



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL  
Oficina Regional Sudamericana**

**Proyecto Regional RLA/06/901**

**Taller para instructores sobre cálculo de capacidad de pistas  
y sectores ATC**

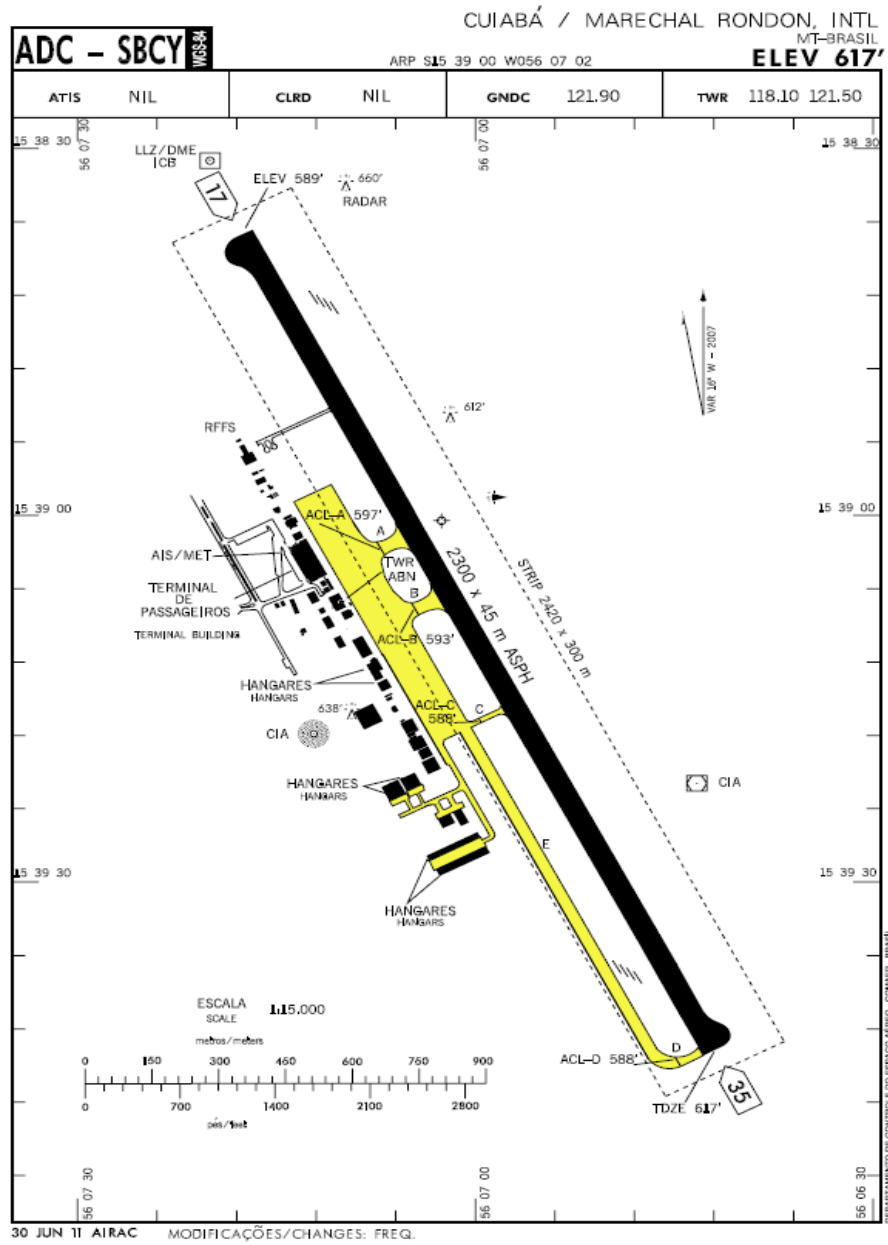
**Evaluación – Aeropuerto de Cuiabá**

**Lima, Perú, 24 al 28 de octubre de 2011**

Página dejada intencionalmente en blanco

### Evaluación – Aeropuerto de Cuiabá

La ADC abajo representa el conjunto de pistas del aeródromo de Cuiabá:



**MODUS OPERANDI:**

El equipo RADAR es utilizado por el APP-CY como herramienta de ayuda para la prestación de servicio de control de tráfico aéreo para el aeródromo en pantalla;

La distancia mínima reglamentada empleada entre dos aeronaves en aproximación para el aeropuerto de Cuiabá es de 5NM, conforme ICA 100-12 Reglas de Aire y Servicios de Tráfico Aéreo.

