

ENR 3**RUTAS ATS****PRECAUCION**

Este documento contiene información
que ha sido actualizada al 5 de julio de 2018.
A partir de la misma consulte los NOTAM, SUPLEMENTOS A LA AIP y demás
publicaciones de información aeronáutica para su actualización

RUTAS ATS

GENERALIDADES

La determinación de las rutas ATS está de acuerdo con lo establecido por OACI en el anexo 11 y el documento 8168.

El cálculo para determinar los rumbos magnéticos se realiza por computadora, en base a las coordenadas geográficas obtenidas y luego se aplica la declinación magnética correspondiente.

Cuando las rutas están apoyadas en VOR la declinación se aplica en cada lugar donde está instalado el equipo. En el caso de rutas servidas por radiofaro o entre puntos sin radioayudas la declinación se promedia.

La distancia se redondea siempre a la milla náutica más próxima.

El ancho de las aerovías (AWY) se encuentra determinado por el siguiente procedimiento:

- a) Desde cada radioayuda VOR y hasta 83 NM un ancho de 7,5 NM a cada lado del eje de la aerovía, excepto el tramo comprendido dentro de una TMA que es 5 NM a cada lado del eje, y
 - b) A partir de las 83 NM se ensancha por la traza que se obtiene al aplicar el valor angular de 5° a cada lado del eje de la AWY, teniendo la radioayuda como origen.
 - c) Desde cada radioayuda NDB y hasta 42 NM un ancho de 7,5 NM a cada lado del eje de la aerovía, excepto el tramo comprendido hasta 30 NM dentro de una TMA que es de 5 NM a cada lado del eje, y
 - d) A partir de las 42 NM se ensancha por la traza que se obtiene al aplicar el valor angular de 10° a cada lado del eje de la AWY, teniendo la radioayuda como origen.
- (1) Cuando en la columna 4 correspondiente al ancho de la aerovía (AWY) figure (1) quiere decir que en ese tramo de ruta el ancho de aerovía es mayor de 15 NM (7,5 a cada lado del eje), por aplicación de los incisos b) y d) mencionados precedentemente, según corresponda para VOR o NDB.

La ruta de navegación de área es una ruta ATS establecida para ser utilizada por aquellas aeronaves que puedan aplicar el sistema de navegación de área (RNAV) y cumplan con las exigencias establecidas en el presente documento en ENR 1.3. Reglas de Vuelo por Instrumentos, párrafo 3 "Requisitos para poder efectuar vuelos IFR".

En las rutas de navegación de área se presta Servicio de Control de Área, excepto en la ruta UL 211 F donde se facilita Servicio Asesor de Tránsito Aéreo y es Ruta de contingencia del AORRA.

El ancho de las rutas de navegación de área esta dado por aplicación de lo siguiente:

- a) Desde cada radioayuda o punto de notificación obligatorio y hasta 83 NM un ancho de 7,5 NM a cada lado del eje de la ruta, y
 - b) A partir de las 83 NM se ensancha por la traza que se obtiene al aplicar el valor angular de 5° a cada lado del eje de la ruta, teniendo en cuenta la radioayuda o el punto de notificación como origen y a partir del cual se aplica.
- (2) Cuando en la columna 4 correspondiente a la ruta figure (2), quiere decir que en ese tramo de ruta, el ancho es mayor de 15 NM (7,5 a cada lado del eje), por aplicación del inciso b) mencionado precedentemente.

Rutas designadas como RNAV5 Continentales: Durante las operaciones en el espacio aéreo, el error lateral del sistema total no excederá de 5NM para, por lo menos, el 95% del tiempo total de vuelo. El error a lo largo de la derrota tampoco excederá de ± 5 NM para, por lo menos, el 95% del tiempo total de vuelo.

▲ Punto de notificación obligatorio

△ Punto de notificación a requerimiento

NOTA: en la columna 6 se aclara si el punto de notificación MET es OBLIGATORIO o a REQUERIMIENTO, de acuerdo a lo siguiente:

M Para los puntos de notificación MET OBLIGATORIO

(M) Para los puntos de notificación MET a REQUERIMIENTO

El símbolo ▲ y △ de la columna 1 del ENR será reemplazado por el mismo ▲ y △ en las futuras y sucesivas enmiendas.