



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 25: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica

APLICACIÓN DE LA GUÍA REGIONAL SOBRE IMPLANTACION DE PROCEDIMIENTOS PBN PARA PISTAS DE VUELO VISUAL

(Nota presentada por Estado Plurinacional de Bolivia)

RESUMEN

El Estado Plurinacional de Bolivia presenta sus avances en la implementación de procedimientos PBN (Performance Based Navigation) para pistas de vuelo visual, en cumplimiento de la Guía Regional SAM adoptada en la Reunión SAM/IG/25 (2020).

Primer hito: Publicación de la carta de aproximación RNP "A" RWY 34 para el Aeropuerto El Trompillo (SLET) en junio 2025, diseñada bajo criterios de la Guía Regional.

Proyección: Finalización de implementación en todos los aeródromos con pistas visuales hasta el primer semestre de 2027.

Objetivos estratégicos:

Seguridad operacional: Mitigar riesgos en aeródromos con limitaciones topográficas o de infraestructura.

Accesibilidad: Habilitar operaciones PBN en pistas históricamente visuales (VFR), mejorando la conectividad regional.

Armonización regulatoria: Alineación con la Guía Regional SAM y estándares OACI (Anexo 6 y Doc. 9613).

Modernización: Transición de operaciones visuales a navegación basada en desempeño, sin requerir inversión en radioayudas terrestres.

Referencias:

OACI:

Anexo 6 (Operación de Aeronaves).

Doc. 9613 (Manual PBN).

Plan Global de Navegación Aérea (GANP).

Regional:

Guía SAM sobre PBN para pistas visuales (SAM/IG/25, 2020).

Boletín Reglamentario DGAC-136/2023 (Bolivia).

Nacional:

Carta RNP "A" RWY 34 - SLET (Junio 2025).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La presente Nota Informativa tiene como objetivo presentar ante la Asamblea General los avances realizados por el Estado Plurinacional de Bolivia para la Implementación y Aplicación de Operaciones PBN para Pistas Visuales.

2. ANTECEDENTES

2.1 A nivel de la Región SAM existe un significativo número de las pistas de vuelo visual que han recibido esa clasificación décadas atrás, cuando aún no existía el concepto PBN ni la aviónica con la que cuentan actualmente las aeronaves. Además, algunos otros factores colaboraron para esta clasificación, entre ellos:

- a) La no factibilidad de diseñar procedimientos convencionales ya sea por la topografía alrededor de los aeródromos o la imposibilidad de instalar radioayudas basadas en tierra también por la misma razón;
- b) La demanda de operaciones era por debajo de la media nacional, por lo que no se consideraba una prioridad el equipar a estos aeródromos con luces o radioayudas;
- c) Las superficies limitadoras de obstáculos, así como las franjas de seguridad de pista descritas en el Anexo 14 fueron en su gran mayoría posteriores a la construcción de dichos aeródromos, sumando a estas circunstancias el hecho de que las operaciones se realizaban en condiciones VMC y en horario diurno; and
- d) En las décadas en que dichos aeródromos iniciaron sus actividades se carecía de una normativa clara sobre diseños de aeródromos y las operaciones subyacentes.

2.2 En la Reunión SAM/IG/25 celebrada de manera virtual del 2 al 4 de noviembre del 2020 y como conclusiones de debates anteriores dentro del Grupo de Estudio e Implementación del Espacio Aéreo SAM (GESEA) se presentó la GUIA REGIONAL SOBRE IMPLANTACION DE PROCEDIMIENTOS PBN PARA PISTAS DE VUELO VISUAL desarrollada por los expertos de la Región.

2.3 El Estado Plurinacional de Bolivia emitió en noviembre del 2023 el Boletín Reglamentario N° DGAC-136/2023 que describe los criterios para el Diseño de Procedimientos de Aproximación PBN a Pistas de Vuelo Visual adoptados de la Guía Regional.

3. ANÁLISIS

3.1 IMPLANTACIÓN

3.1.1 Bolivia ha publicado en fecha 12 de junio 2025 la Carta de Aproximación “RNP “A” RWY 34 del Aeropuerto de “El Trompillo” (SLET) cuyo diseño se encuentra dentro los criterios de la Guía Regional.

3.1.2 Actualmente se encuentran en Fase de Diseño procedimientos para los aeropuertos de las ciudades de Cobija y Apolo.

3.1.3 Se tiene previsto culminar con la implantación de este tipo de procedimientos en el resto de aeródromos con pistas visuales dentro del Estado boliviano dentro del primer semestre de la gestión 2026.