



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

Reporte de actividades y entregables del GESEA y Subgrupos

**APROXIMACIÓN A RWY 20 AEROPUERTO CHACALLUTA, DE LA
CIUDAD DE ARICA, CHILE**

(Preparado por IATA)

RESUMEN

Esta nota de estudio presenta la necesidad de hacer un seguimiento de la propuesta de implementación de un procedimiento de aproximación instrumental a la Rwy 20 del Aeropuerto de la ciudad de Arica, Chile, realizada en la SAM/IG/23 (Lima, 20 al 24 de mayo de 2019). Esta implementación se ha visto imposibilitada por el sobrevuelo de la trayectoria de aproximación por territorio peruano y la cercanía del Aeropuerto de Tacna. Esta nota pretende sensibilizar a los Estados involucrados respecto del tema para encontrar un camino que permita las operaciones en forma segura en los aeropuertos involucrados.

Referencias:

- Resolución OACI A37-11: Metas mundiales de navegación basada en la performance
- Doc. 9613 – OACI – Manual PBN. Informes de las reuniones SAMIG/23 y SAMIG/24

1. Antecedentes

1.1 Los aeropuertos de Arica y Tacna se encuentran cercanos al límite entre Chile y Perú a 18 Nm de distancia entre ellos, ubicándose Arica a sólo 1.5 Nm de la frontera, debido a esto la Rwy 20 de este aeropuerto nunca ha contado con procedimientos de aproximación instrumental directo y se utiliza generalmente la Rwy 02 para aterrizar, ya que a la pista 20 solo se permite circular. Sin embargo, el cambio en las condiciones meteorológicas y el uso de aeronaves de mayor envergadura han hecho cada vez más compleja la utilización de esta pista sin contar con un procedimiento de aproximación instrumental publicado (se adjunta gráfica de ubicación de las pistas y la frontera, N°1).

1.2 La reunión SAM/IG/23 (Lima, 20 al 24 de mayo de 2019) analizó la necesidad de implantar procedimientos RNP AR APCH a la pista 20 del Aeropuerto Chacalluta en Arica, Chile, lo cual colabora a la seguridad operacional y accesibilidad del aeropuerto. Los delegados de Chile, Perú y la IATA acordaron coordinar dicha implantación resaltándose que la TMA de Arica y TMA Tacna, comparten espacios aéreos y áreas de protección de sus procedimientos instrumentales, además que en la LOA ATS se contemplan las coordinaciones operacionales para el vuelo IFR y VFR.

1.3 En la reunión SAM/IG/24 (Lima, 4 al 8 de noviembre de 2019), la delegación de Perú informó que, en el mes de setiembre de 2019, con la finalidad de brindar atención a la propuesta presentada por IATA, se realizó una reunión con las diversas instituciones del Estado que están involucradas en la evaluación de la propuesta. En la reunión se expuso el procedimiento RNP-AR

propuesto y las condiciones operacionales vigentes entre los aeropuertos de Tacna y Arica y sus dependencias ATC. A la fecha, la DGAC Perú se encuentra a la espera de los resultados de las evaluaciones realizadas sobre la viabilidad de dichos procedimientos.

1.4 Conforme a lo informado por LATAM Airlines, la DGAC de Chile ya efectuó el vuelo de validación de la trayectoria propuesta y no fueron presentadas objeciones, excepto la necesidad de contar con un acuerdo ATS entre Chile y Perú para la publicación del procedimiento en el AIP Chile.

2. Análisis

2.1 De acuerdo con la resolución A37-11 de la OACI para el año 2016 todas las pistas debieran contar con algún procedimiento de aproximación PBN con o sin guía vertical dependiendo de su condición de obstáculos y entorno, en el Aeropuerto Internacional de Arica a falta de este tipo de procedimiento aún se utiliza la aproximación visual o circulando por el este del aeropuerto como única maniobra permitida a la Rwy 20.

2.2 Este sector presenta terreno de elevaciones de hasta 1500FT sobre el aeródromo, por lo que la mencionada maniobra además de ser muy restringida, para poder mantener a la aeronave cercana a la frontera, suele presentar alarmas de terreno que no pueden ser evitadas si no es ejecutando un tramo con el viento muy cercano a la pista o manteniendo mayores altitudes que obligan a extender ese segmento (se adjunta gráfico con trayectorias reales a Rwy 20 de SCAR, N°2)

2.3 El Aeropuerto de Tacna por su parte posee la misma orientación de pistas que Arica y utiliza la Rwy02 como preferente ya que el terreno al norte del aeropuerto restringe la operación a Rwy20. La apch ILS a Rwy02 se efectúa navegando el D11 de TCA VOR a 3000FT hasta ANSEK para luego de esta posición continuar el descenso (se adjunta gráfico N°2 con trayectorias reales de la aproximación ILS a Tacna y aproximaciones visuales a Arica)

2.4 Como es de conocimiento general, la maniobra de aproximación circulando es uno de los principales factores que conlleva a aproximaciones desestabilizadas y deep landings. En el caso de Arica, esta situación de potencial riesgo que se presenta en la RWY 20, hace que muchas tripulaciones prefieren aproximar con viento de cola hasta el máximo permitido en la pista 02 generando con esto una situación de riesgo en ambas pistas.

