



RLA/06/901 – Cuarta Reunión del Sub Grupo 2 del Grupo de Estudio e Implantación del Espacio Aéreo SAM – GESEA

Recomendaciones PANS OPS

SAMIG/18 PBN en TMA

2.8 La Reunión tomó nota de los resultados de los dos Talleres de Implantación PBN con la participación de IATA y operadores líderes, que ayudaron en los procesos de toma de decisiones en colaboración y mejoraron los resultados de las fases de Planificación, Diseño y Validación.

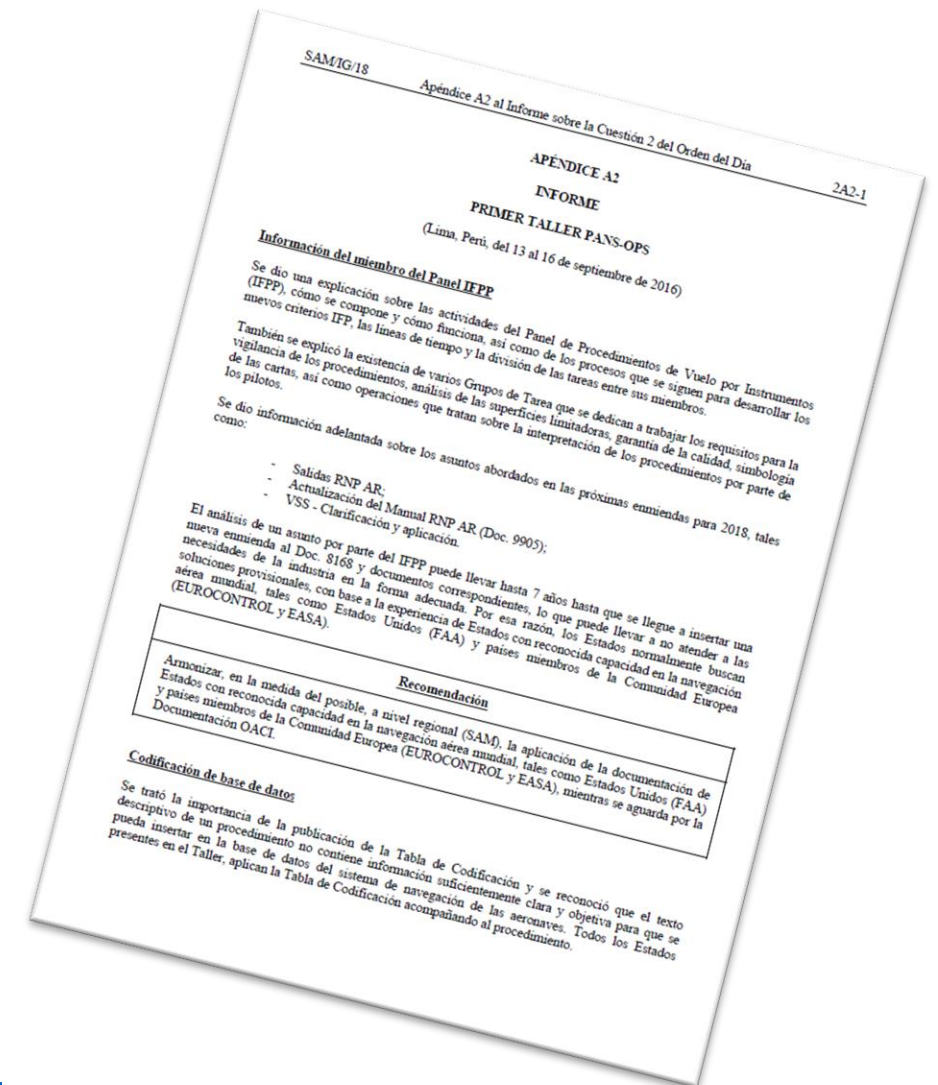
2.9 Asimismo, los Estados tuvieron la oportunidad de analizar los resultados del Primer Taller PANS-OPS realizado en la Región SAM para analizar con los diseñadores de procedimientos, las enmiendas realizadas al Doc. 8168 y la Circular 336 de la OACI, en lo relacionado con las aproximaciones RNAV y RNP. El informe de estas actividades figura en el **Apéndice A** de esta parte del Informe y en el **Apéndice B** figura una Tabla con las recomendaciones del Taller PANS-OPS a seguir por los Estados con el fin de armonizar los procedimientos PANS-OPS en la Región SAM.

2.10 Teniendo en cuenta la importancia de la implantación de las recomendaciones emanadas del Primer Taller PANS-OPS que han sido propuestas por el Grupo de expertos PANS-OPS de los Estados de la Región con vistas a lograr la armonización de los conceptos sobre procedimientos instrumentales y sus procesos conexos que redundarán en la mejora de la seguridad operacional, la Reunión fue de la opinión de aprobar la siguiente Conclusión:

Conclusión SAM/IG/18-01 - Recomendaciones PANS-OPS para armonización de los procedimientos instrumentales en la Región SAM

Que los Estados de la Región SAM implementen y apliquen lo más pronto posible, las recomendaciones que han sido elaboradas por el Grupo PANS-OPS que figuran en el **Apéndice B *** a esta parte del Informe, con el fin de armonizar los procedimientos instrumentales y procesos conexos y mejorar la seguridad operacional.

