



**APEX**™ AIRPORT  
EXCELLENCE  
IN SAFETY

WORKING TOGETHER TO ENHANCE  
AIRPORT OPERATIONAL SAFETY

# Runway Safety Team

Presented by: Fernando Vistrain Lorence

# Caso de estudio

**Grupo de Seguridad Operacional en Pista  
Runway Safety Team (RST).**

**Análisis para la determinación de Lugares críticos o Hot spots en el área de movimiento  
del Aeropuerto Internacional de Puerto Vallarta.**

CO SA-01/14

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CIRCULAR OBLIGATORIA



GRUPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA  
(RST: RUNWAY SAFETY TEAM)

05 de marzo de 2014

**CIRCULAR OBLIGATORIA  
COSA 01/14  
GRUPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA (RST).  
05 Marzo 2014.**

## **CIRCULAR OBLIGATORIA**

**COSA 01/14**

**GRUPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA (RST).**

**05 Marzo 2014.**

“3.2 El RST debe integrarse por los representantes de los siguientes grupos:

- I. El administrador del Aeropuerto, quien presidirá el RST.
- II. La autoridad aeroportuaria, a través del comandante del aeropuerto. (secretario técnico).
- III. Un representante del prestador de servicio de tránsito aéreo en el aeropuerto.
- IV. Los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo de servicio al público que operen en el aeropuerto.”

## **CIRCULAR OBLIGATORIA**

**COSA 01/14**

**GRUPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA (RST).**

**05 Marzo 2014.**

“3.3 Si los miembros descritos en el numeral anterior lo consideran necesario, en el RST pueden incluirse a los representantes de los siguientes grupos:

- I. Los concesionarios y/o permisionarios de los prestadores de servicio en tierra a través de sus representantes designados.
- II. Miembros de la comunidad de aviación general.
- III. Operadores militares.
- IV. Colegio de Pilotos Aviadores de México.
- V. Colegio de controladores de Tránsito aéreo de México.
- VI. Colegio de Ingenieros Mexicanos en Aeronáutica.
- VII. Especialistas (meteorólogos, investigadores de accidentes, entre otros.”



**GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO  
SA B DE CV**

**AEROPUERTO DE PUERTO VALLARTA  
SA DE CV**

**“ACTA CONSTITUTIVA DEL GRUPO DE  
SEGURIDAD EN PISTA”  
(RST: RUNWAY SAFETY TEAM)**

Puerto Vallarta Jalisco, Abril 23 del 2014.

ACTA CONSTITUTIVA DEL GRUPO DE SEGURIDAD EN PISTA (RST: RUNWAY SAFETY TEAM)	“INFORMACIÓN CONFIDENCIAL”	AEROPUERTO DE PUERTO VALLARTA SA DE CV
---	----------------------------	--

**GRUPO AEROPORTUARIO DEL PACÍFICO  
SA DE CV**



**“REGLAMENTO INTERNO DEL GRUPO DE  
SEGURIDAD EN PISTA”  
(RST: RUNWAY SAFETY TEAM)**

Puerto Vallarta Jalisco, Abril 23, 2014.

REGLAMENTO INTERNO DEL GRUPO DE SEGURIDAD EN PISTA	“INFORMACIÓN CONFIDENCIAL”	AEROPUERTO DE PUERTO VALLARTA SA DE CV
--	----------------------------	--

**CIRCULAR OBLIGATORIA  
COSA 01/14  
GRUPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA (RST).  
05 Marzo 2014.**

“3.10 El RST sesionará ordinariamente por lo menos cada dos meses y extraordinariamente cuando así lo solicite por escrito alguno de sus integrantes a través de sus representantes al Presidente o cuando este así lo decida.”

## CIRCULAR OBLIGATORIA

COSA 01/14

GRUPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA (RST).

### 4. Lugares críticos.

**4.1 Un lugar crítico (HS: Hot Spot)** es definido como un sitio de un área de movimiento del Aeródromo en el que existe **mayor riesgo de colisión o de incursión en la pista**, y que se Requiere señalar en forma destacada a los pilotos/conductores.

## CIRCULAR OBLIGATORIA

COSA 01/14

GRUPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA (RST).

**4.2** La identificación de los lugares críticos permite a los usuarios de un aeropuerto estar en Posibilidad de planificar la trayectoria más segura posible, dentro del área de movimientos.

**4.3** El RST **debe identificar los lugares críticos a nivel local**, para lo cual podrá hacer uso, entre otras cosas, de estadísticas de eventos ocurridos en ese aeropuerto o en otros aeropuertos, experiencia de los integrantes del RST, experiencia de especialistas, etc.

**4.4** Una vez identificados los lugares críticos se deberá aplicar una Gestión de Riesgo a las posibles consecuencias de los peligros asociados a los lugares críticos.

**4.5** Los lugares críticos identificados por el RST, deberán ser plasmados en uno o varios planos como los descritos en el Anexo 4 de la OACI – Cartas Aeronáuticas (capítulo 13, 14 y 15). Asimismo, deberán colocar las notas correspondientes con la información de cada lugar crítico.

**4.7** El RST a través del Comandante de Aeropuerto, se coordinará con la Dirección de Seguridad Aérea de la DGAC para que el o los planos de lugares críticos correspondiente (s) a sus instalaciones sea (n) publicado (s) en la Publicación de Información Aeronáutica (PIA/AIP).



