

# SCT

---

SECRETARÍA DE  
COMUNICACIONES  
Y TRANSPORTES



---

# *Estudios Aeronáuticos en el Proceso de Certificación de Aeropuertos*

---

# Definiciones

**Desviación:** Falta de cumplimiento con la normatividad aeronáutica, la cual sólo puede ser alcanzada a través de un método alternativo.

**Exención:** Falta de cumplimiento con la normatividad aeronáutica, **sujeta a un periodo limitado**, la cual solo puede ser alcanzada a través de un método alternativo que establezca tiempos de finalización y compromisos

**Estudio Aeronáutico:** Es un análisis técnico de una desviación, el cual permite determinar posibles soluciones, evaluar la efectividad de cada alternativa y **establecer procedimientos que minimicen el nivel de riesgo** , sin que afecte negativamente la seguridad operacional.



# Contenido Mínimo

**CO DA-002/2010 R-1** “Procedimientos para Obtener el Certificado de Aeródromo Civil de Servicio al Público” publicada 20 de abril de 2012

## Sección 1. Generalidades.

- a) Portada del Estudio.
- b) Nombre y firma del responsable que elaboró el Estudio.
- c) Índice general.
- d) Objetivo.
- e) Alcance.



## Sección 2. Análisis de Riesgo.

- a) Descripción de la desviación, indicando la diferencia que se tiene respecto de las normas especificadas en el Anexo 14 Vol. I, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

# Contenido Mínimo

## Sección 3. Identificación de Eventos Indeseados.

a) Estimar la **probabilidad** de que ocurra un incidente o accidente atribuible a desviaciones similares a la analizada. Las probabilidad se clasificara como:

- *Frecuente*
- *Ocasional*
- *Remoto*
- *Improbable*
- *Extremadamente Improbable*

b) Descripción de la **magnitud de las consecuencias** de que ocurra el incidente o accidente. Las magnitudes de las consecuencias se clasifican como:

- *Catastróficas*
- *Peligrosas*
- *Mayores*
- *Menores*
- *Insignificantes*

# Contenido Mínimo

## Sección 4. **Medidas de Mitigación.**

- a) Descripción de las medidas de mitigación aplicadas para eliminar o reducir al máximo los riesgos detectados.

## Sección 5. **Resultados.**

- a) Descripción de los resultados, derivados de la aplicación de las medidas de mitigación, adjuntando la documentación necesaria que respalde dichos resultados.
- b) Comparativa de los resultados obtenidos con respecto a las normas especificadas en el Anexo 14 Vol. 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- c) Conclusiones.

# Experiencia en México

Actualmente se han certificado 8 aeropuertos:

Aeropuerto Itercontinental de Queretaro.

Aeropuerto de Toluca.

**Aeropuerto de Loreto.**

**Aeropuerto de Guaymas.**

Aeropuerto de Ciudad del Carmen.

Aeropuerto de Ciudad Obregon.

Aeropuerto de Campeche.

**En proceso:**

Aeropuerto de Monterrey.

Aeropuerto de Puerto Vallarta.

Aeropuerto de Ciudad Victoria.

