



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/8 — NE/15
22/06/15

**Octava Reunión Plenaria Anual del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación -
Panamérica (RASG-PA/8)**
Medellín, Colombia, 25 de junio de 2015

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Informes de los Proyectos del RASG-PA

**4.1 Intercambio de Información del Aseguramiento de la Calidad de las
Operaciones de Vuelo (FOQA) (PASO)**

APROXIMACIONES DESESTABILIZADAS A PISTA 25 DE MROC

(Presentada por Costa Rica)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota de estudio muestra la preocupación y las actividades realizadas y proyectadas por el Estado de Costa Rica, en relación a la información obtenida por medio del programa PASO, en cuanto a las aproximaciones desestabilizadas a la pista 25 de MROC.	
Acción:	La acción sugerida se presenta en la Sección 3.
Objetivos Estratégico:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• Minuta de Reunión 25 del Programa PASO de enero 2015.• Oficio ACSA 0012-2015• Oficio DGAC-262-15• NOTAMN A0097/15

1. Introducción

1.1 RASG-PA como punto focal para asegurar la armonización y con miras a reducir los riesgos de seguridad operacional de la aviación en las Regiones NAM/CAR y SAM. Costa Rica como miembro activo y Co presidente de RASG PA, miembro de PASO, participo en la reunión 25 de este programa, donde el representante de ALTA expuso la preocupación de la actualización de las coordenadas del umbral de la pista 25 de MROC, y sobre las aproximaciones desestabilizadas a la misma, temas que fueron llevados y abordados por el RST de MROC; lo mismo que posteriormente fue tema de discusión durante la reunión ESC/23 de RASG/PA.

2 Análisis

2.1 El procedimiento para circular a la pista 25 del Aeropuerto Intl. Juan Santamaría (MROC) es visual (CYRUS), aplicándole el apéndice del capítulo 7 del DOC 8168 PANS/OPS volumen 2 dicho apéndice se denomina "maniobras visuales utilizando derrotas prescritas, el cual justifica el proyecto, lo anterior debido a la limitación operacional con el espacio aéreo del Aeropuerto Intl. Tobías Bolaños de aviación general (MRPV), para delimitar la zona de protección del procedimiento y así evitar que las aeronaves circulando a la pista 25 del MROC entren al espacio aéreo del MRPV y entren en conflicto con las aeronaves que operan en dicho espacio aéreo, donde a partir del punto EPABE en el tramo de viraje, la tripulación continúa la aproximación visual hasta el aterrizaje, siendo esta una maniobra realizada plenamente por la tripulación. Antes de aprobar la aproximación CYRUS a la pista 25 del MROC, el controlador de la Torre de Control MROC debe informar a la Torre de Control del MRPV, para efectuar dicha aproximación según carta de acuerdo vigente del 15 de noviembre 2014 tercera edición.

2.2 A raíz de lo mencionado en las reuniones de PASO, RST y ESC, la Dirección General de Aviación Civil actualizó las coordenadas del umbral de la pista 25 declarando las nuevas distancias declaradas y las mismas fueron publicadas mediante el NOTAMN A0097/15. Así mismo la DGAC ya ha planificado y se encuentra gestionando los recursos necesarios, para implementar las siguientes medidas de mitigación:

1. Reactivación de los procedimientos PBN ya publicados en el AIP.
2. Para setiembre 2015 el Gestor del Aeropuerto (AERIS) en conjunto con la Dirección General de Aviación Civil entregaran un nuevo estudio del levantamiento de obstáculos de acuerdo al plano tipo B de la OACI del Aeropuerto Int. Juan Santamaría.
3. Sistema corto de luces de trayectoria de 420 metros. (sequenced flashing light).

3. Acción Sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) a tomar nota de las acciones de mitigación llevadas a cabo y planificadas por la DGAC de Costa Rica;
- b) a apoyar con recursos materiales, económicos o humanos, las actividades de mitigación antes descritas; y
- c) a designar un GO TEAM para presentar y asistir a las unidades involucradas de la Dirección General de Aviación Civil sobre las aproximaciones desestabilizadas a la pista 25 en el MROC.