ASUNTO: SEGUIMIENTO AL CUMPLIMIENTO CIRCULAR CO SA-0114

C. FRANCISCO VILLASENOR REYES  
ADMINISTRADOR DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PUERTO VALLARTA  
PRESENTE

En seguimiento a la Circular Obligatoria CO SA-0114 "GRUPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN PISTA" y derivado de la mesa de trabajo que se llevó a cabo en días pasados en esta Comandancia de Aeropuerto y en la cual se contó con el apoyo personal de SENEAM y DGAC, misma evaluación que fue realizada a Usted para formar parte de la misma, y así en conjunto realizar un Análisis previo para determinar los posibles lugares críticos (HS: Hot Spot) dentro de este Aeropuerto, esto con la finalidad de presentar el análisis en la próxima reunión del RST, por lo que se agradeció tener tomado en cuenta los resultados obtenidos de la citada mesa de trabajo y presentarlos al Grupo de Seguridad Operacional en Pista para su análisis y opinión en la siguiente reunión; y con esto elaborar los planes correspondientes señalados en los numerales 4.5 y 4.6 de la mencionada circular, para lo cual me permito hacer de su conocimiento los resultados obtenidos:

- Intersección de rodaje "A" y rodaje "D"
- Intersección de rodaje "A" y rodaje "E"
- Intersección de rodaje "A" y rodaje "F"
- Intersección de rodaje "A" y rodaje "G"
- Intersección de rodaje "F" y rodaje "G" (Plataforma Comercial)
- Intersección de rodaje "D" y Plataforma de Aviación General
- Vialidad frente a la calle de salida de las instalaciones del CREI entre los Puntos de Espera números 10 y 11
- Zona de vialidad ubicada entre las bandas de salida de equipaje y las posiciones 1 a 6 de la plataforma de aviación comercial

Si otro particular me es grato referirle las siguientes y más altas consideraciones:

ATENTAMENTE  
SUFRAGO EFECTIVO NO REELECCION  
S. C. T.  
EL COMANDANTE DEL AEROPUERTO  
DIRECCION GENERAL  
DE AERONAUTICA CIVIL  
COMANDANCIA DEL AEROPUERTO  
PUERTO VALLARTA, JG. CAP. P.A. SERGIO A. ARAUJO ORCOZO  
Para ser conocido en Comandancia del Aeropuerto, al Sr. Miguel Ángel González González, Inspector de Aviación Aeroespacial, con fundamento en el artículo 103 de Reglamento de la Ley de Aeropuertos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de febrero de 2011 y publicado en el 08 de diciembre de 2003, con el apoyo en el acuerdo de expediente 714.5.2.481/14, de 26 de julio de 2014.

C.C. C. ING. RICARDO QUIRTEL MARTINEZ - Director de Seguridad Aérea - Para su conocimiento  
C.C. C. C. SRA. ANTONIO GONZALEZ CASTELLAN - Jefe de Operaciones del Departamento de Comandancia de la 03 Región de Inspección Aérea  
C.C. S. INGENIERO  
C.C. S. INGENIERO



## Recomendaciones DGAC. Oficio 714.4.101.2.-481/14 Agosto 15, 2014

- Intersección de rodaje "A" y rodaje "D"
- Intersección de rodaje "A" y rodaje "E"
- Intersección de rodaje "A" y rodaje "F"
- Intersección de rodaje "A" y rodaje "G"
- Intersección de rodaje "F" y rodaje "G" (Plataforma Comercial)
- Intersección de rodaje "D" y Plataforma de Aviación General
- Vialidad frente a la calle de salida de las instalaciones del CREI entre los Puntos de Espera números 10 y 11
- Zona de vialidad ubicada entre las bandas de salida de equipaje y las posiciones 1 a 6 de la plataforma de aviación comercial

Propuesta  
DGAC – SENEAM  
LUGARES CRÍTICOS O HOT SPOTS.

## Propuesta DGAC - SENEAM Probables lugares críticos o Hot Spots.

1. Intersección de rodaje "A" y rodaje "D"
2. Intersección de rodaje "A" y rodaje "E"
3. Intersección de rodaje "A" y rodaje "F"
4. Intersección de rodaje "A" y rodaje "G"
5. Intersección de rodaje "F" y rodaje "G" (Plataforma Comercial).
6. Intersección de rodaje "D" y Plataforma de Aviación General.



## Propuesta DGAC - SENEAM

### Probables lugares críticos o Hot Spots.

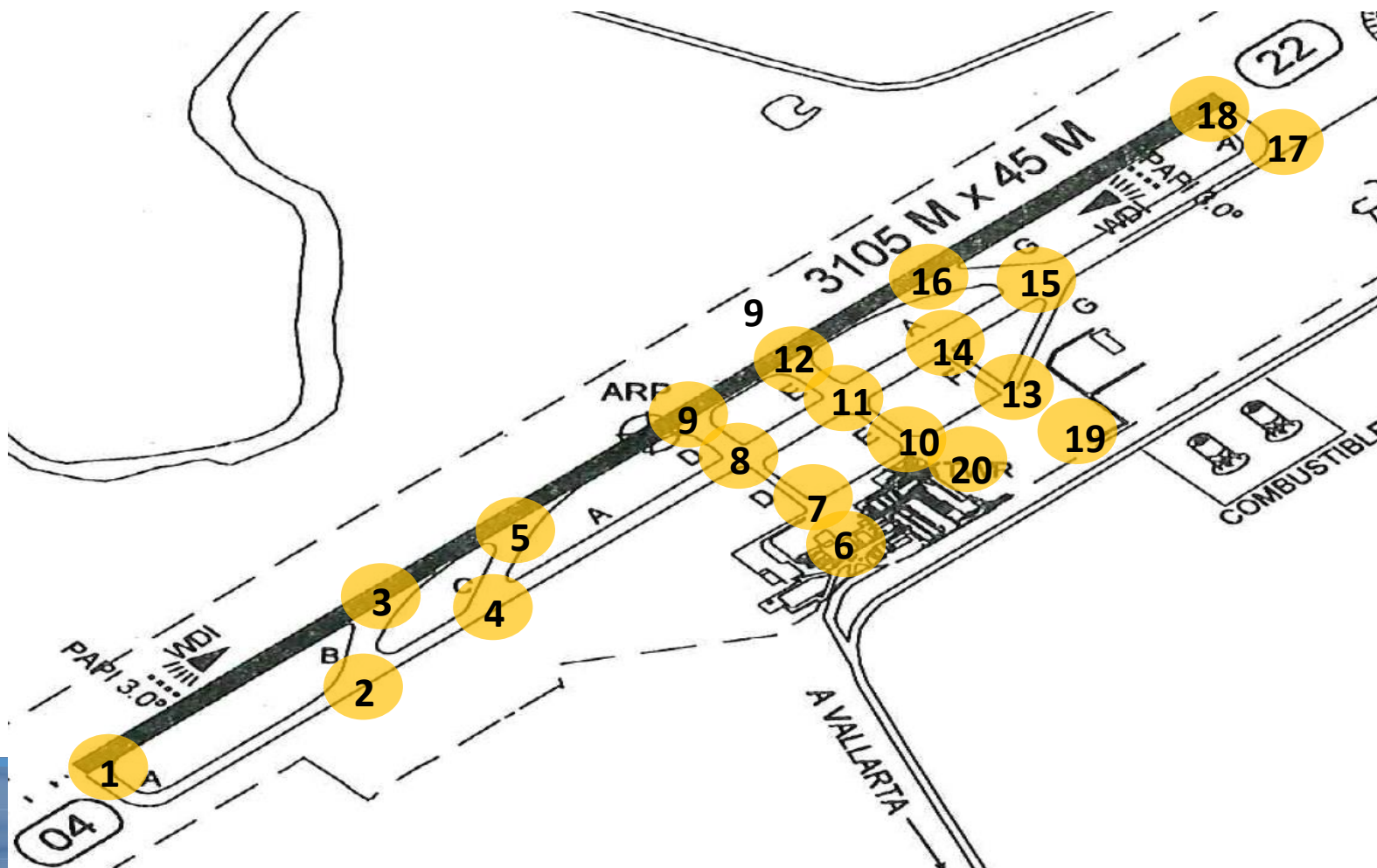
7. Vialidad frente a la calle de salida de las instalaciones del CREI entre los Puntos de Espera Números 10 y 11.

