

ANEXOS

1 Miembros del Equipo de Estudio

1-1 Estudio en Sitio

Sr. Susumu ISHIYAMA	Jefe del Equipo	Director, División de Construcción, Departamento de Aeródromos, Oficina de Aviación Civil, Ministerio de Transportes
Sr. Masashi NAGAISHI	Coordinador del Proyecto	Segunda División de Estudio de Proyectos, Departamento de Estudio de Proyectos de Cooperación Financiera no Reembolsable Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA)
Sr. Shigenori HAYASAKA	Especialista en Proyectos de Obras civiles	Asistente Especial del Director, División de Construcción, Departamento de Aeródromos, Oficina de Aviación Civil, Ministerio de Transportes
Sr. Tatsuya ITO	Especialista en Proyectos de Construcción.	Jefe de la Tercera Sección de Planificación, División de Planificación, Departamento de Aeródromos, Oficina de Aviación Civil, Ministerio de Transportes
Sr. Makoto TANAKA	Jefe de Consultoría Planificación de Aeródromos	Pacific Consultants International
Sr. Masato TAMURA	Diseño de Instalaciones de Obras Civiles	Pacific Consultants International
Sr. Keiichi TAKEDA	Diseño de Facilidades Aeroportuarias	Pacific Consultants International
Sr. Hiroshi SHIMURA	Planificación, Comunicaciones y Control de Tráfico Aéreo	Pacific Consultants International
Sr. Kanji EHIRA	Planificación de Construcciones	Pacific Consultants International
Sr. Shinichi SAKABE	Planificación de Obras, Coordinación	Pacific Consultants International
Sr. Harushi KOBAYASHI	Intérprete	Pacific Consultants International
Srta. Eiko MORI	Apoyo en Diseño de Construcciones	Pacific Consultants International
Sr. Hugo Komori	Apoyo Logístico Local	Pacific Consultants International

I-2 Misión de Explicación del Borrador del Proyecto

Sr. Susumu ISHIYAMA	Jefe del Equipo	Director, División de Construcción, Departamento de Aeródromos, Oficina de Aviación Civil, Ministerio de Transportes
Sr. Takahiro YAMAUCHI	Cooperación Financiera no Reembolsable	Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección de Cooperación Económica, Cooperación Financiera no Reembolsable
Sr. Tatsuya ITO	Especialista en Proyectos de Construcción.	Jefe de la Tercera Sección de Planificación, División de Planificación, Departamento de Aeródromos, Oficina de Aviación Civil, Ministerio de Transportes
Sr. Masashi NAGAISHI	Coordinador del Proyecto	Segunda División de Estudio de Proyectos, Departamento de Estudio de Proyectos de Cooperación Financiera no Reembolsable Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA)
Sr. Makoto TANAKA	Jefe de Consultoría Planificación de Aeródromos	Pacific Consultants International
Sr. Keiichi TAKEDA	Diseño de Facilidades Aeroportuarias	Pacific Consultants International
Sr. Kanji EHIRA	Planificación de Construcciones	Pacific Consultants International
Sr. Shinichi SAKABE	Planificación de Obras, Coordinación	Pacific Consultants International
Sr. Harushi KOBAYASHI	Intérprete	Pacific Consultants International

2. Cronograma del Estudio

2-1 Estudio en Sitio

No.	Fecha	Etapas del Estudio	Pernocte	Contenido del Estudio
1	Ago/11	Salida de Tokio (JL012)	México DF	Traslado
2	12(mar)	México -- Tegucigalpa (TA211)	Tegucigalpa	Traslado
3	13(mie)		Tegucigalpa	Visitas a Embajada, JICA, Secretaría de Planificación Económica, Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, Dirección General de Obras Públicas, Dirección General de Aeronáutica Civil.
4	14(jue)		Tegucigalpa	Explicación y discusión sobre el Informe Inicial
5	15(vie)		Tegucigalpa	Reunión en DGAC, Estudio del aeropuerto
6	16(sab)		Tegucigalpa	Reunión en DGAC, Estudio local
7	17(dom.)		Tegucigalpa	Proceso de datos, Reunión interna de equipo
8	18(lun.)		Tegucigalpa	Reunión en DGAC, Estudio local
9	19(mar)		Tegucigalpa	Discusión sobre las Minutas
10	20(mie.)		Tegucigalpa	Firma de Minutas, informe a Embajada y JICA
11	21(jue.)	(Grupo Oficial) Salida hacia México	Tegucigalpa	(Grupo Consultores) Estudio local y recolección de datos
12	22(vie.)	(Grupo Oficial) Salida de México (JL061)	Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
13	23(sab.)	Arribo a Tokio	Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
14	24(dom.)		Tegucigalpa	Proceso de datos, Reunión interna de equipo
15	25(lun.)		Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
16	26(mar)		Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
17	27(mie.)		Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
18	28(jue.)		Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
19	29(vie.)		Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
20	30(sab.)		Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
21	31(dom.)		Tegucigalpa	Proceso de datos, Reunión interna de equipo
22	Sep/01		Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
23	02(mar)		Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
24	03(mie)		Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
25	04(jue)		Tegucigalpa	Estudio local y recolección de datos
26	05(vie)		Tegucigalpa	Informe a Embajada y JICA
27	06(sab)	(Consultores) Salida de Tegucigalpa	México DF	Traslado
28	07(dom.)	México Los Angeles (MX900/JL061)	Aeronave	Traslado
29	08(lun.)	Arribo a Tokio		

2-2 Misión de Explicación del Borrador del Proyecto

No.	Fecha	Etapas del Estudio	Pernocte	Contenido del Estudio
1	Oct/21	Salida de Tokio (AA060)	México DF	Traslado
2	22(mie.)	Dallas - Tegucigalpa (AA953)	Tegucigalpa	Visitas a JICA, Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, Dirección General de Aeronáutica Civil.
3	23(jue.)		Tegucigalpa	Explicación del borrador del Proyecto
4	24(vie.)		Tegucigalpa	Explicación del borrador del Proyecto
5	25(sab.)		Tegucigalpa	Reunión interna de equipo, Estudio adicional
6	26(dom.)		Tegucigalpa	Reunión interna de equipo
7	27(lun.)		Tegucigalpa	(Misión Oficial) Visitas a Embajada, JICA, Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, Dirección General de Aeronáutica Civil. (Consultores) Explicación del borrador del Proyecto
8	28(mar.)		Tegucigalpa	Reunión de discusiones con lado Hondureño
9	29(mie.)		Tegucigalpa	Firma de Minutas, informe a Embajada y JICA
10	30(jue.)	Tegucigalpa - México (TA210)	México DF	Traslado
11	31(vie.)	Salida de México (JL011)	Avión	Traslado
12	Nov/01	Llegada a Tokio		Traslado

3 Lista de Personas relacionadas con el Proyecto por el lado Receptor

Rosa Maritza Salinas Z.	Deputy Minister, Ministry of Public Works, Transport and Housing (SOPTRAVI)
Leandro Rene Andara	Director General of Public Works, SOPTRAVI
Salvador M. Rodriguez	Chief, Airport Facilities, SOPTRAVI
Fernando Soto H.	Director General of Civil Aviation, SOPTRAVI
Luis R. Leiva	Duputy Director General, DGAC, SOPTRAVI
Geovany Saucedo	Chief, Airport, DGAC, SOPTRAVI
Marco A. Acosta A.	Chief, Aircraft Accident Investigation, DGAC
Gustavo Zeron	Chief, Air Communication, DGAC
Hector Flores	Chief, Electrics, DGAC
Luis Manuel Coello	Chief, Equipment Maintenance, DGAC
Rigoberto S. Hode	President, Tegucigalpa Airport Corporation (CAT)
Luisa Aracely Alvarado	Adiminstraion Director, CAT

**ACTA DE REUNIÓN
DEL
ESTUDIO DE DISEÑO BÁSICO
PARA
EL PROYECTO DEL MEJORAMIENTO
DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TONCONTÍN**

El Gobierno del Japón decidió realizar el Estudio de Diseño Básico para el Proyecto de Mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Toncontín en la República de Honduras en base del resultado del Estudio Preliminar que se realizó en marzo del año corriente.

La Agencia de Cooperación Internacional del Japón (en adelante "JICA") envió la Misión del Estudio de Diseño Básico a la República de Honduras encabezada por el Sr. Susumu Ishiyama, Director de la División de Construcción del Departamento de Aeródromo, Gerencia de Aviación Civil del Ministerio de Transporte, y su estadía será desde el 13 de agosto al 5 de septiembre de 1997.

La Misión tuvo una serie de conversaciones con los funcionarios correspondientes del Gobierno de Honduras y realizó los estudios del sitio del Proyecto, el Aeropuerto Internacional de Toncontín y sus alrededores.

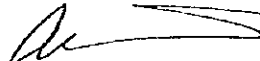
Como consecuencia de las conversaciones y los estudios, ambas partes confirmaron los ítems principales descritos en los documentos adjuntos.

La Misión continuará el estudio sobre los resultados del estudio en Honduras y luego preparará el Informe del Diseño Básico.

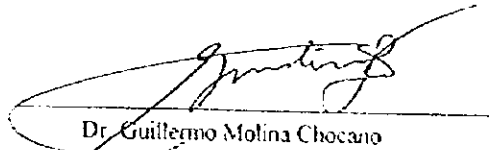
Tegucigalpa, 20 de Agosto de 1997

石山 范

Ing. Susumu Ishiyama
Jefe de la Misión del Estudio de
Diseño Básico,
Agencia de Cooperación Internacional
del Japón



Ing. Rosa Maritza Salinas Z.
Sub-secretario de Transporte,
Secretaría de Obras Públicas,
Transporte y Vivienda



Dr. Guillermo Molina Chocano
Ministro,
Secretaría Técnica y
de Cooperación Internacional

L. P. A. P.

Ing. Leandro René Andara
Director General de Obras Públicas,
Secretaría de Obras Públicas,
Transporte y Vivienda



Lic. Luis Rolando Leiva
P. Director General de Aeronáutica Civil
Secretaría de Obras Públicas,
Transporte y Vivienda

ADJUNTO

1. Objetivo

El objetivo del Proyecto es mantener las funciones de la capital hondureña, Tegucigalpa, y contribuir la activación de la economía del país a través del mejoramiento de la seguridad y estabilidad del transporte aéreo en el Aeropuerto Internacional de Toncontin.

2. Agencia Ejecutiva

El Proyecto será efectuado por la Dirección General de Obras Públicas y la Dirección General de Aeronáutica Civil bajo responsabilidad de Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda.

3. Sitio del Proyecto

Aeropuerto Internacional de Toncontin y sus alrededores. (Véase Anexo - I)

4. Concepto Básico del Proyecto en base de la solicitud del Gobierno de Honduras

De acuerdo con la solicitud del Gobierno de Honduras y como resultado de las conversaciones entre la Misión y los funcionarios correspondientes del Gobierno de Honduras, el concepto básico y las medidas concretas del Proyecto se han definido como sigue:

4-1. Concepto Básico

El Proyecto tiene como objetivo principal el elevar el nivel de seguridad y estabilidad de la navegación aérea, y en base de ellas mejorar los servicios a los pasajeros del aeropuerto para así mantener y coadyuvar al desarrollo de las funciones de la capital Tegucigalpa. De esta manera, el Proyecto tratará de realizar las mejoras que mínimamente se requieran para lograr resultados efectivos.

El Proyecto será llevado adelante bajo la colaboración mutua de ambos países que realizarán el trabajo que les corresponda de forma adecuada.

(1) El Gobierno de Honduras realizará el recorte de los obstáculos topográficos en el lado sur del aeropuerto.

También, eliminará el camino próximo en el lado sur de la pista, y construirá el desvío correspondiente.

(2) Mientras se realizan las obras mencionadas en (1), El Gobierno del Japón, como primera etapa del Proyecto, tomará algunas medidas de urgencia que sean efectivas y factibles para mejorar la seguridad y estabilidad de las operaciones de navegación aérea.

Luego, de acuerdo con el avance de las obras mencionadas en (1), el Proyecto ejecutará las medidas de la segunda etapa para mejorar la seguridad y estabilidad de las operaciones de navegación aérea de forma más efectiva.

(3) Además, mejorando la seguridad, la estabilidad y las limitaciones que tenía el transporte aéreo en base a los trabajos indicados en los puntos (1) y (2), se incrementará el servicio de transporte aéreo por lo que para estar acorde con dicho incremento, el Gobierno de Japón tomará medidas para mejorar las instalaciones de la terminal de pasajeros.

4-2. Medidas Concretas del Proyecto

L. O

gumbón
H

4-2-1. Medidas que debe tomar el Gobierno de Honduras.

(a) Recorte de obstáculos topográficos en el lado sur del aeropuerto.

- El Gobierno del Honduras, además de terminar la negociación de expropiación de terrenos e indemnizar a los pobladores del área de corte de la colina en forma pacífica lo más temprano posible en el año 1999, también comenzará las obras de recorte del obstáculo topográfico en la medida que le sea posible. Las obras deberán estar concluidas de manera que los trabajos de la segunda etapa del Proyecto a ser realizados por el Gobierno del Japón no se vean afectados. La definición de la fecha tope para la negociación de expropiación e indemnización se dará en base a conversaciones entre ambas partes.
- El volumen a recortarse en las colinas que obstaculizan las operaciones será tal que se pueda asegurar un ángulo de descenso de 4 grados en vuelos según las reglas de vuelo visual de la FAA (Agencia de Aeronavegación Federal), además se deberá poder asegurar una superficie de aproximación de 1:20 para aterrizajes en la pista 01.
- El volumen exacto de recorte se definirá en base a estudios y conversaciones posteriores entre ambas partes.

(b) Eliminación del camino en el lado sur de la pista y construcción del desvío.

El Gobierno de Honduras deberá concluir este trabajo durante el período de obras de la primera etapa que realizará el Gobierno del Japón.

4-2-2. Medidas que tomará el Gobierno del Japón.

(1) Primera etapa

(a) Instalación de balizas de obstrucción

- Se instalarán en los sitios que se consideren necesarios en la ruta de aproximación sobre obstáculos y sobre las instalaciones del VOR/DME.

(b) AGL (Luces Guía de Aproximación)

- Se instalarán a lo largo del recorrido en la operación de aproximación.
En cuanto a los sitios de instalación de balizas de obstrucción y AGL y sus estándares se definirán en base a estudios posteriores entre ambas partes.

(c) Re-encape y estriado de la pista ("grooving").

(2) Segunda etapa

(Medidas relacionadas con la seguridad y estabilidad de las operaciones de navegación aérea)

(a) Instalación y mejoramiento de las luces aeronáuticas.

- SALS (Sistema Simple de Luces de Aproximación)
 - Se instalarán en la ruta de aproximación debajo del área a ser recortada.
- PAPI para la aproximación a la pista 01 y 19.
- Luces de borde de pista.
- Luces de umbral y final de pista.
- Luz de la zona de seguridad.
- Traslado de las luces aeronáuticas tales como AGL y luces de umbral de pista.
- Instalación del sistema de suministro eléctrico y su caseta.

(b) Extensión de la pista

L.P

[Handwritten signature]
[Handwritten mark]

- Después de establecer el método de operación más adecuado como resultado del recorte de los obstáculos en el sector sur de la pista, se procederá con la extensión de la misma en la proporción más efectiva para despegues por la 01 (área de parada para aterrizajes por el lado 19).

(c) Construcción de calle de rodaje para la parte de extensión de la pista.

(d) Mejoramiento del pavimento.

- La aeronave tipo para el diseño del pavimento será el B-737, sin embargo, se tomarán en cuenta las aeronaves B-757 que actualmente operan en este aeropuerto, de manera que se les otorgue el mínimo necesario de seguridad en su carreteo.

(e) Instalación de LLZ/DME

- Si bien estos equipos sirven como alternativa en casos de avería de VOR/DME de ruta y ayudan a confirmar la posición de la aeronave en su aproximación final, en este caso serían equipos complementarios, por esta razón se verá su prioridad con otros equipos y se definirá posteriormente si se instalan o no.

(Medidas relacionadas con el mejoramiento de los servicios al pasajero)

(a) Mejoramiento del edificio terminal de pasajeros

- Como medidas de mejoramiento ante la obsolescencia y falta de espacio en la terminal de pasajeros y el congestionamiento de tráfico en las vías de acceso y estacionamiento de vehículos, se realizará la rehabilitación del edificio terminal incluyendo su ampliación y se re ubicarán las vías de acceso y el estacionamiento.
- Ahora bien, las mejoras que se mencionan arriba se llevarán a cabo manteniendo la funcionalidad de la terminal y, debido al poco espacio del que se dispone para ampliaciones y re ubicaciones, se harán las mejoras mínimas necesarias para lograr efectividad.
- El Gobierno de Honduras planificará que el acuerdo con los locatarios y personas relacionadas con la terminal sobre las reformas que se realizarán, concluya lo antes posible del año 1999. Los detalles de la época y tiempo adecuados se definirán de mutuo acuerdo entre las partes.

(b) Mejoramiento de la plataforma delante de la terminal de pasajeros

- Es necesario hacer reparaciones por obsolescencia y deficiencias de drenaje, sin embargo, se deberá considerar su premura y efectos en caso de mejorarse y se deberá ver primero otras prioridades para definir si dichas mejoras se realizan o no.

En cuanto al contenido de los trabajos o medidas que debe tomar el Gobierno de Japón se definirán de acuerdo mutuo entre ambas partes.

4-3. Las solicitudes adicionales del Gobierno de Honduras

En el proceso del Estudio, El Gobierno de Honduras hizo la solicitud en dos puntos que se indican en lo siguiente:

(1) Construcción de la torre de control.

(2) Comenzar las obras del mejoramiento del edificio terminal en el periodo de la primera etapa del

L.P

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Proyecto.

5. Regulaciones de la Cooperación Financiera no Reembolsable del Japón

La misión de Estudio de Diseño Básico explicó al Gobierno de Honduras sobre procedimiento del sistema de cooperación Financiera no Reembolsable de Japón (Anexo- II) y el Gobierno de Honduras entendió dicha explicación.

6. Trabajos que debe realizar el Gobierno de Honduras

Respecto de este Proyecto, en caso de llevarse a cabo la Cooperación Financiera no Reembolsable, el Gobierno de Honduras deberá ejecutar los siguientes trabajos, además de tomar las medidas que se enumeran en el Anexo-III.

