



Organización de Aviación Civil Internacional

Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM (GREPECAS)

Sexta Reunión del Subgrupo del GREPECAS de Aeródromos y Ayudas Terrestres / Planificación Operacional de los Aeródromos (AGA/AOP/SG/6)

San José, Costa Rica, 23 al 27 de junio de 2008

AGA/AOP/SG/6-NE/23

5/5/08

Cuestión 6 del Orden del Día

Revisión de otros asuntos técnicos

6.4 Actividades regionales y globales de la OACI en el campo de AGA

CALCULOS DE DISTANCIAS DECLARADAS

(Nota presentada por Brasil)

RESUMEN

Los cálculos de distancias declaradas presentados en el Anexo A, Sección 3 – Figura A-1, del Anexo 14, en los casos de Recorrido de Despegue Disponible (TORA), no están teniendo en cuenta despegues en dirección al (los) obstáculos que determinarán el desplazamiento del umbral opuesto.

Referencias:

Anexo 14 – Aeródromos, Vol. I - Diseño y operaciones de aeródromos; y
Doc 8168 – PANS-OPS – Operación de Aeronaves, Vol. II - Construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos.

1. Introducción

1.1 Al respecto de las distancias declaradas, las definiciones y aplicaciones presentadas como ejemplos, incluso las situaciones en que se deberá considerar las longitudes disponible en términos de recorrido de despegue disponible (TORA), distancia de despegue disponible (TODA), distancia de aceleración-parada disponible (ASDA) y distancia de aterrizaje disponible (LDA), están contenidas en el Anexo 14 – Vol. I – Material Guía y Anexo A.

1.2 Con relación a la Figura A-1, se presentan ejemplos y una tabla, con los valores de TORA, ASDA, TODA y LDA calculados según los datos de una pista de 2000 m, con el umbral desplazado en 150 m y clearway/stopway de 350 m a las aproximaciones para el umbral 09.

1.3 En la misma Tabla, se presentan ejemplos a los despegues para el umbral 27, con los mismos datos de arriba, pero los motivos que llevarán a desplazar el umbral 09 no fueron considerados. Si hubo un desplazamiento de 150 metros, es porque debe haber alguna clase de obstáculo que pueda violar la superficie de aproximación de 2% o 2.5 % a los arribos en la pista 09.

1.4 Entonces, ese mismo obstáculo que determinó el desplazamiento del umbral 09, sin embargo, cambiará distancias declaradas a las salidas por el umbral 27, teniendo en cuenta que la superficie a los despegues tiene su inicio, en el caso del ejemplo, después de la clearway/stopway con el pendiente de 2,5%.

2. **Acción recomendada**

2.1.1 Que sea mejor ejemplificado para los casos presentados en la Tabla, según los datos informados respecto a las pistas 09 y 27, con relación a los despegues por el umbral 27 o que sea suprimido ese ejemplo de la Tabla y que el texto, en los despegues en dirección recíproca a umbrales desplazados, debería tener una nota respecto a la necesidad de estudios específicos de TORA y TODA, en conformidad con los pendientes, según las longitudes de las pistas.

- FIN -