8. Zona de vialidad ubicada entre las bandas de salida de equipaje y las posiciones 1 a 6 de la Plataforma de aviación general.



Procedimiento para la gestión  
de riesgos según el  
Sistema SMS  
Identificación de lugares  
Críticos o Hot Spots.

### Probables lugares críticos o Hot Spots.



## Probables lugares críticos o Hot Spots.

1. Intersección de pista cabecera 04 y rodaje “A”..
2. Intersección de rodaje “A” y rodaje “B”.
3. Intersección de rodaje “B” y pista 04-22.
4. Intersección de rodaje “A” y rodaje “C”
5. Intersección de pista 04-22. y rodaje “C”
6. Intersección de calle de salida rápida CREI y plataforma general(entre R10 y R11).
7. Intersección de rodaje “D” y Plataforma de Aviación General.
8. Intersección de rodaje “A” y rodaje “D”.
9. Intersección de pista 04-22. y rodaje “D”.
10. Intersección de rodaje “E” y Plataforma comercial.
11. Intersección de rodaje “A” y rodaje “E”.
12. Intersección de Pista 04-22 y rodaje “E”.
13. Intersección de rodaje “F”, rodaje “G” y plataforma comercial.
14. Intersección de rodaje “A” y rodaje “F”.
15. Intersección de rodaje “A” y rodaje “G”.
16. Intersección de pista 04-22 y rodaje “G”.
17. Intersección de rodaje “A” y zona XXX (base militar).
18. Intersección pista cabecera 22 y rodaje “A”.
19. Plataforma de aviación comercial R4, R5 y R6.
20. Plataforma de aviación comercial R1, R2 y R3.

# Procedimiento para la gestión de riesgos según el Sistema SMS

**No Tolerable**

- El riesgo es inaceptable a cualquier nivel.

**Tolerable**

- El riesgo es aceptable basado en la mitigación.

**Aceptable**

- El riesgo es aceptable tal como existe.

Tabla de Probabilidad de los Riesgos de Seguridad Operacional

Concepto	Significado	Concepto/ Descripción	Probabilidad Cuantitativa*	Valor
<b>Extremadamente Improbable</b>	Casi inconcebible que el suceso ocurra	Aquel que no se espera que ocurra nunca y si sucediera sería efecto de falla de todas o casi todas las defensas del sistema o como resultado de condiciones extremas múltiples y simultaneas.	$<10^{-9}$ por operación	1
<b>Improbable</b>	Muy improbable que ocurra o no se sabe que haya ocurrido.	Aquel que no se espera que ocurra pero se sabe que ha ocurrido o puede llegar a suceder si simultáneamente fallan defensas o suceden condiciones anormales no suscitadas en el entorno.	$>10^{-9}$ y $<10^{-7}$ por operación	2
<b>Remoto</b>	Improbable, pero posible que ocurra (ha ocurrido raramente).	Aquel que no se espera que suceda con el nivel de defensa actual pero que se sabe ha ocurrido en la industria.	$>10^{-7}$ y $<10^{-5}$ por operación	3
<b>Ocasional</b>	Probable que ocurra algunas veces (ha ocurrido infrecuentemente).	Aquel que razonablemente puede pasar debido a la interacción de las interfaces del sistema pero que se espera que dichas condiciones se susciten una vez en un largo periodo de tiempo.	$>10^{-5}$ y $<10^{-3}$ por operación	4
<b>Frecuente</b>	Probable que ocurra muchas veces (ha ocurrido con frecuencia).	Aquel que se espera que suceda por las condiciones del entorno operacional y se espera que se presente en periodos cortos de tiempo.	$>10^{-3}$ por operación	5

Tabla de Gravedad de los Riesgos de Seguridad Operacional.

