



Organización de Aviación Civil Internacional

TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TAREA DE GESTIÓN DE AFLUENCIA DEL TRANSITO AÉREO EN LAS REGIONES CAR/SAM DEL COMITÉ ATM DEL SUBGRUPO ATM/CNS DE GREPECAS – (ATFM/TF/3)

(San Andrés, Colombia, 18 al 22 de junio de 2007)

Cuestión 1 del Orden del Día: Planes nacionales ATFM existentes en las Regiones CAR/SAM

RÉGIMEN DE ACEPTACIÓN DE AERÓDROMO

(Presentada por Estados Unidos de Norteamérica)

RESUMEN

Esta nota de estudio ofrece un resumen del trabajo realizado por la Administración de Aviación Federal con respecto al establecimiento del régimen de aceptación de aeródromo (AAR). La finalidad de la nota de estudio es brindar a los Estados/Territorios/Organizaciones Internacionales un modelo que puedan utilizar para establecer la AAR en aeropuertos seleccionados de su espacio aéreo.

1 Antecedentes

1.1 Un elemento importante para poder brindar el servicio de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo es el establecimiento del régimen de aceptación de aeródromo (AAR). Los gerentes de tránsito requieren un valor numérico para el régimen de llegada en los aeródromos clave a fin de: comparar la demanda de aeronaves en el aeródromo con la capacidad disponible, establecer las iniciativas de gestión del tránsito necesarias para lograr un equilibrio entre demanda y capacidad; y evaluar la efectividad de las medidas de Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM).

1.2 Típicamente, se desarrolla el AAR para tres tipos de condiciones meteorológicas: Condiciones Meteorológicas de Vuelo Visual (VMC), VMC Marginal, y Condiciones Meteorológicas de Vuelo por Instrumentos (IMC). Al definir el AAR para estos tres conjuntos de condiciones meteorológicas, los gerentes de tránsito pueden rápidamente hacer los ajustes necesarios en base a la capacidad declarada por el control de tránsito aéreo del aeródromo.

1.3 La información contenida en esta nota de estudio se basa en años de trabajo realizado por la Administración de Aviación Federal y en la aplicación práctica de este modelo en aeródromos a través de Estados Unidos. Esta metodología ha sido utilizada en forma exitosa y ha demostrado ser muy útil y beneficiosa para los gerentes de tránsito.

2 **Discusión**

2.1 Definiciones:

- a. **Régimen de Aceptación de Aeródromo (AAR):** La cantidad de aeronaves entrantes que un aeródromo --conjuntamente con las condiciones meteorológicas, el espacio aéreo terminal, el espacio en plataforma, el espacio para estacionamiento y las instalaciones-- puede aceptar por hora.
- b. **Configuración principal de las pistas del aeródromo:** La configuración de cada aeródromo que maneja el 3 por ciento o más de las operaciones anuales.
- c. **AAR potencial:** El régimen de aceptación teórica en el umbral de pista --antes de tomar en cuenta otros factores.
- d. **AAR real:** El AAR potencial en el umbral de pista, ajustado en base a otros factores.
Para cualquier configuración de pista, el AAR Potencial menos los Factores de Ajuste equivalen al AAR real:

AAR POTENCIAL
-- FACTORES DE AJUSTE

AAR REAL

- e. **Factores de ajuste:** Los factores que deben ser tomados en cuenta al establecer el AAR real. Estos factores incluyen, mas no están limitados a:
 1. las condiciones meteorológicas
 2. las condiciones de la pista
 3. la disposición general de las calles de rodaje
 4. el espacio en plataforma
 5. las instalaciones

2.2 Estableciendo el AAR real

- a. Establecer los valores del AAR real para la configuración general de las pistas de cada aeródromo, para las siguientes condiciones meteorológicas:
 1. Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) – las condiciones meteorológicas permiten guías vectoriales para aproximaciones visuales.
 2. VMC marginal – las condiciones meteorológicas no permiten guías vectoriales para aproximaciones visuales, pero es posible la separación visual en la aproximación final.

- b. Luego, identificar cualquier condición que pudiera reducir el AAR potencial. Estas condiciones incluyen:
1. Pistas de llegada y salida que se cortan
 2. Distancia lateral entre pistas de llegada
 3. Pistas de doble uso – pistas que comparten llegadas y salidas
 4. Operaciones de aterrizaje y parada antes de la intersección
 5. Disponibilidad de calles de rodaje de alta velocidad
 6. Limitaciones y restricciones del espacio aéreo
 7. Limitaciones de procedimiento (atenuación del ruido, procedimientos de aproximación frustrada)
 8. Disposición general de las calles de rodaje
 9. Condiciones meteorológicas
- c. Finalmente, restarle los ajustes al AAR potencial para determinar el AAR real para cada pista utilizada en una configuración de aeródromo.

AAR POTENCIAL

-- FACTORES DE AJUSTE

AAR REAL

- d. Ejemplo

Tabla: EJEMPLO DE UNA TABLA DE AAR REAL

CONFIGURACION DE LAS PISTAS	AAR para VMC	AAR para VMC MARGINAL	AAR para IMC
RWY 13	24	21	19
RWY 31	23	20	17

2.4

Consideraciones administrativas:

- a. Identificar a la organización responsable por el establecimiento e implantación de los AAR en aeródromos seleccionados.
- b. Establecer una tabla de los AAR reales para los aeródromos identificados en cada Estado/Territorio.

- c. Revisar y convalidar las principales configuraciones de pista del aeródromo y los AAR asociados, por lo menos una vez al año.

3 Recomendación

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a. Examinar el modelo para determinar el AAR;
- b. Considerar el uso del modelo para desarrollar el AAR en aeródromos seleccionados; y,
- c. Desarrollar una tabla de AAR para aeródromos seleccionados en las Regiones CAR/SAM.