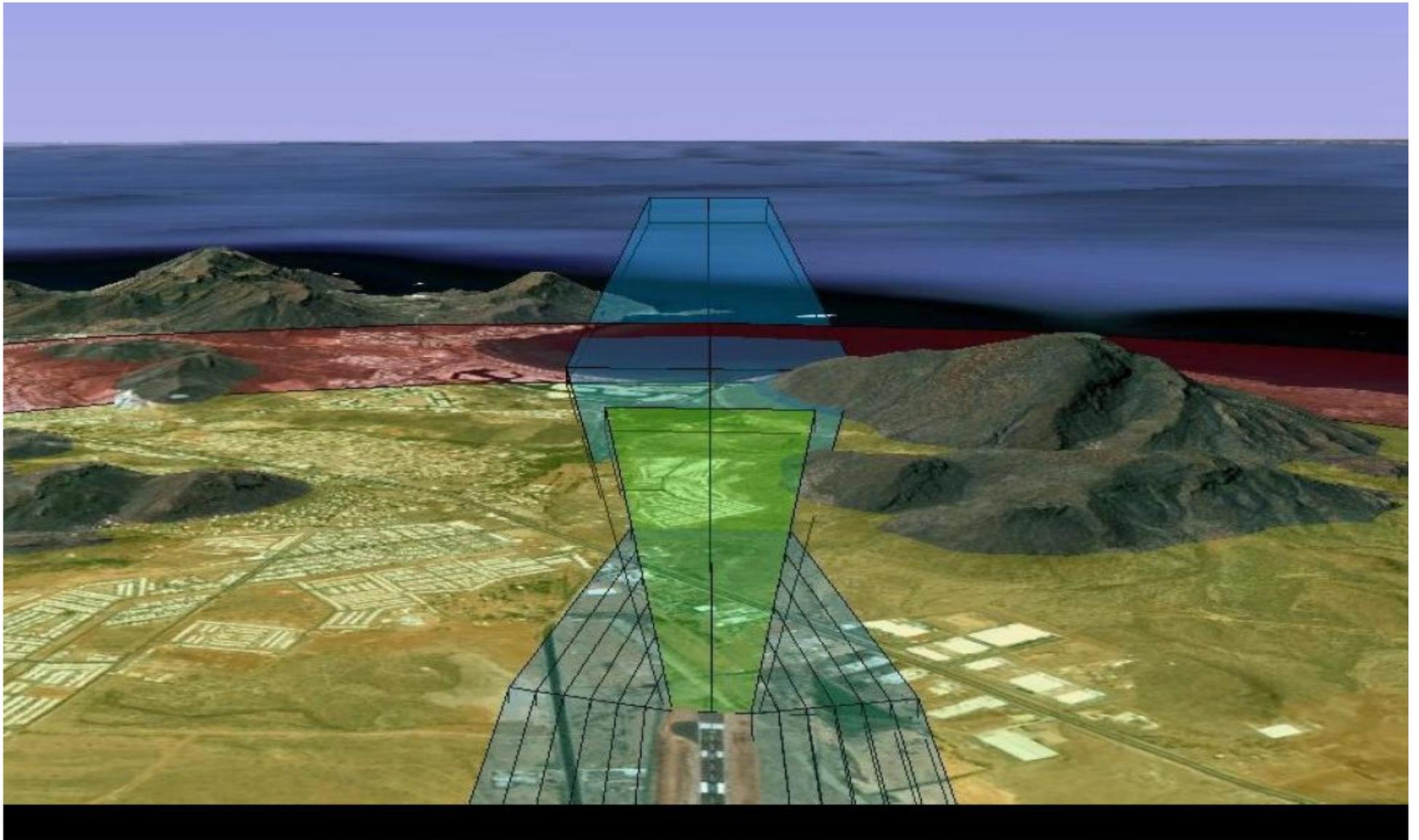
Aeropuerto de Matamoros.

Aeropuerto de Uruapan.

# 1. Aeropuerto “General José María Yáñez”, Guaymas, Son.



**Desviación:** Afectaciones a las Superficies Limitadoras de Obstáculos (Superficie de Aproximación por cabecera 02)



## Superficies de Aproximación por cabecera 02

## Medidas de mitigación establecidas por el Operador:

- Incluir en la AIP/PIA mayor información de obstáculos con sus respectivas elevaciones.
- Vigilancia de cualquier operación de riesgo que se presente.
- Comunicación continúa con personal de control de Tránsito Aéreo.
- Capacitación.

