

---

## **MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME**

**16/05/2019**



SEPLA participa en los Comités Locales de Seguridad en Pista (CLSP) de los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca y Málaga. En estos comités formados por proveedores de servicio de tránsito aéreo, compañías aéreas, asociaciones de pilotos y controladores principalmente, se tratan problemas de incursión en pista, salidas de pista y aspectos de seguridad operacional del aeropuerto.

En los últimos comités locales de seguridad en pista de Madrid y Barcelona se trató el tema del Minimum Runway Occupancy Time.

Desde ENAIRE señalan la importancia de cumplir con lo establecido en el AIP respecto al uso de las salidas rápidas de pista con el objeto de: Disminuir la probabilidad de Go Arounds por avión en pista y aumento de la capacidad del aeropuerto. El AIP señala que siempre que no se pueda usar la salida asignada se avise en la primera comunicación con TWR. Desde SEPLA hemos incidido en este último punto, ya que las condiciones cambiantes de operación: mayor peso, elementos de frenado inoperativos, mayor velocidad de aproximación etc. pueden hacer que el uso establecido por el AIP para un tipo de avión no sea el adecuado en determinadas circunstancias. Por tanto, tal como establece el AIP se debe avisar a TWR en la primera comunicación si la salida prevista no es la establecida en el AIP.

Para difusión en el colectivo de pilotos, ENAIRE nos ha autorizado a difundir la presentación adjunta sobre "Proyectos en curso para mejora de capacidad y origen de las modificaciones operacionales (AIP, procedimientos operativos) del aeropuerto de Madrid Adolfo Suarez"

Asimismo desde SEPLA hemos incidido en el último CLSP de Madrid sobre la mejora en la información a las tripulaciones cuando haya obras en el aeropuerto. Se realizó una presentación al respecto que os adjuntamos"