication Requirements	PBN Requirements	PBN in field 18 PBN/
Voice comm – VHF, CPDLC as required, to maintain contact over the entire route to be flown.	RNAV-5	B1/B2

5. Optimized Routes – End to End

For overall situational awareness, the optimized routes below are predefined routes from origin to destination and have been coordinated, reviewed, and approved by all of the ANSPs along the route.

NOTE: Coordination of the following routes apply to Cuba, Jamaica, Panama, Colombia, Ecuador, and Peru

5.1. KATL..SPJC Route

KATL SMLTZ2 WALET DCT YUESS Q79 MCLAW Y442 FUNDI DCT LEPON DCT ARNAL DCT TINPA DCT VAMOS DCT GYV DCT **VAKUD DCT ATATU** ATATU2 SPJC

5.2. SPJC..KATL Route

SPJC ISREN2F **ISREN DCT VAKUD** UL780 GYV DCT VAMOS DCT TINPA DCT LEVOR UP536 GCM UG448 ATUVI DCT IKBIX Y183 PEAKY Q87 MATLK Q77 SHRKS DCT LAIRI DCT LARZZ JJEDI2 KATL

6. Optimized Route Portion in LIMA FIR

As pertains to the portion of the routes in LIMA FIR, the optimized routes below have been coordinated, reviewed, and approved by CORPAC.

6.1. Ruta KATL..SPJC

6.1. KATL..SPJC Route

VAKUD DCT ATATU ATATU2 SPJC

VAKUD DCT ATATU ATATU2 SPJC

6.2. Ruta SPJC..KATL

6.2. SPJC..KATL Route

ISREN DCT VAKUD

ISREN DCT VAKUD

7. Información de contacto

7. Contact Information

Si necesita ayuda con esta AIC o necesita coordinar una solicitud especial relacionada con estas rutas optimizadas, póngase en contacto con:

If you require assistance with this AIC or need to coordinate a special request related to these optimized routes, please contact:

Oficina (o persona): Marco Vargas
Correo electrónico: mavargas@corpac.gob.pe
Teléfono: +51 999370033

Office (or person): Marco Vargas
Email: mavargas@corpac.gob.pe
Phone: +51 999370033