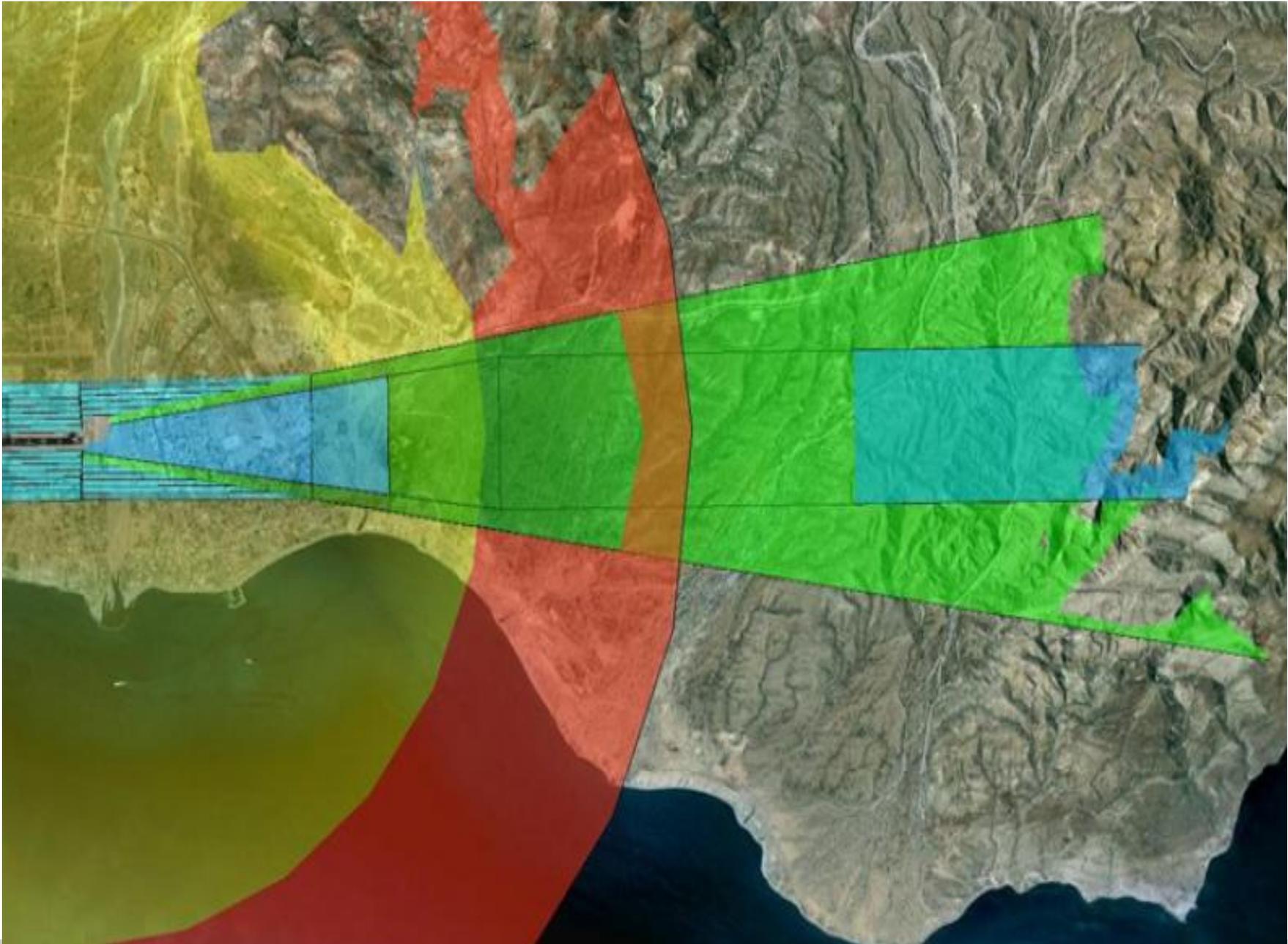
## 2. Aeropuerto Internacional de Loreto, Baja California Sur,

**Desviación:** Afectación a las Superficies de Aproximación por cabecera 16.



Las Superficies Limitadoras de Obstáculos del Aeropuerto Internacional de Loreto se ven afectadas por la sierra denominada “La Sierrita”, la cual tiene una elevación de más de 680m (2231 ft) en su punto más alto.

En el AIP/PIA se establece que en la utilización del sistema PAPI a pista 16, se encuentra restringida a 5 millas náuticas de distancia de la cabecera, ya que no libra obstrucciones más allá de esa distancia, por lo que no se puede establecer un procedimiento de aproximación por instrumentos VOR/DME directo a cabecera 16.

