



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Asuntos relativos a la Navegación Aérea

5.2 Revisión de la implementación de la Navegación basada en la performance (PBN), Sistema de gestión de la calidad de la Gestión de la información aeronáutica (AIM QMS), del Sistema de gestión de la calidad de la meteorología (MET QMS) y certificación de aeródromos

AVANCES EN LA IMPLANTACIÓN DE LA PBN

(Presentada por Cuba)

RESUMEN	
Esta nota informativa describe los avances en la implantación de la navegación basada en el desempeño (PBN) en la República de Cuba.	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">• Resolución A37-11 del 37º Período de Sesiones de la Asamblea de la OACI;• Informes Finales de las Reuniones GREPECAS/15 y 16;• Informe Final de la Décima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, y• Plan nacional para la implantación de la PBN en la FIR Habana.	
Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de información se relaciona con los Objetivos estratégicos:</i> <i>A. Seguridad operacional</i> <i>C. Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>

1. Introducción

1.1 Desde la aprobación de la Resolución A36-23 de la OACI, sustituida posteriormente por la A37-11, la Conclusión 15/38 del GREPECAS y la Conclusión 10/8 de la Décima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central, la Autoridad Aeronáutica de Cuba estableció un Plan Nacional de Implementación de la PBN, para desarrollar acciones para implantar rutas RNAV 5 dentro de la FIR Habana y procedimientos APV BaroVNAV, que nos permitan continuar optimizando el uso del espacio aéreo.

2. Situación Actual

2.1 Tomando como punto de referencia la información publicada en la C/CAR/DCA/12-NI/13Rev (6/7/12), desde entonces y hasta la fecha han sido validados en vuelos y publicados los procedimientos correspondientes al 50% del total de los aeropuertos internacionales. Los procedimientos

de aproximación por instrumentos son del tipo RNAV (GNSS) con mínimos LNAV y LNAV-VNAV, y los procedimientos normalizados SID/STAR RNAV se diseñaron con especificaciones de navegación RNAV 1 y RNP 1, según fue el caso, teniendo como condición primordial la necesidad operacional en el área terminal en la que se encuentran enclavados.

2.1.1 Al término del 2012, la siguiente es la situación de la implantación de la PBN en los aeropuertos internacionales:

FIR	Estado (No. Aeródromos)	Aeródromo	RWY	SID	STAR	RNP	Total	Fecha	Notas
HAVANA	CUBA (10)	MUCM	07 25	6 4	4 5	2	21	15/11/12	RNAV (GNSS) del tipo APV BaroVNAV con mínimos LNAV/ LNAV-VNAV
		MUCC	08 26	5 4	3 4	2	18	15/11/12	
		MUCL	12 30	4 4	3 4	2	17	18/10/12	
		MUCF	02/20	2 2	2 2	2	10	2013	
		MUHA	06 24	3 4	6 1	2	16	SID/STAR 23/08/2012 APV: 2013	
		MUHG	05 23	5 5	5 5	2	22	15/11/12	
		MUMZ	08/26	2 2	2 2	2	10	2013	
		MUCU	10/28	3 2	3 2	2	12	2013	
		MUSC	08/26	3 2	2 2	2	11	2013	
		MUVR	06 24	3 3	3 1	2	12	18/10/12	

Nota: Los datos de las casillas rellenas en color amarillo corresponden a lo ya implantado.

2.2 Como nuevo elemento de planificación estratégica, en el último trimestre del presente año se tiene previsto un estudio preliminar en las aéreas terminales de los principales aeródromos, con el objetivo de flexibilizar y mejorar la eficiencia en perfiles de descenso y de salida, y de esta forma disminuir el tiempo de vuelo (consumo de combustible), carga de trabajo del control del tránsito aéreo y propiciar un mejor cuidado del medio ambiente.

3. Conclusiones

3.1 Cuba cuenta con 13 rutas RNAV 5 implementadas en su espacio aéreo superior. La reestructuración del espacio aéreo superior se mantiene en proceso hasta el 2014. En la AIP de Cuba ya se encuentran disponibles **104 de 149 procedimientos PBN planificados**, para un **70%** del total. En el 2013 se prevé la implantación del 100% de los APV BaroVNAV con mínimos LNAV/LNAV-VNAV y SID/STAR RNAV, para todos los aeropuertos internacionales, dando así cumplimiento a importantes metas adoptadas en la Resolución A37-11 de la OACI.