



Trigésima Séptima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del Grupo Región al de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (ESC/37)
Ciudad de México, México, 25-26 de mayo de 2021

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Proceso de gestión de la seguridad operacional dentro de RASG-PA

EXPERIENCIA AMPLIADA DEL PROYECTO RASG-PA “DE VISUAL A PBN” EN LA REGIÓN CAR

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN EJECUTIVO	
Esta nota propone la implementación del Proyecto “de visual a PBN” siguiendo las lecciones aprendidas de la experiencia en la Región SAM, pero ahora aplicándola a un aeródromo en la Región CAR, para probar las inferencias y recomendaciones logradas en la experiencia previa de la Región SAM.	
Acción:	En la Sección 3
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Objetivo estratégico 1 – Seguridad Operacional
Referencias:	<ul style="list-style-type: none">• NI/03 de RASG-PA ESC/37• Informe de la reunión RASG-PA ESC/36• Informe de la reunión RASG-PA/11

1. Introducción

1.1 Durante la reunión ESC/31 celebrada en Buenos Aires, ATR (Avions de Transport Régional) hizo referencia a aproximaciones de Navegación basada en la performance (PBN) y sus beneficios para la seguridad operacional y la eficiencia. Se hizo referencia al mandato de la OACI de implementar PBN en todas las pistas internacionales de Reglas de vuelo por instrumentos (IFR); sin embargo, sería más benéfico impulsar la implementación de PBN en pistas de Reglas de vuelo visual (VFR). Convertir pistas VFR a IFR es mucho más barato hoy con la disponibilidad PBN, comparado con IFR convencional. ATR propuso trabajar junto con la del Secretaría RASG-PA y presentó un proyecto en la reunión ESC/32 para demostrar los beneficios de convertir VFR a IFR usando PBN. Si el caso es suficientemente sólido, se puede hacer una propuesta a la OACI de ampliar el alcance de la implementación PBN. La Reunión emitió la Decisión ESC/31/D7 autorizando a ATR y la Secretaría elaborar el proyecto.

1.2 Durante la reunión ESC/33 celebrada en Lima el 11 y 12 de septiembre de 2019, se informó que Brasil y Colombia habían confirmado su intención de comenzar la implementación de PBN en pistas visuales como parte del proyecto RASG-PA, durante 2019 y 2020 respectivamente.

1.3 El primer ejercicio piloto de implementación se lleva a cabo para el aeropuerto Guapi (SKGP) de Colombia. El procedimiento PBN ya se ha elaborado, así como la identificación de obstáculos y la evaluación. La pandemia Covid-19 impactó el cronograma original de eventos, por lo que se preparó un nuevo cronograma, y el equipo del proyecto avanza con el proceso de aprobación. El equipo trata de completar sus tareas tan pronto como sea posible, a pesar de las dificultades que impone la pandemia.

1.4 Como parte del Proyecto RASG-PA “De visual a PBN”, la Autoridad de Aviación Civil de Colombia completó el desarrollo de los Procedimientos de aproximación por instrumentos Navegación de área (RNAV) para Guapi, los cuales fueron validados en un Simulador de vuelo completo (FSS) y en una aeronave (conducida por ATR el 5 de marzo de 2021 en Miami).

2. Discusión

2.1 Durante la RASG-PA/11, la Secretaría presentó el estado de avance de la implementación de los procedimientos de los Proyectos PBN y Programa de Análisis de Datos de Vuelo (FDAP), que están ambos en etapa final de ejecución.

2.2 Considerando el objetivo a largo plazo de este proyecto de apoyar la enmienda de la Resolución de la Asamblea A37-11 “Metas mundiales de la navegación basada en la performance” para que incorpore “pistas visuales con operaciones comerciales” dentro de las metas de la resolución; la Reunión RASG-PA ESC/36 acordó en la necesidad de desplegar proyectos similares en más aeropuertos y más regiones, y el siguiente paso natural sería hacer el próximo proyecto en un aeropuerto de las Regiones NAM/CAR.

