

## SUPLIMENTE ÎNDRUMĂRI SUPLIMENTARE

### Suplimentul 1 Numărul, amplasarea și orientarea pistelor

#### *Amplasare și orientare*

1.1 Pentru stabilirea amplasării și orientării pistelor intervin numeroși factori. Fără a pretinde că facem o enumerare completă a acestor factori sau o analiză a incidentelor, considerăm util să-i includem pe aceia a căror examinare este necesară. Acești factori pot fi împărțiți în patru categorii:

1. *Tipul operațiunilor.* În particular, se convine să se stabilească dacă aerodromul va fi utilizat în orice condiții meteorologice sau numai în condiții meteorologice specifice zborului la vedere și dacă este prevăzut a fi utilizat atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte sau numai ziua.
2. *Condiții climatice.* Un studiu asupra regimului vânturilor ar trebui făcut pentru a determina coeficientul de utilizare. În aceste condiții ar trebui să se țină cont de următoarele:

a) În general, pentru calculul coeficientului de utilizare trebuie să se dispună de statistici cu privire la vânt stabilite pentru game diferite de viteze și direcții, deoarece precizia calculului poate depinde în mare măsură de ipotezele emise privind repartizarea valorilor observațiilor între aceste limite. În lipsa informațiilor precise asupra repartițiilor reale, se admite, în mod obișnuit, o repartizare uniformă, iar aceste ipoteze conduc în general la o evaluare incompletă a coeficientului de utilizare privind orientarea cea mai favorabilă a pistelor.

b) Valorile maxime ale componentelor transversale ale vântului, indicate în pct. 3.1.3 din prezentul document, corespund condițiilor normale. Există factori care permit reducerea valorilor maxime pentru un anumit aerodrom, și anume:

- 1) diferențe importante în caracteristicile de manevră și valori admisibile ale componentei transversale a vântului pentru diferite tipuri de avioane (inclusiv tipurile viitoare) în fiecare din aceste categorii indicate în 3.1.3 din prezentul document;
- 2) preponderența și natura rafalelor;
- 3) preponderența și natura turbulenței;
- 4) posibilitatea utilizării unei piste secundare;
- 5) lățimea pistelor;
- 6) starea suprafeței pistei; prezența apei, a zăpezii și a gheții pe pistă, reduce valoarea maximă admisibilă a componentei transversale a vântului;
- 7) forța vântului, corespunzând valorii maxime admisibile a componentei transversale a vântului.

Este oportun, de asemenea, un studiu asupra cazurilor de vizibilitate slabă și/sau plafon jos de nori, și de a se lua în considerare atât frecvența acestor fenomene cât și direcția și viteza vânturilor în aceste cazuri.

3. Topografia și amplasamentul aerodromului, a zonelor de apropiere și a zonelor laterale, în special:

- a) respectarea suprafețelor de limitare a obstacolelor;
- b) utilizarea actuală și viitoare a terenului. Orientarea și dispunerea ar trebui alese astfel încât să se protejeze cât mai mult posibil zonele sensibile cum sunt cele de locuințe, cu școli sau spitale, de disconfortul produs de zgomotul aeronavelor;
- c) lungimea pistei, prezentă și viitoare;
- d) costul lucrărilor de construcție;
- e) posibilitatea instalării mijloacelor vizuale și nevizuale de apropiere.

4. Traficul aerian în vecinătatea aerodromului, în special:

- a) apropierea de alte aerodromuri sau rute ATS;
- b) densitatea traficului;
- c) proceduri de control al traficului aerian și proceduri de apropiere întreruptă.

#### *Numărul pistelor pe fiecare direcție*

1.2 Numărul pistelor prevăzut pe fiecare direcție depinde de numărul mișcărilor de aeronave considerat.