- (a) Eliminar el camino en el lado sur del aeropuerto y contruir el correspondiente desvío.
- (b) Recortar los obstáculos topográficos en el sector sur del aeropuerto.
- (c) Re ubicar en forma pacífica a los pobladores del área afectada por el punto b) y correr con los gastos de indemnizaciones.
- (d) Proporcionar un suministro estable de energía eléctrica para mantener encendidos tanto las luces como el equipo a instalarse.
- (e) Llegar a acuerdos con los locatarios y personas relacionadas con la terminal de pasajeros y correr con los gastos de indemnizaciones si se requieren en relación con las mejoras de la terminal.
- (f) Adquirir o conseguir terrenos si las mejoras del aeropuerto así lo requieren, o hacer traslados o mejoras de instalaciones que el Gobierno de Honduras seguirá usando pero que están relacionadas con el mejoramiento.
- (g) Llevar a cabo las verificaciones en vuelo de las ayudas a la aeronavegación que se instalarán.

7. Items a confirmar con el Gobierno de Honduras

Como resultado de las reuniones de la Misión de Estudio de Diseño Básico y las personas del Gobierno de Honduras relacionadas con el Proyecto, ambas partes acordaron lo siguiente:

- (a) No estamos en el ámbito para tratar sobre un Proyecto de construcción de un aeropuerto alternativo al actual Aeropuerto Internacional de Toncontín.
- (b) Se tienen intensiones de privatizar el manejo del aeropuerto Internacional de Toncontín, sin embargo tanto el edificio terminal como las instalaciones de pista y otros permanecerán como propiedad del Gobierno de Honduras.
- (c) El Aeropuerto Internacional de Toncontín no se usará para objetivos militares.
- (d) No hay proyectos de otros países u organizaciones multilaterales relacionados con el aeropuerto Internacional de Toncontín.

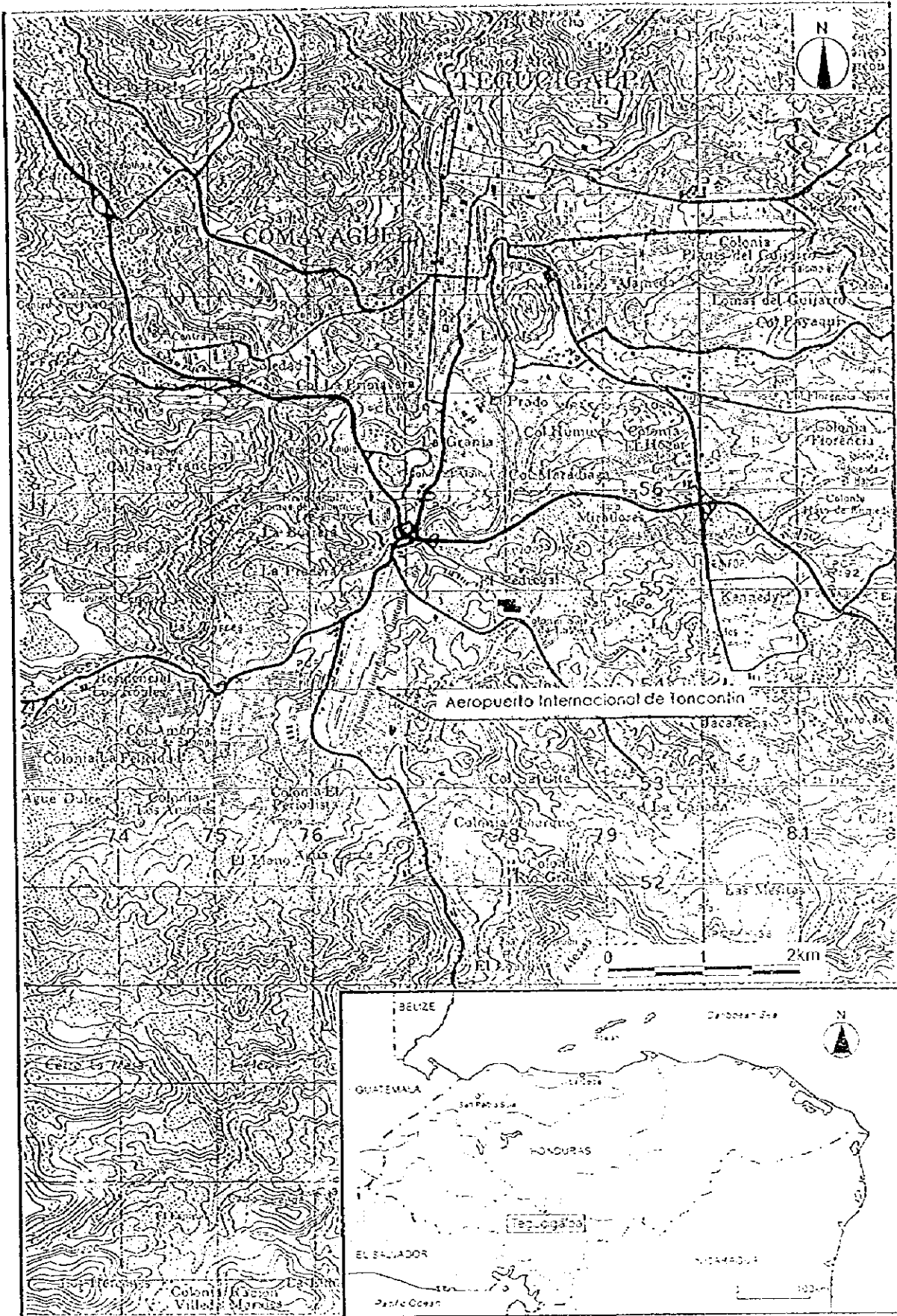
8. Items especiales

- (1) La misión de Estudio continuará sus investigaciones hasta el 5 de septiembre del presente año.
- (2) JICA preparará un informe general en borrador sobre el diseño básico y para explicar el contenido del mismo enviará otra misión durante la primera parte del mes de noviembre.
- (3) En caso de que el Gobierno de Honduras esté de acuerdo con el contenido del mencionado informe, JICA elaborará un Informe Final, el mismo que será enviado al Gobierno de Honduras hasta fines del mes de enero de 1998.

L.P

Dmitri

Y



2

Ubicación del Proyecto

L.P

30/11/02

LA COOPERACIÓN FINANCIERA NO REEMBOLSABLE DEL JAPÓN

SISTEMA DE LA COOPERACIÓN FINANCIERA NO REEMBOLSABLE DEL JAPÓN

1. Procedimiento de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón.

El procedimiento de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón es el siguiente.

- 1) Solicitud (Presentación de una solicitud oficial por el país receptor)
Estudio (Estudio de Diseño Básico conducido por JICA)
Evaluación y Aprobación (Evaluación del Proyecto por el Gobierno del Japón y aprobación por el Gabinete)
Decisión de Realización (Firma del canje de notas por ambos gobiernos)
Realización (Realización del Proyecto)
- 2) En la primera etapa, el Gobierno del Japón (el Ministerio de Relaciones Exteriores) estudia la solicitud formulada por el país receptor si el Proyecto es apropiado para la Cooperación Financiera No Reembolsable. Si se confirma que la solicitud tiene alta prioridad como Proyecto para la Cooperación Financiera No Reembolsable, el Gobierno del Japón ordena a JICA a efectuar el Estudio.

Luego viene la segunda etapa, que se refiere al Estudio de Diseño Básico; JICA realiza este Estudio, en principio, contratando una compañía consultora japonesa.

En la tercera etapa, la Evaluación y Aprobación. En ella el Gobierno del Japón evalúa y confirma que el Proyecto es apropiado para la Cooperación Financiera No Reembolsable, sobre la base del informe de Diseño Básico elaborado por JICA en la segunda etapa, luego envía el contenido del Informe al Gabinete para su aprobación.

En la cuarta etapa, la Decisión de Realización. Una vez aprobado el Proyecto por el Gabinete se firma el Canje de Notas por los representantes del Gobierno del Japón y del Gobierno receptor.

Durante la realización del Proyecto, JICA extenderá ayudas necesarias al Gobierno receptor en los procesos de licitación, contrato, etc.

L.P

Handwritten signature and initials.

2. Estudio de Diseño Básico

1) Contenido del Estudio

El Estudio de Diseño Básico conducido por JICA esta destinado a proporcionar el documento básico necesario para que el Gobierno del Japón evalúe si el Proyecto es viable o no para el sistema de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón. El contenido del Estudio incluye;

- a) Confirmación de los antecedentes, el objetivo, la eficiencia del Proyecto, y la capacidad de la organización responsable para la administración y mantenimiento del Proyecto.
- b) Examen de la viabilidad técnica y socio-económica.
- c) Confirmación del concepto básico del Plan Optimo del Proyecto a través de la mutua deliberación con el país receptor.
- d) Preparación del Diseño Básico del Proyecto.
- e) Estimación del costo del Proyecto.

El contenido del Proyecto aprobado arriba mencionado no necesariamente coincide totalmente con la solicitud original, sino que se confirma en consideración al esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable.

Al realizar el Proyecto bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable, el Gobierno del Japón desea que el Gobierno del país receptor tome todas las medidas necesarias para promover su auto-suficiencia. Esas medidas deberán asegurarse aunque estén fuera de la jurisdicción de la entidad ejecutora del Proyecto en el país receptor. Por lo tanto, la ejecución del Proyecto es confirmada por todas las organizaciones relevantes en el país receptor mediante las Minutas de Discusiones.

2) Selección de la compañía consultora

Al realizar el Estudio, JICA selecciona una de las compañías consultoras - entre aquellas registradas en JICA - mediante una licitación en la que presentan sus propuestas. La compañía seleccionada realiza el Estudio de Diseño Básico y elabora el Informe bajo la

L.P

Combin

Ji

supervisión de JICA. Después de la firma de Canje de Notas, con el fin de asegurar coherencia técnica entre el Diseño Básico y el Diseño Detallado, y tomando en cuenta que no hay tiempo suficiente para seleccionar la compañía consultora nuevamente, JICA recomienda al país receptor emplear la misma compañía consultora que se hizo cargo del Diseño Básico para el Diseño Detallado y supervisión de la realización del Proyecto.

3. Esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable

1) Cooperación Financiera No Reembolsable

La Cooperación Financiera No Reembolsable consiste en la donación de fondos que no requiere la obligación de reembolso por parte de los países receptores, y permiten a través del fondo adquirir equipos, materiales y servicios (técnicos, transporte, etc.) Necesarios para el desarrollo económico y social de los países, bajo las normas y las leyes relacionadas del Japón. La Cooperación no se extiende a donaciones en especie.

2) Firma de Canje de Notas

En la realización de la Cooperación Financiera No Reembolsable, se necesita el acuerdo y la firma del Canje de Notas (C/N) entre ambos gobiernos. En el C/N se aclaran el objetivo, el período efectivo de la donación, las condiciones de realización y el límite del monto de la donación.

3) Período de ejecución

72 El período efectivo de la donación debe ser dentro de mismo año fiscal del Japón (del 1 de abril hasta el 31 de marzo del siguiente año) en el que el gabinete aprobó la cooperación. Durante este período debe concluirse todo el proceso desde la firma del C/N hasta el contrato con la compañía consultora o constructora, incluyendo el pago final.

Sin embargo, en el caso de un retraso en el transporte, instalación o construcción por la condición de clima u otros, existe la posibilidad de prolongar a lo más por un año (un año fiscal) previa consulta entre ambos gobiernos.

4) Adquisición de los productos y servicios

La Cooperación Financiera No Reembolsable será utilizada apropiadamente por el Gobierno del país receptor para la adquisición de los productos japoneses o del país receptor y los servicios de nacionales japoneses y nacionales del país receptor para la ejecución del Proyecto. (El término "nacionales japonesas significa personas físicas

L. P

gmk
[Signature]

japonesas o personas jurídicas japonesas controladas por personas físicas japonesas.)

No obstante, lo arriba mencionado, la Cooperación Financiera No Reembolsable podrá ser utilizada, cuando los dos Gobiernos lo estimen necesario, para la adquisición de productos de terceros países (excepto Japón y el país receptor) y los servicios para el transporte que no sean de los nacionales japoneses ni de nacionales del país receptor.

Sin embargo, considerando el esquema de la donación del Japón, los contratistas principales para la ejecución del Proyecto como consultores, constructores y proveedores deberán ser nacionales japoneses.

5) Necesidad de Aprobación

El Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él, concertará contratos, en yenes japoneses, con nacionales japoneses. A fin de ser aceptable, tales contratos deberán ser verificados por el Gobierno del Japón. Esta verificación se debe a que el fondo de donación proviene de los impuestos generales de los nacionales japoneses.

6) Responsabilidad del Gobierno Receptor

El Gobierno del país receptor tomará las medidas necesarias como sigue:

- (1) Asegurar la adquisición y preparación del terreno necesario para los lugares del Proyecto, limpiar y nivelar terreno previamente al inicio de los trabajos de construcción.
- (2) Proveer de instalaciones para la distribución de electricidad, suministro de agua, el sistema de desagüe y otras instalaciones adicionales dentro y fuera de los lugares del Proyecto.
- (3) Proporcionar los edificios y los espacios necesarios en caso de que el Proyecto incluya la provisión de equipos.
- (4) Asegurar todos los gastos y la pronta ejecución del desembarco y despacho aduanero en el país receptor y en el transporte interno de los productos adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable.
- (5) Eximir del pago de derechos aduaneros, impuestos internos y otras cargas fiscales que se impongan a los nacionales japoneses en el país receptor con respecto al suministro de los productos y los servicios bajo los Contratos Verificados.

R. P

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

(6) Otorgar a nacionales japoneses, cuyos servicios sean requeridos en conexión con el suministro de los productos y los servicios bajo los Contratos Verificados, las facilidades necesarias para su ingreso y estadía en el país receptor para el desempeño de sus funciones.

(7) Uso Adecuado

El país receptor deberá asegurar que las instalaciones construidas y los productos adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sean debida y efectivamente mantenidos y utilizados asignando el personal necesario para la ejecución del Proyecto.

Deberá también sufragar todos los gastos necesarios, a excepción de aquellos gastos a ser cubiertos por la Donación.

(8) Reexportación

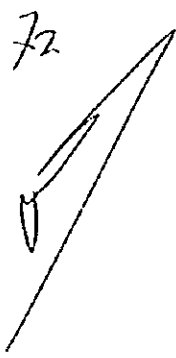
Los productos adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable no deberán ser reexportados del país receptor.

9) Arreglo Bancario

a) El Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él deberá abrir una cuenta bancaria a nombre del Gobierno del país receptor en un banco autorizado para el cambio de moneda extranjera en el Japón (en adelante, referido como "el Banco"), el Gobierno del Japón llevará a cabo la Cooperación Financiera No Reembolsable efectuando pagos, en yenes japoneses, para cubrir las obligaciones contraídas por el Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él, bajo los Contratos Verificados.

b) Los pagos por parte del Japón se efectuarán cuando las solicitudes de pago sean presentadas por el Banco al Gobierno del Japón en virtud de una autorización de pago (A/P) expedida por el Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él.

72



L.P

2021/6/23

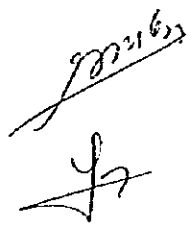


Table 5.2 Major Undertakings to be taken by Each Government

No.	Items	To be covered by Grant/Aid	To be covered by Recipient
1	To secure land		•
2	To clear, level and reclaim the site when needed		•
3	To construct gates and fences in and around the site		•
4	To construct the parking lot	•	
5	To construct roads		
	1) Within the site	•	
	2) Outline the site		•
6	To construct the buildings	•	
7	To provide facilities for the distribution of electricity, water supply, drainage and other incidental facilities		
	1) Electricity		
	a. The distributing line to the site		•
	b. The drop wiring and internal wiring within the site	•	
	c. The main circuit breaker and transformer	•	
	2) Water Supply		
	a. The city water distribution main to the site		•
	b. The supply system within the site (receiving and elevated tanks)	•	
	3) Drainage		
	a. The city drainage main (for storm, sewer and others)		•
	b. The drainage system (for toilet sewer, ordinary waste, storm drainage and others)	•	
	4) Gas Supply		
	a. The city gas main to the site		•
	b. The gas supply system within the site	•	
	5) Telephone System		
	a. The telephone trunk line to the main distribution frame/panel (MDF) of the building		•
	b. The MDF and the extension after the frame/panel	•	
	6) Furniture and Equipment		
	a. General furniture		•
	b. Project equipment	•	
8	To bear the following commissions to the Japanese foreign exchange bank for the banking services based upon the B/A		
	1) Advising commission of A/P		•
	2) Payment commission		•
9	To ensure unloading and customs clearance at port of disembarkation in recipient country		
	1) Marine (Air) transportation of the products from Japan to the recipient country	•	
	2) Tax exemption and custom clearance of the products at the port of disembarkation		•
	3) Internal transportation from the port of disembarkation to the project site		•
10	supply of the products and the services under the verified contract such facilities as may be necessary for their entry into the recipient country and stay therein for the performance of their work.		•
11	To exempt Japanese nationals from customs duties, internal taxes and other fiscal levies which may be imposed in the recipient country with respect to the supply of the products and services under the verified contracts.		•
12	To maintain and use properly and effectively the facilities constructed and equipment provided under the Grant.		•
13	To bear all the expenses, other than those to be borne by the Grant, necessary for construction of the facilities as well as for the transportation and installation of the equipment.		•

Handwritten signature or mark on the left side of the page.

Handwritten signature or mark on the bottom right side of the page.

Handwritten initials "L.P" at the bottom center.

Handwritten signature or mark at the bottom right.

**MINUTA DE REUNIÓN
DEL
ESTUDIO DE DISEÑO BÁSICO
PARA
EL PROYECTO DEL MEJORAMIENTO
DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TONCONTÍN**

1. El 20 de Agosto La Misión del Estudio de Diseño Básico enviada por La Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA) firmó la Acta de Reunión del Estudio de Diseño Básico para el Proyecto del Mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Toncontín con el Gobierno de Honduras.

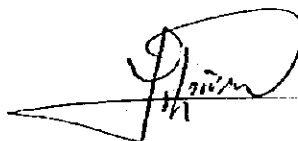
La parte consultora de la Misión, basando en la Acta, continuó el estudio del Diseño Básico hasta el 4 de septiembre y tuvo una serie de conversaciones técnicas con las contrapartes del Gobierno de Honduras.

