



**ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES**  
**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 33: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Técnica**

**ELECCIÓN DE LOS DATOS QUE HAN DE UTILIZARSE  
PARA EL CALCULO DEL COEFICIENTE DE UTILIZACIÓN DE PISTA**

(Presentada por la Delegación de República Dominicana)

**RESUMEN**

Esta nota de estudio presenta unos considerandos sobre la elección de los datos que han de utilizarse para el cálculo del coeficiente de utilización de pista, ampliando el rango de opciones que tienen los planificadores de aeródromos en la utilización de datos para determinar la orientación de pista.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) Tomar nota a fin de que los criterios expuestos a continuación sirvan de texto de orientación a los Estados inmersos en estos procesos.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos de Seguridad Operacional y Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Anexo 14 — Diseño y operaciones de aeródromos, Vol. I Manual de planificación de aeropuertos, Parte I (Doc 9184) AC núm. 150/5300-13B, Airport Design, FAA Planning and Design of Airports, McGraw Hill Ingeniería Aeroportuaria, Marcos García Cruzado LAR 154 Enmienda 7, SRVSOP Ley 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana; RAD 14 Reglamento Aeronáutico Dominicano, Diseño y Operaciones de Aeródromos, Volumen I.

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por la República Dominicana.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Instituto Dominicano de Aviación Civil, IDAC, está a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en la República Dominicana, su misión es promover el desarrollo responsable y seguro de la aviación civil nacional, mediante la regulación, fiscalización, el fomento de la actividad aeronáutica, así como la provisión de servicios de navegación aérea.

1.2 El Instituto Dominicano de Aviación Civil, IDAC, a través de su Dirección de Vigilancia de La Seguridad Operacional revisa para su aprobación todos los proyectos de infraestructuras aeronáuticas, velando porque se cumplan con todos los estándares de diseños para cada uno de los elementos a considerar en las infraestructuras aeronáuticas, así como la evaluación de los estudios preliminares de factibilidad que deben presentar los planificadores de aeródromos.

1.3 Entre estos considerandos están los datos para el cálculo de coeficiente de utilización de pista, teniendo la realidad o situación de que no siempre se dispone de un histórico de datos que cumplan con las recomendaciones presentadas en el Anexo 14, en ese sentido, presentamos recomendaciones orientadas a ampliar los criterios de aceptación de los datos a utilizar y presentar alternativas para cuando no se disponga de un histórico de datos que abarque un periodo de tiempo suficientemente largo.

## 2. ANÁLISIS

2.1 La mayoría de los estados no posee un banco de datos de datos suficiente, acorde a las recomendaciones presentadas en el Anexo 14, en todo su territorio que permita la obtención de datos para proyectos de aeropuertos, lo que dificulta el análisis y cálculo del coeficiente de utilización de pista. Esta situación afecta los proyectos de nuevos aeropuertos complicando la evaluación y determinación de la orientación de pista, y haciendo también que la construcción de estos proyectos se prolongue en el tiempo.

2.2 El desarrollo de nuevas tecnologías para estaciones meteorológicas, permiten la obtención de datos, con mayor frecuencia que la establecida en las recomendaciones actuales, permitiendo la obtención de datos instantáneos y recopilados a intervalos ajustados a las necesidades, además de ser datos más precisos, proporcionando mayor cantidad de información en un día y en un periodo de tiempo determinado, lo que al momento de realizar el análisis permitiría disponer de una mayor cantidad de información lo que representaría mejor la condición del emplazamiento propuesto.

2.3 Hoy día existen organizaciones internacionales que disponen de informaciones meteorológicas no solamente local sino regional o mundial, datos obtenidas de diferentes maneras, incluyendo de forma satelital, lo que podría permitir utilizar esa base de datos con que cuentan esas organizaciones para el cálculo del coeficiente de utilización de pista. En estos casos podría ser aceptable para propósitos de análisis un histórico de al menos 10 años.

2.4 Cuando se tiene el interés de construir un aeropuerto, y no se cuenta con un histórico de datos para el emplazamiento propuesto, el promotor debe de instalar una estación meteorológica automatizada en el lugar propuesto para conocer las características del viento en dicho emplazamiento, la data recolectada por esa estación debe cumplir con una cantidad de observaciones de al menos 48 veces al día, por un periodo de no menos de un año, para que dicha data sea válida y asumida como confiable para el cálculo del coeficiente de utilización de pista.

2.5 Frecuentemente no se han registrado los datos relativos a los vientos predominantes en un emplazamiento totalmente nuevo. De ser así, deberían consultarse los registros de las estaciones meteorológicas cercanas. Si el terreno circundante es bastante llano, los registros de dichas estaciones deberían indicar las características de los vientos predominantes en el emplazamiento del aeropuerto

propuesto. No obstante, si el terreno es accidentado, la configuración de los vientos viene dictada por la topografía y es peligroso utilizar los registros de las estaciones situadas a cierta distancia. En este caso, puede ser útil estudiar la topografía de la región y consultar a los que la habitan en esas localidades desde hace tiempo.

### 3. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

3.1 Se invita a la Asamblea a tomar nota de la información proporcionada.

3.2 El objeto de estas especificaciones es ampliar los criterios de los datos que han de utilizarse al momento de realizar el cálculo del coeficiente de utilización de pista, considerando las nuevas tecnologías de recolección de datos, que permiten la obtención de datos más frecuentes y precisos, así como la utilización de base de datos disponibles de centros o empresas internacionales dedicadas a la obtención, pronósticos y análisis de datos meteorológicos.

3.3 Cuando no se disponga de datos del emplazamiento, se permitirá la recolección de estos en el sitio propuesto de por lo menos un año para conocer las fluctuaciones del viento diario y cambios estacionales, estos datos se asumen como confiables al momento de proceder con el desarrollo del aeródromo, siempre que se cumpla con una frecuencia de observaciones de al menos 48 veces al día.

3.4 Consultar y utilizar los datos de estaciones meteorológicas cercanas que permitan, a través de la interpolación o extrapolación, la obtención de las características del viento en el emplazamiento propuesto para los aeródromos, siempre que el terreno circundante y los cambios topográficos no alteren las características de los vientos en el emplazamiento propuesto.

— FIN —