



Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO REGIONAL DE PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN CAR/SAM (GREPECAS)

Quinta Reunión del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/5)

Montevideo, Uruguay, 20 al 24 de noviembre de 2006

AGA/AOP/SG/5-NE/24

18/10/06

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

**Revisión de Otros Asuntos Técnicos
6.5 Aspectos relevantes del Anexo 14**

PENDIENTE DESCENDENTE DE LA PARTE DE LA FRANJA DE PISTA SITUADA MÁS ALLÁ DE LA PARTE NIVELADA

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

El Anexo 14 de la OACI, Volumen I, Diseño y Operaciones de Aeródromos, establece claramente en el Capítulo 3, párrafo 3.4.15, la pendiente ascendente máxima permitida en la zona más allá del área nivelada de las franjas de pista, sin embargo deja sin limitación la pendiente descendente de esta parte de la franja.

Referencia:

- Anexo 14, Volumen I, Capítulo 3, párrafo. 3.4.15

1. Introducción

1.1 Las pendientes transversales de las franjas de pista resultan de gran importancia para el caso de aeronaves que se salgan de la pista, ya que influenciarán de manera significativa en el comportamiento y dirección del desplazamiento de la aeronave que enfrenta la anomalía, hasta su detención en determinado punto de las franjas.

1.2 En virtud de que el destino final de la aeronave bajo estas circunstancias especiales es desconocido, es conveniente que las franjas, en su ancho total, eviten desniveles considerables que puedan aumentar los riesgos, y, consecuentemente inducir a grandes daños en la estructura de las aeronaves y sus ocupantes.

2. Análisis

2.1 Hemos observado que la ausencia de especificación de un valor que establezca al menos un parámetro para limitar la pendiente descendente máxima permitida en el área de la franja de pista situada más allá del área nivelada, deja abierta la posibilidad de que esta área presente desniveles de tal grado (un barranco, por ejemplo) que pudiesen propiciar la caída de la aeronave, aumentando la

posibilidad de que la misma sea afectada por mayores daños y por ende, se aumente el riesgo para la vida de sus ocupantes.

3. Conclusión y Recomendación

3.1 Que se estudie la posibilidad de establecer un límite máximo de la pendiente descendente en la parte de la franja de pista, situada más allá de la parte que hay que nivelar y de ser considerada válida por la Quinta Reunión del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos, se envíe a la OACI, mediante los canales correspondientes para que se tome en cuenta en una futura enmienda al Anexo 14.

4. Acción Sugerida

4.1 Se invita a la Reunión a tomar nota, revisar y comentar la presente nota de estudio.

- FIN -