Gravedad del suceso	Impacto en:				Valor
	Personas	Activos	Medio Ambiente	Reputación (Imagen) y Operaciones.	
Insignificante	Sin lesiones, solo incomodidades o descontento de los pasajeros o trabajadores.	Sin daños a la aeronave o a la infraestructura del aeropuerto o de terceros.	Sin impacto en el medio ambiente.	Sin afectación operacional al aeropuerto ni a la aeronave.	E
Menor	Lesiones leves que solo requerirán ayuda en sitio, no es necesario reposo (algún corte, golpe, confusión o crisis nerviosa)  Limitaciones operacionales a los trabajadores.	Daños a la aeronave, equipo o infraestructura del aeropuerto y/o de terceros que no son causa para dejarlos fuera de servicio.	Fugas menores que son contenidas en el momento sin equipo especializado.	Impactos menores a las aerolíneas (demoras menores a 10 min).  Cierre de alguna posición en plataforma o de calles de rodaje.  Se activan procedimientos de emergencia.	D
Mayor	Lesiones de consideración en la que es necesario una valoración médica especializada.  Se requiere hospitalización por menos de una semana.  Reducción significativa de los márgenes de seguridad, reducción en la habilidad del	Daños mayores a la aeronave o a la infraestructura aeroportuaria que la inhabiliten para la operación y que requieren de evaluación o reparación para ponerla en servicio (menos de 48 horas).	Alguna fuga o derrame que se considera de impacto inminente y que necesita medidas de mitigación con equipo especializado.	Paro total de operaciones (menos de 1 hora).  Incapacidad de atender el 100% de las operaciones programadas (menos de 1 día).	C

Gravedad del suceso	Impacto en:				Valor
	Personas	Activos	Medio Ambiente	Reputación (Imagen) y Operaciones.	
	operador en responder a condiciones operacionales adversas como resultado del incremento de la carga de trabajo, o como resultado de condiciones que impiden su eficiencia	Perdida de equipo (menos de 1 semana).			
Peligroso	<p>Lesiones graves con hospitalización y que requerirán rehabilitación posterior (menos de 1 mes).</p> <p>Reducción importante de los márgenes de seguridad, daño físico o una carga de trabajo tal que los operarios no pueden desempeñar sus tareas en forma precisa y completa.</p>	<p>Daños severos a diversos componentes o a la integridad de la estructura de la aeronave, del equipo o de la infraestructura del aeropuerto y de terceros.</p> <p>Se requiere un mantenimiento o corrección especializado para ponerlo en servicio.</p>	Se consideran daños ambientales por la autoridad reguladora ambiental y está sujeto a sanciones.	<p>Limitaciones operaciones severas, tales como el cierre de una pista.</p> <p>Pérdida total de las operaciones (de 2 a 12 horas).</p> <p>Incapacidad de atender el 100% de las operaciones programadas (menos de 48 horas).</p>	B
Catastrófico	Muerte en el lugar del accidente o posterior (dentro de los primeros 30 días) a causa del evento, o se presentan secuelas permanentes a causa del evento.	<p>Pérdida total de la aeronave.</p> <p>Instalaciones aeroportuarias y/o equipo destruido o inutilizado.</p>	Es requerido un largo tiempo de recuperación a través de un programa de medidas de mitigación.	<p>Pérdida total de las operaciones (mayor a 12 horas).</p> <p>Incapacidad de atender el 100% de las operaciones programadas (mayor a 48 horas).</p>	A

### Matriz de Evaluación de los Riesgos de Seguridad Operacional

PROBABILIDAD DEL RIESGO		GRAVEDAD DEL RIESGO				
		Catastrófico	Peligroso	Mayor	Menor	Insignificante
		A	B	C	D	E
Frecuente	5	No Tolerable 5A	No Tolerable 5B	No Tolerable 5C	Tolerable 5D	Tolerable 5E
Ocasional	4	No Tolerable 4A	No Tolerable 4B	Tolerable 4C	Tolerable 4D	Tolerable 4E
Remoto	3	No Tolerable 3A	Tolerable 3B	Tolerable 3C	Tolerable 3D	Aceptable 3E
Improbable	2	Tolerable 2A	Tolerable 2B	Tolerable 2C	Aceptable 2D	Aceptable 2E
Extremadamente Improbable	1	Tolerable 1A	Aceptable 1B	Aceptable 1C	Aceptable 1D	Aceptable 1E

### Tolerabilidad de los Riesgos de Seguridad Operacional.

Región de Tolerabilidad	Índice de evaluación del Riesgo	Criterios Sugeridos
Región No Tolerable	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Inaceptable bajo las circunstancias existentes.
Región Tolerable	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Aceptable con base en la mitigación del riesgo.
Región Aceptable	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Aceptable

## Operaciones totales por año 2000 – 2014.

Total general 1999	Total general 2000	Total general 2001	Total general 2002	Total general 2003	Total general 2004	Total general 2005
23,984	23,889	18,064	18,231	18,382	21,011	27,421

Total general 2006	Total general 2007	Total general 2008	Total general 2009	Total general 2010	Total general 2011	Total general 2012	Total general 2013	Total general 2014
27,799	32,674	33,199	27,260	26,808	24,474	24,545	39,811	30,160

Porque no se consideran  
Lugares críticos o  
Hot spots.

1. Intersección de rodaje “A” y rodaje “D”
2. Intersección de rodaje “A” y rodaje “E”
3. Intersección de rodaje “A” y rodaje “F”

Las propuestas 1, 2 y 3 son  
Intersecciones de calles de rodaje a  
90% (baja velocidad).

