



## NOTA DE INFORMACIÓN

RASG-PA ESC/20 — NI/05  
14/07/14

**Vigésima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo del  
Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación — Panamérica (RASG-PA ESC/20)**  
Washington, D.C., Estados Unidos, 15 al 16 de julio de 2014

**Cuestión 4 del  
Orden del Día**

**Informe de los Proyectos del RASG-PA**

**4.1 Intercambio de Información del Aseguramiento de la Calidad de las  
Operaciones de Vuelo (FOQA) (PASO) - actualización**

**INFORME DEL PROGRAMA PASO  
(PROGRAMA DE ACCIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL)**

(Presentada por COCESNA/ACSA)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Con la presente Nota Informativa, se informa al ESC sobre las actividades realizadas por el Programa de Acción de la Seguridad Operacional (PASO), el cual se encuentra alineado con el GSI-12: Brechas en el uso de la tecnología para mejorar la seguridad operacional del GASP; sobre el Intercambio de Información FOQA entre los principales operadores de la Región, la DGAC de Costa Rica y COCESNA/ACSA (RSOO).	
<i>Objetivo Estratégico:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Seguridad Operacional</li></ul>
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plan global para la Seguridad de la Aviación (GASP)</li><li>• Hoja de Ruta de la Seguridad Operacional al Nivel Mundial (GASR).</li></ul>

### **1. Introducción**

1.1 PASO desde sus inicios hasta la fecha, ha realizado 23 reuniones presenciales en donde se han hecho análisis de riesgo a las más importantes tendencias negativas arrojadas por el programa FOQA de los operadores, dentro del espacio aéreo costarricense y otros de la región centroamericana. Adicional a estos análisis, PASO se ha dedicado a recomendar medidas de mitigación con el único fin de reducir las tendencias negativas mostradas por los participantes del programa, mejorando así la seguridad operacional en la región.

## 2. Discusión

2.1 En la última reunión de PASO celebrada el 05 de junio pasado, se abordó el tema del procedimiento CYRUS “Circling to Land a la Pista 25 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría en Alajuela, Costa Rica; dicho procedimiento desde su publicación ha generado algunas críticas por parte de los operadores extranjeros, muchos de los cuales no lo operan aunque se encuentre en uso la pista antes mencionada.

2.2 En la discusión de este tema contamos con la participación de IATA, Jet Blue y Federal Express (FEDEX).

2.3 IATA y sus operadores miembro expresaron su preocupación en cuanto al procedimiento CYRUS, específicamente a lo relacionado con la cercanía del terreno, el área restringida de maniobrabilidad en dicho procedimiento, así como en la pendiente de aproximación la cual no es constante, la cual en su parte final obliga a las tripulaciones a que deben cumplir con un ángulo de descenso muy pronunciado.

2.4 El Personal de Navegación Aérea de la DGAC de Costa Rica brindó a los participantes explicación respecto de las fortalezas y debilidades del procedimiento CYRUS, se expuso ante ellos que dicho procedimiento constituye una mejora en cuanto a seguridad operacional y eficiencia con respecto al anterior.

2.5 La división de Navegación Aérea de la DGAC de Costa Rica en el marco de la reunión ordinaria de PASO reprodujo y mostró información radar, la cual presenta el no cumplimiento por parte de muchos operadores en cuanto a las restricciones de altitud y velocidad en ciertos puntos del procedimiento, así también presentaron fallas en la operación tales como el ingreso incorrecto al CTR del Aeropuerto Tobías Bolaños Palma en Pavas. La reunión de trabajo hizo énfasis en que el procedimiento CYRUS sólo se utiliza con el procedimiento de Aproximación VOR/DME a la Pista 07 del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS) y que se deben respetar las restricciones de altitud y velocidad del procedimiento, para evitar conflicto con otras aeronaves en el área del aeropuerto de Pavas.

2.6 Es importante notar que PASO le muestra a IATA y a los operadores asistentes que existe diferencia entre la Carta Publicada en el AIP de Costa Rica y la Carta Jeppesen que tienen los operadores para el procedimiento CYRUS, mostrando la carta Jeppesen una línea punteada que orienta al lector incorrectamente en dirección hacia el Aeropuerto Tobías Bolaños en Pavas, la cual puede estar generando confusión en las tripulaciones, por lo que IATA se compromete a contactar a Jeppesen para exponerle la situación anterior para su correspondiente análisis.

2.7 IATA pregunta sobre la posibilidad de instalar un sistema de luces PAPI o VASI que sirvan de ayuda visual a las tripulaciones. Los representantes de navegación aérea explican que con la ubicación del umbral como está actualmente no es posible, sin embargo, que en el corto plazo se pretende desplazar aún más el umbral de la pista 25 del AIJS, para que permita una aproximación estabilizada a las aeronaves.

2.8 IATA y los operadores participantes en esta reunión, proponen que por medio de la primera se consigan los fondos entre sus miembros, para adquirir un sistema de luces PAPI para la pista 25, lo que la DGAC agradece e indica que va a llevar esta iniciativa a su Director.

2.9 El representante de Navegación Aérea de la DGAC informa, que CYRUS seguirá operando, que en el transcurso de 3 meses se presentará una llegada RNP APCH a la pista 25 como medida alterna. Mientras tanto se preparará un AIC donde se le aclara a las tripulaciones los procedimientos a seguir en CYRUS.

**3. Acción Sugerida:**

3.1 PASO invita a la reunión a:

- a) darse por enterado de las últimas actividades llevadas a cabo por PASO,
- b) ayudar al fortalecimiento del programa PASO, e
- c) incentivar la formación de programas similares en la región Panamericana.