

## Análisis de Riesgo AR-AGA-004-MRLB Carencia de RESA (RAC 14.209)

### Generalidades:

El Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós en Liberia, Guanacaste, Costa Rica, tiene condiciones de espacio suficiente para dotar de Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) en ambas cabeceras 07/25. No obstante las mismas se encuentran en proceso de análisis y actualización del AIP para ser notificadas, la DGAC ha elaborado un análisis de riesgo para evaluar el nivel de aceptación de la desviación con la norma RAC 14.209, con el fin de tener claro las defensas existentes así como mejorar las acciones requeridas y medidas ATS o bien procedimientos adicionales requeridos para mantener el riesgo en un rango aceptable y reducir la probabilidad e ocurrencia de cualquier evento consecuencia del peligro asociado o de las condiciones latentes.

### Características de aeródromo:

Calve de referencia: 4D

Ancho de pista: 45 m

#### MRLB AD 2.13 DISTANCIAS DECLARADAS

<i>Designador RWY</i>	<i>TORA (m)</i>	<i>TODA (m)</i>	<i>ASDA (m)</i>	<i>LDA (m)</i>	<i>Observaciones</i>
1	2	3	4	5	6
07	2 750	2 750	2 750	2 750	Nil
25	2 750	2 750	2 750	2 750	Nil

Franjas laterales: 300 m

Franjas longitudinales: 60 m

Ángulo luces PAPI pista 07: 3°

ATC: Si

Tipo de Operaciones: IFR/VFR

#### Matriz de evaluación de Riesgos de Seguridad Operacional (CA-AGA-07-2014)

Probabilidad del riesgo	Severidad del riesgo				
	Catastrófico A	Peligroso B	Mayor C	Menor D	Insignificante E
Frecuente 5	5A	5B	5C	5D	5E
Ocasional 4	4A	4B	4C	4D	4E
Remoto 3	3A	1→3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2→2B	2C	2D	2E
Extremadamente Improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

- 1- Nivel de riesgo obtenido sin medidas adicionales de mitigación
- 2- Nivel de riesgo obtenido con medidas adicionales de mitigación

**ANÁLISIS DE RIESGO**

Ítem	Tipo de operación o actividad	Peligro(s)	Componentes específicos del peligro	Posibles consecuencias relacionadas con el peligro	Defensas existentes para controlar los riesgos de seguridad operacional / índice de los riesgos y nivel de tolerabilidad resultante	Acciones posteriores para reducir los riesgos de seguridad operacional / índice de los riesgos y nivel de tolerabilidad resultante	Persona responsable	Fecha de implementación propuesta (Si aplicase)	
1	Aeropuerto	Desviación con regulación RAC 14.209.(a).1 Falta de RESAS tanto de la pista 25 como en la pista 07	<ol style="list-style-type: none"> <li>Excursiones de pista durante el procedimiento de despegue.</li> <li>Aterrizajes demasiado cortos o demasiado largos</li> <li>Condiciones meteorológicas adversas.</li> <li>Bajo coeficiente de rozamiento de las superficies de la pista.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li><b>Colisión con obstáculos.</b></li> <li><b>Daños a la aeronaves</b></li> <li><b>Lesiones a personas</b></li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Inspección de drenajes y notificación, para evitar que se encuentren colapsados y dañen las RESA de la pista por saturación</li> <li>Mantenimiento de las aeronaves</li> <li>Sistemas de aviso en las aeronaves de posible over-run</li> <li>Mediciones periódicas de coeficiente de rozamiento de pista</li> <li>Descontaminación periódica de caucho</li> <li>Ayudas visuales: Luces.</li> <li>Plan de Mantenimiento de Pavimentos.</li> <li>Plan e Mantenimiento de Ayudas Visuales.</li> <li>Plan de Vigilancia de la Autoridad</li> <li>Mantenimiento a los equipos que componen el ILS.</li> <li>Señales de TDZ</li> <li>Aproximación directa sin obstáculos.</li> <li>Servicio ATC</li> <li>Servicio de METAR</li> </ol> <p><b>Índice de Riesgo: 3B</b> Índice de Tolerabilidad: Medio tolerable.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Mejorar las condiciones de la superficie de la pista tanto en el estado de la pista como en la contaminación de la misma por el caucho</li> <li>Reforzar el equipo para la activación del procedimiento de inspección de pista mojada.</li> <li>Instalación de estaciones meteorológicas AOWS</li> <li>Retirar obstáculos fijos que no sean frangibles (Material pétreo y otros.)</li> <li>Verificación de informes de mantenimiento de aeronaves.</li> <li>Publicación de desviación en el AIP.</li> <li>Boletines de seguridad operacional con recomendaciones a la industria sobre la franja de pista.</li> <li>Nivelación de ambas RESA.</li> <li>Acondicionar la RESA de ambas pistas para mejorar las condiciones de frenado.</li> <li>Mantener las franjas de extremo y áreas adyacentes niveladas y libres de obstáculos</li> </ol>	Sydnei Castellón Camacho / Roy Solís Cruz / UCVA	2017-2018	
					índice de los riesgos: <b>3B</b>	Nivel de tolerabilidad: <b>Tolerable remoto</b>	índice de los riesgos: <b>2B</b>	Nivel de tolerabilidad: <b>Tolerable improbable</b>	

Nota 1: Reducir el riesgo de daños a las aeronaves que excursiones de pista (aterrizajes largos y en aterrizajes cortos) y durante la operación de despegue.

Nota 2: Personal involucrado: Mantenimiento, supervisores de operaciones, controlador aéreo, piloto.

Nota 3: Equipos: Aeronave.



Arq. Jorge Andrés Parra C.  
Certificación y Vigilancia de Aeródromo.

Elaborado por: Arq. Jorge Andrés Parra Cordero.