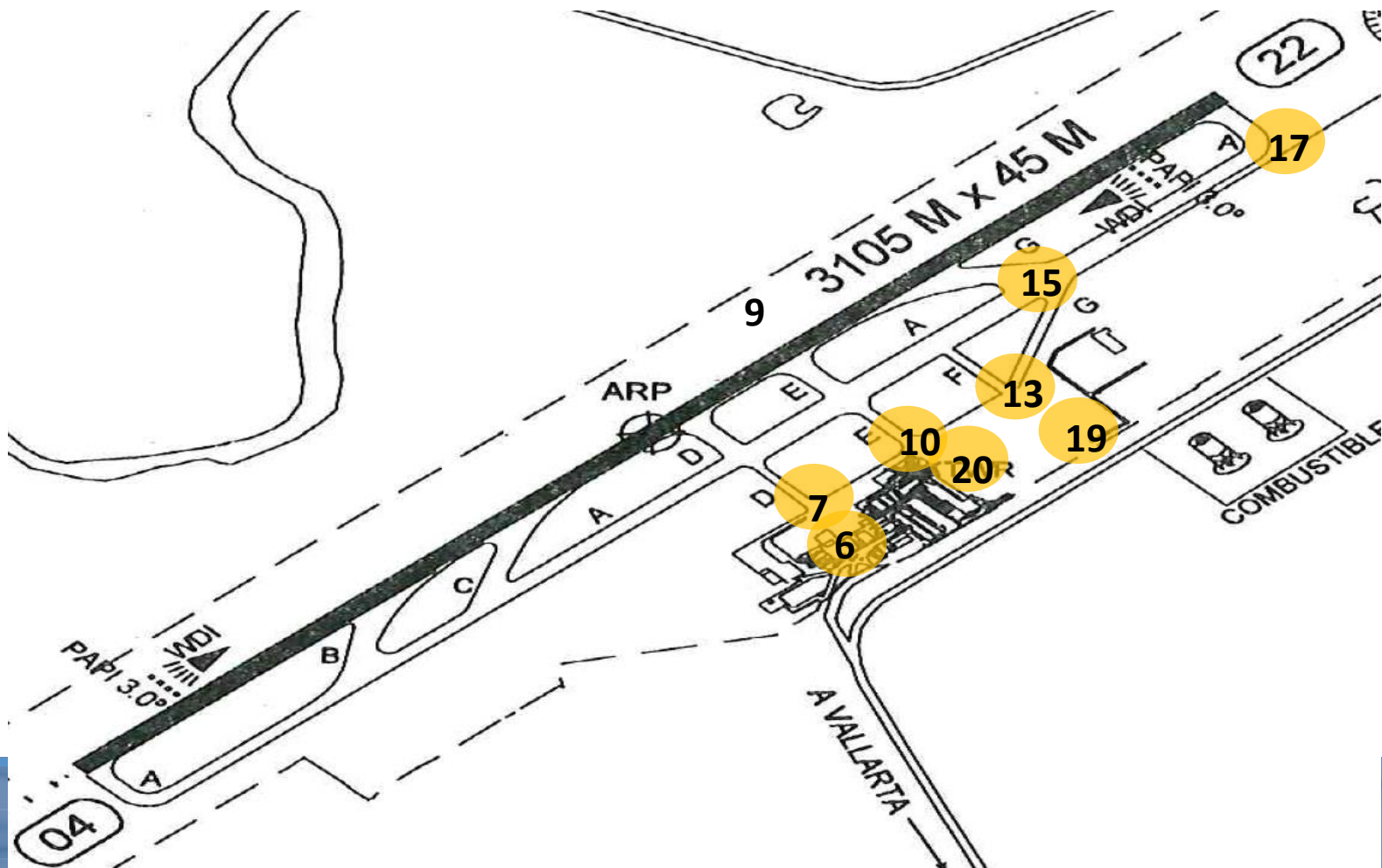
El control del flujo de aeronaves y vehículos en los rodajes  
es controlado única y exclusivamente por una sola  
entidad siendo esta SENEAM (118.5).

Se considera que el personal de SENEAM es altamente  
calificado y con un grado alto de experiencia y familiarización  
con el campo de vuelo del aeropuerto.

La visibilidad entre rodajes es buena aun en condiciones  
De baja visibilidad.

Toda intersección o punto donde converjan dos calles de  
rodaje o vialidades tienen peligro inherente de colisión  
sin embargo considerando la definición de HOT SPOT de  
la circular CO SA 01/14 el peligro no es considerado  
como **Mayor**.

Probables lugares críticos o Hot Spots.



TLOF.

Rodaje "E"  
118.5

Plataforma de aviación  
General.  
134.1

FBO  
130.65



Vialidad  
Circulación S - N  
Circulación N - S

# HS: 1 (7)

## Plataforma de aviación general Puntos de transferencia R-9, R.10 y R-11.

El control de las aeronaves es aplicado por tres entidades diferentes SENEAM 118.5 (RODAJES), Aeropuerto (134.1) plataforma y Aerotron (130.65) plataforma del FBO.

Se tienen antecedentes del ingreso desde plataforma a calle de rodaje "D" sin autorización por SENEAM.

Se tienen antecedentes del ingreso a plataforma provenientes de calle de rodaje "D" sin autorización de control de rampa aeropuerto (134.1).

Se tienen antecedentes del inicio de rodaje de aeronaves sin autorización de control de rampa (134.1)

Se tiene operación de aeronaves de ala fija y ala rotativa.

Es la salida rápida del Cuerpo de Rescate y Extinción de Incendios CREI.

La gran mayoría de vehículos que circulan por la vialidad no cuentan con frecuencia 118.5 o 134.1

Se tiene un punto ciego cuando se circula de norte a sur en la vialidad, no se pueden ver las aeronaves que se aproximan hacia la plataforma desde rodaje "D".

Se tienen antecedentes de vehículos circulando a exceso de velocidad (mas de 30km/h)

