



NOTA DE ESTUDIO

DUODÉCIMA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, 19 - 30 de noviembre de 2012

Cuestión 2 del

orden del día: **Operaciones de aeródromo – Mejoramiento de la eficiencia de los aeropuertos**

2.2: Navegación basada en la performance (PBN) – un medio práctico de mejorar la eficiencia de los aeropuertos con seguridad operacional y eficacia

IMPLANTACIÓN DE LA PBN EN LA FEDERACIÓN DE RUSIA

(Nota presentada por la Federación de Rusia)

RESUMEN

En esta nota se presentan propuestas para la adición de una serie de requisitos y textos de orientación relacionados con la PBN.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a convenir con la Federación de Rusia en la recomendación contenida en el párrafo 3.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La navegación basada en la performance (PBN) es una prioridad para la OACI en sus actividades de navegación aérea. La Federación de Rusia ha apoyado constantemente la PBN, teniendo en cuenta las expectativas resultantes del mejoramiento de la performance en ruta y en los aeródromos.

2. ANTECEDENTES

2.1 De conformidad con la Resolución A36-23 adoptada durante el 36º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, la Federación de Rusia preparó en 2007 el plan para implantar la navegación basada en la performance en su espacio aéreo, que fue publicado en el sitio web de la OACI en 2010.

2.2 De conformidad con este plan, se introdujeron rutas de navegación de área RNAV-5 para Norilsk-Nigor, Tyumen-Nigor, Tobolsk-Darno y Serov-Ginom.

2.3 En 2011, se elaboraron y publicaron en la documentación de información aeronáutica rusa procedimientos RNAV-1 GNSS de salida normalizada por instrumentos (SID) y llegada normalizada por instrumentos (STAR) para ocho aeropuertos de la Federación de Rusia y procedimientos de aproximación de precisión (PA) del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS), sistema de aumentación basado en tierra (GBAS), sistema GBAS de aterrizaje (GLS) para el aeropuerto de Tyumen. Además, se elaboraron procedimientos GLS para varios aeropuertos de Rusia, así como procedimientos de aproximación GNSS con guía vertical barométrica (en la etapa de implantación).

2.4 Actualmente se están realizando en Rusia trabajos para implantar la PBN en el aeropuerto de Sochi, antes de los Juegos Olímpicos de Invierno de 2014. Específicamente, se ha identificado la necesidad, y se considera la posibilidad, de usar criterios de performance de navegación requerida con autorización obligatoria (RNP AR) para la fase de aproximación frustrada y para las salidas de aeronave en este aeropuerto. Si se obtienen resultados positivos en la elaboración e implantación de procedimientos RNP AR, la experiencia adquirida se aplicará en otros aeródromos de Rusia.

2.5 La experiencia de elaborar procedimientos GLS reveló la necesidad de ampliar algunos documentos de la OACI en términos de criterios especiales para el análisis y un modelo de riesgo de colisión para el GLS. La labor para complementar la documentación de la OACI con normas, métodos recomendados y textos de procedimientos sobre el uso del GBAS para generar trayectorias STAR y SID usando bloques de datos de trayectorias de área terminal (TAP) facilitaría el proceso en curso de desarrollo de una amplia red de estaciones para el GBAS en Rusia.

3. CONCLUSIONES

3.1 Durante el proceso de implantación de la PBN en el espacio aéreo de la Federación de Rusia, se ha identificado la necesidad de que la documentación actual de la OACI tenga una serie adicional de requisitos y textos de orientación relacionados con la generación de trayectorias STAR y SID en el contexto de la PBN. Debido a que esta necesidad no está relacionada con las particularidades de usar el espacio aéreo nacional, es posible que esta necesidad surja en otros Estados a medida que trabajen para implantar la PBN.

3.2 Se invita a la Conferencia a convenir en la siguiente recomendación:

Recomendación 2/x – Necesidad de requisitos y textos de orientación relacionados con la navegación basada en la performance

Que la Conferencia recomiende que la OACI haga las adiciones apropiadas que siguen a los textos normativos y de orientación de la OACI relacionados con la implantación de la navegación basada en la performance:

- a) criterios de análisis para procedimientos de performance navegación requerida con autorización obligatoria para la fase de salida de aeronaves;
- b) criterios de análisis especiales y un modelo de riesgo de colisión para el GLS; y
- c) normas, métodos recomendados y textos de procedimientos sobre el uso de un sistema de aumentación basado en tierra para generar trayectorias de llegada normalizada por instrumentos y salida normalizada por instrumentos, así como trayectorias de aproximación final usando bloques de datos de trayectorias de área terminal.