

GRUPO 6

Jorge Paéz

Sergio Granados

Andrés Rodríguez Guzmán

Fernando Ávalos Aguilar

Luis Ángel Cruz

Marco Antonio Solorio Benítez

Casos de Estudio:

- Baltimore-Washington International Airport, Maryland
(BWI)
- Santa Barbara Municipal Airport, California
(SBA)
- Miami Intl Airport, Florida
(MIA)

Group Exercises (Teams A, B, and C)

3 Different Applications at HOT SPOTS

- *First Application*
 - *Focus: Improvements along the Taxi Routes*
 - *Markings, Green Islands*
- *Second Application*
 - *Focus: Improvements to the Entrance Taxiways to the Runway*
 - *Taxi Design, Marking, Signage, Green Islands*
- *Third Application*
 - *Focus: Improvements to the OVERALL Geometries of the Runways and Taxiways*
 - *New Geometries, Declared Distances, Markings, Signage, Green Islands*

Baltimore-Washington
International Airport, Maryland
(BWI)
HOT SPOT #1



TPP: HS 1 Rwy 10-28 in close proximity to Twy P1 int.

Baltimore-Washington International Airport, Maryland (BWI)



HOT SPOT #1

Problemática: Las calles de rodaje A y P, cambian de dirección, y una de ellas se divide, ocasionando confusión y riesgos de colisión.

Propuesta de solución:
Tercera aplicación

Cambio de Geometría de las Calle de Rodaje:
Cerrar la calle de rodaje hacia la pista 22-4
Indicar una Isleta verde, y aplicar las señales, letreros y luces correspondientes, así como borrar las necesarias.,

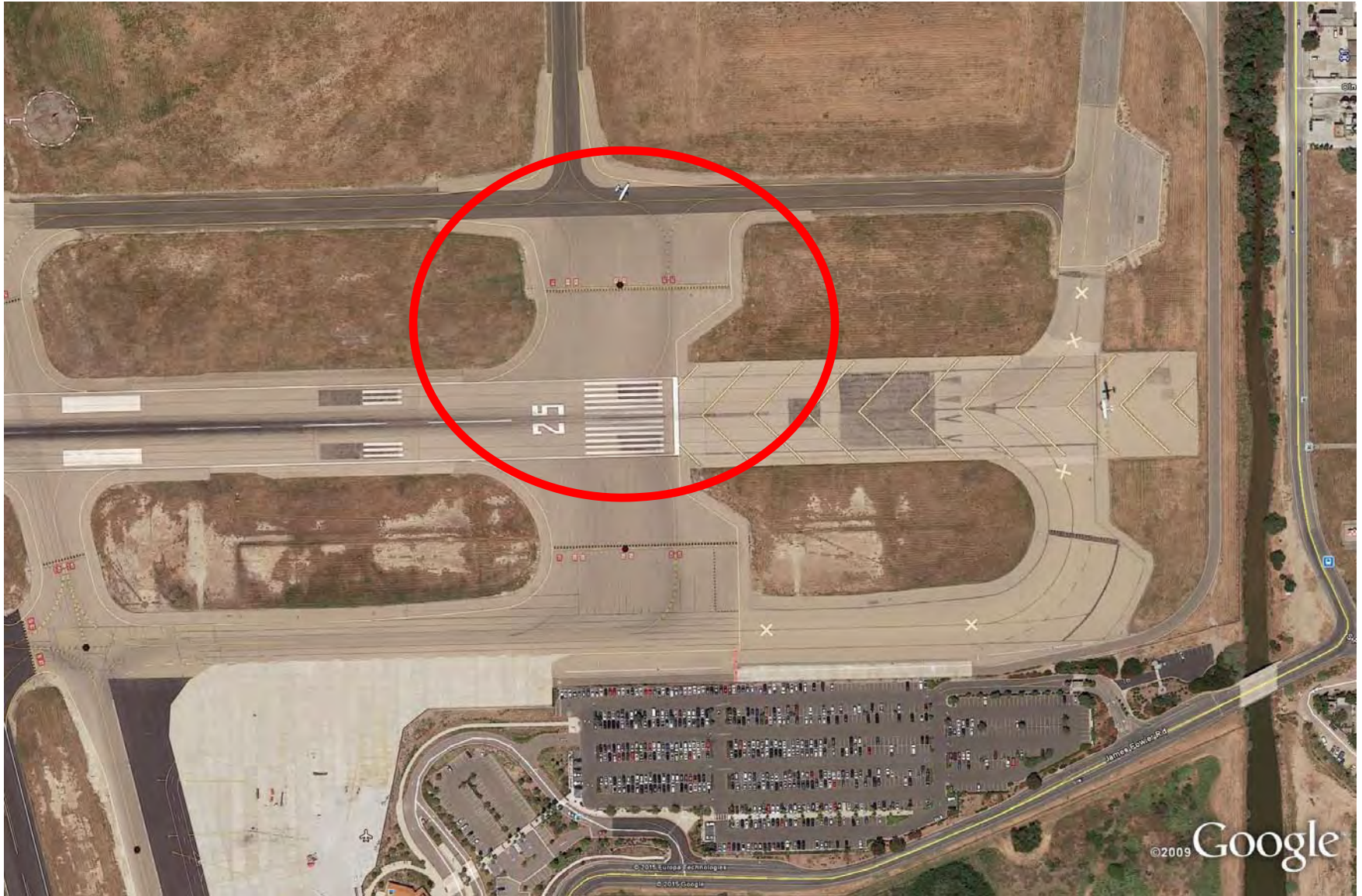
Resultado: Se disminuyen los riesgos de colisión y se elimina el HS.