# HS: 2 (6)

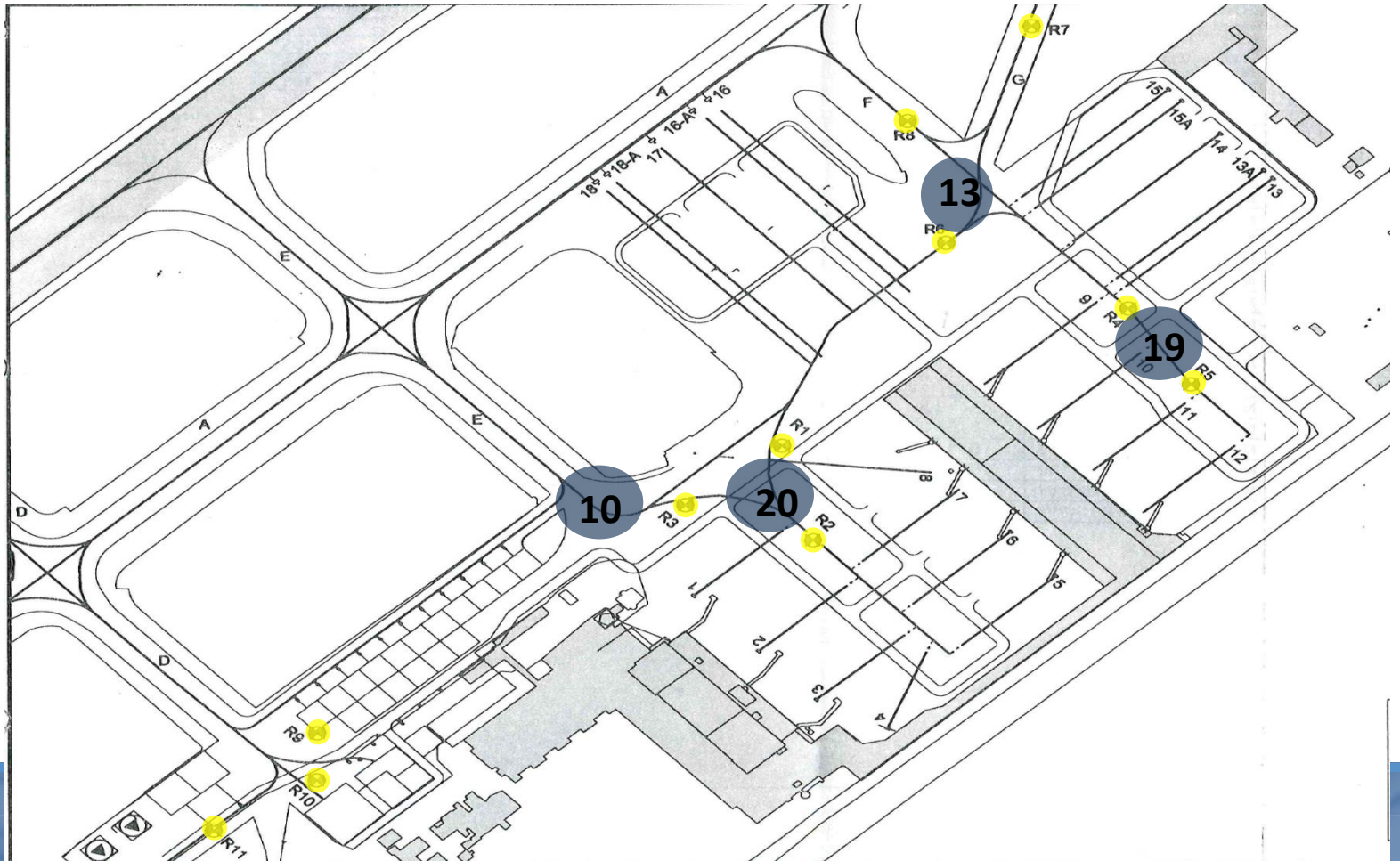
**Calle de salida rápida CREI.  
Intersección con plataforma Av.  
Gral.**

No se cuenta actualmente con señalamientos o letreros que indiquen la ubicación de la salida rápida de los vehículos de CREI.

La velocidad aproximada de salida de un vehículo de extinción es de 60 a 70 km/h.

El peso de la unidad de extinción más ligera es de 28 ton.

Los operadores de las unidades de extinción deben repartir su atención a la conducción de la unidad, atención de radiofrecuencia interna e información de torre TWR SENEAM.



# HS: 3 (10, 20)

## Rodaje "E" Plataforma comercial Puntos espera 1,2 y 3.

El control de las aeronaves es aplicado por dos entidades diferentes SENEAM 118.5 (RODAJES), Aeropuerto (134.1) plataforma.

Se tienen antecedentes del ingreso desde plataforma a calle de rodaje "E" sin autorización por SENEAM.

Se tienen antecedentes del ingreso a plataforma provenientes de calle de rodaje "E" sin autorización de control de rampa aeropuerto (134.1).

La gran mayoría de vehículos que circulan por la vialidad no cuentan con frecuencia 118.5 o 134.1

Es la plataforma con mayor flujo de vehículos.

Es la plataforma con mayor cantidad de operaciones durante el año. (aproximadamente el 60% de las operaciones totales anuales.

Se tienen antecedentes de vehículos circulando a exceso de velocidad (mas de 30km/h)

# HS: 4 (13-19)

**Intersección rodaje “F” y rodaje “G”  
plataforma comercial.**

El control de las aeronaves es aplicado por dos entidades diferentes SENEAM 118.5 (RODAJES), Aeropuerto (134.1) plataforma.

Se tienen antecedentes del ingreso desde plataforma a calle de rodaje “F” y/o calle de rodaje “G” sin autorización por SENEAM.

