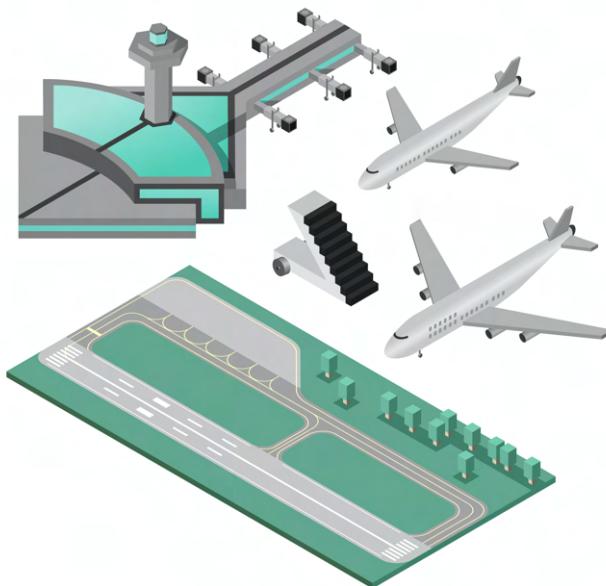


# CAPÍTULO 1

## Aeropuertos



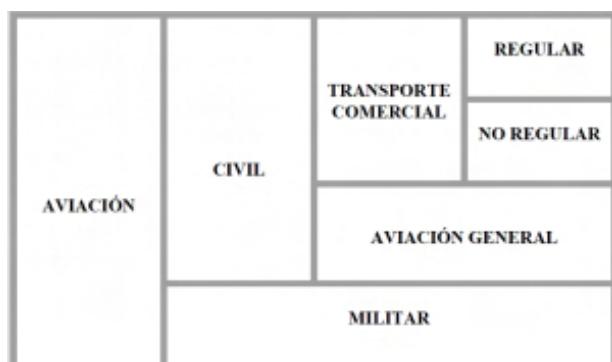


## **Definición**

Los aeropuertos se definen como una superficie de tierra o agua destinada a las operaciones de despegues y aterrizajes de aeronaves. Ofrecen diferentes funciones adicionales como ser: embarque de pasajeros, embarque de carga, servicios de aduana, emergencias médicas, servicio de extinción de incendios, servicios de seguridad aeroportuaria (policía), instituciones Aero deportivas, escuelas de vuelo, y cualquier otra función que pudiera surgir como necesaria en el ámbito aeronáutico.



Los aeropuertos se dividen en tres categorías en función a sus actividades principales, pudiendo ser un aeropuerto de aviación militar, un aeropuerto para aviación comercial o un aeropuerto para aviación general. En algunos casos en particular existe una clase de aeropuerto mixto donde conviven estas tres clasificaciones en conjunto, o simplemente dos de ellas.



Por su parte OACI clasifica a los aeropuertos de la siguiente manera:

- ◆ Aeropuertos pequeños.
- ◆ Aeropuertos locales.
- ◆ Aeropuertos nacionales.
- ◆ Aeropuertos internacionales.
- ◆ Aeropuertos transcontinentales.
- ◆ Aeropuertos transoceánicos.
- ◆ Helipuertos.

Adicionalmente a esta clasificación, todos los aeropuertos poseen otras clasificaciones en función a diversos factores. La clasificación más común es en función a las operaciones. Considerando este factor, un aeropuerto se clasifica en dos partes, una sección de vuelo y una sección de tierra. La primera hace referencia al sector donde se llevan a cabo todas las operaciones aéreas, mientras que la segunda hace referencia al sector donde se llevan a cabo todas las operaciones referidas a pasajeros.

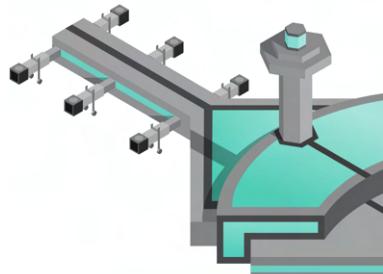


Cada aeropuerto puede optar por un diseño o diagrama específico según sus necesidades y la geografía del terreno. Existen

algunos modelos estandarizados que ofrecen optimizar las operaciones a su máximo posible. El beneficio primario de un adecuado diagrama aeroportuario es lograr un flujo de pasajeros adecuado al tráfico que presenta el aeropuerto, considerado este factor como principal al momento de decidir uno de los siguientes diagramas posibles:

### ***Diseños de aeropuertos***

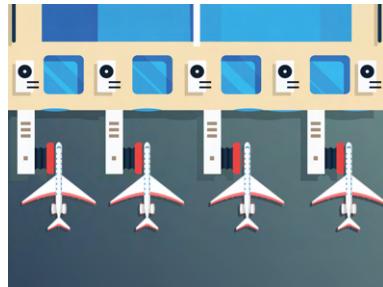
**Diagrama recto o “muelle”:** este diagrama surgió en los años cincuenta dando lugar a nuevos métodos para la movilización del flujo de pasajeros. El diagrama nació de la mano de las líneas aéreas cuando implementaron salas de espera individuales para cada vuelo en lugar de utilizar salas de espera comunes. Esto permite que los pasajeros sean atendidos en sectores que se encuentran en el mismo lugar que el avión durante el embarque.