Second Application

“Entrance Taxiways to Runways”

Santa Barbara Municipal Airport,
California
(SBA)
HOT SPOT #4

HOT SPOT #4



Santa Barbara Municipal Airport, California (SBA)



HOT SPOT #4

Problemática: Las calles de rodaje que conectan con el umbral 25, son muy anchas, con posibilidad de reducción de separación entre las que esperan entrar a pista, y riesgo de colisión con las aeronaves que esperan entrar por el lado contrario.

Propuesta de solución: Segunda aplicación

Indicar una Isleta verde sobre la mitad de la calle de rodaje, para sólo dejar 2 calles de rodaje de acceso a pista.

Aplicar las señales, letreros y luces correspondientes en las isletas.

Si es posible colocar Sistema autónomo de advertencia de incursión a pista (ARIWS) para evitar ingreso de aeronaves a la pista, por ambos lados.

Resultado: Se disminuyen los riesgos de colisión y de ingreso simultáneo a la pista. No se elimina el HS, pero se reduce el riesgo.

Third Application

***“Overall Geometry of the
Runways and Taxiways”***

Miami Intl Airport, Florida
(MIA)
HOT SPOT #3



AFD: **HS 3** Rwy 27 and Rwy 30 wrong rwy departure risk.

836

Perimeter Rd

Dolphin Expy

Miami Intl Airport, Florida (MIA)



HOT SPOT #3

Problemática: La calle de rodaje que conecta con el umbral 27 y 30 es muy ancha, con posibilidad de confusión a los pilotos, y posibles colisiones de frente al elegir una calle de entrada a pista no indicada.

Propuesta de solución: Segunda aplicación

Indicar una Isleta verde entre las 2 calles de rodaje que ingresan al umbral 27.

Con esto se logra que se reduzca el ancho de la calle de rodaje, y quedan bien definidos las 2 calles de rodaje de entrada a pista.

Aplicar las señales, letreros y luces correspondientes en las isletas para mayor perceptibilidad para los pilotos.

Resultado: Se disminuyen los riesgos de colisión sobre la calle de rodaje paralela a la pista de ingreso simultáneo a la pista. No se elimina el HS, pero se reduce el riesgo.