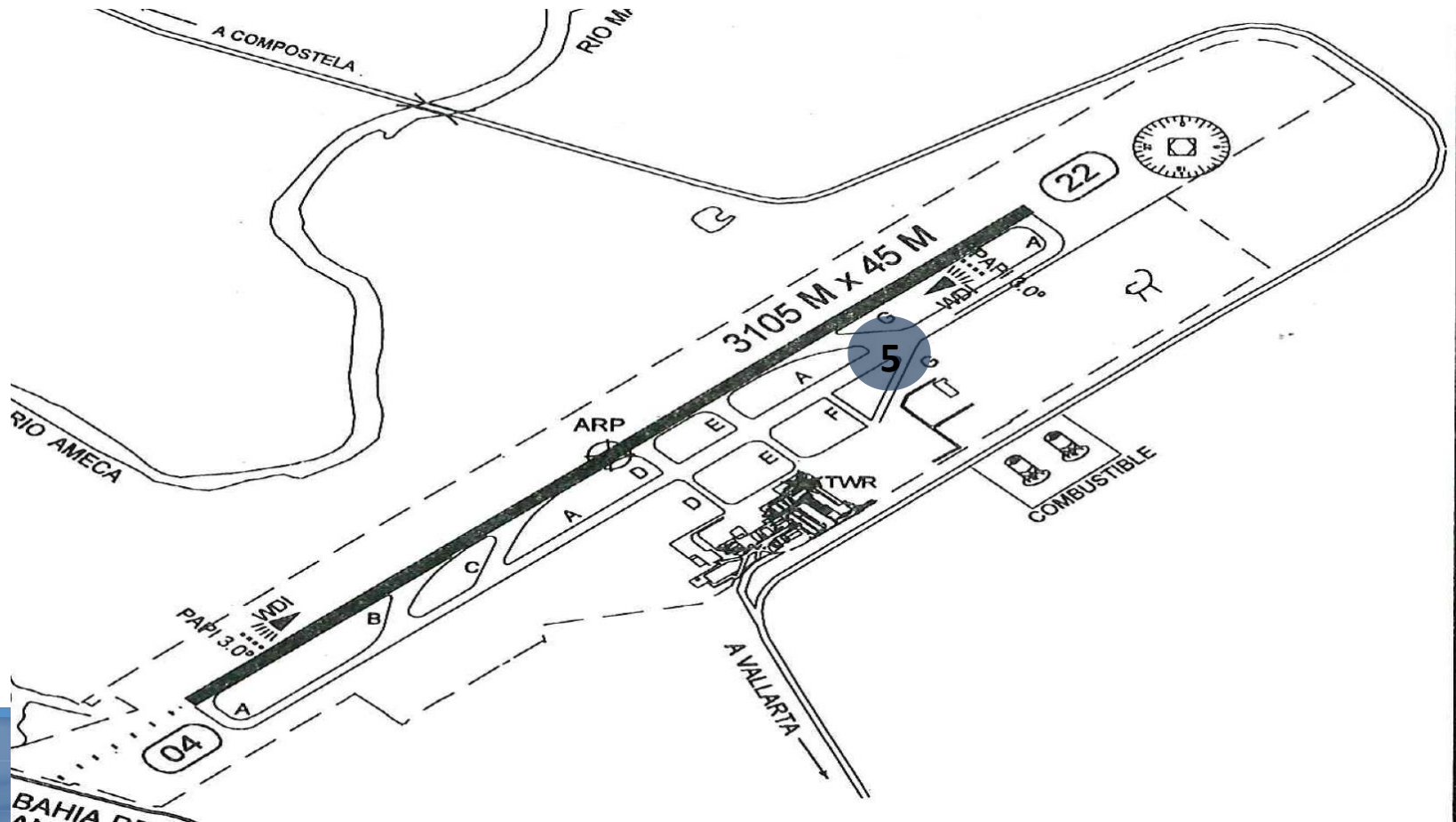
Se tienen antecedentes del ingreso a plataforma provenientes de calle de rodaje “F” y/o calle de rodaje “G” sin autorización de control de rampa aeropuerto (134.1).

La gran mayoría de vehículos que circulan por la vialidad no cuentan con frecuencia 118.5 o 134.1

Flujo vehicular alto.

Punto de ingreso de aeronaves de fuselaje ancho como son A330 y B787.

Se tienen antecedentes de vehículos circulando a exceso de velocidad (mas de 30km/h)

