

OPS

CONDICIONES DE VIENTO (MAGNITUD Y DIRECCIÓN)

AERÓDROMO ISLITA (MRIA)

1. PROPÓSITO

La Dirección General de Aviación Civil comunica a las Empresas Explotadoras de aeronaves, pilotos y a la industria en general, una descripción de las condiciones meteorológicas en el Aeródromo de Punta Islita, para que sea considerada en el momento de la programación de vuelos hacia ese aeródromo.

2. DETALLE

El aeródromo de Punta Islita por la posición geográfica cercana a la costa y asociado al régimen climático del Pacífico Norte al que pertenece la zona del aeródromo presenta las características atmosféricas de viento que se describen a continuación:

Con vientos predominantes de dirección Noreste (NE) con intensidades promedio de 10-15 kt y ráfagas de alrededor de 30 kt en los meses de diciembre a marzo (también en julio y agosto cuando hay canículas). Mientras que los meses de transición (abril y noviembre) y aún más marcado entre mayo y octubre existente una variabilidad natural asociada al calentamiento diurno, que provoca que al inicio de las mañanas, se presente viento predominante del Noreste (NE) de 05-10 kt y desde las 9 am inicia un proceso de cambio por la entrada de la brisa marina, dando paso a que la dirección del viento sea desde Sureste(SE) a Sursuroeste (SSO), con una disminución de velocidades a 0-10 kt.

Debido a la cercanía a la costa, el comportamiento de las brisas mar a tierra en el día (y viceversa en la noche) genera que desde las 9 am y hasta cerca de las 2 pm, la dirección del viento sea inestable o variable, lo que conlleva a formaciones de vientos cruzados en las cercanías del aeródromo de Punta Islita, a esto se suma que entre las 11 am y las 6 pm los vientos de corrientes descendentes de los cúmulos nimbos (CBs) pueden estar presentes así como patrones de viento de valle-montaña que son los que ascienden en el día por la ladera, provenientes de las partes bajas, ocasionados por los cambios de temperatura y presión entre el día y la noche.

Aunque la época seca se ha caracterizado climatológicamente como meses con dirección estable, predominante del Noreste (NE) a lo largo del día, como se describió anteriormente, más recientemente se ha percibido que los efectos de variabilidad climática y cambio climático están afectando estos patrones y por lo tanto generando días de alta variación de la dirección del viento, ya que la brisa marina se presenta en las costas y cercanías pese a los vientos del Noreste (NE) levemente moderados.

Además, se debe tener presente que, ante la ausencia de una estación meteorológica en el sitio, no se conocen variaciones del viento cuando este es afectado por las irregularidades del terreno, tales como; como surcos, canales, ríos, mesetas o montañas, además de los posibles efectos por la presencia de cadenas de árboles o edificaciones.

Es de suma importancia, que se consideren los escenarios posibles de viento durante el año (ver tablas adjuntas), como un insumo más para la toma de decisiones de las operaciones, considerando que los vientos predominantes son del Noreste (NE) en la mayor parte del año y que cuando se presentan los vientos del Sureste (SE) o Sursuroeste (SSO), son de baja intensidad.

Los análisis de la zona están basados en estimaciones de modelos meteorológicos e imágenes satelitales, los valores de las tablas no son válidos para días con presencia de frentes fríos, empujes fríos, altas presiones, ondas y ciclones tropicales cercanos a Costa Rica.

Debido al análisis anterior y a la orografía del terreno se establece lo siguiente:

1. Las Escuelas de Aviación no podrán autorizar que un estudiante en ruta de vuelo solo utilice este aeródromo, deberá de ir acompañado siempre por un instructor.
2. Las Escuelas de Aviación no podrán operar en este aeródromo entre los meses de diciembre a marzo debido a las condiciones de viento en la zona (ver tablas de viento adjuntas).
3. La aviación Comercial y Privada debe prestar especial atención en el despegue por la Pista 03 debido a la orografía del terreno y sus condiciones meteorológicas variables.
4. La aviación Comercial y Privada debe prestar especial atención a la aproximación por la Pista 21, debido a la orografía del terreno y sus condiciones meteorológicas variables.
5. Para el despegue de la Pista 21 y de la Pista 03, se debe de cumplir con las limitaciones de la componente de viento que se encuentra establecida en el manual de cada aeronave (POH, AFM, o su equivalente).
6. A la Aviación Comercial, Privada y Escuelas de Aviación, se les solicita presentar, a más tardar al 15 de enero del 2019, un análisis de riesgo al SSP de su operación en el aeródromo de Islita donde demuestren que la operación es segura con los equipos que utilizan, esto para su revisión y aprobación.
7. Se prohíben los toques y despegues.

Quienes no hayan presentado el análisis de riesgo solicitado, no podrán operar en el aeródromo de Islita hasta que no presenten dicho documento.

REEMPLAZA A LA AIC C12/18 CON MODIFICACIONES

-3-

Diciembre a Marzo:			Mayo a Octubre:		
HORA UTC	Viento Promedio	Dirección	HORA UTC	Viento Promedio	Dirección
12 Z	10-15 kt	NE	12 Z	5-10 kt	NE
13 Z	10-15 kt	NE	13 Z	5-10 kt	NE
14 Z	10-15 kt	NE	14 Z	5-10 kt	NE
15 Z	10-20 kt	NE	15 Z	0-10 kt	VARIABLE
16 Z	10-30 kt	NE	16 Z	0-10 kt	SSO o SE
17 Z	10-30 kt	NE	17 Z	0-10 kt	SSO o SE
18 Z	10-30 kt	NE	18 Z	0-10 kt	SSO o SE
19 Z	10-30 kt	NE	19 Z	0-10 kt	SSO o SE
20 Z	10-30 kt	NE	20 Z	0-10 kt	SSO o SE
21 Z	10-30 kt	NE	21 Z	0-10 kt	SSO o SE
22 Z	10-30 kt	NE	22 Z	0-10 kt	SSO o SE
23 Z	10-30 kt	NE	23 Z	5-10 kt	NE
00 Z	10-30 kt	NE	00 Z	5-10 kt	NE

Abril y Noviembre:		
HORA UTC	Viento Promedio	Dirección
12 Z	5-15 kt	NE
13 Z	5-15 kt	NE
14 Z	5-15 kt	NE
15 Z	5-15 kt	NE
16 Z	0-15 kt	VARIABLE
17 Z	0-15 kt	VARIABLE
18 Z	0-15 kt	VARIABLE
19 Z	5-10 kt	SSO o SE
20 Z	5-10 kt	SSO o SE
21 Z	5-10 kt	SSO o SE
22 Z	5-20 kt	NE
23 Z	5-20 kt	NE
00 Z	5-20 kt	NE