2. Las contrapartes del Gobierno de Honduras y el Equipo consultor de la Misión de JICA confirman que ambas partes llegaron a un acuerdo sobre la orientación y el concepto del diseño básico que se indican en los documentos adjuntos

Tegucigalpa, 4 de septiembre de 1997



Ing. Makoto Tanaka
Jefe de Trabajo,
Misión de JICA,
Agencia de Cooperación Internacional
del Japón

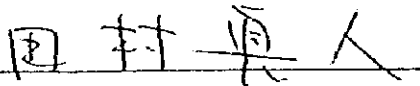


Lic. Luis Rolando Leiva
Miembro Contraparte Gobierno de Honduras,
Subdirector General de Aeronáutica Civil,
Secretaría de Obras Públicas, Transporte y
Vivienda, Honduras

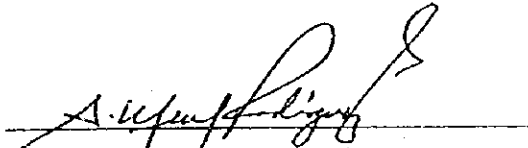
MINUTA DE REUNIÓN
DEL
ESTUDIO DE DISEÑO BÁSICO
PARA
EL PROYECTO DEL MEJORAMIENTO
DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TONCONTÍN
(Relacionada con las Obras Civiles)

Las contrapartes del Gobierno de Honduras y el Equipo consultor de la Misión de JICA confirman la orientación y el concepto del diseño básico sobre las obras civiles que se indican en los documentos adjuntos.

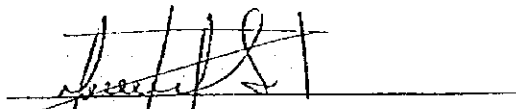
Tegucigalpa, 2 de septiembre de 1997




Ing. Masato Tamura
El Equipo Consultor,
Misión de JICA,
Agencia de Cooperación Internacional
del Japón

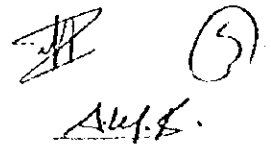


Ing. Salvador Manuel Rodríguez
Jefe Departamento de Infraestructura
Aeroportuaria,
Dirección General de Obras Públicas,
SOPTRAVI, Honduras



Ing. Geovany Saucedo
Jefe Departamento de Aeropuerto,
Dirección General de Aeronáutica Civil,
SOPTRAVI, Honduras




A.M.F.

(Obras Civiles)

1. Definición del Área de Recorte de Obstrucciones en el lado Sur del Aeropuerto (Véase el plano-1 elaborado por la Misión del Estudio de JICA)
 - (1) El recorte de los obstáculos topográficos en el lado sur del aeropuerto deberá asegurar un ángulo de descenso de 4 grados, y conforme al criterio del vuelo con visibilidad de Agencia de Aeronavegación Federal (la superficie de aproximación : borde interno 150m., borde externo 450m. y la longitud 1.500m. y el pendiente 1:20, la superficie transitoria : el pendiente 1:7 y altitud 45m.) se definirá la superficie de aproximación al final de la pista 01 existente (al final no trasladado).
 - (2) El área del recorte que se realiza por el Gobierno de Honduras, como se indica en el Plano-1, coincide fundamentalmente con el resultado del estudio de Brown & Root, sin embargo, deberá estudiar más a fondo tomando en cuenta los factores de la realización de obras y el mantenimiento y control (la precisión de obras, instalación de cerco, etc.). Además, aparte del recorte de las colinas, es indispensable eliminar los obstáculos tales como edificios y árboles, por lo tanto, en base de la realización del levantamiento topográfico no sólo para el recorte de las colinas sino para los otros obstáculos por el Gobierno de Honduras, ambas partes la definen por las conversaciones.
 - (3) En cuanto a la ubicación y altura del Anillo Periférico y el desvío a construirse en lugar del camino en el lado sur del aeropuerto, el Gobierno de Honduras les determinará considerando que el límite de altura de vehículos no contravenga a la superficie de aproximación y transitoria nuevamente a establecerse a través de las conversaciones internas de él.
 - (4) A fin de elevar el nivel de la seguridad de las operaciones de navegación aérea, deberán eliminarse los edificios y árboles existentes que contravienen a la superficie transitoria del lado 19 lo más temprano posible.
2. En Cuanto a la Longitud de la Pista (Véase el Plano-2 elaborado por la Misión del Estudio de JICA)

Con motivo de utilizar efectivamente el área del recorte de obstrucciones en el lado sur de la pista y también elevar el nivel de seguridad y estabilidad de navegación aérea por las medidas de operación de la pista, se adoptarán los conceptos siguientes;

- (1) Para el aterrizaje por 01, se establecerá en total 150m. del área de seguridad en el lado 19 agregando 81m. a 69m. de prolongación de la pista existente desde el punto de vista de

AI
Suj. L. (5)

seguridad. El evitar la disminución de distancia de aterrizaje disponible, el umbral 01 se trasladará al final de la pista existente.

Se establecerá la superficie de aproximación mencionada en 1 para este umbral.

- (2) Para el despegue por la 01, en consideración a la navegación aérea más estable y al aspecto económico de las obras de extensión de la pista, la pista se prolongará 300m. hacia el sur desde el final existente. De modo que el umbral para aterrizaje se trasladará según la idea mencionada en (1).
- (3) En cuanto al aterrizaje por 19, sigue utilizando el umbral existente y la parte prolongada hacia el sur aumentará la distancia de aterrizaje disponible y resultará como la elevación del nivel de seguridad.
- (4) Respecto al despegue por 19 sigue utilizando el umbral existente. La longitud de la pista para despegue se prolongará por la extensión, sin embargo, las colinas en el sector sur sigue siendo igual obstrucciones para la navegación aérea.

3. Concepto del Diseño

(1) Diseño del pavimento

Se adoptarán los criterios de OACI y FAA para el diseño del pavimento. Si no existen los criterios correspondientes, se adoptarán las normas japonesas.

La aeronave tipo para el diseño será B-757 que el tipo más grande actualmente opera en este aeropuerto.

La pista y calle de rodaje serán pavimentada por asfalto y la plataforma por hormigón.

(2) Diseño de configuración

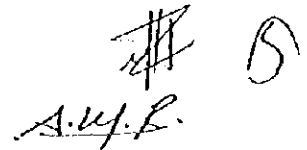
Se adoptarán los criterios de OACI y FAA y la aeronave tipo para el diseño es B-737 que es el tipo principal de este aeropuerto.

(3) Pista

En general la pista está en buena condición, pero se observan la obsolescencia en su superficie y también la deficiencia de drenaje, por lo tanto, se realizará el re-encape de la pista con objeto de su mejoramiento. Luego se ejecutará el estriado ("grooving") de la pista.

Se instalará el hombro a lo largo de longitud total de la pista.

El pendiente de transición de la parte prolongada será el máximo admisible por razón de disminuir el volumen de obras de desmonte.


A.W.P.

(4) Calle de rodaje

El sector de la conexión de calle de rodaje con ambos finales de la pista y la calle de rodaje paralela serán objetos del diseño.

El sector de la conexión de calle de rodaje con ambos finales de la pista se arreglará para la aeronave tipo B-757 y se realizará la pavimentación adecuada y la instalación del hombro.

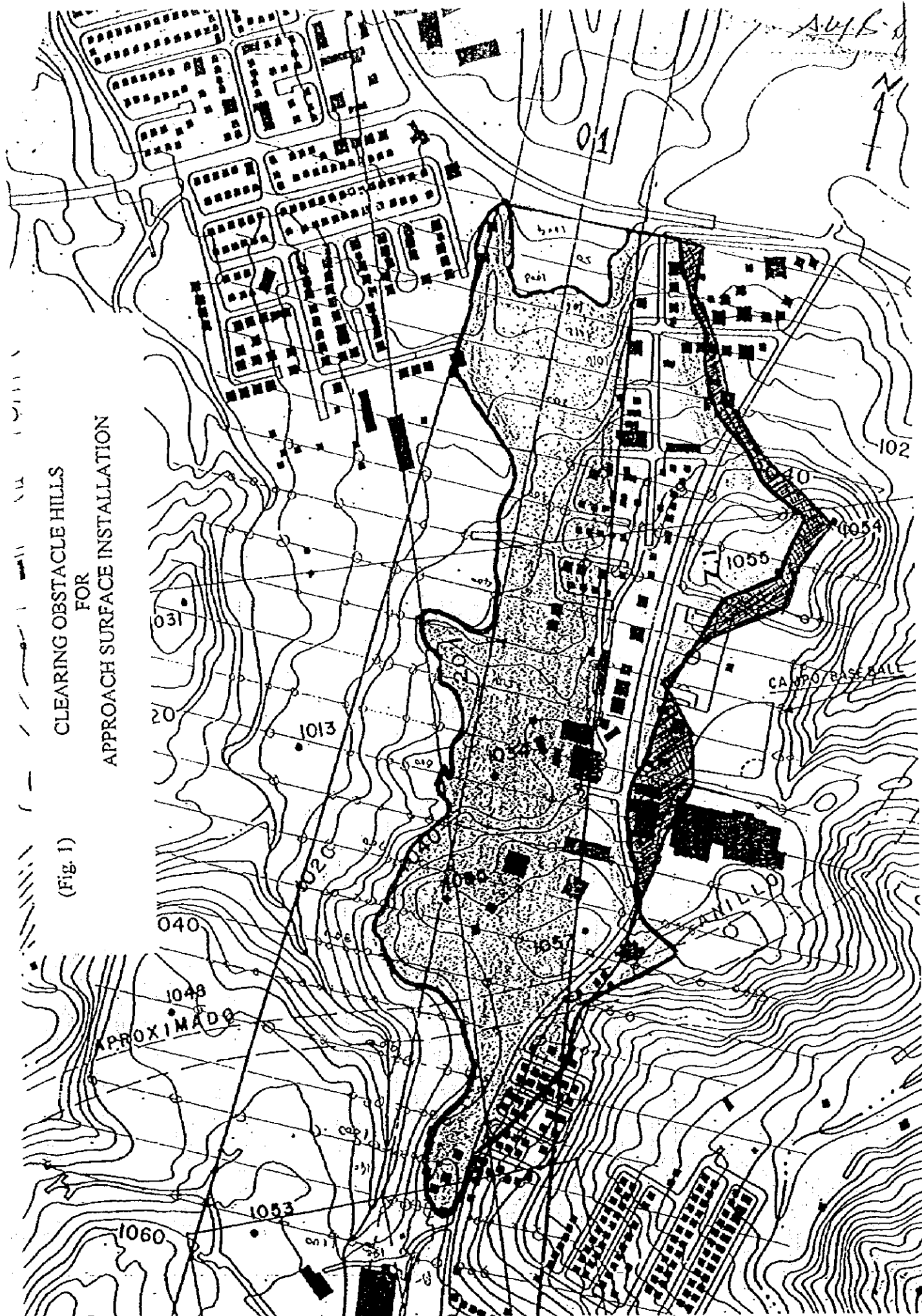
En la calle de rodaje paralela se arreglará el hombro por la seguridad del recorrido.

(5) Plataforma

El sitio obsoleto de estacionar dos B-757 y un B-737 será objeto del mejoramiento por repavimentación.

La toma del suministro de combustible que existe en el sitio del mejoramiento de la plataforma ahora está fuera del uso o sea abandonada y no se toma en cuenta para el diseño su nueva instalación o la protección de la misma en el proceso de las obras.

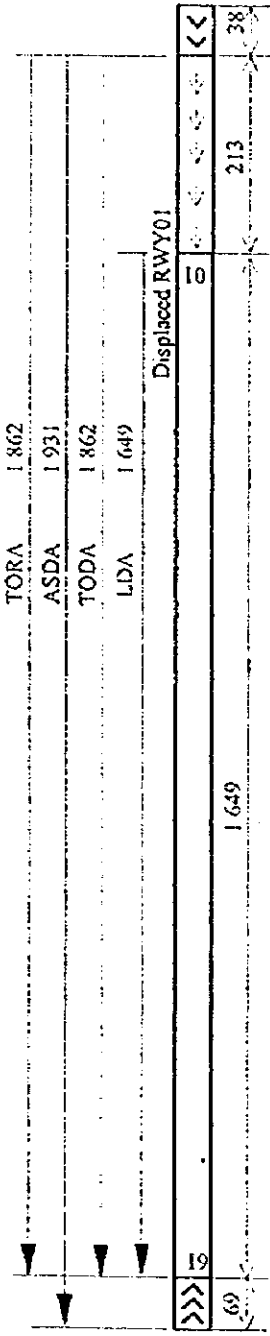
El charco de la plataforma se solucionará por la rectificación del pendiente del pavimento.



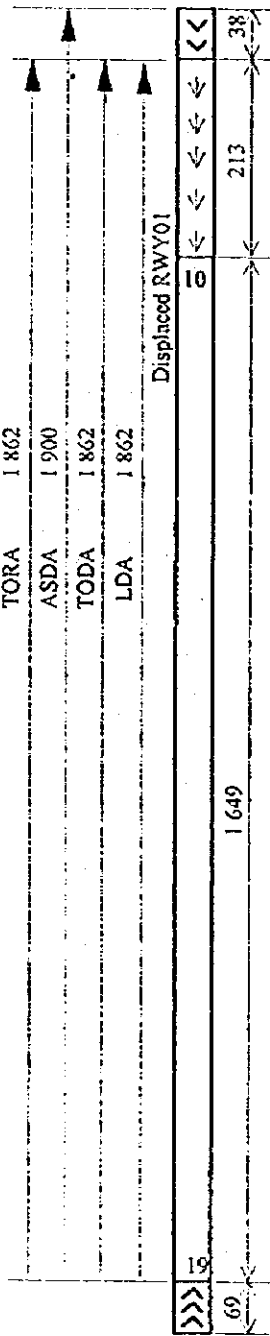
(Fig. 1)
 CLEARING OBSTACLE HILLS
 FOR
 APPROACH SURFACE INSTALLATION

Handwritten initials and a circled number 3.

**EXISTING
RWY 01**



RWY 19



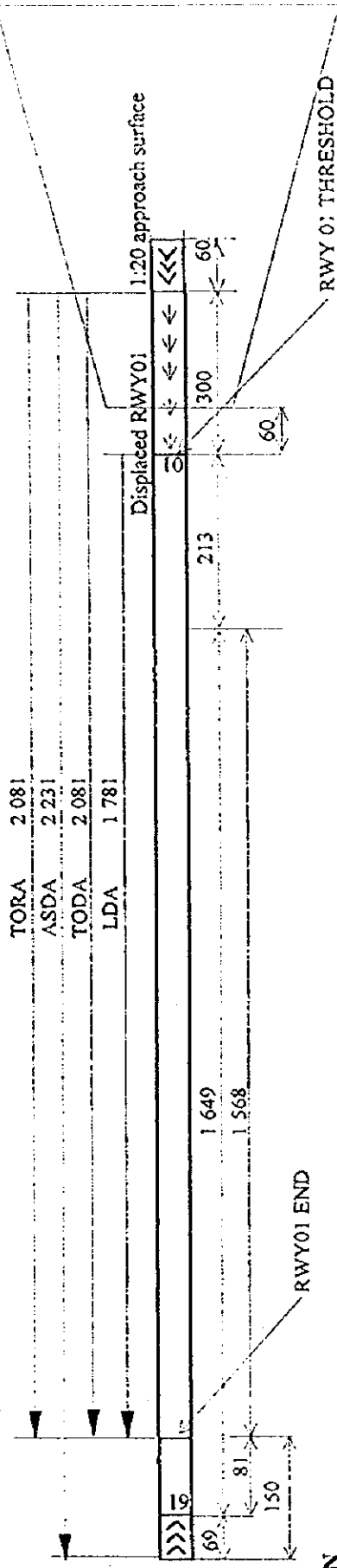
(Fig. 2) DECLARED RUNWAY DISTANCES PLANNED

FA (5)

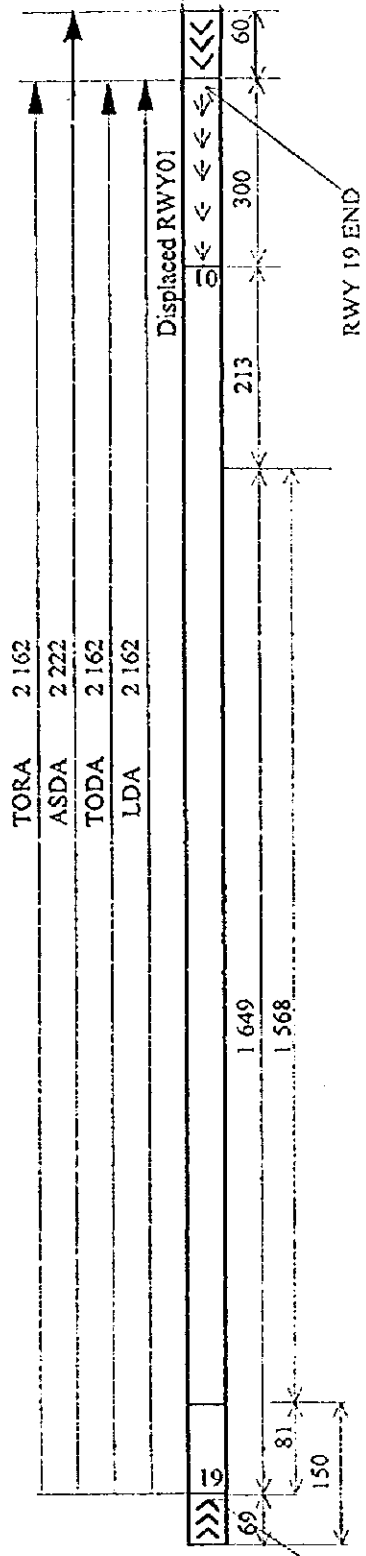
EXISTING



PLAN RWY 01



PLAN RWY 19



declared distance

1. Landing distance for RWY 01

aircraft type	O/D (distance)	landing length (m)		landing length at Max. landing weight (m)	
		dry	wet	dry	wet
B-757-200	TEG-MIA (1490km)	1680	1900	1820	2100
B-737-300	TEG-MIA (1490km)	1520	1900	1730	1970
	TEG-SJO (560km)	1520	1900	1730	1970
B-737-200	TEG-SJO (560km)	1380	1520	1610	1700

