

Rediseño PBN espacio aéreo uruguayo
Actualización “plan de acción” SET 2017



Paraguay – Perú - USA

Brasil

59 %
sobrevuelos

35 % vuelos TMA SUMU
2015 -2016 + 9,2%

19.000 comerciales
anuales en TMA

Argentina
Chile



07:08:38

indra

Alcance de proyecto – Se mantiene -TMA Carrasco
Escenario de referencia – 82% aprobadas 18% ... no.-

Validación IFSET- tierra- Flight-check-flyability(ARG)
Publicaciones AIRAC 14 setiembre 2017
Implantación Mayo 2018

Plazos : Marzo-Julio: Formación de especialistas pans-ops
Capacitación CTA operativos - encaminado
Análisis riesgos y medidas mitigadoras (SMS) - encaminado
LOA
Base de datos de equipo radar - encaminado
Medioambiente - Ruidos

Restringida 5
Hasta F070

45 % Tma
Baires

62 % rwy 06
rwy 08

EXECUTIVE	ARR	CPOLC	VIEW1	LMO	AREAS	ETE OFF	DATBLK	QRR	MSL ALN	OVERLAP	LAST FOR	OS WS	PR	REP-	8	0	4	1	3	5	8	INDRA
PLANNER	DEP	ABC AIR	VIEW2	D1000	ELN	MSL OFF	BLINDT	NETED	NICD	PROPERTY	FINNER	00 WS	RE-03	REP-	20	30	70	100	140	180	220	260
						001 OFF	F 30	NET WS	ALN OFF	SECTIONS	WS F			REP-								

HIMBO

ITAPI



LMBFE 159
070 C402L NHELY

GL26018 366
1701370
6757M AKPOD

TAMB011 352
070 360
6737M SLMU

ARG1235 262
080
6757M SMLS

LWLFE 275
040
6560M SMLS

DRR 147
0361
SARGO

AAL999 344
07:18:30
6772M SLMU

LB
APK393 265
090 150
6772M SLMU

LMBFE 215
070 C402L NHELY

ARG1242 354
140
6590M SARGO Ac

ARG1232 374
200
6737M SARGO Ac

Transferencias
silenciosa

Un CTA

INDRA

5 0 % 1 3 5 8

INDRA

INDRA

Flyability



Informe STARS SUMU-SULS

Marzo 2017

**Coordinación PBN
Gerencia DYNO**

SUMU

STAR DORVO 1A RWY 06

Se testeó la STAR en el Simulador del Boeing 737-800 (CEFEPRA – Ezeiza) con resultado SATISFACTORIO.

La base de datos fue codificada por Aerolíneas Argentinas y la misma fue volada por una tripulación habilitada que incluía un Comandante/Piloto Validador de la Flota.

Condiciones de la prueba:

- B738 – Landing Weight 61.000 kgs.
- OAT SUMU: 40 grados C.
- Nivel inicial: FL 150.

Comentarios:

- La “flyability” del procedimiento es excelente sin observaciones, con tramos estables y predecibles.
- La transición entre la STAR-RNP APPCH a pista 06 se realiza sin inconvenientes.

Observaciones:

- Se recomienda colocar un Constraint de velocidad en la STAR en el IAF ALDIK de manera de asegurarse 220 nudos o inferior en ese punto.
- No está claro el dibujo del HOLD de la STAR donde aclara la Leg Distance de 5 NM. Colocaría esa aclaración debajo del tramo no controlado.

Se adjuntan fotos del Navigation Display y de la FMC display del avión.

```
ACT RTE 1 LEGS      1/3
 111°             19NM
DORVO             294/FL090A
 111°             36NM
UY127             267/FL090A
 111°             25NM
ALDIK             217/FL030A
 121°             4.9NM
LOKUS             186/FL030
-RNP/ACTUAL-----
2.00/0.05NM
```



