



SAM/IG/4
NI/26
13/10/09

**Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina Regional Sudamericana**

**CUARTO TALLER/REUNIÓN DEL GRUPO DE IMPLANTACIÓN SAM (SAM/IG/4)
PROYECTO REGIONAL RLA/06/901**

Lima, Perú, 19 al 23 de octubre de 2009

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

**Implantación de la gestión de afluencia del tránsito aéreo (ATFM) en la
Región SAM.**

(Presentada por Perú)

Resumen

En esta Nota de Estudio se presenta información sobre las experiencias en cálculo de capacidad de pista y sectores ATS.

Referencias:

Estudios en el aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima y Aeropuerto Alejandro Velasco Astete de Cusco.

1 Antecedentes

1.1 En marzo del presente año se realizó en el Centro de Gerenciamiento de Navegación Aérea CGNA de la ciudad de Rio de Janeiro Brasil, el Curso de Cálculo de Capacidad de sectores ATC y de Pista al cual asistieron representantes de la Dirección General de Aeronáutica Civil de Perú (DGAC) y la Corporación Peruana de Aviación Comercial (CORPAC S.A.), por parte del estado peruano.

1.2 En mayo del presente año la DGAC y CORPAC dictaron en Lima el Curso sobre Cálculo de Capacidad ATS y de pista en fueron capacitados 10 controladores de tránsito aéreo, los cuales iniciaron la recolección de datos de ocupación de pista y de la carga de trabajo del personal ATC.

1.3 En setiembre del presente año, la DGAC dictó el Curso antes mencionado en la ciudad de Cusco en donde se capacitaron a 6 controladores de tránsito aéreo.

2 **Análisis**

2.1 Durante la tercera semana de mayo y la tercera semana de junio se recolectaron datos sobre el tiempo de ocupación de pista tanto en el despegue y aterrizaje así como los tiempos de vuelo entre el fijo de aproximación final y la cabecera de la pista utilizable. Asimismo, se recolectaron datos sobre la carga de trabajo de los controladores de tránsito aéreo en las posiciones de control de aproximación y control de área.

2.2 De estas experiencias se concluyó que en la practica el aeropuerto Jorge Chávez, al tener restricciones de despegues de la pista 33, se comportaba como 2 aeropuertos diferentes, uno que puede trabajar a plena capacidad en las horas en que no existen restricciones y otro con una sola pista para los aterrizajes y despegues (desde las 03:00 UTC hasta las 12:00), haciendo la operación más lenta al tener las trayectorias de despegue y aterrizaje enfrentadas.

2.3 Un caso similar se presenta en el aeropuerto del Cusco, cuya elevación es de 10,860 pies y se encuentra rodeada de cerros salvo en la aproximación final, por lo que solo se aterriza en la pista 28 y los despegues se realizan desde la pista 10. Tambien se debe tener en cuenta que la pista no es utilizable hasta que las aeronaves liberan el valle de salida, es decir hasta que dejan 15,000 pies aproximadamente.

2.4 En el caso del cálculo de capacidad ATC, se efectuaron toma de datos de los sectores norte, sur y nor oriente del Centro de Control de Lima, así como de la posición de Aproximación del TMA de Lima, faltando completar toma de datos de algunos sectores adicionales. Los resultados se encuentran actualmente en evaluación.

3. **Acción Sugerida**

3.1 Se invita a la reunión a tomar nota de la presnte nota informativa.

* * * * *