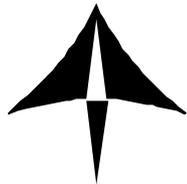


Aena



*Aeropuertos Españoles
y Navegación Aérea*

Tras la calibración de los equipos realizada por el avión laboratorio del Ministerio de Defensa

El ILS categoría I del Aeropuerto de Asturias se encuentra ya operativo

- Instalado el equipamiento necesario para la Categoría II/III. Su puesta en funcionamiento queda pendiente de finalizar las obras complementarias, ya iniciadas, en el aeropuerto

19 julio de 2003

Navegación Aérea ha finalizado la instalación de los equipos necesarios para la puesta en funcionamiento de un ILS categoría II/III en el Aeropuerto de Asturias, tras la calibración de los mismos realizada por el avión laboratorio del Ministerio de Defensa. La categoría II/III, supondrá una importante mejora operativa al reducir significativamente los desvíos y cancelaciones que se producen por condiciones meteorológicas adversas (niebla y nubes bajas).

Finalizado el proceso de instalación del equipamiento, que obligó a dar de baja temporalmente los equipos, el ILS está ya operativo, inicialmente en categoría I, hasta que finalicen las obras complementarias actualmente en marcha en el aeropuerto, exigidas por la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

El ILS operativo en Categoría I permite, en casos de nieblas o nubes bajas, operaciones sin visibilidad hasta los 60 metros de altura, necesitando el piloto una visibilidad horizontal en pista de 800 metros. En Categoría II la falta de visibilidad en altura se reduce a 30 metros y en longitud a 300 metros. En Categoría III las restricciones por falta de visibilidad en altura son inferiores a 30 metros y la visibilidad necesaria en longitud se reduce a 200 metros o inferior.

Las actuaciones pendientes en la geometría del campo de vuelo y el balizamiento necesarias para la puesta en la máxima categoría y que se encuentran actualmente en ejecución, son las siguientes:

- Balizamiento del sistema de aproximación de 420 metros de longitud, constituido por barras de eje con luces blancas, dos barras transversales instaladas a 150 y 300 metros respectivamente del umbral, además de dos filas laterales de barras de eje con luces rojas los primeros 270 metros, extendiéndose hacia el exterior de la pista en la zona anterior al umbral 29.
- Balizamiento de zona de contacto, la cual se extiende en 900 metros hacia la pista a partir del umbral 29.
- Diversas actuaciones en los distintos sistemas de luces de campo de vuelo para adecuarlos a las nuevas características.
- Área de funcionamiento del radioaltímetro, de acuerdo con las recomendaciones de la OACI (Organización Internacional de Aviación Civil).