Apoyo de usuario al diseño

Apoyo general al proyecto

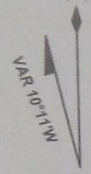
JGUAY

RTA DE LLEGADA
RMAZADA - VUELO
R INSTRUMENTOS (STAR) - OACI

ALTITUD DE TRANSICION
3000 FT
900 M

ACC 128.5 - 126.3
APP 119.2 - 120.2
TWR 118.3 - 122.1

LAS MARCACIONES, DERROTAS Y RADIALES SON MAGNETICAS
LAS ALTITUDES Y ELEVACIONES EN PIES
DISTANCIAS EN MILLAS NAUTICAS



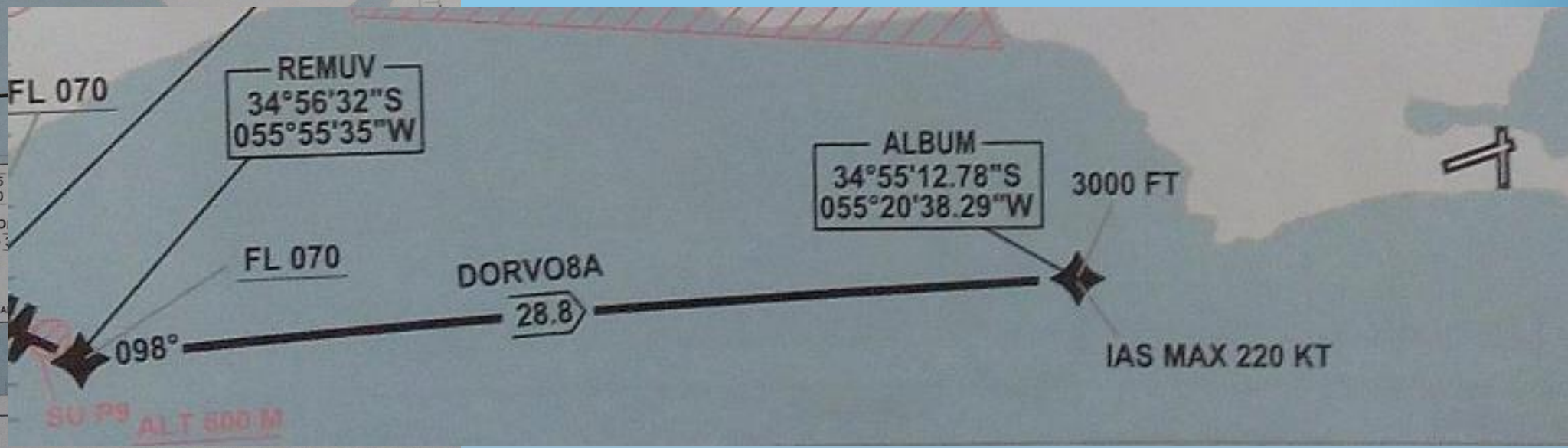
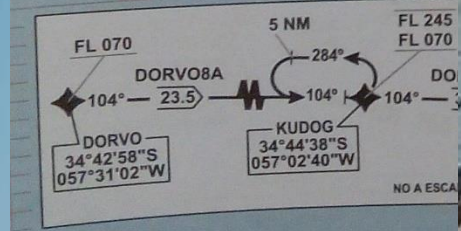
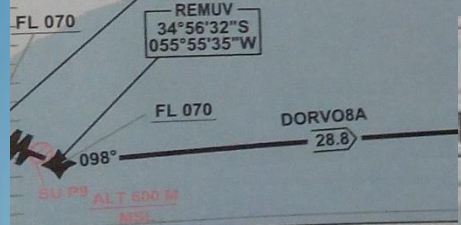
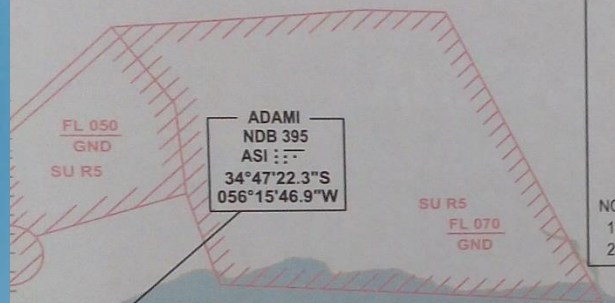
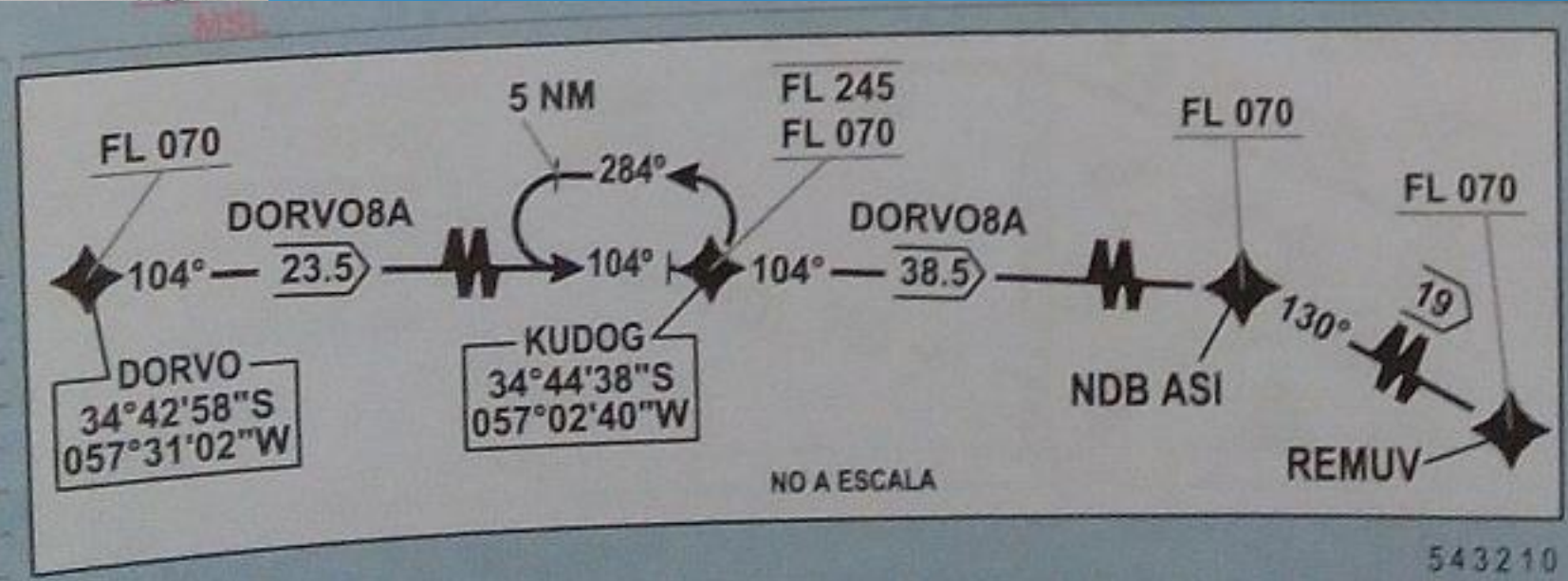
SU P3
ALT 600 M
GND