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
 15

2. Take-off distance for RWY 01

aircraft type	O/D (distance)	take-off weight (lbs)	required take-off length (m)	increased payload due to increased runway length (lbs)
B-757-200	TEG-MIA (1490km)	201 300	1862	
		202 100	1950	800 (4 pax)
B-737-300	TEG-MIA (1490km)	111 300	1862	
		112 000	1900	700 (3 pax)
		118 000	2100	6700 (33 pax)
		121 000	2200	9700 (48 pax)
		125 400	2340	14100 (70 pax)
B-737-200	TEG-JSO (560km)	112 300	1862	
		114 800	1900	2500 (12 pax)
B-737-200	TEG-PNM (1000km)		1862	
		99 800	1810	
	TEG-SJO (560km)	95 700	1600	

note : max. structural payload in bold letters

[Handwritten signature]
[Handwritten initials]
 5

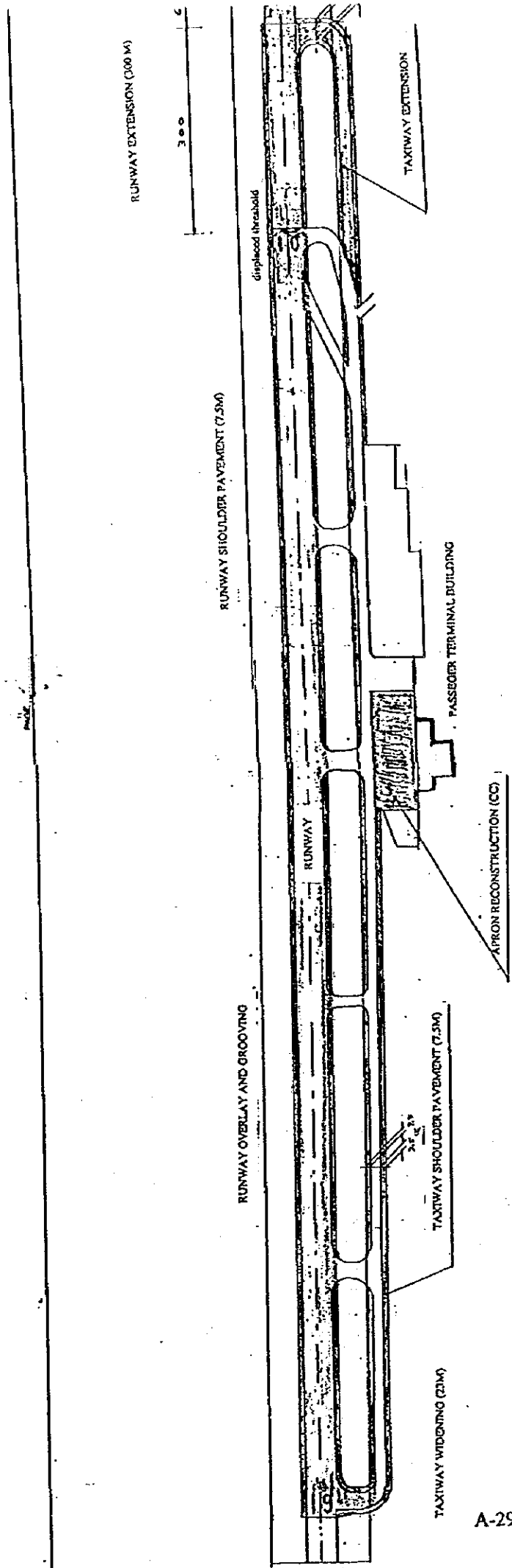
Handwritten signature and initials

3. Declared runway distances

	runway	TORA	TODA	ASDA	LDA
existing	01	1862	1862	1931	1649
	19	1862	1862	1900	1862
planned	01	2081	2081	2231	1781
	19	2162	2162	2222	2162

(in meters)

TORA : Take-Off Run Available
 TODA : Take-Off Distance Available
 ASDA : Accelerate-Stop Distance Available
 LDA : Landing Distance Available



RUNWAY EXTENSION (300 M)

300

RUNWAY SHOULDER PAVEMENT (7.5M)

RUNWAY OVERLAY AND GROOVING

RUNWAY

TAXIWAY WIDENING (23M)

TAXIWAY SHOULDER PAVEMENT (7.5M)

APRON RECONSTRUCTION (CC)

PASSENGER TERMINAL BUILDING

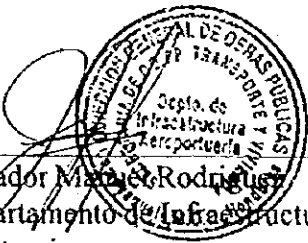
TAXIWAY EXTENSION

displaced threshold

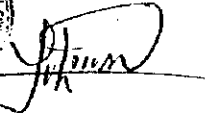

Estudio de Diseño Básico para el Proyecto de Mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Toncontin
(Agencia de Cooperación Internacional del Japón - JICA)

Minitas de Reuniones
(Grupo arquitectura)

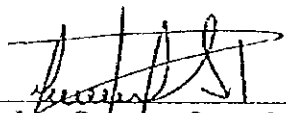
Como resultado de las conversaciones sostenidas por el grupo de arquitectura de la Misión Técnica Japonesa de JICA con las personas y autoridades de Honduras relacionadas con el Proyecto de Modernización del Aeropuerto Internacional de Toncontin, en lo referente al aspecto arquitectónico del edificio terminal, acuerdan lo siguiente:



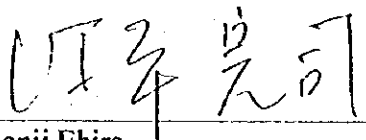
Ing. Salvador Martínez Rodríguez
Jefe Departamento de Infraestructura
Aeroportuaria
Dirección General de Obras Públicas
SOPTRAVI, Honduras



Lic. Luis Rolando Leiva
Sub - Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil



Ing. Geovany Saucedá
Jefe Departamento de Aeropuertos
Dirección General de Aeronáutica Civil,
SOPTRAVI, Honduras



Kanji Ehira,
Miembro del Equipo de Estudio
(Planificación de construcciones)

Tegucigalpa, 3 de septiembre de 1997

1. Explicación de los Esquemas Propuestos

Se proponen dos alternativas o esquemas, A y B, para la remodelación del edificio terminal del Aeropuerto Internacional de Toncontin, sobre las cuales explicamos brevemente sus características.

El esquema A tiene como principal característica el solucionar el congestionamiento en el área de chequeo. En este esquema se haría una pequeña expansión al norte del edificio terminal sin perjudicar los edificios actuales, para que en la parte inferior se ubique el salón diplomático y en el nivel superior estaría la sala de pre – embarque nacional. Con este trabajo, el largo de los mostradores de las líneas aéreas se ampliaría hasta 40 metros.

El esquema B presenta también un incremento en el largo de los mostradores de las aerolíneas y los mismos estarían, al igual que en el esquema A, ubicados paralelamente a la pista. Debido a que no se construirán mezzanines, quizás el espacio de oficinas de las aerolíneas se vea algo reducido pero se ganará en comodidad y espacio para atender a los usuarios, aspecto que durante las entrevistas con las personas involucradas ha tenido consenso.

Los aspectos más sobresalientes de este esquema son:

- a) Los mostradores estarían ubicados en el sector sur de la terminal y el acceso de pasajeros sería directamente desde el parqueo.
- b) En el sector oeste se contaría con un gran salón de pasajeros donde se podría contar con un servicio de restaurantes.
- c) El sector norte contaría con una sala de pre-embarque nacional y se mantendría el salón diplomático.
- d) Esta alternativa o esquema, además es ideal para realizar los trabajos sin perjudicar la operación normal del edificio terminal.

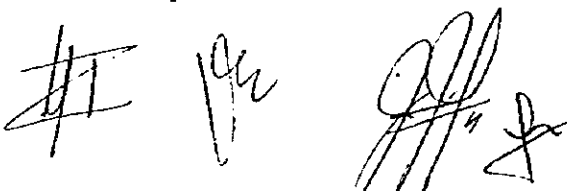
2. Normas de diseño

En el diseño arquitectónico se emplearán las normas y regulaciones japonesas para facilitar el trabajo remanente. En caso de que su aplicación resultare inconveniente, la misión de estudio aplicará la norma internacional que más se adecue al medio.

En el informe final se incluirán esquemas sobre los aspectos de seguridad y protección.

3. Coeficiente sísmico y velocidad de viento

Respecto a los coeficientes sísmicos y fuerza de viento para el diseño arquitectónico, se emplearán los valores que más se adecuen al medio en base a los datos proporcionados por la contraparte Hondureña.



4. Relocalización de locatarios

Las autoridades del Gobierno Hondureño se harán cargo de conversar y relocalizar a los locatarios del edificio terminal para los efectos de la remodelación.

a) El Gobierno de Honduras está de acuerdo con la demolición de las oficinas y depósito de carga de la línea aérea TACA y parqueos bajo techo que se encuentran ubicados a 14 metros hacia el norte del edificio terminal.

5. Equipamiento

En caso de llevarse a cabo el Proyecto, el equipo a instalarse en el edificio terminal no incluirá las mangas de abordaje ni equipos de rayos X para control de seguridad ya que estos serían provistos por el Gobierno de Honduras.

El detalle del equipo a instalarse se discutirá cuando se presente el borrador del informe del diseño básico.

6. Alternativas de remodelación

La misión de estudio, tal como se indicó arriba, presenta 2 esquemas de remodelación del edificio terminal, a saber, A y B respectivamente de acuerdo con los planos que se adjuntan. Ambos esquemas han sido discutidos con las diferentes personas involucradas en el Proyecto.

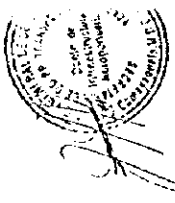
a) En ambos esquemas, las oficinas del tercer, cuarto y quinto pisos no serían objeto de remodelación, pero se harían arreglos a la actual torre de control en el techo, piso y aire acondicionado. en caso de que se lleve a cabo el esquema B, existe la posibilidad de adicionar una torre de control nueva sobre el área de expansión (Ver minutas de torre).

b) En el área de parqueo se harían remodelaciones que brinden comodidad a los usuarios, pero debido a la falta de espacio físico no se considerará ninguna expansión de esta zona.

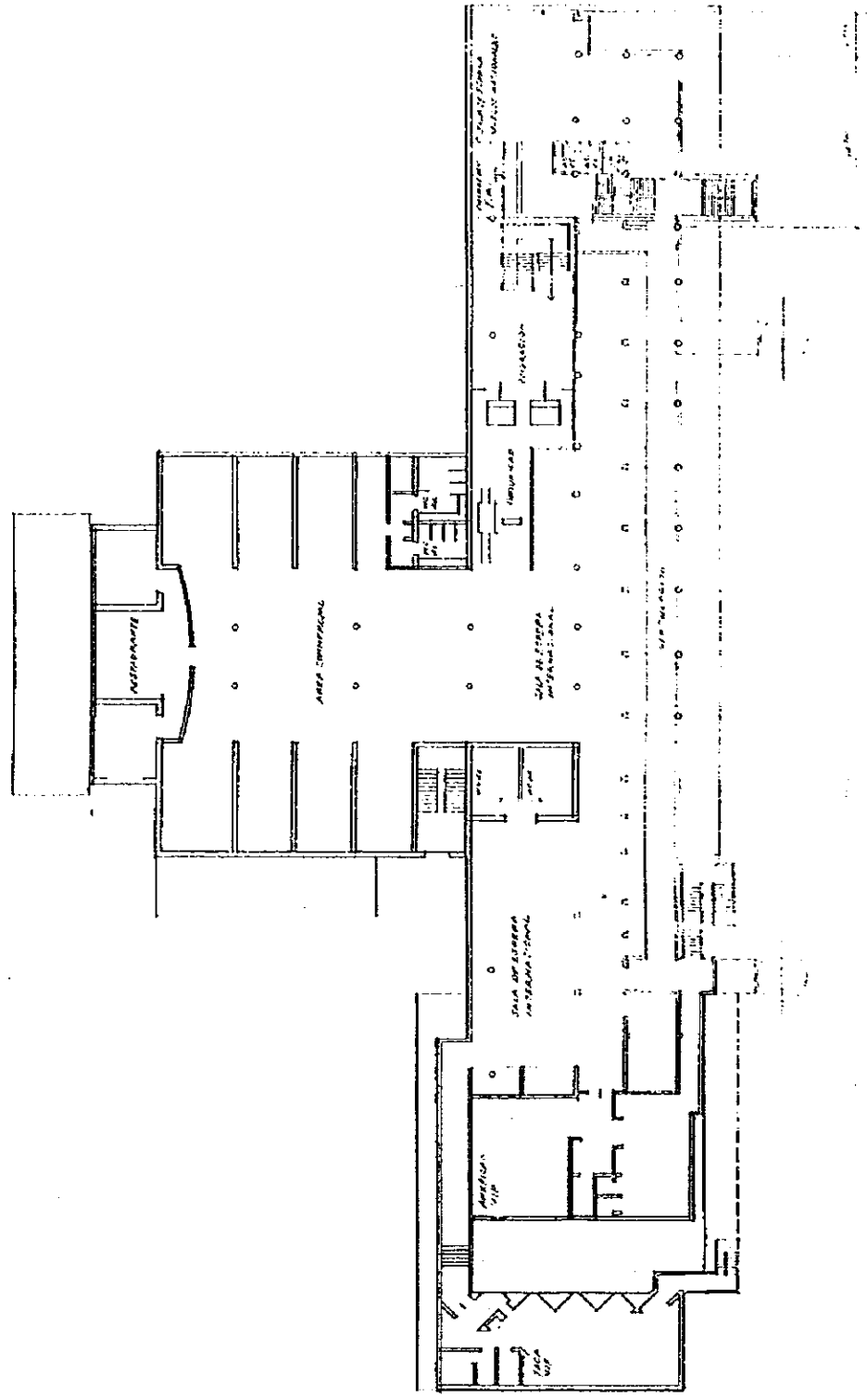
c) En ambos esquemas el diseño incluirá facilidades para que el Gobierno de Honduras pueda instalar mangas de abordaje.

d) La contraparte Hondureña solicitó que el plan de construcción de cámara séptica se lo presente como alternativa, ya que normalmente las aguas servidas van al alcantarillado municipal.

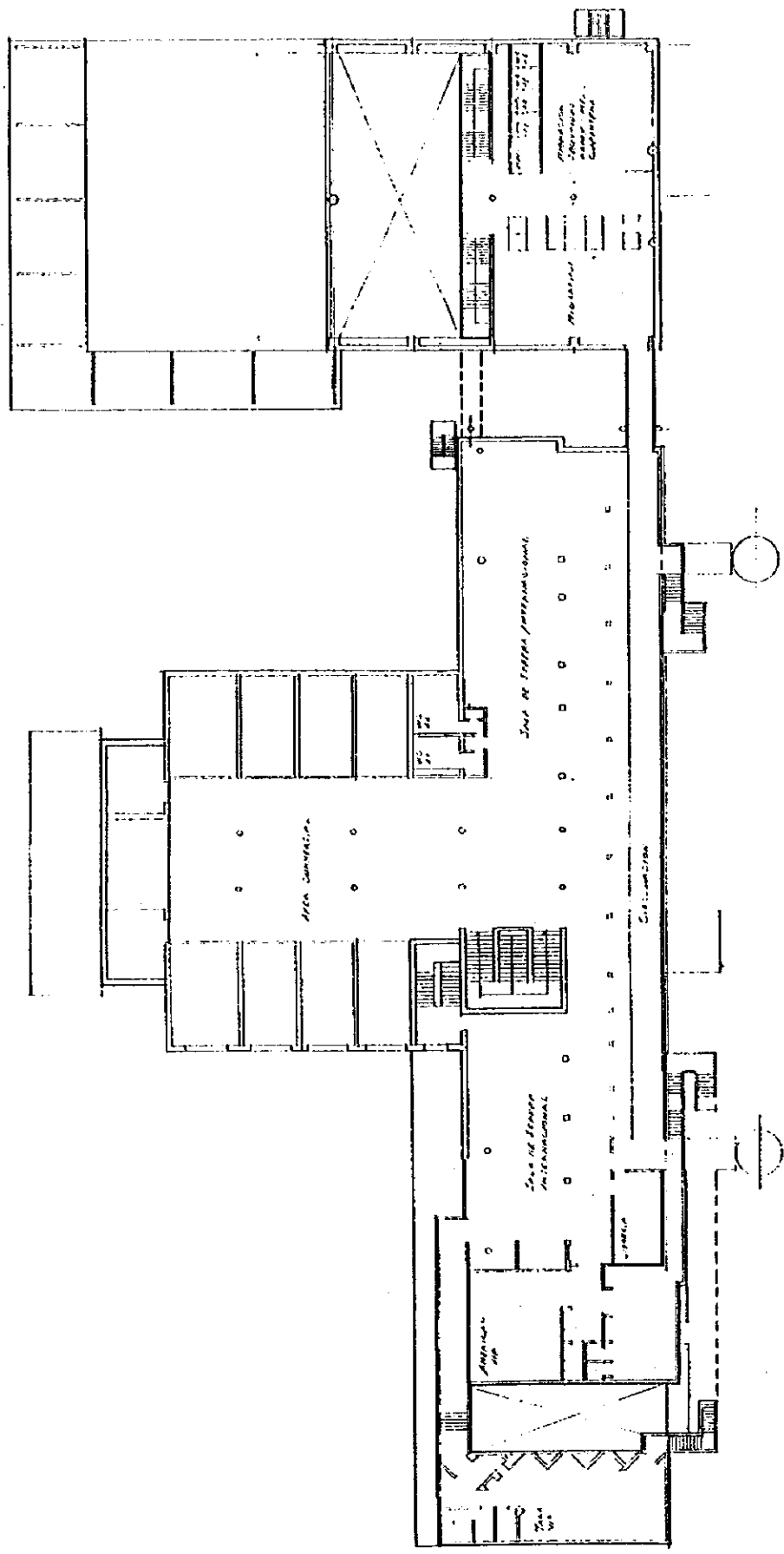
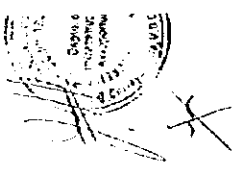
Handwritten initials or signature in the top left corner.