**Diagrama circular o “satélite”:** este diagrama ofrece una mayor maniobrabilidad de las aeronaves y un mayor espacio de estacionamiento. Una terminal central permite conectar a los pasajeros con las entradas, salidas, mostradores, sección de aduanas y retiro de equipaje. Otro de los beneficios de este diagrama respecto del anterior son las distancias mas cortas que el flujo de pasajero debe recorrer. Las aeronaves se concentran en un único punto lo que ofrece la posibilidad de utilizar instalaciones compartidas.

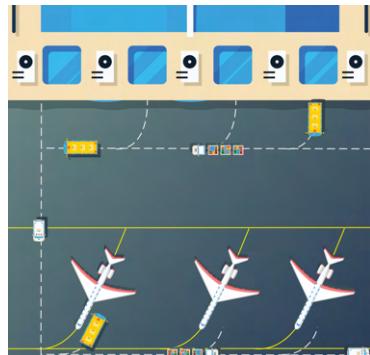


**Diagrama lineal:** un diagrama simple pero funcional. Se trata de un edificio en línea recta, donde por un lado ingresan los pasajeros y del otro lado se encuentran las aeronaves estacionadas. Este diagrama, simple y práctico, ofrece un contacto directo entre los pasajeros, el embarque y la aeronave en todo momento. Si bien está pensado para pequeños aeropuertos, existen algunos en particular de gran tráfico donde utilizan este diagrama uniendo varias terminales a fin de mantener la simplicidad del diagrama pero aumentando la capacidad.



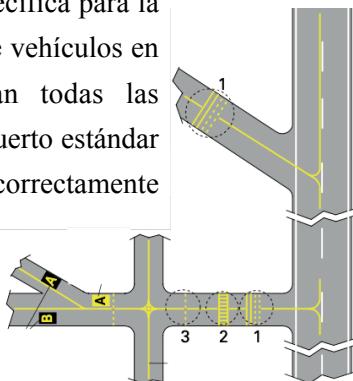
**Diagrama transportado:** este diagrama similar al anterior, salvo que las salas de embarque son solo salas de espera donde los pasajeros aguardan al transporte que los llevará hasta la puerta de la

aeronave. Desde el punto de vista operativo este diagrama ofrece muchas ventajas, ya que los aviones pueden ser estacionados lejos de la terminal evitando las operaciones de remolque con la reducción de costo que esto implica.



## **Definición**

Las marcaciones en superficie abarcan un gran número de indicaciones sobre el asfalto, no sólo de la pista sino también de las calles de rodaje, plataformas, y cualquier superficie pavimentada que requiera una señalización o marca específica para la operación, tanto de aeronaves como de vehículos en tierra. En este capítulo se detallan todas las marcaciones de superficie de un aeropuerto estándar con el objeto de conocer e identificar correctamente el mensaje de cada una de estas marcas.



## **Marcación en pista**

El esquema de las marcaciones de pista se divide en tres grandes grupos. Las marcaciones para pistas de aproximación visual, las marcaciones para pistas de aproximación de no precisión y las marcaciones para pistas de aproximaciones de precisión.

Cada uno de estos grupos poseen un conjunto de marcaciones determinados que ayudan al piloto a identificar la información que la pista ofrece, tanto durante la aproximación final y aterrizaje como durante la etapa del despegue. Resulta indispensable que todo piloto comprenda la información de las marcaciones de pista a fin de garantizar la seguridad en las operaciones.

### **Diagrama de pistas según categoría de aproximación**

**APROXIMACIÓN VISUAL**



**APROXIMACIÓN DE NO PRECISIÓN**



**APROXIMACIÓN DE PRECISIÓN**



**APROXIMACIÓN VISUAL**



**Pista de aproximación visual:** esta categoría de pistas ofrece una referencia precaria pero suficiente para el tipo de aproximación para la cual está destinada. Al inicio de la pista, se indica la designación numérica de la misma respecto del norte magnético, y una línea intermitente que atraviesa toda la longitud de pista a fin de ofrecer una guía visual del centro de la misma. Un diagrama de pista típico de aeródromos no controlados, aeroclubes y pistas privadas, donde pueden encontrarse

