

**Ejercicio 3.1:**

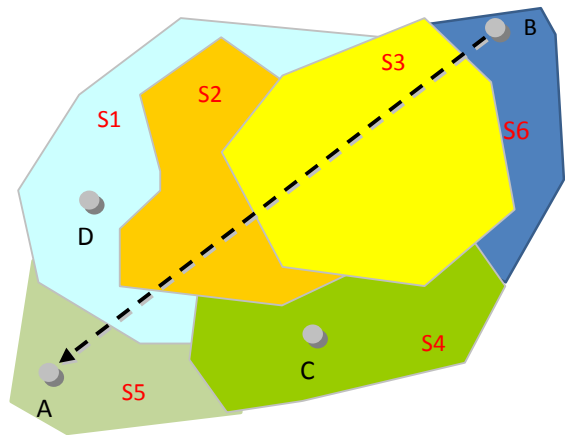
En una ciudad cuyo aeropuerto tiene una capacidad de pista de 30 MOV/H, se viene experimentando un crecimiento económico significativo. Por este motivo, en el período entre las 08:00 y 09:00 horas se ha incrementado la demanda a 35MOV/H, y en el período entre las 09:00 y 10:00 horas a 32 MOV/H. Esto ha generado un impacto (esperas en vuelo) en el sector V2, que alimenta al sector final.

En este escenario, y sin considerar la posibilidad de utilizar recursos financieros para la implementación de equipos, proponer tres soluciones, en orden descendente en costo al impacto que podrían ser adoptadas para solucionar o mitigar el impacto del incremento de la demanda en el sector V2 en cuestión.

Cuales serian las recomendaciones que podrían ser presentadas a una Empresa Aérea que tenga intención de operar con un vuelo de línea aérea regular a las 09:00 horas?

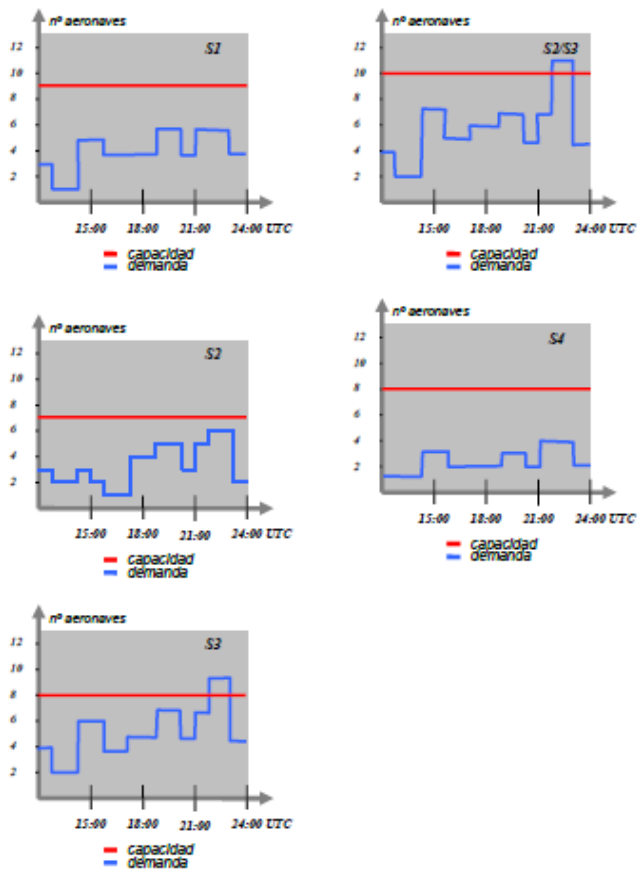
Respuesta:

Ejercicio 3.2:



	S1	S2	S3	S4
T	30	24	40	26

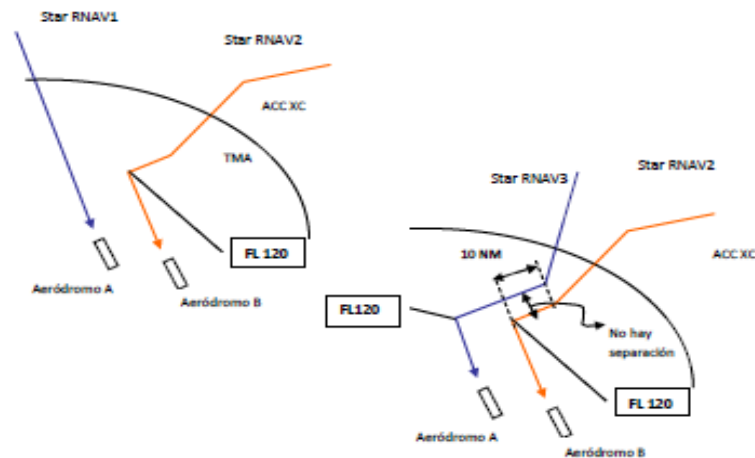
T = tiempo medio de permanencia en los sectores(min).



Considerando un escenario de un Estado Y, donde se realizara un sobre vuelo de B para A, pasando por los siguientes sectores: S6, S3, S2 y S5, con hora propuesta de despegue para 21:00UTC. Evaluando los gráficos de demanda, que podría ocurrir con esa propuesta de vuelo? En el caso que hubiera impacto, cuales serian las posibles soluciones a ser adoptadas, de manera que se minimice el impacto para el ATC y para el vuelo planeado?

### Ejercicio 3.3:

En una determinada TMA, existen dos aeropuertos designados como A y B. Sus pistas tienen una capacidad de 30 movimientos de aterrizaje/h cada una, cuando son usadas STAR RNAV X1 y RNAV X2. Esos aeropuertos son alimentados por el sector 8 de ACC XC, conforme a la figura debajo:



Debido a la necesidad operacional, la circulación fue modificada, pasando se a usar STAR RNAV X3, que cuenta con un trecho en paralelo de 10NM, sin separación con la STAR RNAV X2. El sector de aproximación final de cada aeropuerto cuenta con una tasa de renovación de una aeronave a cada 2 min. En el aeropuerto A la capacidad horaria de la plataforma de estacionamiento es de 32 movimientos/h, sufriendo una reducción a 14 movimientos/h, cuando ocurren operaciones de aeronaves CAT D. Por otro lado, la administración aeroportuaria notificó una capacidad de 35MOV/H en su sistema de TWY's.

Considerando el escenario presentado, se puede afirmar, como gerente de tráfico, que la congestión en el flujo de tráfico ocurre en:

- a) Capacidad de plataforma de estacionamiento

**Respuesta-**

- b) Capacidad de TWY

**Respuesta-.**

- c) Capacidad de pista

**Respuesta-**

- d) Capacidad ATC

**Respuesta-**