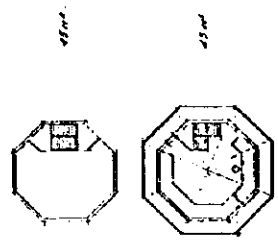
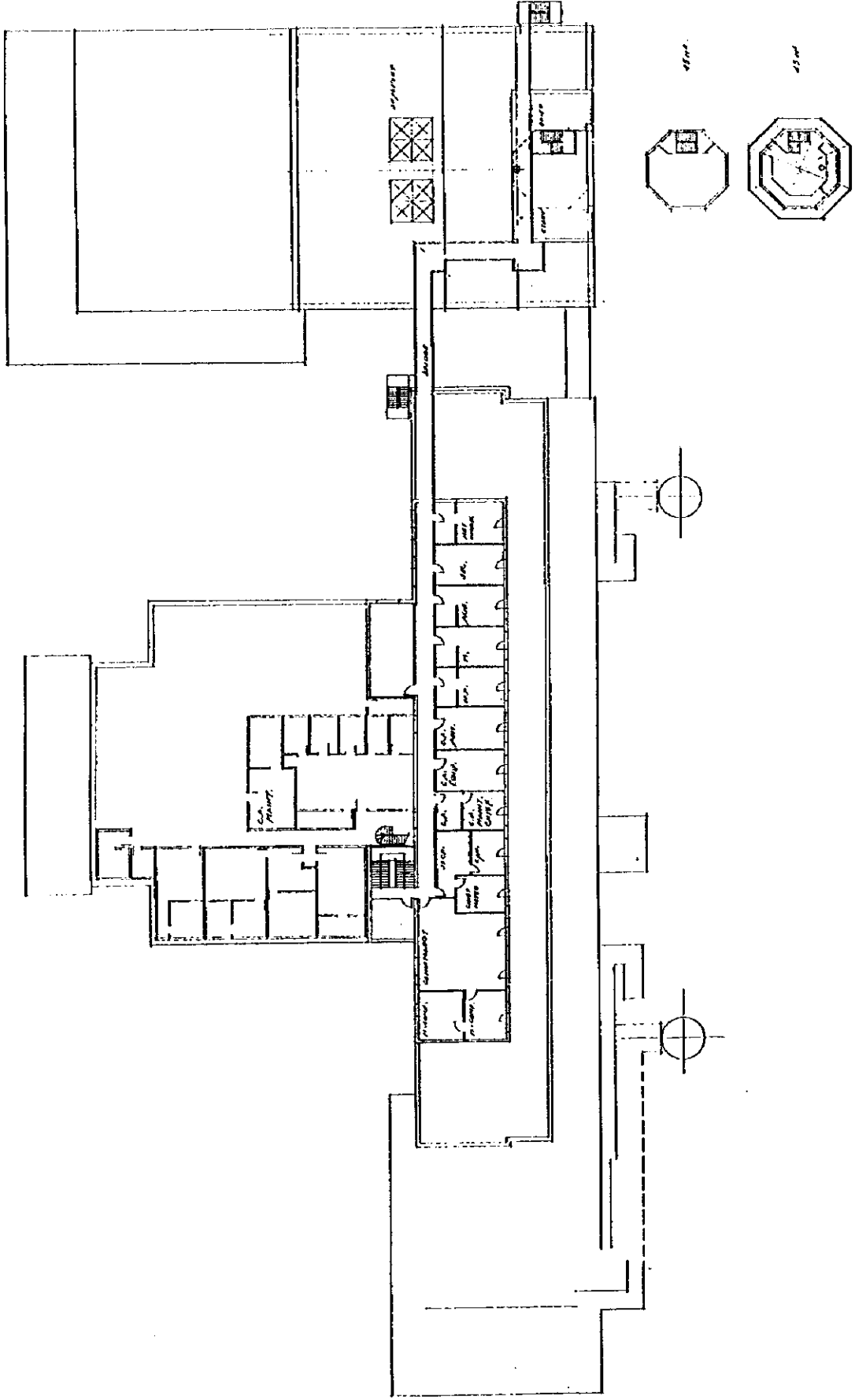
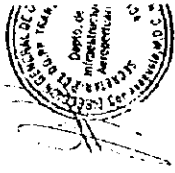
Handwritten signature or initials in the top right corner.



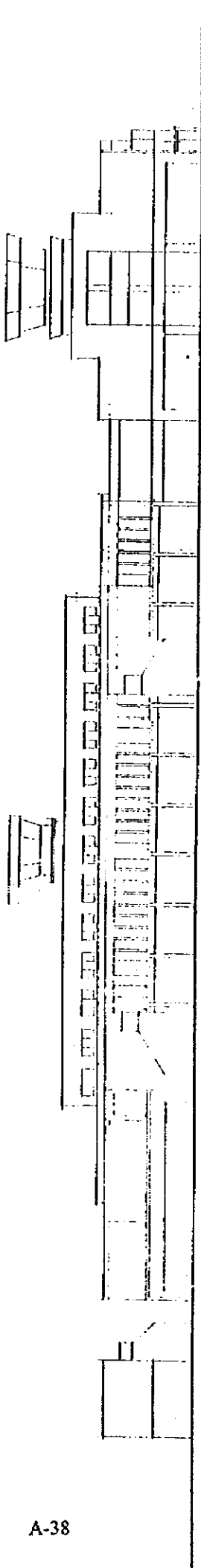
JAVA INTERNATIONAL CORPORATION ARCHITECT
TEKNIK DAN MANAJEMEN TEKNIK DAN MANAJEMEN
RECORDS PLAN - PROPOSED
AUGUST 1997
1-00001298
PAGE NO. 2



JAPAN INTERNATIONAL CORPORATION, AMEM
 TOKYO STA. PASSENGER TERMINAL BUILDING - WORTHING B
 SECOND FLOOR PLAN - PROPOSED
 (10/17/70) DWG. NO. 10



INTERNATIONAL COMPARATION AGENCY
 TERMINAL BUILDING, FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION
 TRIP PLANNING PLAN - PROPOSED
 AUGUST 1967
 DRAWING No. 3



JAPAN INTERNATIONAL CORPORATION AGENTS
TOKYO AIR PASSENGER TERMINAL, NAITOH, CHITOSE, TOKYO
PASSENGER TERMINAL, NAITOH, CHITOSE, TOKYO
AIR PASSENGER TERMINAL, NAITOH, CHITOSE, TOKYO

MINUTAS DE REUNIONES

- 1, Fecha : 3 de septiembre de 1997
- 2, Lugar : Aeropuerto de Toncontin
- 3, Asistentes:
Luis Manuel Coello,
Jefe Departamento de instalaciones,
Dirección General de Aeronáutica Civil

Keiichi Takeda,
Miembro del Equipo de Estudio (Facilidades Aeroportuarias), JICA
(Pacific Consultants International)



4, Resultado de las Conversaciones

Se han realizado una serie de reuniones sobre las condiciones del diseño básico para el Proyecto de Mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Toncontin (en adelante el Proyecto) y se ha llegado a los siguientes resultados:

(1) Criterios sobre el Diseño de los Sistemas de Navegación Aérea

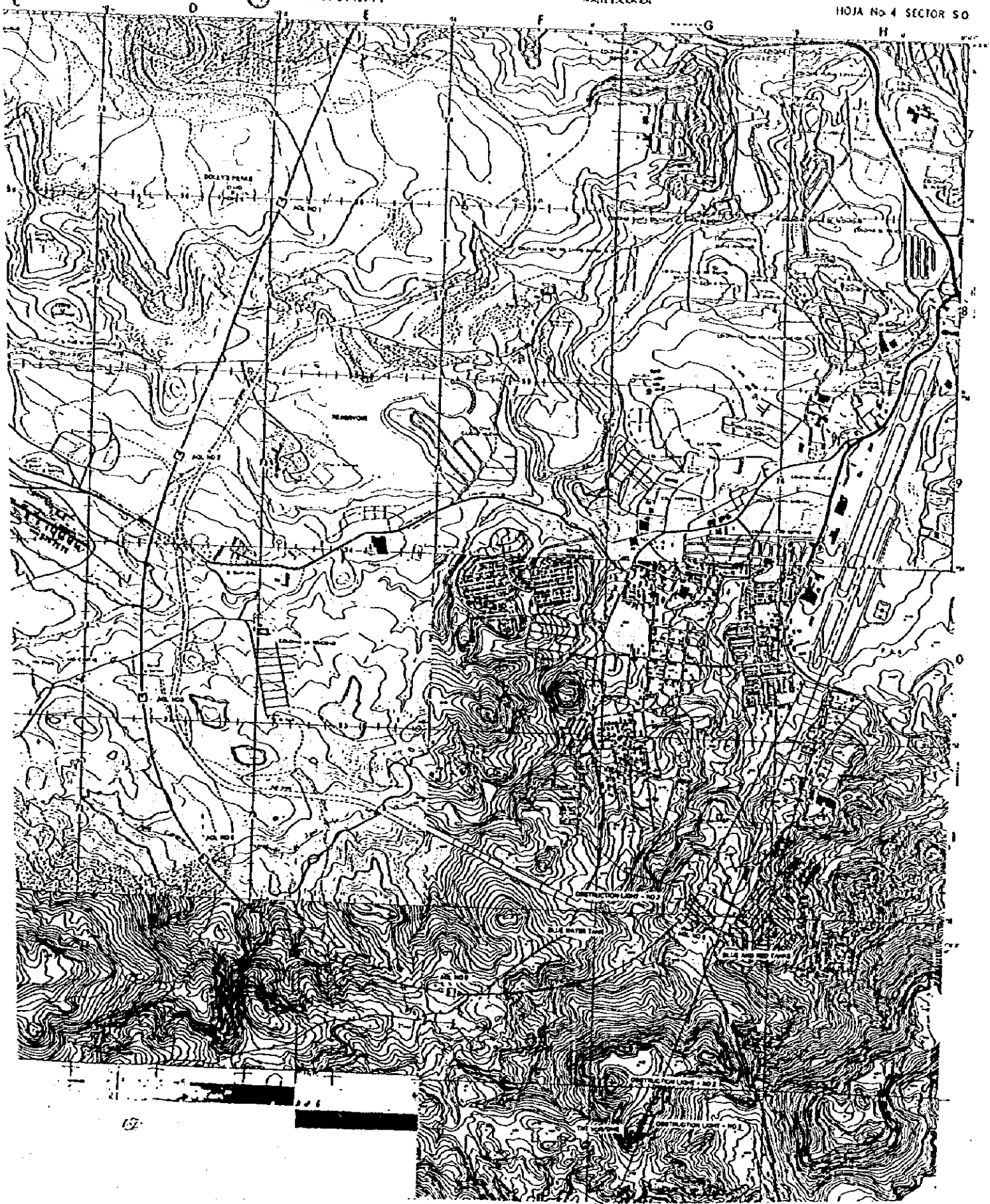
- 1) Para el diseño básico se aplicarán normas de la OACI, FAA y Agencia de Aviación Civil de Japón.
- 2) Para el diseño de las instalaciones eléctricas del edificio terminal se aplicarán normas del Código Nacional de Electricidad (NEC) de Estados Unidos y las Normas Industriales Japonesas (JIS).

(2) Plan de la Primera Fase

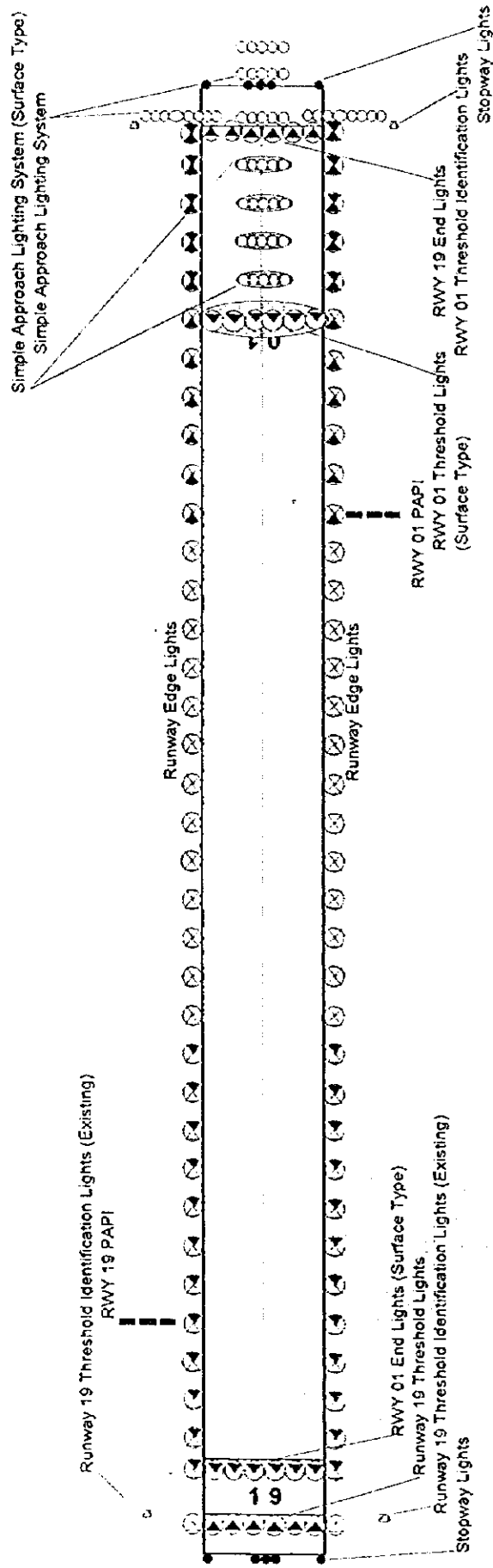
- 1) La ubicación de las luces guía de aproximación y las balizas de obstrucción se planificarán como se muestra en el anexo 1.
- 2) Las luces guía de aproximación constarán de 6 juegos de luces.
- 3) Las luces guía de aproximación estarán controladas mediante radio enlaces VHF o UHF.
- 4) La DGAC será responsable de solicitar la frecuencia de radio y su autorización por HONDUTEL.
- 5) Se planea instalar balizas de obstrucción en tres sitios.
- 6) Las balizas de obstrucción no estarán controladas y quedarán encendidas continuamente.

- 7) La DGAC será responsable de obtener el permiso de los propietarios de los terreno para la instalación de las luces.
 - 8) La DGAC será responsable del suministro de energía a las luces guía de aproximación (aprox. 3KVA cada sitio) y balizas de obstrucción (aprox. 1KV cada sitio).
 - 9) Se considerarán medidas contra hurtos de equipo y cables.
- (3) Plan de la Segunda Fase
- 1) En la Fase II, para el diseño de las luces aeronáuticas de superficie se aplicará la categoría de aproximación de no precisión de la OACI.
 - 2) Las luces aeronáuticas de superficie se diseñarán como se muestra en el Anexo II.
 - 3) El Proyecto incluirá el cambio de ubicación de las actuales luces de identificación de umbral de la cabecera 01.
- (4) Ubicación de la Caseta de Suministro de Energía
- 1) Al no existir espacio para los reguladores de corriente constante y generador de emergencia planificados, se considerará la construcción de una nueva caseta de energía. La ubicación será tal como se muestra en el Anexo 3.
- (4) VOR/DME
- 1) Se había excluido del alcance de Proyecto la instalación de un nuevo VOR/DME debido a que se reportó que el actual VOR/DME estaba en buenas condiciones y había pasado la verificación periódica en vuelo sin problemas. Sin embargo, durante una copiosa lluvia este VOR/DME quedó en una condición inestable y tuvo fallas. La DGAC solicitó enfáticamente a la Misión incluir el reemplazo del actual VOR/DME.
 - 2) La Consultora transmitirá al Gobierno Japonés el deseo de la DGAC de incluir el VOR/DME.

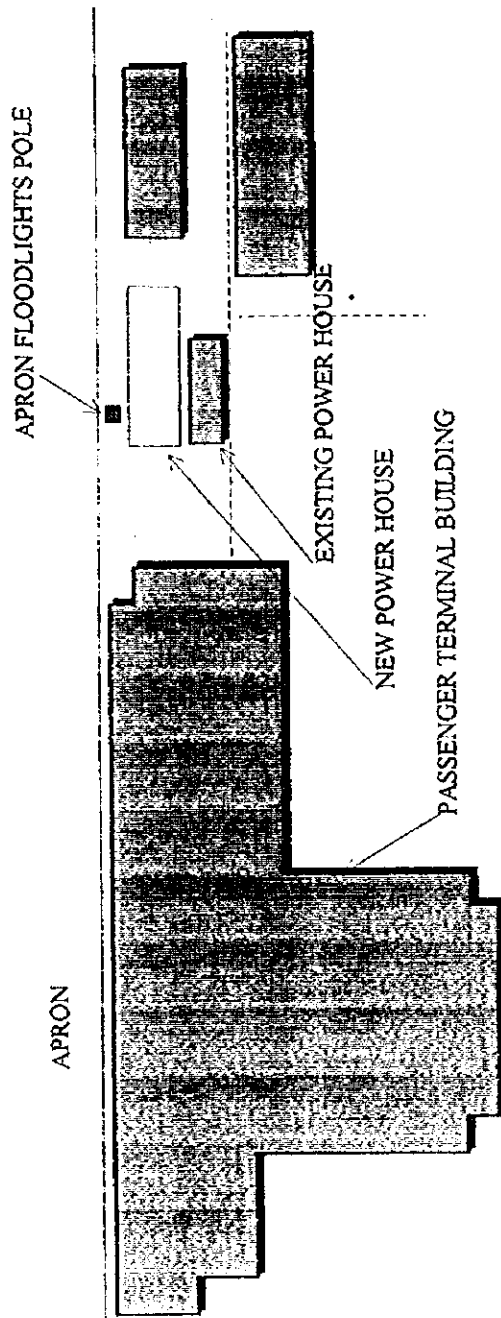




*Estudio de Diseño Básico para el Proyecto de Mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Toncoitín
(Agencia de Cooperación Internacional del Japón - JICA)*



[Handwritten signature]



ANEXO-III UBICACION DE LA CASETA DE SUMINISTRO DE ENERGIA



MINUTAS DE REUNIONES

- 1, Fecha : 3 de septiembre de 1997
- 2, Lugar : Aeropuerto de Toncontin

3, Asistentes:

Sr. Gustavo Zerón,
Jefe de Tránsito Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil

Luis Manuel Coello,
Jefe Departamento de Instalaciones,
Dirección General de Aeronáutica Civil

Keiichi Takeda,
Miembro del Equipo de Estudio
(Diseño de Facilidades Aeroportuarias)

Eiko Mori,
Miembro del Equipo de Estudio
(Apoyo en Diseño de Construcciones)

Sr. Jorge Alberto López Siles
Controlador III
Departamento de tránsito Aéreo
Dirección General de Aeronáutica Civil

Kanji Ehira,
Miembro del Equipo de Estudio
(Planificación de construcciones)

Hugo Komón,
Miembro del Equipo de Estudio
(Apoyo Logístico Local)

4, Resultado de las Conversaciones

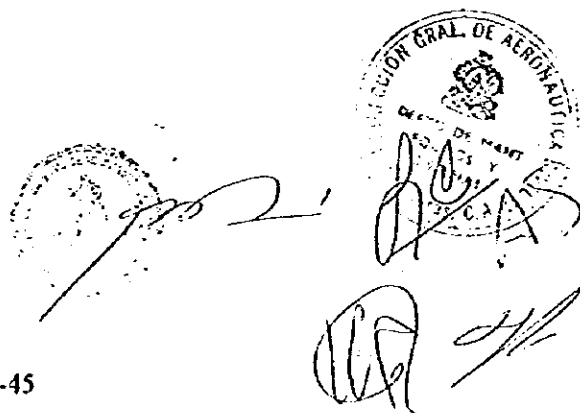
Con referencia al Proyecto de Mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Toncontin (en adelante el Proyecto), se ha realizado una reunión sobre la planificación de la torre de control y se ha llegado a los siguientes resultados:

- (1) Cuando se planificaba la nueva torre de control, se propuso al Equipo de Estudio la alternativa de construir una torre en el lado oriental de la pista para tener una mejor visibilidad del tráfico en circulación.
- (2) Sin embargo, esta alternativa involucra la construcción de un bloque de torre nuevo con nuevas facilidades como ser equipo de control de tráfico aéreo y telecomunicaciones, camino de acceso, sistema de suministro de energía, sistema de telefonía pública, suministro de agua y alcantarillas, etc. Esta alternativa incrementaría el presupuesto y sería un factor negativo para la realización de la nueva torre de control por el presupuesto reducido con que se cuenta. Consecuentemente, la DGAC está de acuerdo con planificar la nueva torre de control en el sector del actual edificio terminal.
- (3) Al planificar la nueva torre de control se considerará la dotación de una nueva sala de control de aproximación.