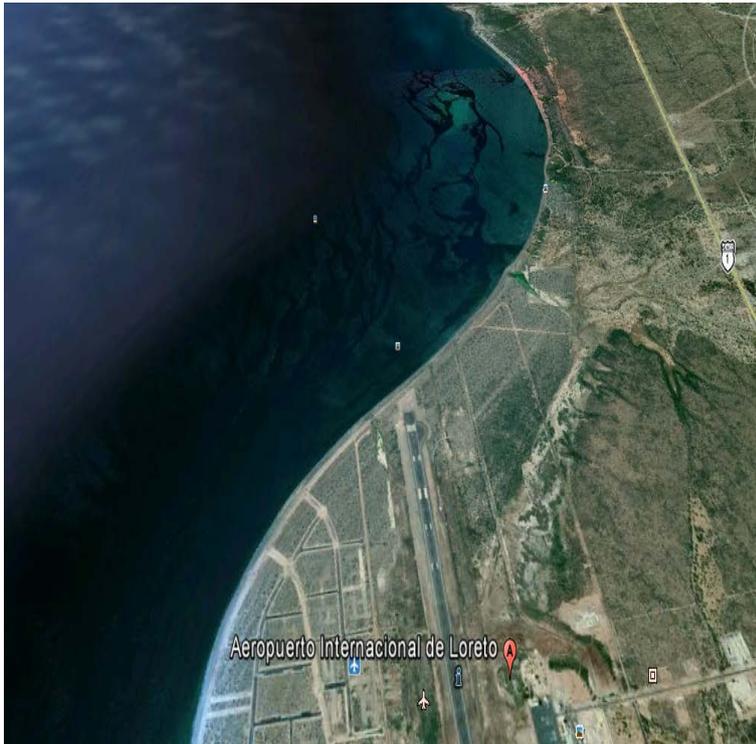


## Medidas de mitigación establecidas por el Operador:

- Incluir en la AIP/PIA mayor información de obstáculos con sus respectivas elevaciones.
- Vigilancia de cualquier operación de riesgo que se presente.
- Comunicación continúa con personal de control de Tránsito Aéreo.
- Capacitación.

### 3. Aeropuerto Internacional de Loreto, Baja California Sur,

Desviación: Afectación al Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) en Cabecera 34.



Durante la Verificación del Aeropuerto se detectó que el cercado perimetral interfiere en una sección del Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) de la Cabecera 34, por lo que no cumple con las dimensiones especificadas en el Anexo 14.

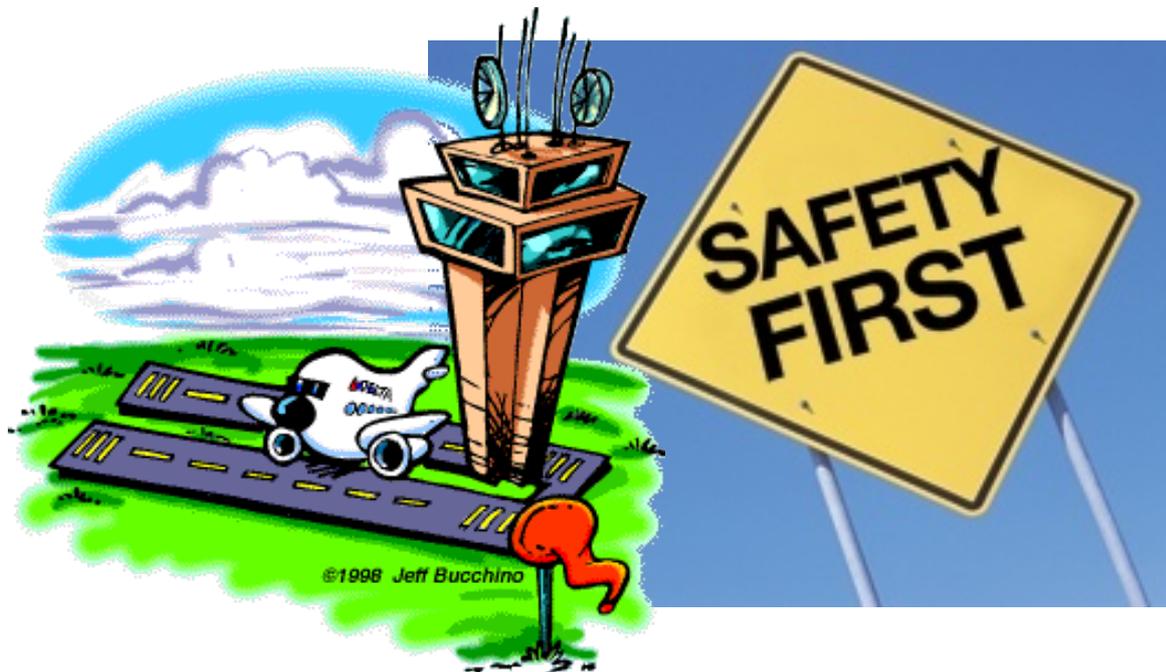
Asimismo el terreno donde se encuentra esta sección es playa de propiedad pública por lo que no se puede adquirir el terreno para completar el RESA.



- El cercado perimetral está delimitado por maya ciclónica que es frangible y balizada.
- Incluir en la AIP/PIA información referente a las especificaciones del Área de Seguridad de Extremo de Pista, informando que en la 34 se tiene una pequeña sección incompleta que no representa un riesgo significativo para las operaciones.
- Letreros de área restringida para los bañista en esta zona de playa y de esta forma evitar que estén cerca del lugar en caso de que hubiere algún incidente
- Supervisión y vigilancia.

# CONCLUSIONES

La certificación de los aeropuertos, debe garantizar y mantener la seguridad operacional.



¡GRACIAS POR SU  
ATENCIÓN!

¿PREGUNTAS?