SU P15
ALT 600 M
GND

30

DORVO8A: Desde con niv RBO 1 FL 070 virar a REMU virar a ALBUM IAC VC autoriz Máxim ALBUM: 220 KT.

NOTA:
1) Requiere aprobación RNAV 1 o RNP 1.
2) Requiere GNSS



Circular 336 OACI

AIP AD 2.9-53
URUGUAY 10 DEC 2015

CARTA DE APROXIMACION POR INSTRUMENTOS - OACI	ELEVACION DE AERODROMO LAS ALTURAS ESTAN REFERIDAS AL THR RWY 06 - ELEV 59 FT	105 FT	TWR 118.1 - 121.8 APP 119.2 - 120.2	MONTEVIDEO/Intl Carrasco "Gral. Av. Cesáreo L. Berisso" RNAV (GNSS) RWY 06
---	--	---------------	--	--

56°20'

56°10'

56°00'

55°50'

Al menos una aerolínea, no tenía el cambio de GPS a RNAV (GNSS)

RWY... a bordo.

Como reversión se utilizaron procedimientos convencionales.

**EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA
AERONÁUTICA**

RESUELVE:

1. **DISPÓNESE** la creación del Grupo Especial de Gestión de Procedimientos PANS/OPS, el cual funcionará en la órbita de la Dirección de Circulación Aérea.-----
2. El mismo estará bajo el mando directo del Sr. Director de Circulación Aérea, quien será su responsable y rendirá cuenta de las actuaciones al Sr. Director General de Infraestructura Aeronáutica y al suscrito.-----

Resolución del Director Nacional creando el área PANS-OPS en el proveedor, siguiendo recomendaciones del Anexo 11

Apoyo al proyecto

Normativas ?



gracias!