Las aeronaves que despegan en la RWY 17 ingresan por la TWY A y efectúan 180° en la THR17 (área de giro). Es posible ingresar una aeronave para El despegue por la TWY A, después que la aeronave que aterrice pase en frente de la referida pista de rodaje.

Las aeronaves CAT A que aterricen en la RWY 17 liberan la pista por la TWY C;

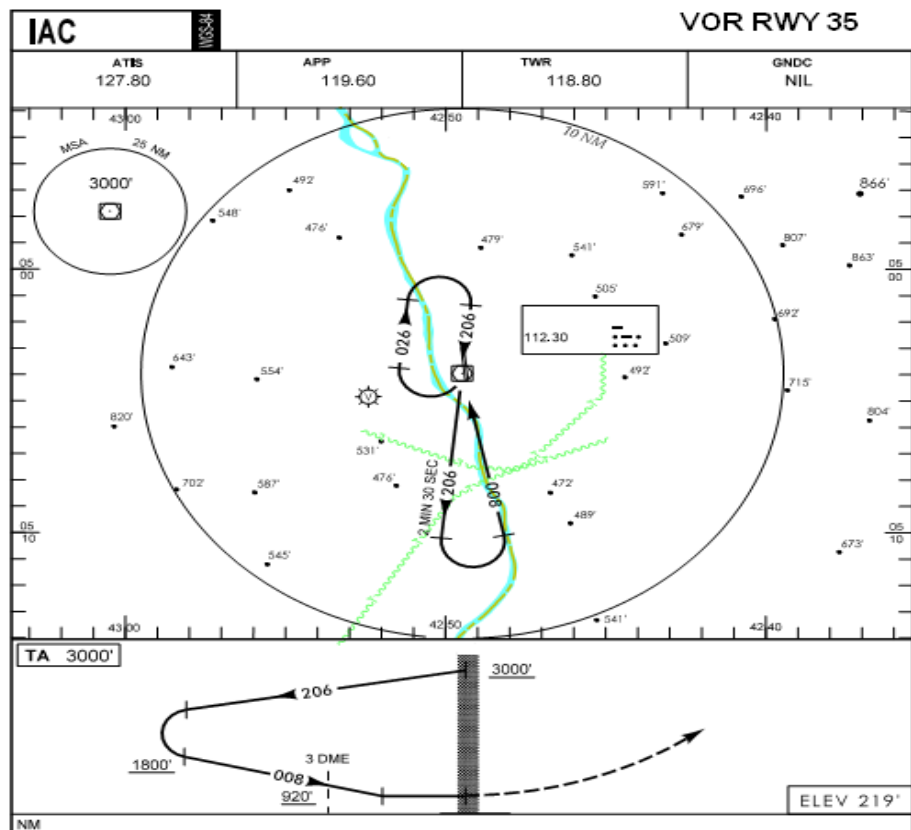
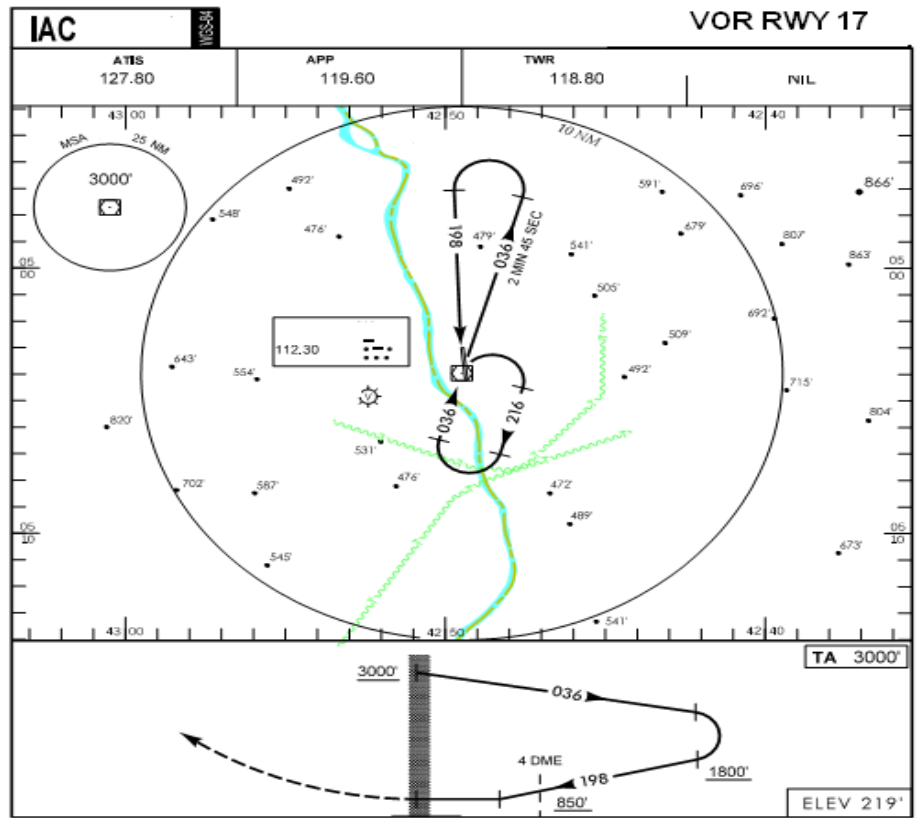
Las aeronaves CAT B que aterricen en la RWY 17 liberan la pista por la TWY B;