Estudio de Diseño Básico para el Proyecto de Mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Toncontin
(Agencia de Cooperación Internacional del Japón - JICA)

(2)

- (4) El acceso a la torre de control será completamente separada del público en general.
- (5) No se instalará ascensor para la torre debido a que la planta baja estará destinada al flujo de pasajeros.
- (6) Se planificará la dotación de dos servicios higiénicos en la cabina inferior de la torre.
- (7) Se considerará la construcción de una puerta de seguridad en el corredor de acceso a la torre. La DGAC desea que se instale una cámara de monitoreo para la puerta.
- (8) El equipo de control de tráfico aéreo y comunicaciones aeronáuticas permanecerá en su ubicación actual.
- (9) En el diseño se considerarán tres posiciones de control de torre y dos posiciones de control de aproximación.
- (10) Se considerará el traslado del faro de aeródromo a la nueva torre.



ACTA DE REUNIÓN
DE LA
EXPLICACIÓN DEL BORRADOR DE DISEÑO BÁSICO
PARA
EL PROYECTO DEL MEJORAMIENTO
DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TONCONTÍN

Desde Agosto hasta Septiembre de este año, La Agencia de Cooperación Internacional del Japón (en adelante "JICA") envió la Misión del Estudio de Diseño Básico para el Proyecto de Mejoramiento del Aeropuerto Internacional de Toncontín en la República de Honduras (en adelante "el Proyecto") y basando en los resultados de las conversaciones con los funcionarios gubernamentales del Gobierno de Honduras, de los estudios en sitio y de los estudios técnicos posteriores realizados en Japón, elaboró el Informe en borrador de este Proyecto.

JICA ha enviado la Misión a la República de Honduras encabezada por el Sr. Susumu Ishiyama, Director de la División de Construcción del Departamento de Aeródromo, Gerencia de Aviación Civil del Ministerio de Transporte, con objetivo de explicar el contenido del Informe en borrador y deliberar lo mismo desde el 22 hasta 29 de Octubre de 1997.

Como consecuencia de las conversaciones, ambas partes confirmaron los resultados del Estudio descritos en los documentos adjuntos.

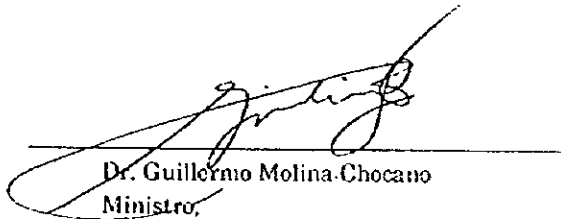
Tegucigalpa, 29 de Octubre de 1997

石山 范

Ing. Susumu Ishiyama
Líder de la Misión de la Explicación del
Borrador de Informe de Diseño Básico,
Agencia de Cooperación Internacional
del Japón



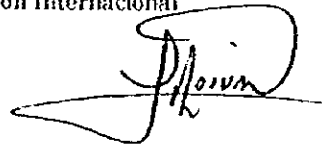
Ing. Rosa Maritza Salinas Z.
Sub-secretario de Transporte,
Secretaría de Obras Públicas,
Transporte y Vivienda



Dr. Guillermo Molina-Chocano
Ministro,
Secretaría Técnica y
de Cooperación Internacional

L. P. Andara

Ing. Leandro René Andara
Director General de Obras Públicas
Secretaría de Obras Públicas,
Transporte y Vivienda



Lic. Luis Rolando Leiva
P. Director General de Aeronáutica Civil
Secretaría de Obras Públicas,
Transporte y Vivienda

ADJUNTO

1. Contenido del Informe en borrador

El Gobierno de Honduras está de acuerdo con los contenidos básicos del Informe en borrador explicados por la Misión.

Las medidas concretas que van a tomar por el Gobierno del Japón para este Proyecto establecidas en el Informe en borrador son como sigue;

(1) Primera Fase del Proyecto

a) Instalación de Balizas de Obstáculos

Se instalarán en los obstáculos que se encuentran dentro del área de las rutas aledañas en la colina donde está instalado el VOR/DME. (Se instalarán en tres sitios.)

b) Instalación de Luces Guía de Aproximación (AGL)

Se instalarán sobre la ruta aledaña de aproximación. (Se instalarán en seis sitios.)

c) Re-encape de asfalto y Ranurado de la pista (L=1,862m)

(2) Segunda Fase del Proyecto

a) Instalación y Mejoras de las Luces Aeronáuticas

- Instalación de Sistema Sencillo de Iluminación de Aproximación (SALS).
- Instalación de PAPI en las pistas 01 y 19.
- Instalación de Luces de borde de pista.
- Instalación de Luces de umbral y extremo de pista.
- Instalación de Iluminación de zona de parada de seguridad.
- Instalación de Luces de borde de calles de rodaje.
- Traslado de Luces identificadoras de umbral.
- Instalación de Equipo de suministro de energía eléctrica, equipo de control de luces aeronáuticas y construcción de caseta.

b) Prolongación de pista

Se prolongará la pista hacia el sur para despegues desde la pista 01 (área de parada para aterrizajes de la pista 19) y esta prolongación también será ranurada.

(Pista: L=300m, Amortiguador de chorro: L=60m)

- c) Construcción de calle de rodaje para la parte de prolongación de pista arriba indicada.
- d) Construcción de hombro pavimentado para la pista existente.
- e) Ampliación del ancho de la calle de rodaje y de la conectora del lado 19 y construcción de hombro pavimentado.
- f) Reemplazo del VOR/DME.
- g) Mejoras de la terminal de pasajeros.
 - Se tomarán las medidas para mejorar el edificio terminal de pasajeros ya que el mismo es obsoleto y falta de espacio y en relación con dicho mejoramiento se arreglará el estacionamiento de vehículos.

2. Cronograma Global del Proyecto

El cronograma global del Proyecto es como se indica en el Anexo- I . Ambas partes confirmaron el cronograma de trabajo, sobre todo las medidas que debería tomar el Gobierno de Honduras, con las cuales se formarían las bases de la segunda fase del Proyecto, tales como la negociación de la expropiación e indemnización con los habitantes, expropiaciones de los habitantes y el corte de los obstáculos topográficos.

3. Regulaciones de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón

La Misión explicó al Gobierno de Honduras sobre procedimiento del sistema de Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón (Véase Anexo- II) y el Gobierno de Honduras entendió dicha explicación.

4. Medidas que debe tomar el Gobierno de Honduras

Respecto de este Proyecto, en caso de llevarse a cabo la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón, el Gobierno de Honduras deberá ejecutar los siguientes trabajos, además de tomar las medidas que se enumeran en el Anexo- III .

- a) Eliminar el camino en el lado sur del aeropuerto y construir el correspondiente desvío.
- b) Recortar los obstáculos topográficos en el sector sur del aeropuerto.
- c) Re ubicar en forma pacífica a los pobladores del área afectada por el punto b) y correr con los gastos de indemnizaciones.
- d) Reservar el terreno necesario para las instalaciones de Luces guía de aproximación y Balizas de obstáculos.

- e) Proporcionar un suministro estable de energía eléctrica para mantener encendidos tanto las luces como el equipo a instalarse.
- f) Llegar a acuerdos con los locatarios y personas relacionadas con la terminal de pasajeros y correr con los gastos de indemnizaciones si se requieren en relación con las mejoras de la terminal.
- g) Adquirir o conseguir terrenos si las mejoras del aeropuerto así lo requieren, o hacer traslados o mejoras de instalaciones que el Gobierno de Honduras seguirá usando pero que están relacionadas con el mejoramiento.
- h) Llevar a cabo las verificaciones en vuelo de las ayudas a la aeronavegación que se instalarán.

5. Items especiales

- (1) Como resultado de las conversaciones, se definieron las ubicaciones detalladas de las Luces de extremo de pista y de callos de rodaje, de modo que ellas están relacionadas íntimamente con la operación de la pista, y sus ubicaciones como se indican en el Anexo- IV.
- (2) En caso de que el Gobierno de Honduras esté de acuerdo con el contenido del Informe en borrador, JICA elaborará un Informe Final, el mismo que será enviado al Gobierno de Honduras hasta fines del mes de enero de 1998.

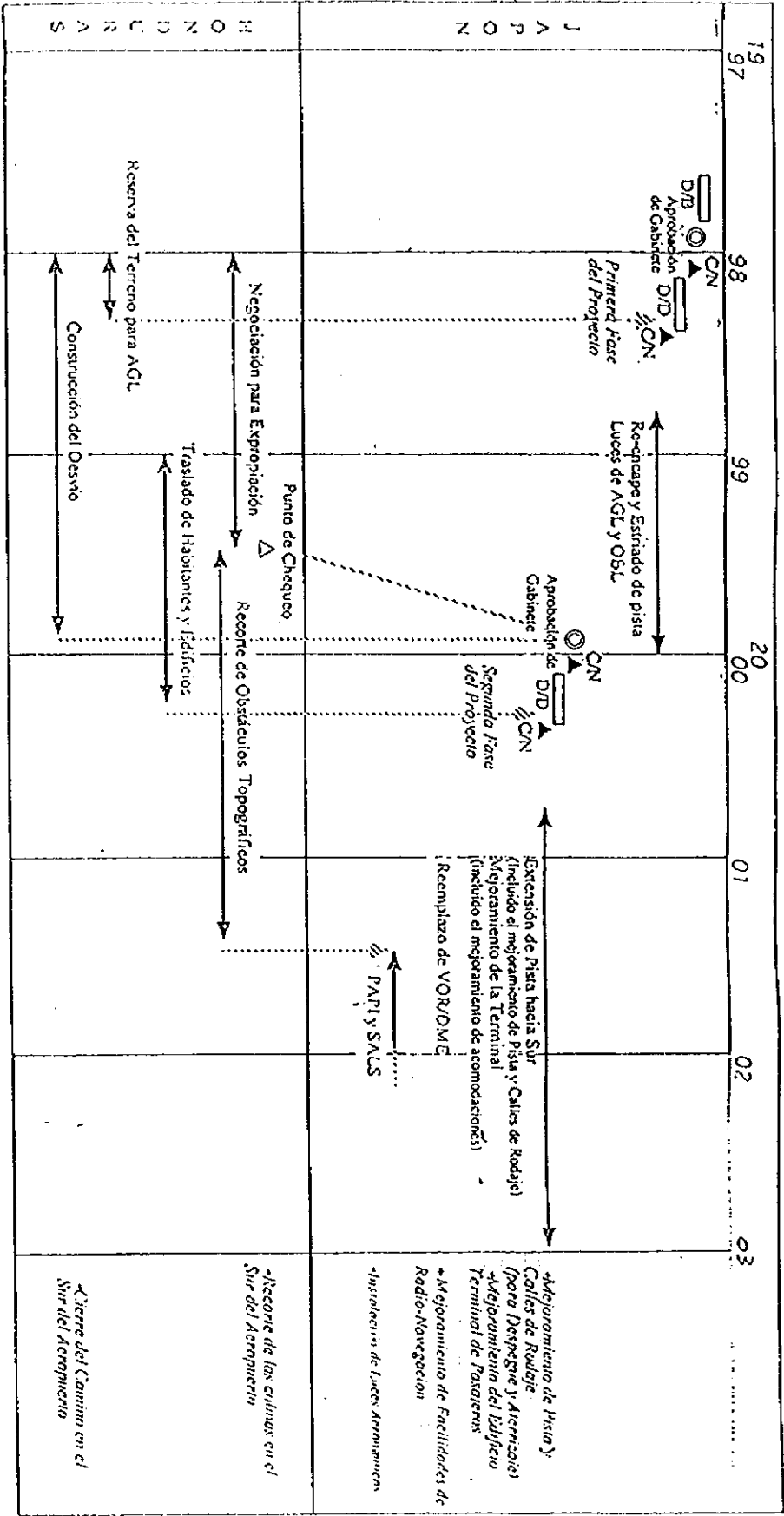


L.P



Cronograma del Proyecto

29/10/1997



Handwritten signatures and initials: *Fz*, *K.P.*, and *Com...*

LA COOPERACIÓN FINANCIERA NO REEMBOLSABLE DEL JAPÓN

SISTEMA DE LA COOPERACIÓN FINANCIERA NO REEMBOLSABLE DEL JAPÓN

1. Procedimiento de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón.

El procedimiento de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón es el siguiente.

- 1) Solicitud (Presentación de una solicitud oficial por el país receptor)
 Estudio (Estudio de Diseño Básico conducido por JICA)
 Evaluación y Aprobación (Evaluación del Proyecto por el Gobierno del Japón y aprobación por el Gabinete)
 Decisión de Realización (Firma del canje de notas por ambos gobiernos)
 Realización (Realización del Proyecto)

- 2) En la primera etapa, el Gobierno del Japón (el Ministerio de Relaciones Exteriores) estudia la solicitud formulada por el país receptor si el Proyecto es apropiado para la Cooperación Financiera No Reembolsable. Si se confirma que la solicitud tiene alta prioridad como Proyecto para la Cooperación Financiera No Reembolsable, el Gobierno del Japón ordena a JICA a efectuar el Estudio.

Luego viene la segunda etapa, que se refiere al Estudio de Diseño Básico; JICA realiza este Estudio, en principio, contratando una compañía consultora japonesa.

En la tercera etapa, la Evaluación y Aprobación. En ella el Gobierno del Japón evalúa y confirma que el Proyecto es apropiado para la Cooperación Financiera No Reembolsable, sobre la base del informe de Diseño Básico elaborado por JICA en la segunda etapa, luego envía el contenido del Informe al Gabinete para su aprobación.

En la cuarta etapa, la Decisión de Realización. Una vez aprobado el Proyecto por el Gabinete se firma el Canje de Notas por los representantes del Gobierno del Japón y del Gobierno receptor.

Durante la realización del Proyecto. JICA extenderá ayudas necesarias al Gobierno receptor en los procesos de licitación, contrato, etc.

L.P

2. Estudio de Diseño Básico

1) Contenido del Estudio

El Estudio de Diseño Básico conducido por JICA esta destinado a proporcionar el documento básico necesario para que el Gobierno del Japón evalúe si el Proyecto es viable o no para el sistema de la Cooperación Financiera No Reembolsable del Japón. El contenido del Estudio incluye;

- a) Confirmación de los antecedentes, el objetivo, la eficiencia del Proyecto, y la capacidad de la organización responsable para la administración y mantenimiento del Proyecto.
- b) Examen de la viabilidad técnica y socio-económica.
- c) Confirmación del concepto básico del Plan Optimo del Proyecto a través de la mutua deliberación con el país receptor.
- d) Preparación del Diseño Básico del Proyecto.
- e) Estimación del costo del Proyecto.

El contenido del Proyecto aprobado arriba mencionado no necesariamente coincide totalmente con la solicitud original, sino que se confirma en consideración al esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable.

Al realizar el Proyecto bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable, el Gobierno del Japón desea que el Gobierno del país receptor tome todas las medidas necesarias para promover su auto-suficiencia. Esas medidas deberán asegurarse aunque estén fuera de la jurisdicción de la entidad ejecutora del Proyecto en el país receptor. Por lo tanto, la ejecución del Proyecto es confirmada por todas las organizaciones relevantes en el país receptor mediante las Minutas de Discusiones.

2) Selección de la compañía consultora

Al realizar el Estudio, JICA selecciona una de las compañías consultoras - entre aquellas registradas en JICA - mediante una licitación en la que presentan sus propuestas. La compañía seleccionada realiza el Estudio de Diseño Básico y elabora el Informe bajo la

supervisión de JICA. Después de la firma de Canje de Notas, con el fin de asegurar coherencia técnica entre el Diseño Básico y el Diseño Detallado, y tomando en cuenta que no hay tiempo suficiente para seleccionar la compañía consultora nuevamente, JICA recomienda al país receptor emplear la misma compañía consultora que se hizo cargo del Diseño Básico para el Diseño Detallado y supervisión de la realización del Proyecto.

