

- Definir las Especificaciones Generales y Técnicas de las Instalaciones

Área Operativa

2.11.1 ANALISIS Y COMENTARIOS SOBRE EL PROYECTO DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE QUITO

Luego de la lectura y análisis de la documentación del consorcio canadiense, a continuación se detallan los comentarios y las recomendaciones, si el caso lo amerita, a todos y cada uno de los temas planteados.

2.11.1.1 Ancillary Facilities Development

Entre las facilidades aeroportuarias se incluye la Torre de Control, entendiéndose que existirán los espacios físicos para las áreas de Meteorología, Información Aeronáutica y demás que forman parte de los Servicios de Navegación Aérea, los cuales serán proporcionados a la Dirección General de Aviación Civil.

2.11.1.2 Airport Development Phasing

Las fases en las que se ha dividido el proyecto de construcción del nuevo aeropuerto, desde el punto de vista operacional, esta ceñido a la realidad del país.

En la descripción de los componentes de desarrollo de la fase 1, relacionados con las radioayudas, se menciona a la DGAC para el ILS, VOR/DME y NDB, entendiéndose que todo lo relacionado con ayudas visuales e iluminación, incluso el balizamiento de obstáculos alrededor del aeropuerto estará a cargo del concesionario.

Las fases 2 y 3 no afectan directamente a los Servicios de Control de Tránsito Aéreo, sin embargo, es necesario establecer que será la DGAC la que diseñe los procedimientos IFR y normas operativas que deberán aplicarse en cada fase.

A continuación se procede a realizar un análisis del informe canadiense, cuya numeración es igual a la que consta en el informe de la referencia.

4.0 The Airside System

4.1 Introduction

El desarrollo de la construcción del nuevo aeropuerto por fases, se ajusta a la realidad de la demanda actual y futura a corto, mediano y largo plazo, no detectándose ningún índice estadístico que supere la capacidad prevista para cada fase.

4.2.1 Airside Demand Forecasts

Lo manifestado sobre pronósticos de tráfico es correcto, ajustándose a los parámetros establecidos para la construcción por fase en periodos de 10 años.

4.2.2 Airside Development Plan

Runways and Taxiways

Se concuerda con lo manifestado en el plan de desarrollo relacionado con la extensión de la pista y la construcción de una segunda pista en los tiempos propuestos, pudiendo ser reducidos o aumentados según la demanda.

4.2.3 Annual Runway Capacity

Conforme al criterio de la capacidad de movimientos de aeronaves que puede proveer la configuración de la pista, se puede afirmar que la demanda de movimientos, aún en horas pico, no sobrepasará la capacidad prevista en los 35 años del período de concesión.

4.3 Proposed Air side System

4.3.1 Runways

4.3.1.1 Primary Runway

La longitud de pista de 3.600m propuesta para la fase 1 se mantendrá hasta el 2020, a no ser que la demanda exija adelantar la fecha propuesta. Según los argumentos expuestos, no será necesario extender la pista de 3.600m, posiblemente hasta que se termine la concesión.

4.3.1.2 Secondary Runway

La pista secundaria con una longitud de 2.300m soportará aeronaves categoría E y permitirá aproximaciones simultaneas, incrementando la capacidad operacional en horas pico y anual, sin embargo, se concuerda que esto no será necesario, sino después del año 2030.

4.3.1.3 Basic Data

Se concuerda en las definiciones de los elementos de los datos básicos que serán considerados para el equipamiento e instalaciones en el nuevo aeropuerto de Quito.

4.3.1.4 Wind Analysis

18/36
Una vez revisado todos los parámetros relativos a la dirección e intensidad del viento, se concluye que la ubicación de la pista 18/36 es la mejor alternativa para el nuevo aeropuerto, basados en los datos técnicos proporcionados por la Sección Climatología del Departamento de Meteorología de la Dirección General de Aviación Civil.

Si bien existe un estudio relacionado con el viento que nos permite determinar la orientación de la pista para el nuevo aeropuerto, se debe considerar las malas condiciones de visibilidad que normalmente se presenta en horas de la mañana y de la noche, razón por la cual, es recomendable la instalación y operación de un equipo ILS Categoría II. Esta radioayuda permite operar en condiciones de visibilidad reducida por las condiciones mencionadas anteriormente.

4.3.1.5 Approaches and Runway Clear Zone

Objects affecting Navigable Airspace

Se comparte el criterio de la dificultad que existe en el nuevo aeropuerto, igual que en el actual, relacionado con las montañas que circundan al mismo, sin embargo, se estima que habría mayor facilidad para diseñar procedimientos de aproximación y salida por instrumentos y, estos, serían menos restrictivos que los utilizados ahora.

Todo lo relacionado con **Taxiways, Taxi lanes, Aprons, Air Terminal Building, Cargo Facility, Hangar Facility, General Aviation Terminal y Airfield Lighting and Guidance**, no serán analizados desde el punto de vista de tránsito aéreo, por ser temas que no son de su competencia, excepto manifestar lo que ya se dijo anteriormente sobre la necesidad de disponer de un equipo ILS Cat. II para incrementar la seguridad operacional de los aterrizajes,