No todas las aeronaves CAT C realizando aterrizajes en la pista 35 liberan la pista en la TWY A. Algunas aeronaves necesitan efectuar giro de 180° en la THR 17 (área de giro) aumentando el tiempo de ocupación de pista de esta categoría de aeronave en 120 segundos;

Considere que las pistas poseen marcadores externos situados a 5NM de cada cabecera. Para que no sea violada la SMR, en el caso de este aeropuerto, cuando la aeronave que aterrice estuviera pasando el OM, la aeronave que despegue deberá estar iniciando la corrida para el despegue.

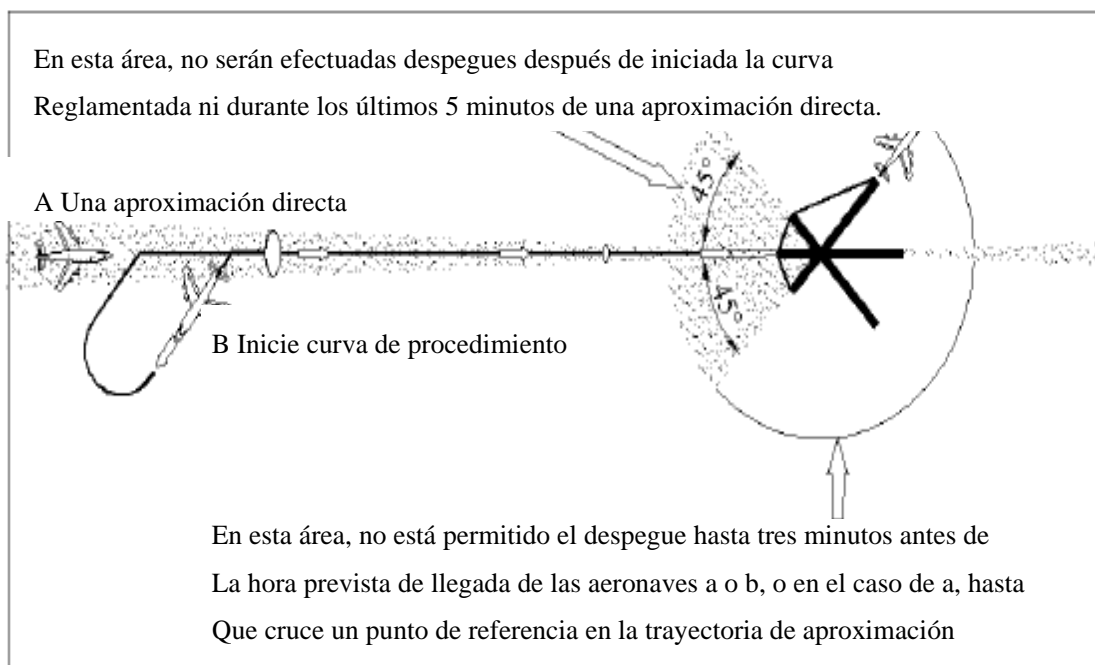
No es permitida la realización del *back – track* fuera de las áreas de giro;

En el caso de la inoperancia del radar serán utilizados los procedimientos VOR RWY 17 y VOR RWY 35, según las cartas abajo:



En caso de inoperancia del equipo RADAR será aplicado al dispuesto en la ICA 100-12 Reglas de Aire y Servicios de Tráfico Aéreo (Separación entre las aeronaves que salen y que llega), que recomienda lo siguiente: “cuando la aeronave que llega estuviera ejecutando una aproximación por instrumentos completa, la aeronave que parte podrá despegar en una dirección que difiera, por lo menos, de 45 (cuarenta y cinco) grados de la dirección opuesta a la de aproximación después que la aeronave que llega haya iniciado la curva de procedimiento o curva base que la conduzca hacia la aproximación final.”