<https://oaci.sharepoint.com/:b:/r/sites/SAM-CAR-ANS-GESEA/Shared%20Documents/GESEA/BIBLIOTECA/PBN%20ICAO%20y%20PANS%20OPS/RECOMEN%20PANS%20OPS%202016.pdf?csf=1&web=1&e=b0nFPp>



- Armonizar, en la medida del posible, a nivel regional (SAM), la aplicación de la documentación de Estados con reconocida capacidad en la navegación aérea mundial, tales como Estados Unidos (FAA) y países miembros de la Comunidad Europea (EUROCONTROL y EASA), mientras se aguarda por la Documentación OACI.
- Que los Estados al implementar los cambios previstos en la Circular 336, consideren los procesos para el desarrollo del plan de transición y de evaluación de impacto, así como publiquen una AIC sobre el tema, en coordinación con todos los stakeholders involucrados.
- Que los Estados SAM consideren la adopción de documentación de validación de procedimientos en tierra y en vuelo similar a la aplicada por Argentina.

- Que los Estados SAM utilicen la RNAV-1 y RNP-1 en las SID/STAR PBN, incluyendo los entornos no radar, desde que la RNAV-1 sea aplicada exclusivamente con el uso del GNSS.
- Que los Estados SAM utilicen la RNAV-1 y RNP-1 en los procedimientos RNAV/ILS, incluyendo los entornos no radar, desde que la RNAV-1 sea aplicada exclusivamente con el uso del GNSS.
- Que los Estados SAM estudien la aplicación de la A-RNP en aeropuertos donde hay dificultades con los mínimos de DEP por cuestiones relacionadas con obstáculos o ruido aeronáutico, que se pueden resolver con un RF Leg y/o aplicación de valores menores que 1 NM y hasta 0.3 NM.

- Que los Estados SAM al aplicar el gradiente ATC, tengan en consideración lo siguiente:
 - a) aplicación solamente a aeropuertos domésticos;
 - b) proceso CDM previo entre los interesados involucrados;
 - c) evaluación de la conveniencia de publicación de cartas distintas, con miras a facilitar la consciencia situacional de controladores y pilotos;

DOS en UNA:

- Que el planificador del espacio aéreo evalúe la mejor forma de denominar las SID/STAR (con o sin la aplicación de transiciones), en un proceso CDM con todos los involucrados;
- Que los Estados SAM apliquen el concepto de transición en los procedimientos RNP AR, con la inserción de inúmeros fijos intermedios (IF), evaluando su impacto en la representación gráfica en la carta, así como eventuales problemas en los sistemas automatizados ATC.

Que los Estados SAM:

- a) Publiquen, como mecanismo adicional de seguridad operacional, altitudes mínimas en las SID, en los tramos críticos con relación a obstáculos, con miras a permitir que el piloto monitoree esa altitud por medio del FMS;
- b) Establezcan la conexión adecuada entre SID y Red de Rutas ATS, con miras a garantizar el franqueamiento de obstáculos.

Que los Estados SAM:

- a) Siempre que sea posible, utilicen segmentos nivelados en la aproximación intermedia, para que la aeronave pueda perder energía y prepararse para un procedimiento de aproximación ILS, asegurando la intercepción del *Glide Slope* por “debajo de la trayectoria”;
- b) Si no fuera posible el establecimiento de un segmento nivelado, utilicen una pendiente reducida en el segmento intermedio, que permita a la aeronave perder energía y, de la misma manera, se deberá asegurar que se intercepte el *Glide Slope* por “debajo de la trayectoria”.

- Que los Estados SAM evalúen la posibilidad de eliminar o reducir sustancialmente las publicaciones en papel, principalmente el AIP, incluyendo los procedimientos de navegación aérea (rutas, STAR, SID, IAC, etc.), con miras a permitir actualizaciones mensuales, ahorro de impresión/papel y mayor agilidad en la publicación y actualización de dichas publicaciones.

- Que los Estados SAM publiquen la OCA/OCH en los procedimientos de aproximación instrumentales y que **no** publiquen MDA/MDH y techo, conforme a la Documentación OACI (Anexo 6, Doc. 8168 y Doc. 9365), con miras a garantizar la armonización en la Región SAM.

Que los Estados SAM:

- a) Publiquen un AIC y/o instruyan a los Controladores de Tránsito Aéreo autorizar la aproximación directamente al IAF, desde una distancia de aproximadamente 200 NM del aeropuerto, sobre todo si no hay compromiso con terreno y obstáculos, con miras a permitir que el piloto calcule su punto ideal de descenso tomando como referencia el IAF, y solicitarlo al ATCO.
- b) desarrollen las STARs y SIDs correspondientes, tratando de aplicar las técnicas de CCO/CDO dentro de las posibilidades de cada escenario considerado.

BREAK REGRESAMOS 1500 utc



Gracias,
el GESEA SG2 sigue adelante!!.