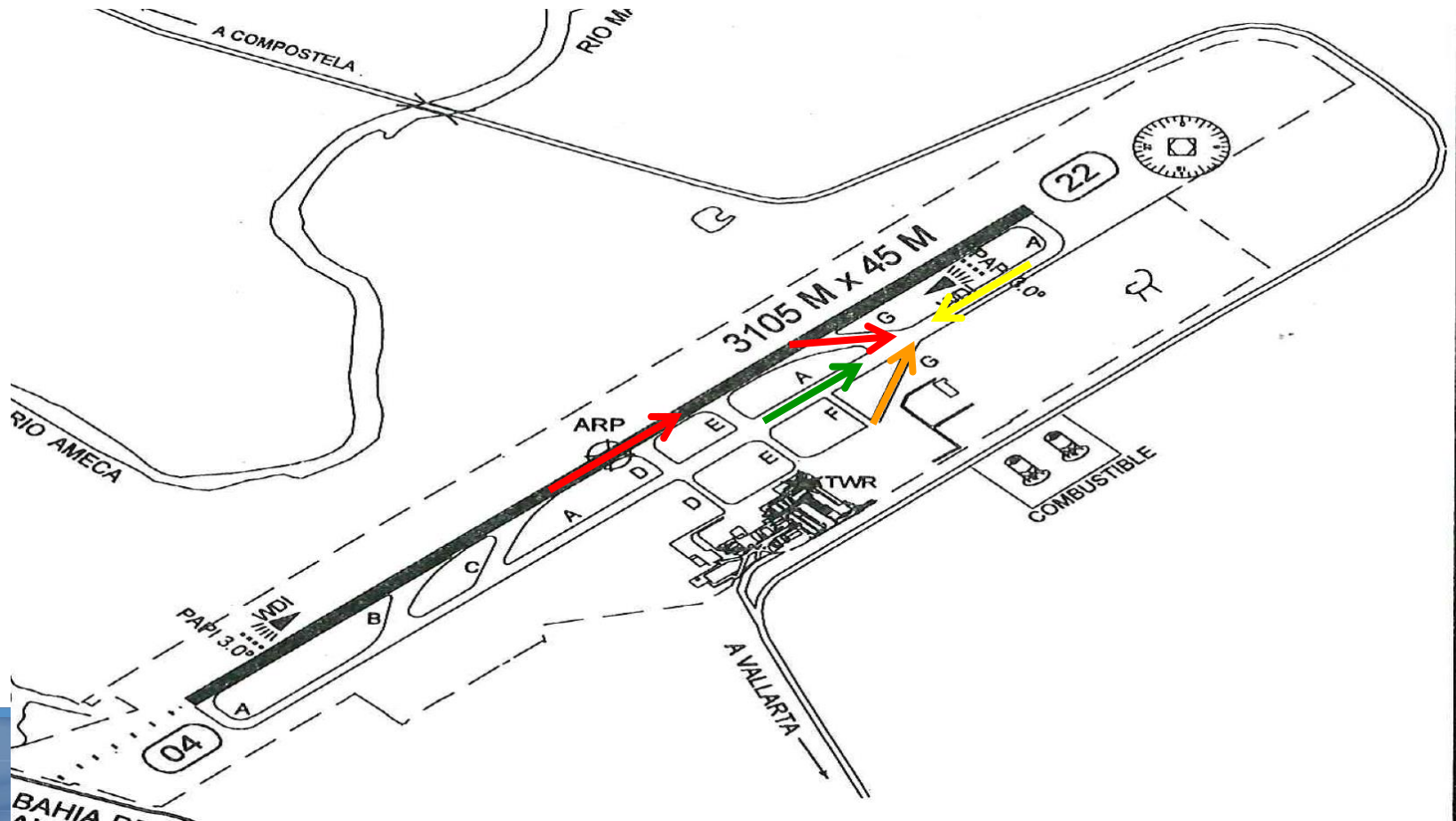


# HS: 5 (15)

## Intersección rodaje “A” y rodaje “G”

Considerando la posibilidad de la combinación de un tráfico saliendo de pista por calle de rodaje “G” hacia calle de rodaje “A” mientras exista una operación sobre la misma calle de rodaje A o saliendo de la sección de la calle de rodaje “G” que va de la plataforma hacia calle de rodaje A, se puede llegar a combinar, sobre todo cuando exista un cambio en el uso de las pistas.

- El ángulo del eje de la calle de rodaje “G” respecto a pista 04-22 es agudo aun cuando no esta considerada como calle de salida rápida pero es necesario dejar de mirar al frente para descartar la presencia de un tráfico por la sección de G que viene de pista.



## Rodaje "A" y zona de las XXX.



Se tienen antecedentes de personal y vehículos ingresando a través de la zona militar Hacia rodaje "A".

La pisa 22 es la de mayor utilización.

El rodaje "A" es el de mayor utilización en el aeropuerto por ser el principal y paralelo a pista.

No se tiene control por parte del aeropuerto del acceso de la zona militar.

**HS: 6**  
**(17)**

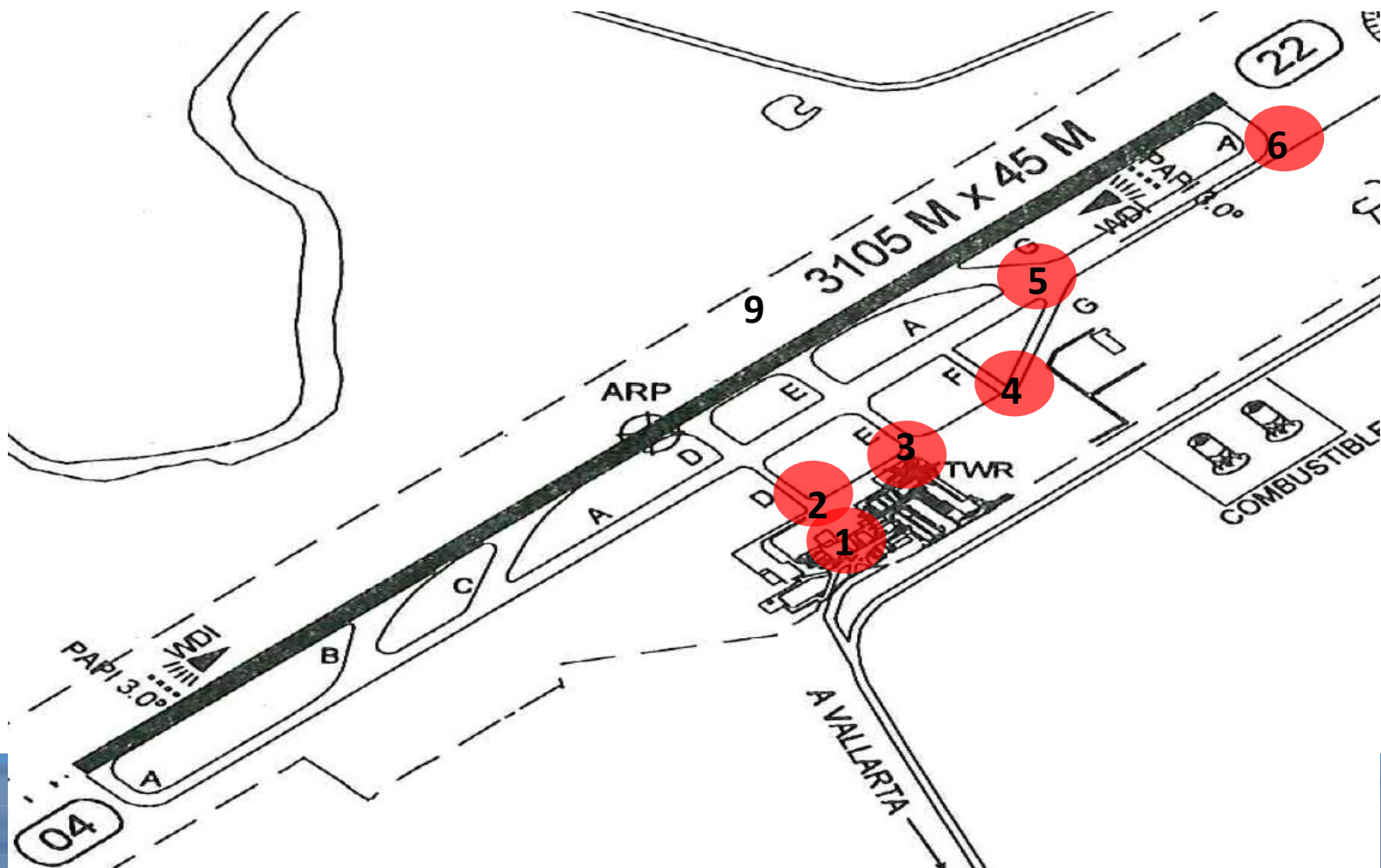
Instalación de letreros.  
NO ENTRY.

Rodaje "A" y zona de las XXX.



HS: 6  
(17)

Hot spots.





The  
**voice** of the  
world's  
**airports**

Leading, representing and serving the global airport community

*[www.aci.aero](http://www.aci.aero)*



[WWW.ACI.AERO/APEX](http://WWW.ACI.AERO/APEX)

THANK YOU!