Ejemplificación en la figura a seguir:



#### DATOS RECOLECTADOS EN EL AERÓDROMO:

a) Tiempo promedio de ocupación de pista durante el aterrizaje RWY 17 (seg):

CAT A = 70 CAT B = 59 CAT C = 89

b) Tiempo promedio de ocupación de pista durante el ingreso para el despegue RWY 17 (seg):

CAT A = 108 CAT B = 109 CAT C = 139

c) Tiempo promedio de vuelo entre el marcador externo y la cabecera 17 (seg):

CAT A = 147 CAT B = 133 CAT C = 121

d) Tiempo promedio de ocupación de pista durante el aterrizaje RWY 35 (seg):

CAT A = 48 CAT B = 52 CAT C = 104

e) Tiempo promedio de ocupación de pista durante el ingreso para el despegue RWY 35 (seg):

CAT A = 24 CAT B = 24 CAT C = 28

f) Tiempo promedio de vuelo entre el marcador externo y la cabecera 35 (seg):

CAT A = 152 CAT B = 139 CAT C = 118

**DATOS PROPORCIONADOS POR EL SECTOR DE ESTADÍSTICA DEL CGNA:**

MIX

CAT A = 32,64%

CAT B = 28,28%

CAT C = 39,08%

**PORCENTAJE DE UTILIZACIÓN DE PISTA:**

PU RWY 17 = 28%

PU RWY 35 = 72%

Considerando las informaciones proporcionadas, determine:

- a) La capacidad de la pista 17/35 en el caso de una operación RADAR;
- b) La capacidad de la pista 17/35 en el caso de una operación RADAR en que todas las aeronaves CAT C que aterrizan en la pista 35 pasen de la TWY A y sean obligadas a efectuar el *back-track* en el área de giro de la THR 17 para la liberación de la pista; y
- c) La capacidad de la pista 17/35 en el caso de una operación sin la utilización de RADAR.

**FICHA DE RESPUESTA DE LA EVALUACION TEÓRICA  
CÁLCULO DE CAPACIDAD DE PISTA**

**ALUMNO:** \_\_\_\_\_ **INSTRUCTOR:** \_\_\_\_\_ **FECHA:** \_\_\_\_\_

**NOTA:** \_\_\_\_\_ **ESTADO:** \_\_\_\_\_

**a. LA CAPACIDAD DE LA PISTA 17/35 DE CUIABÁ EN EL CASO DE UNA OPERACIÓN RADAR**

<b>RWY 17</b>		<b>RWY 35</b>	
<b>ITEMS EVALUADOS</b>	<b>RESPUESTAS</b>	<b>ITEMS EVALUADOS</b>	<b>RESPUESTAS</b>
<b>1 – TMOP</b>		<b>1 – TMOP</b>	
<b>2 – VMP</b>		<b>2 – VMP</b>	
<b>3 – SS</b>		<b>3 – SS</b>	
<b>4 – ST</b>		<b>4 – ST</b>	
<b>5 – TMST</b>		<b>5 – TMST</b>	
<b>6 – N° DE ATERRIZAJES</b>		<b>6 – N° DE ATERRIZAJES</b>	
<b>7 – N° DE DECOLAJES</b>		<b>7 – N° DE DECOLAJES</b>	
<b>8 – CTP</b>		<b>8 – CTP</b>	
<b>9 – CDP</b>			

- b) LA CAPACIDAD DE LA PISTA 17/35 DE CUIABÁ EN EL CASO DE UNA OPERACIÓN RADAR CON TODAS LAS AERONAVES CAT “C” EFECTUANDO BACK TRACK EN EL ÁREA DE GIRO DESPUES DEL ATERRIZAJE EN LA RWY 35 PARA DESPEJAR LA PISTA**

<b>RWY 17</b>		<b>RWY 35</b>	
<b>ITEMS EVALUADOS</b>	<b>RESPUESTAS</b>	<b>ITEMS EVALUADOS</b>	<b>RESPUESTAS</b>
<b>1 – TMOP</b>		<b>1 – TMOP</b>	
<b>2 – VMP</b>		<b>2 – VMP</b>	
<b>3 – SS</b>		<b>3 – SS</b>	
<b>4 – ST</b>		<b>4 – ST</b>	
<b>5 – TMST</b>		<b>5 – TMST</b>	
<b>6 – N° DE ATERRIZAJES</b>		<b>6 – N° DE ATERRIZAJES</b>	
<b>7 – N° DE DECOLAJES</b>		<b>7 – N° DE DECOLAJES</b>	
<b>8 – CTP</b>		<b>8 – CTP</b>	
<b>9 – CDP</b>			

---

**FIRMA DEL INSTRUCTOR**

---

**FIRMA DEL INSTRUCTOR**