2.5 Como ya fue mencionado, LATAM Airlines ha informado que la DGAC Chile ya evaluó una trayectoria RNP AR (gráfico N°3), muy similar a la aproximación visual que la mayoría de las Líneas Aéreas utiliza, por el este del aeropuerto de Arica a la Rwy20 que no presenta conflicto con la aproximación ILS a Rwy02 de Tacna que podría ser publicada a la brevedad posible si Chile y Perú logran finalizar las conversaciones al respecto.

2.6 Cabe destacar que la trayectoria RNP AR a la pista 02 propuesta ingresa en espacio aéreo peruano respecto de la frontera menos de 0,3 Nm lo que es mucho menos que lo que se utiliza para la aproximación circulando.

3. Acciones sugeridas

3.1 Se invita a la Reunión:

- a) A tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) A los Estados de Chile y Perú a continuar la conversación sobre el tema y propiciar una solución acorde a las capacidades y limitaciones de las aeronaves de transporte público de pasajeros, que permita continuar las operaciones en Arica y Tacna en la forma más segura y eficiente posibles sin esperar que un incidente mayor ocurra en algún momento.

GRAFICO N°1: Ubicación Arica y Tacna



GRAFICO N° 2: Trayectorias reales Rwy20 Arica (APCH visual) con APCH ILS Rwy02 Tacna

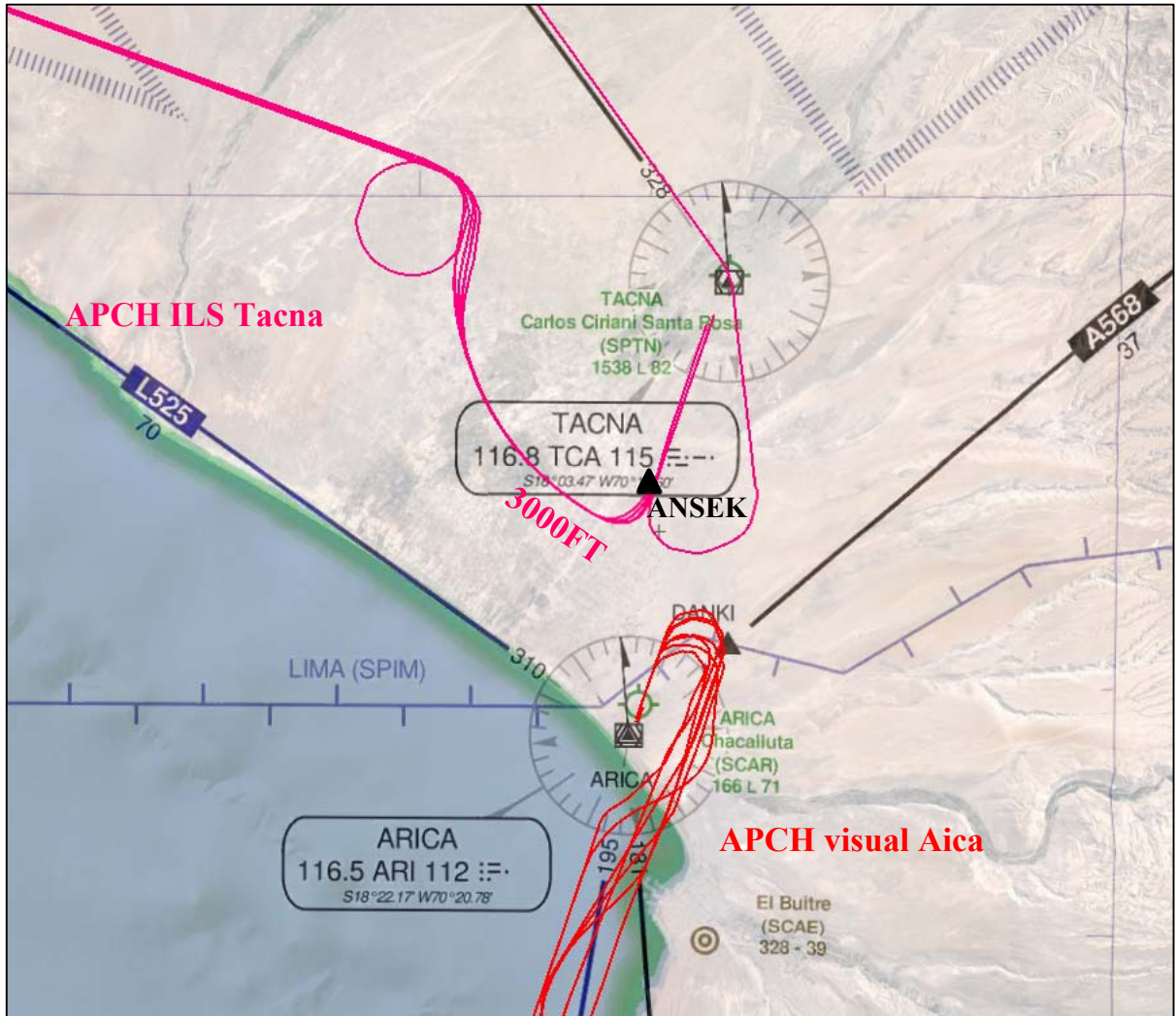


GRAFICO N°3: Trayectoria RNP AR Propuesta