3. Esquema de la Cooperación Financiera No Reembolsable

1) Cooperación Financiera No Reembolsable

La Cooperación Financiera No Reembolsable consiste en la donación de fondos que no requiere la obligación de reembolso por parte de los países receptores, y permiten a través del fondo adquirir equipos, materiales y servicios (técnicos, transporte, etc.) Necesarios para el desarrollo económico y social de los países, bajo las normas y las leyes relacionadas del Japón. La Cooperación no se extiende a donaciones en especie.

2) Firma de Canje de Notas

En la realización de la Cooperación Financiera No Reembolsable, se necesita el acuerdo y la firma del Canje de Notas (C/N) entre ambos gobiernos. En el C/N se aclaran el objetivo, el período efectivo de la donación, las condiciones de realización y el límite del monto de la donación.

3) Período de ejecución

El período efectivo de la donación debe ser dentro de mismo año fiscal del Japón (del 1 de abril hasta el 31 de marzo del siguiente año) en el que el gabinete aprobó la cooperación. Durante este período debe concluirse todo el proceso desde la firma del C/N hasta el contrato con la compañía consultora o constructora, incluyendo el pago final.

Sin embargo, en el caso de un retraso en el transporte, instalación o construcción por la condición de clima u otros, existe la posibilidad de prolongar a lo más por un año (un año fiscal) previa consulta entre ambos gobiernos.

4) Adquisición de los productos y servicios

La Cooperación Financiera No Reembolsable será utilizada apropiadamente por el Gobierno del país receptor para la adquisición de los productos japoneses o del país receptor y los servicios de nacionales japoneses y nacionales del país receptor para la ejecución del Proyecto. (El término "nacionales japonesas significa personas físicas

R.P

japonesas o personas jurídicas japonesas controladas por personas físicas japonesas.)

No obstante, lo arriba mencionado, la Cooperación Financiera No Reembolsable podrá ser utilizada, cuando los dos Gobiernos lo estimen necesario, para la adquisición de productos de terceros países (excepto Japón y el país receptor) y los servicios para el transporte que no sean de los nacionales japoneses ni de nacionales del país receptor.

Sin embargo, considerando el esquema de la donación del Japón, los contratistas principales para la ejecución del Proyecto como consultores, constructores y proveedores deberán ser nacionales japoneses.

5) Necesidad de Aprobación

El Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él, concertará contratos, en yenes japoneses, con nacionales japoneses. A fin de ser aceptable, tales contratos deberán ser verificados por el Gobierno del Japón. Esta verificación se debe a que el fondo de donación proviene de los impuestos generales de los nacionales japoneses.

6) Responsabilidad del Gobierno Receptor

El Gobierno del país receptor tomará las medidas necesarias como sigue:

- (1) Asegurar la adquisición y preparación del terreno necesario para los lugares del Proyecto, limpiar y nivelar terreno previamente al inicio de los trabajos de construcción.
- (2) Proveer de instalaciones para la distribución de electricidad, suministro de agua, el sistema de desagüe y otras instalaciones adicionales dentro y fuera de los lugares del Proyecto.
- (3) Proporcionar los edificios y los espacios necesarios en caso de que el Proyecto incluya la provisión de equipos.
- (4) Asegurar todos los gastos y la pronta ejecución del desembarco y despacho aduanero en el país receptor y en el transporte interno de los productos adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable.
- (5) Eximir del pago de derechos aduaneros, impuestos internos y otras cargas fiscales que se impongan a los nacionales japoneses en el país receptor con respecto al suministro de los productos y los servicios bajo los Contratos Verificados.

Fr
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

L. P

[Handwritten signature]

(6) Otorgar a nacionales japoneses, cuyos servicios sean requeridos en conexión con el suministro de los productos y los servicios bajo los Contratos Verificados, las facilidades necesarias para su ingreso y estadía en el país receptor para el desempeño de sus funciones.

(7) Uso Adecuado

El país receptor deberá asegurar que las instalaciones construidas y los productos adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable sean debida y efectivamente mantenidos y utilizados asignando el personal necesario para la ejecución del Proyecto.

Deberá también sufragar todos los gastos necesarios, a excepción de aquellos gastos a ser cubiertos por la Donación.

(8) Reexportación

Los productos adquiridos bajo la Cooperación Financiera No Reembolsable no deberán ser reexportados del país receptor.

9) Arreglo Bancario

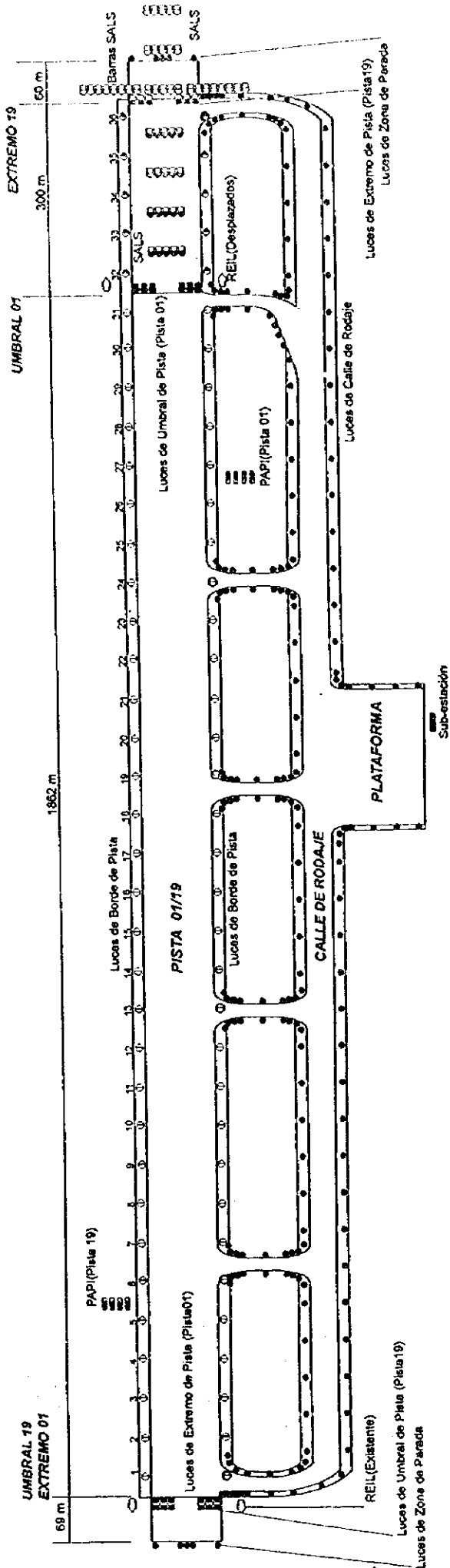
a) El Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él deberá abrir una cuenta bancaria a nombre del Gobierno del país receptor en un banco autorizado para el cambio de moneda extranjera en el Japón (en adelante, referido como "el Banco"), el Gobierno del Japón llevará a cabo la Cooperación Financiera No Reembolsable efectuando pagos, en yenes japoneses, para cubrir las obligaciones contraídas por el Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él, bajo los Contratos Verificados.

b) Los pagos por parte del Japón se efectuarán cuando las solicitudes de pago sean presentadas por el Banco al Gobierno del Japón en virtud de una autorización de pago (A/P) expedida por el Gobierno del país receptor o la autoridad designada por él.

R. P

Medidas Principales que han de Tomar Ambos Gobiernos

No.	Item	Cubierto por la Corporación Financiera	Cubierto por el País Receptor
1	Reserva de terreno		●
2	Limpieza, nivelación y reclamo de sitio cuando sea necesario		●
3	Construcción de entrada y cerco dentro y alrededor del sitio		●
4	Construcción de estacionamiento	●	
5	Construcción de caminos	●	
	1) Dentro del sitio	●	
	2) Fuera del sitio		●
6	Construcción del edificio	●	
7	Provisión de facilidades para la distribución de electricidad, suministro de agua, drenaje y otras instalaciones concomitantes.		
	1) Electricidad		
	a. Línea de distribución al sitio		●
	b. Instalación eléctrica interior y exterior del sitio	●	
	c. Cortacircuito principal y transformador	●	
	2) Suministro de agua		
	a. Distribución de agua urbana hasta el sitio		●
	b. Sistema de suministro dentro del sitio (tanques de recepción y elevado)	●	
	3) Drenaje		
	a. Cañería urbana de drenaje (agua de lluvia, cloaca y otros) hasta el sitio		●
	b. Sistema de drenaje (para retrete, desperdicio ordinaria, drenaje de tormenta agua de lluvia y otros) hasta el sitio	●	
	4) Suministro de gas		
	a. Cañería de gas urbano hasta el sitio		●
	b. Sistema de suministro de gas dentro del sitio	●	
	5) Sistema telefónico		
	a. Línea troncal telefónica hasta el bastidor/panel de distribución principal del edificio (PDF)		●
	b. PDF y extensión después del bastidor/panel	●	
	6) Muebles y Equipo		
	a. Muebles en general (alfombras, cortinas, sillas y otros)		●
	b. Equipo del proyecto	●	
8	Pago de las comisiones siguientes al banco japonés de cambio de moneda exterior en concepto de servicios bancarios basados en el A/B		
	1) Comisión de aviso de A/B		●
	2) Comisión de pago		●
9	Descarga y trámite aduanero en el puerto de desembarque del país receptor		
	1) Transporte marítimo(aéreo) de los productos desde el Japón hasta el país receptor	●	
	2) Exención de impuestos y despacho de aduana de los productos en el puerto de desembarque		●
	3) Transporte interno desde el aeropuerto de desembarque hasta el sitio de proyecto	●	
10	Otorgamiento a los ciudadanos japoneses cuyos servicios sean requeridos en conexión con el suministro de productos y servicios estipulados en el contrato verificado, las facilidades necesarias para su entrada y permanencia en el país receptor para la ejecución de los trabajos		●
11	Mantenimiento y uso adecuados y efectivos de las facilidades construidas y de los equipos comprados según contrato.		●
12	Asunción de todo gasto que no esté cubierto por la Donación (Cooperación Financiera No Reembolsable), necesario para construir las instalaciones así como para el transporte e instalación del equipo.		●



PLAN DE LUCES AERONAUTICAS (MODIFICADO)

5 Estimación de Costos en los que Incurrirá el Lado Receptor

Expropiación e indemnizaciones	121 millones de Lempiras
Trabajos de corte en colina	53 millones de Lempiras
Desvío de carretera	4.4 millones de Lempiras
Total	178 millones de Lempiras

6 Accidentes en Toncontin

No.	Fecha	Tipo de Aeronave	Matrícula	Dueño o Empresa	Lugar del Accidente	Causa del Accidente	Víctimas Fatales
1	52/07/10	DC-3	XH-TAB	TACA	TONCONTIN	Tren principal derecho no salió	0
2	67/02/20	DC-6	HR-SAS	SAMEA	TONCONTIN	Tren no retrató	4
3	70/05/26	HERON	HR-A5N	AEROSRV	TONCONTIN	Accidente mal tiempo	5
4	75/08/26	C-206	HR-220	JULIO	COLONIA PRIMAVERA	Falta de combustible	0
5	75/10/29	B-737	HR-5HA	SAHSA	TONCONTIN	Fallas tren, poca longitud de la pista	0
6	78/11/10	T-26	N.D.	F.A.H.	Cerca de TONCONTIN	Fallas mecánicas	2
7	80/03/05	MS-210	HR-AGO	M.CUEVA	TONCONTIN	Salte de la pista	0
8	80/04/30	C-152	HR-AGH	AEROCUB	V. ANGELES	Mal tiempo	0
9	80/07/01	PA-32	HR-AGI	DIVESA	TONCONTIN	Falla motor izquierdo	0
10	80/08/13	AZTECA	HR-AAN	AERO SERVICE	TONCONTIN	No salió trenes	0
11	81/04/01	C-172	HR-AAT	CIRCULO AEREO	TONCONTIN	Falta de conocimientos y sin autorización	0
12	81/06/19	C-47	FAH-312	FAH	TONCONTIN	N.D.	0
13	81/08/10	--	RH-214	FAH	TONCONTIN	Colisión en tierra con varias aeronaves	0
14	82/04/26	L-188	HR-HAM	FAH	COMAYAGUE LA	No salieron trenes principales	0
15	82/04/15	--	HR-AND	LANSA	TONCONTIN	Falla sistema eléctrico	0
16	83/04/08	PA-28 CHEROKEE	HR-AIX	DIEVESA	ZAMBRANO	Falta combustible	0
17	83/04/10	C-172	HR-AAT	CIRCULO AEREO	Sur de TONCONTIN	Falla motor R	0
18	83/04/18	PIPER	HR-AAM	HELIASA	TONCONTIN	Mal tiempo	0
19	83/05/18	PIPER	HR-AAN	HELIASA	TONCONTIN	No retracto tren de aterrizaje	0
20	83/08/05	C-182	HR-AEE	--	TONCONTIN	Se capote en pista	0
21	83/08/18	DC-3	HR-LAD	--	TONCONTIN	Chocó con ambulancia de la DGAC	0
22	83/11/14	C-185	FAH-125	FAH	TONCONTIN	Aterizó de emergencia por fallas mecánicas	0
23	83/04/12	ROKWELL	HR-AFC	SETCO	TONCONTIN	Mal tiempo	0
24	84/07/24	--	XC-UJO	MEXICANA	TONCONTIN	Aterizó de emergencia por fallas mecánicas	0
25	86/02/05	AZTECA FA-23-250	HR-ASL	AERO SERVICIOS	TONCONTIN	Al aterrizar pega camión que cruzaba la carretera	1
26	86/08/21	C-185	HR-DAC	FAH	TONCONTIN	Fallas mecánicas	0
27	86/09/17	C-47	FAH-311	FAH	TONCONTIN	Aterizó capoteando por fallas en sistema hidr.	0
28	88/09/28	B-737 200	N-135 TA	TACA	TONCONTIN	Falla técnicas	0
29	89/02/03	C-172	HR-ACB	--	COYAGUELA	Falla del motor	0
30	89/02/25	DC-06	HR-AKZ	CIRCULO B	LA TIGRA II	Mal tiempo	0
31	89/03/27	DC-3	HR-SAH	--	TONCONTIN	Falló tren de aterrizaje	0
32	89/10/21	B-727- 224	N 88795	SAHSA	LAS MESITAS SANTA ANA	Mal tiempo	131
33	89/10/25	C-185	HR-AGL	--	TONCONTIN	Chocó con carro remolcador	0
34	89/11/03	--	N 678 CP	--	TONCONTIN	Le estalló llanta al aterrizar	0

No.	Fecha	Tipo de Aeronave	Matri-cula	Dueño o Empresa	Lugar del Accidente	Causa del Accidente	Victimas Fatales
35	90/03/21	L-188	HR-TNL	TAN	LAS QUEBRADAS	Mal tiempo, descendió más bajo que la trayectoria de planeo	3
36	93/06/19	C-180	HR-AFQ	LEYLE CAMERON H.	TONCONTIN	Al aterrizar estalló llanta principal	3
37	93/11/	B-727 100	--	CARNIVAL AIRLINES	TONCONTIN	Estalló llanta principal al aterrizar	0
38	94/08/09	B-737-200	N 4905 W	TACA	TONCONTIN	Falla técnica	0
39	94/09/12	B-737-300	N 373 TA	TACA	TONCONTIN	Falla técnica	0
40	1995/03	C-185	FAH	FAH	TONCONTIN	Falla técnica	4
41	95/11/08	C-177	N 20190	EXTRANJERA	TONCONTIN	Falla al aterrizar	0
42	96/02/26	TOMA HAWK	HR-ABI	DIVESA	VALLE FM	Accidentada	0
43	97/04	C-130	--	USAF	TONCONTIN	No pudo parar	3
44	97/07	737-200	--	LACSA	TONCONTIN	Se llevó el cerco	0
45	97/08	737-200	--	LACSA	TONCONTIN	Mal aterrizaje, reventó llantas	0

7 Alternativas de Remodelación del Edificio Terminal de Pasajeros

Para el Edificio terminal de pasajeros se han elaborado dos alternativas de remodelación, una con algunos cambios sobre la propuesta de la Brown & Root (Alternativa A) (Mínimas mejoras sobre el actual edificio) y la otra que consiste en mejoras en el actual edificio y la construcción de una nueva terminal de llegada (Alternativa B).

Las instalaciones deberían tener una capacidad para poder albergar cómodamente una cantidad de 488 personas en las horas pico (incluye salidas y llegadas). Para los cálculos en base a la fórmula de dimensionamiento de instalaciones de la IATA (Manual de Referencia para Desarrollo de Aeropuertos), el tiempo de uso en cada uno de los puntos del aeropuerto está basado en datos obtenidos en el estudio del sitio y de las encuestas realizadas; esos resultados los mostramos en la Tabla 1.

Los planos de cada una de las alternativas se muestran en las figuras 1 y 2 respectivamente, mientras que la Tabla 2 es un cuadro comparativo de las dos alternativas.

En la alternativa A se puede apreciar ciertas mejoras en el área de chequeo de salidas, pero no se pueden hacer mejoras en el área de llegada. Además, se tiene que sacrificar espacio de oficinas lo cual perjudicaría a los trabajos normales del aeropuerto.

En la alternativa B que tendría una nueva terminal de llegada, al mismo tiempo que se mejora el área de chequeo, se soluciona fundamentalmente el problema del área de llegada.

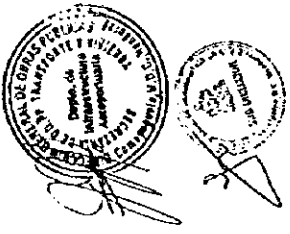
El mejoramiento del edificio terminal de pasajeros, está destinado a apoyar el objetivo primario de este Proyecto, que es mejorar la seguridad y estabilidad de las operaciones de la navegación aérea. Por lo tanto, debido a las limitaciones presupuestarias, las mejoras de la terminal serán las mínimas necesarias, razón por la cual se decidió llevar a efecto la alternativa "A". Cabe indicar que, una vez que se concluya la alternativa "A" de este Proyecto, en el futuro se podrá ejecutar la alternativa "B" para incrementar la comodidad de dicha terminal.

