

A día de hoy todos los aviones pueden pasar por la 18L

El pasado día 3 de noviembre el TSJM dictó un auto por el que ordenaba la reducción con carácter inmediato del 50 % de los sobre vuelos por Ciudad Santo Domingo. Desde ese momento AENA y el Ministerio de Fomento se han dedicado a intoxicar con informaciones técnicas que pretenden inducir al error de que dicha reducción es en la práctica inviable, y lo que es más grave, amenazan con pérdida de la operatividad del aeropuerto, generación de paro, merma de rendimiento económico...etc.

Pues bien, tomando como base los propios informes de AENA es fácilmente demostrable que todo esto es falso, que sus directivos mienten, y que su único objetivo es confundir a la opinión pública e incluso a los propios políticos que los sustentan en sus puestos.

Se adjunta la hoja 1 del informe de AENA, presentado a Algete el 11/7/2008. (Anexo 1)

El estudio parte del tráfico objetivo (máximo) que tendrá Barajas: 1754 operaciones/día con picos de hasta 120 operaciones/hora.

La propuesta 2 (uso de la 18L) tiene 2 escenarios:

- Que la pista 18L sea preferente en cuyo caso, metiendo 72 operaciones más por la 18L (es decir, meterían 72 aterrizajes de los que corresponderían por la 18R, a la 18L). Y en este caso la demora media anual sería de 4,35, por tanto **SI sería admisible**.
- Que la pista 18L sea única, en cuyo caso habría que pasar 369 aviones de la 18R (todos) a la 18L. En este caso la demora sería de 17,00 minutos por lo que **NO sería admisible**.

Pues bien, analicemos los datos para ver cual sería el máximo de operatividad si solo se usara la pista 18L.

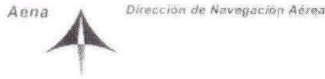
1. 1754 operaciones al día significa (dividiendo por 2), 877 despegues y 877 aterrizajes (los que vamos a analizar).
2. Geográficamente la división de estos vuelos son 369 por la 18R (es el dato que da el informe) y por tanto $877-369=508$ por la 18L
3. En el caso de 18L preferente se podían meter 72 vuelos adicionales de la 18R, luego la tolerancia de la 18R, sin disminuir operatividad, sería $508+72=580$ aterrizajes.
4. Esta es una capacidad que permitiría que los retrasos no subieran de 4,35 minutos, por lo que **SI sería admisible**.
5. **Si se pueden 580 aterrizajes por una pista se pueden 580 despegues, por tanto la operatividad diaria funcionando la 18L como única sería $580 \times 2 = 1160$.**

Y ¿Cuál es la operatividad a día de hoy?

Según los informes del propio AENA (ver Anexo 2), presentados el 3 de julio al TSJM y que se citan en el propio auto, el nº de operaciones en los 4 primeros meses de 2009 han sido 140.339, dividiendo, por tanto, por 120 días, da una media de **1169 operaciones / día**.

Por tanto con la operatividad actual, la práctica totalidad de los aviones pueden pasar por la 18L.

Anexo 1



RESUMEN EJECUTIVO

SIMULACIÓN DE NUEVAS PROPUESTAS DE OPERACIÓN POR PARTE DE ALGETE PARA EL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

OBJETIVO

Analizar desde el punto de vista de operaciones y demoras las alternativas de operación propuestas por el Ayuntamiento de Algete:

1. Conf. Norte: modificación de procedimiento de salida por pista 36R en período diurno.
2. Conf. Sur: uso preferente de pista 18L para llegadas en período diurno.
3. Conf. Norte: uso de pista 33R en período nocturno como "pista única" para llegadas y salidas.

METODOLOGÍA

La metodología empleada es una evaluación de admisibilidad basada en criterios internacionalmente reconocidos. Los criterios de admisibilidad utilizados fueron planteados por Robert Horonjeff y Francis X. McKelvey "Planning & Design of Airports". En resumen, estos límites de admisibilidad son de 10±1 minutos de demora diaria y 4±1 minutos de demora media anual.

Los resultados se analizan en periodo horario y anual, es decir, los límites de admisibilidad se aplican a la operación de ambas configuraciones aunque cada propuesta afecte a una única configuración, y a todo el día. El estudio se hace para el tráfico objetivo de Barajas (1754 ops./día con picos de hasta 120 ops./hora).

RESULTADOS

877 aterrizajes
877 despegues

CASO ANALIZADO	Número de vuelos traspasados de 18R a 18L	Operaciones de llegada/salida horarias max. atendidas	Límite máximo de mvto/s/h TOTAL EQUILIBRADO (NO ES CAPACIDAD)	DEMORA MEDIA DE LLEGADAS (MIN) con 1754 ops/día	DEMORA MEDIA DE SALIDAS (MIN) con 1754 ops/día	Nº de salidas demoradas más de 10 min	DEMORA MEDIA DIARIA (MIN) con 1754 ops/día. Límite admisible 10 min	DEMORA MEDIA ANUAL (MIN) con 1754 ops/día. Límite admisible 5 min. 90%NORTE, 10%SUR	ADMISIBILIDAD (SI/NO)
REFERENCIA	NORTE	-	63/61	122	4,54 min.	3,73 min.	69	4,13 min.	Si
	SUR	-	63/65	126	3,82 min.	6,85 min.	116	6,34 min.	
PROPUESTA 1	NORTE	-	63/58	116	4,55 min.	10,53 min.	374	7,56 min.	NO
	SUR	-	63/65	126	3,82 min.	6,85 min.	116	6,34 min.	
PROPUESTA 2	NORTE	-	63/61	122	4,54 min.	3,73 min.	69	4,13 min.	Si
	SUR 18L "PISTA PREFERENTE PARA LLEGADAS"	72	63/64	126	5,61 min.	7,04 min.	200	6,38 min.	
PROPUESTA 3	NORTE	-	63/61	122	4,54 min.	3,73 min.	69	4,13 min.	NO
	SUR 18L "PISTA ÚNICA DE LLEGADAS"	369	63/63	66	250,39 min.	7,01 min.	290	132,9 min.	

capacidad 18R : 369

capacidad 18L = 877 - 369 + 72 = 580

PROPUESTA 3

Anexo 2



Año	Mes	Aproximaciones 18R (vuelo sobre Santo Domingo)	Aproximaciones 18L	Horas en Configuración Sur en horario diurno
2008 469.746 operaciones totales en el año	enero	1081	487	43 (744h/mes)
	febrero	1165	522	47 (696h/mes)
	marzo	1060	517	44 (744h/mes)
	abril	3639	1949	146 (720h/mes)
	mayo	2920	1508	114 (744h/mes)
	junio	525	218	20 (720h/mes)
	julio	3609	1350	138 (744h/mes)
	agosto	3006	992	131 (744h/mes)
	septiembre	3761	1464	144 (720h/mes)
	octubre	1575	667	63 (744h/mes)
	noviembre	1289	357	53 (720h/mes)
	diciembre	1057	809	67 (744h/mes)
TOTAL 2008	8.784 horas	24.687 op	10.840 op	1010h en CS día
2009	enero	1515	980	76 (744h/mes)
140.339 operaciones en 4 meses	febrero	1566	1154	84 (672h/mes)
	marzo	567	365	28 (744h/mes)
	abril	2458	1622	114 (720h/mes)
TOTAL 2009	2.880 horas	6.106 op	4.121 op	302h en CS día

6.106 op. por 18R 302h.
de 20 op./hora
50% reducción => 10 op./hora