

CAPÍTULO 5

Principios

5.1 Implantación

La implantación de la PBN en la FIR Asunción estará basado en los siguientes principios:

- a) Aplicar análisis de costo-beneficio, que justifiquen la implantación de los conceptos RNAV y/o RNP en cada espacio aéreo en particular (TMA y Ruta);
- b) Realizar evaluaciones de seguridad pre y post implantación, que garanticen la aplicación y el mantenimiento de los niveles deseados de seguridad establecidos;
- c) Desarrollar conceptos de espacio aéreo, aplicándose herramientas de modelaje del espacio aéreo y simulaciones en tiempo real y acelerado, que indiquen las aplicaciones de navegación compatibles con el mencionado concepto.
- d) **Aplicar** procedimientos convencionales de navegación aérea, que garanticen las operaciones de los usuarios no equipados para operaciones RNAV y/o RNP.

5.2 Estrategia de Implantación PBN

5.2.1 Operaciones en Ruta

5.2.1.1 No es posible incluir todo el espacio aéreo de las Regiones CAR/SAM en un único Plan de Implantación para Operaciones en Ruta. Esta tarea sería extremadamente compleja.

5.2.1.2 Además, es improbable la implantación de especificaciones de navegación RNAV o RNP en las Regiones CAR/SAM, en un único proyecto, teniendo en cuenta las diferencias de complejidad y movimiento de tránsito aéreo, así como las diferencias existentes en la infraestructura CNS, que probablemente llevarán a diferentes conceptos de espacio aéreo (Considerar el PNNA, modernización de los sistemas CNS/ATM).

5.2.1.3 La estrategia más apropiada es la implantación PBN en espacios aéreos especificados, por los propios Estados/Territorios y Organizaciones Internacionales, y permitirá el establecimiento de especificaciones de navegación RNAV o RNP para las diferentes áreas, las cuales serán armonizadas en el ámbito del GREPECAS.

5.3 Operaciones en TMA

5.3.1 Las operaciones en TMA tienen características propias, teniendo en cuenta los mínimos de separación aplicables entre aeronaves y entre aeronaves y obstáculos. Esto también involucra a la diversidad de aeronaves incluyendo a las aeronaves de baja performance que vuelan en el espacio aéreo inferior y que hacen procedimientos de llegada y salida en la misma trayectoria o cerca de las trayectorias de las aeronaves de alta performance.

5.3.2 En ese sentido, basados en el Mapa de Ruta PBN CAR/SAM, se debe desarrollar las especificaciones y procesos para las áreas terminales en las que se haya decidido implementar la PBN, buscando la armonización de los criterios RNAV y/o RNP aplicables.