Tabla 1. Cálculo de las Dimensiones de las Instalaciones

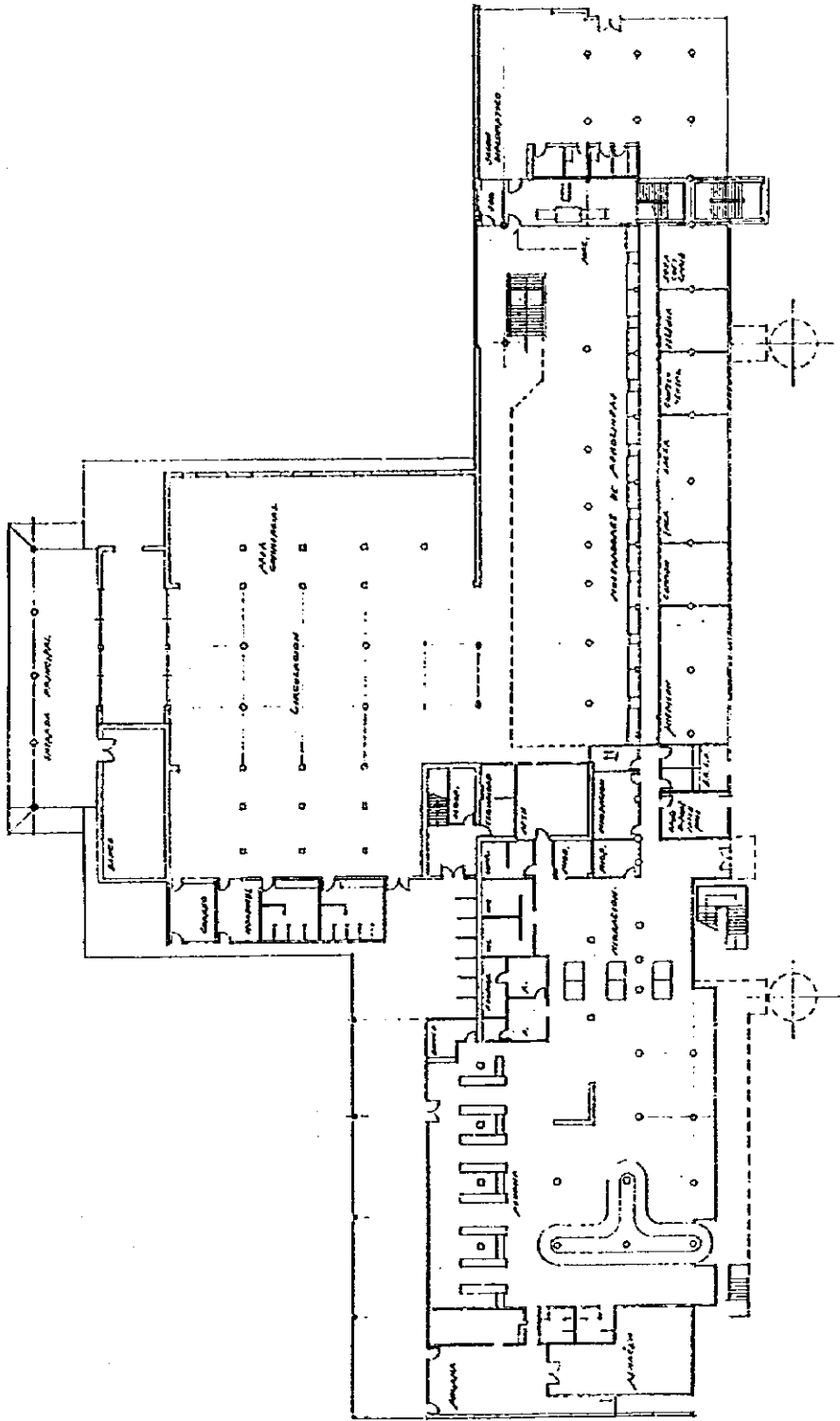
Passenger Processing Facility Requirements based on Abbreviated Capacity Calculation Formulae

Year 2005

		Int'l
a: Number of peak hour originating passengers		210
b: Number of peak hour landside transfer passengers		0
c: Number of peak hour departing passengers		210
d: Number of peak hour terminating passengers		218
e: Number of peak hour terminating and Int'l/Dom. transfer passengers		218
f: Proportion of passengers to be customs checked		100%
g: Time of first passenger at gate lounge (mins. before STD)		50
i: Proportion of long haul departing passengers during peak hour		50%
k: Proportion of short haul departing passengers during peak hour		50%
m: Maximum number of seats on largest aircraft handled at gate in question		188
o: Number of visitors - Originating passengers		2
o: Number of visitors - Terminating passengers		2
p: Proportion of passengers using car/taxi - Originating passengers		50%
p: Proportion of passengers using car/taxi - Terminating passengers		50%
q: Proportion of passengers arriving by wide-body aircraft during peak hour		50%
r: Proportion of passengers arriving by narrow-body aircraft during peak hour		50%
s: Maximum number of seats on largest aircraft handled at airport		188
t1: Average processing time per passenger at check-in desk (mins.)		3.0
t2: Average processing time per passenger at departure passport control (mins.)		1.0
t3: Average processing time per passenger at arrival passport control (mins.)		1.0
t4: Average processing time per passenger at arrival customs (mins.)		3.0
u: Average occupancy time of departure lounge per departing long-haul passengers		50
v: Average occupancy time of departure lounge per departing short-haul passengers		30
1. Departure Curb	$L = (0.095 \ a \ p) \ t_1 =$	11
2. Departure Concourse	$A = 0.75 \ (\ a \ (1 + o) + b) =$	473
3. Check-in Queuing Area	$A = [0.25 \ (\ a + b)] \ t_1 =$	58
4. Check-in Desks	$N = [(\ a + b) \ t_1 / 60] \ t_1 =$	11.6
5. Departure Passport Control	$N = [(\ a + b) \ t_2 / 60] \ t_1 =$	3.9
6. Security Check - Centralized	$N = (\ a + b) / 300 =$	0.7
7. Departure Lounge	$A = [\ c \ (\ u \ i + v \ k) / 30] \ t_1 =$	308
8. Security Check - Gate Lounge	$N = 0.2 \ m / (\ g - 5) =$	0.8
9. Gate Lounge	$A = m =$	188
10. Arrival Health Check	$N = 3 \ \text{position}$	3.0
11. Arrival Passport Control	$N = [(\ d + b) \ t_3 / 60] \ t_1 =$	4.0
12. Arrival Passport Control Queuing Area	$A = 0.25 \ (\ d + b) =$	55
13. Baggage Claim Area	$A = (0.9 \ e) \ t_1 =$	216
14. Number of Baggage Claim Devices - Wide Body	$N = e \ q / 425 =$	0.3
14. Number of Baggage Claim Devices - Narrow Body	$N = e \ r / 300 =$	0.4
15. Arrival Customs Queuing Area	$A = 0.25 \ e \ t_4 \ t_1 =$	60
16. Arrival Customs	$N = e \ t_4 / 60$	10.9
17. Arrival Concourse Waiting Area	$A = [0.375 \ (\ d + b + 2 \ d \ o)] \ t_1 =$	450
18. Arrival Curb	$L = (0.095 \ d \ p) \ t_1 =$	11

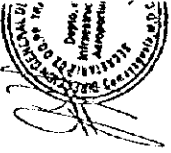


#

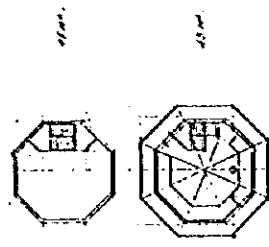
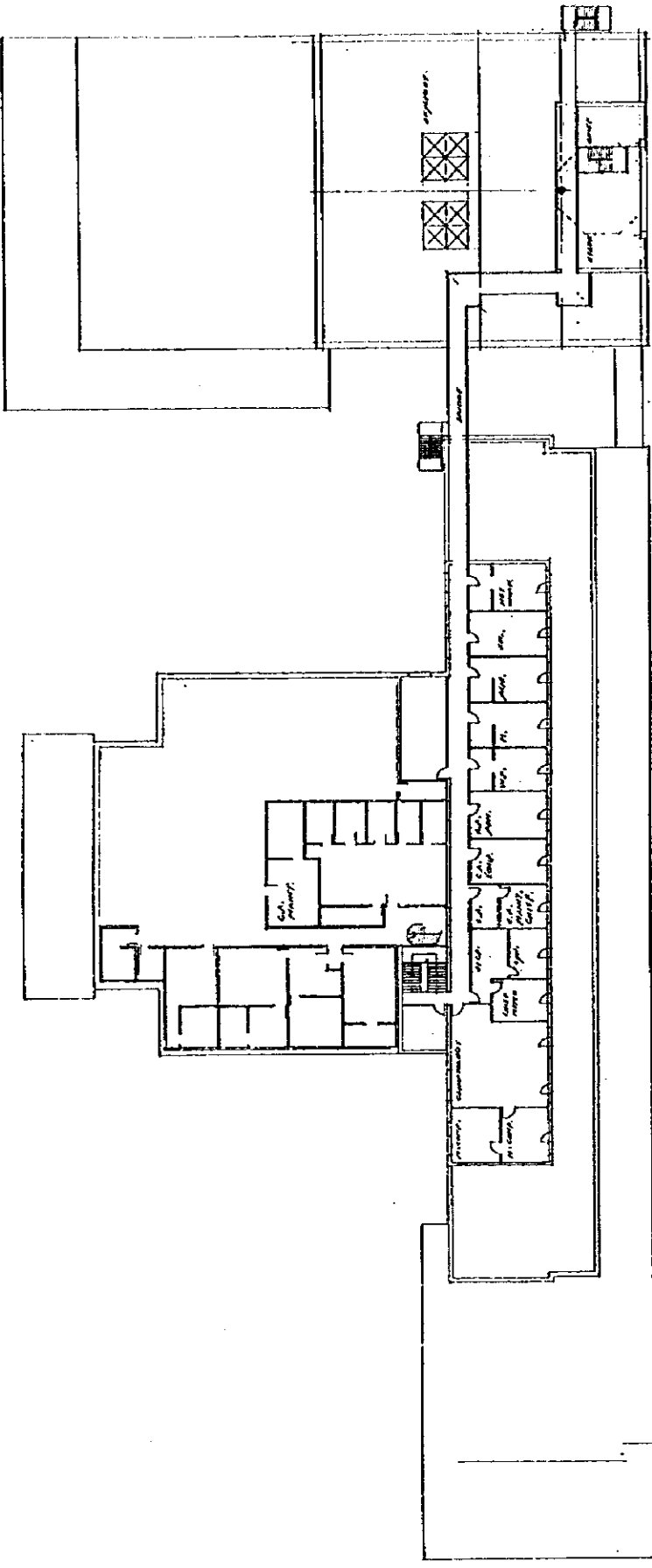


JAPAN INTERNATIONAL CORPORATION OFFICE
 TERMINAL BUILDING TERMINAL BUILDING, SHELBY A
 FIRST FLOOR PLAN, PROPOSED
 11-00011284 ON WALL, NO. 7
 AUGUST 1977

Fig. 1 Alternativa A del Edificio Terminal



Handwritten initials and a signature.



JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY
TEKNIKUS PERENCANAAN TERBUKA BANGUNAN - KUNYUJIF 6
130000 KAWASAN PAKSI 1 PERUMAH 007/3
140001/000
140001/000

Table 2 Cuadro Comparativo Entre Alternativas A y B para el Edificio Terminal

	Alternativa A	Alternativa B
Características	Mejoras en base al plan de la Brown & Root, queda el congestionamiento en el sector de llegadas. Obra dificultosa (Se debe cerrar un sector para las obras) Mostradores de chequeo: 16 Correa transportadora de equipajes, el mismo.	Alternativa propia del lado japonés Solución al congestionamiento en el sector de llegadas. Mostradores de chequeo: 16 Correa transportadora de equipajes mediano y de mayor ancho que el actual.

Comparación entre ambas alternativas

Corredor tado aeronáutico	Se eliminarán las tiendas libres para construir un corredor.	No hay cambios.
Control de pasaportes en el sector de llegadas	Actual: 3 Nuevo: 6 Se recortan las oficinas y sala de personal para ampliar el área de control de pasaportes	Actual: 3 Nuevo: 6 Se conservan oficinas y salas de personal
Recojo de equipajes	Se usaría la actual correa transportadora (muy estrecha) Espacio, el doble del actual Se amplía el espacio quitando las oficinas	Una correa mediana (30m) y más ancha Espacio, el doble del actual, mejor disposición que la alternativa A
Aduana	6 mesones de revisión Imposible tener más espacio de espera	6 mesones de revisión Mayor espacio de espera
Espacio para espera de llegadas	Espacio exterior, tiene alero	El mismo que el actual
Sala de despedidas de salida	Se utilizaría todo el ala oeste	Uso de toda el ala oeste Ya que no se usará este sector como entrada, se tendría mayor comodidad que en la alternativa A
Area de chequeo	Mostradores en línea: 16 (40m) Ubicación: ala norte	Mostradores en línea: 16 (40m) Ubicación: ala sur
Portón de salida	Ubicación: el mismo Sería exclusivo para pasajeros para evitar congestionamiento	Ubicación: ala sur Sería exclusivo para pasajeros para evitar congestionamiento
Control de pasaportes y seguridad de salida	Ubicación: segundo piso, ala norte (Poco espacio de espera, congestionado) Se disminuiría el espacio de la sala de salidas del segundo piso	Ubicación: Planta baja, antes de las escaleras (Espacio de espera: sala del ala oeste, más amplio)
Sala de espera de salidas	550m ² (sin contar pasillo) Espacioso. En el sector oeste estarían las tiendas libres	600m ² (sin contar pasillo) Espacioso. En el sector oeste estarían las tiendas libres
Oficinas oficiales, salas de personal	Faltaría espacio para oficinas. Meteorología y ARO AIS no estarían en la planta baja	Suficiente espacio para oficinas Meteorología y ARO AIS estarían en la planta baja como ahora
Torre de control	Hay limitaciones para mejorar el área de los controladores	Al construir una nueva torre de control en la ampliación, sería más fácil mejorar el ambiente e instalaciones de los controladores

8 Estudio Sobre la Posibilidad de Operación con Naves B-727

Para el caso de operar con naves B-727 en el Aeropuerto Internacional de Toncontin, se ha hecho un estudio resumido sobre si existen o no problemas respecto de la longitud de pista y resistencia del pavimento, y sobre que limitaciones de peso se deberían disponer, los resultados de este estudio son los siguientes:

		B727-100				B727-200			
		Peso de despegue (t)	No. de pasajeros (A)	Carga (t) (B)	Peso total (t) (A)+(B)	Peso de despegue (t)	No. de pasajeros (A)	Carga (t) (B)	Peso total (t) (A)+(B)
Valor máximo de la capacidad de la nave		72.6	94 (100%)	5.3 (100%)	13.9 (100%)	83.6	134 (100%)	6.2 (100%)	128.1 (100%)
Valor permisible sobre la longitud de pista (1,862m)	Caso-1	56.3	94 (100%)	1.0 (19%)	9.6 (69%)	58.3	77 (57%)	0	70.0 (55%)
	En caso de que la pista se prolongue a 2,162m	Caso-1'	60.3	94 (100%)	5.0 (94%)	13.6 (98%)	62.6	124 (93%)	0
Valor permisible respecto del pavimento (con reencape)	Caso-2	57.3	94 (100%)	2.0 (38%)	10.6 (77%)	57.3	67 (50%)	0	60.9 (48%)
	En caso de limitarse las llegadas y salidas a 2 por semana	Caso-2'	60.0	94 (100%)	5.0 (94%)	13.6 (98%)	60.0	96 (72%)	0

Nota) Destino: Miami

Dirección de despegue y aterrizaje: Pista 01

No. de llegadas y salidas: 2 por día

Por lo visto, en caso del B-727-100, debido a que la pista no tiene mucha longitud, el peso de despegue se limitaría a 50.3t, lo cual significa limitar la carga (Caso 1). Sin embargo, en caso de prolongarse la pista en 300m (caso 1') o si se limita el número de vuelos a una ida y vuelta por semana (2 vuelos) (Caso 2'), se podría incrementar la carga a 5t lo cual significa que casi no habría límite de peso.

En caso del B-727-200, más que las limitantes de longitud de pista es la resistencia del pavimento la principal dificultad, el peso máximo de despegue es de 57.3t lo cual limita carga y pasajeros (Caso 2). Sin embargo, si se limita el número de vuelos a una ida y vuelta (2 vuelos) por semana, se podría incrementar el peso de despegue con relación a la resistencia del pavimento, hasta 60t, pero si se mantiene la actual longitud de pista este peso se reduce a 58.3t. Por otro lado, si se prolonga la pista en 300m las limitantes respecto del pavimento serían las más críticas, ya que aunque se limite el

número de vuelos a una ida y vuelta (2 vuelos) por semana, el peso de despegue sería de 60t resultando limitados tanto la carga como los pasajeros.

Ahora bien, este estudio es meramente una apreciación resumida, ya que para una operación real, es necesario que cada empresa que opere en el aeropuerto realice un estudio detallado de acuerdo con las condiciones de operación de sus aeronaves.

9 Lista de Datos de Referencia

(1) Datos Generales

- Organigrama de la Dirección de Aeronáutica Civil
- Presupuesto de la Dirección de Aeronáutica Civil
- Presupuesto para aeropuertos de la Dirección de obras Públicas
- Estadísticas Aviación
- Cuadro de accidentes de aviación
- Estadísticas meteorológicas del Aeropuerto Internacional de Toncontin
- Organigrama de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Toncontin
- Programa presupuestario de la Corporación del Aeropuerto Internacional de Toncontin
- Fotografía aérea, mapa topográfico y mapa geológico de los alrededores del aeropuerto, publicados por el Instituto Geográfico Nacional

(2) Datos relacionados con el aeropuerto

- Planos de planta del aeropuerto
- Plano del sistema antiguo de alcantarillado
- Plano del actual estado de las luces aeronáuticas
- Plano de lugares de instalación de balizas de obstáculos, plano del sitio del DVOR/DME
- Plan de mejora del sistema de recepción de energía eléctrica
- Manual de vuelo de American Airlines
- Procedimiento de circulación de aproximación de Continental Airlines

(3) Datos para el cálculo de costos

- Precios de materiales de construcción (Publicación de junio de 1997, Tegucigalpa)
- Lista de precios unitarios de materiales de la Empresa Nacional de Energía Eléctrica

JICA