2.3 A partir del actual Proyecto SAM “De visual a PBN”, se han logrado muchas lecciones y experiencias y se ha recabado varias recomendaciones y datos para apoyar las recomendaciones y los resultados. Ahora se propone usar la experiencia acumulada en un aeródromo en la Región CAR que pueda evaluar y validar varias de las recomendaciones, así como mejorar los resultados y productos para la meta prevista.

2.4 En este sentido, la Oficina Regional NACC de la OACI, en coordinación con México desearía proponer conducir una implementación mejorada del Proyecto “de visual a PBN” en varios aeródromos potenciales, tales como:

- General Mariano Matamoros (MMCB), también conocido como aeropuerto de Cuernavaca
- General Juan N. Alvarez (MMAA), también conocido como aeropuerto internacional de Acapulco
- Licenciado Gustavo Díaz Ordaz (MMPR), también conocido como aeropuerto internacional de Puerto Vallarta

2.5 La decisión final se tomará a mediados de julio de 2022, y con base en ella, seguirán ajustes a la planificación del proyecto. Se planea la participación de entidades mexicanas tales como AFAC, SENEAM, grupos aeroportuarios, aerolíneas, explotadores de aeropuerto, ATR y otros. La mejora a la implementación habrá de seguir las lecciones aprendidas y mejores prácticas observadas en la experiencia del proyecto de la Región SAM y emular las pruebas y ensayos en el aeropuerto de la Región CAR. Se prevé un costo similar al del Proyecto SAM “de visual a PBN” para el Proyecto de implementación CAR.

2.6 En este sentido, se propone el siguiente Proyecto de Conclusión:

PROYECTO DE CONCLUSIÓN	
RASG-PA ESC/37/XX	PROYECTO MEJORADO DE VISUAL A PBN EN LA REGIÓN CAR
<p>Qué:</p> <p>Que, para validar y mejorar los resultados y productos del previo Proyecto “de visual a PBN” desplegado en la Región SAM, RASG-PA aprueba el despliegue de un Proyecto mejorado en un aeropuerto la Región CAR siguiendo el apoyo de México en los potenciales aeropuertos candidatos MMCB, MMAA, MMPR y similares, la Oficina Regional de la NACC Office OACI:</p> <p>a) coordine con el Proyecto SAM “de Visual a PBN” la conducción de un despliegue similar del Proyecto pero que incluya las lecciones aprendidas y las mejores prácticas observadas hasta el presente;</p> <p>b) trabaje con socios de la industria y México sobre el mejor aeropuerto para el despliegue del Proyecto CAR;</p> <p>e</p> <p>c) informe a la reunión RASG-PA/12 sobre la planificación y el avance del despliegue del Proyecto.</p>	<p>Impacto esperado:</p> <p><input type="checkbox"/> Político / Global</p> <p><input type="checkbox"/> Inter- Región al</p> <p><input type="checkbox"/> Económico</p> <p><input type="checkbox"/> Ambiental</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Técnico/Operacional</p>
<p>Por qué:</p> <p>Para apoyar la enmienda de la Resolución A37-11 de la Asamblea de la OACI para que incorpore “pistas visuales con operaciones comerciales” en las metas de la resolución</p>	
<p>Cuándo: <i>Aprobación del proyecto: Inmediata</i> <i>Inciso c) RASG-PA/12</i></p>	<p>Estado: <input checked="" type="checkbox"/> Válida / <input type="checkbox"/> Invalidada / <input type="checkbox"/> Finalizada</p>
<p>Quién: <input type="checkbox"/> Estados <input type="checkbox"/> OACI <input checked="" type="checkbox"/> Otros:</p>	<p><i>Proyecto a ser ejecutado bajo la supervisión de la Especialista Regional NACC Sra. Sereya Schotborgh</i></p>

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) revisar el estado y las lecciones aprendidas de la experiencia del Proyecto “de visual a PBN” de la Región SAM; y
- b) aprobar la propuesta de Conclusión para conducir una experiencia mejorada en la Región CAR