



Realizado el vuelo de calibración de equipos el 3 de marzo

La tercera pista del Aeropuerto de Barcelona cuenta con un sistema ILS certificado para operar en categoría II/III

- EL ILS certificado en la cabecera 25L no estará operativo hasta el próximo verano cuando entre en funcionamiento la tercera pista
- La calibración de los equipos ILS instalados en la otra cabecera de pista, la 07R, se realizará a primeros de abril
- Con la futura configuración de pistas paralelas el Aeropuerto contará con 4 sistemas de aterrizaje para condiciones de meteorología adversa

18 de marzo de 2004

Los vuelos de calibración del sistema de navegación ILS (Aterrizaje instrumental de precisión) instalado en la cabecera 25L de la tercera pista del Aeropuerto de Barcelona han dado como satisfactoria esta nueva instalación que está ya certificada para operar en categoría II/III. Estos equipos, cuyo correcto funcionamiento fue comprobado el pasado día 3 de marzo no estarán operativos hasta la entrada en funcionamiento de la tercera pista prevista para el próximo verano.

En la actualidad el Aeropuerto de Barcelona cuenta con un ILS de categoría II/III operativo en una de las pistas actuales. Con la futura configuración de pistas paralelas, dispondrá de un total de cuatro sistemas de aterrizaje para condiciones meteorológicas adversas (niebla o nubes bajas), que darán servicio por las cuatro cabeceras.

Los vuelos de calibración se realizan para comprobar que las diferentes instalaciones cumplen con la normativa de la Organización de Aviación

Esta información puede ser utilizada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes
Tel. 91 321 01 27 Fax 91 321 01 29

Civil Internacional (OACI) y de la Dirección General de Aviación Civil, antes de proceder a su puesta en marcha. Tras la certificación de los equipos y comprobación de las maniobras de aproximación, queda pendiente antes de su entrada en funcionamiento, un periodo de información pública para dar a conocer la nueva instalación a compañías aéreas, pilotos e instituciones aeronáuticas según exige la normativa internacional.

Los sistemas de radio ayuda, denominados ILS de categoría II/III, están instalados en las dos cabeceras de la Tercera Pista. El vuelo de prueba realizado corresponde a los equipos situados en la cabecera 25L y está previsto que a principios de abril se efectúe el vuelo de comprobación y ajuste de los equipos ILS de la otra cabecera de pista, la 07R.

La inversión total del proyecto de instalación de sistemas ILS en el Aeropuerto de Barcelona asciende a más de 4 millones de euros. Esta cantidad se ha destinado a la instalación de estos dos nuevos equipos ILS de categoría II/III de la tercera pista, y a la sustitución de los ya existentes en la actual pista 07/25 que han tenido que ser adaptados como consecuencia de la ampliación realizada en dicha pista y prevista dentro del Plan Barcelona.

La tercera pista, que entrará en funcionamiento el próximo verano, es paralela a la más larga de los dos existentes en el aeropuerto y se sitúa a 1.350 metros de la actual 07/25, entre las lagunas de La Ricarda y El Remolar. Tiene una longitud de 2.660 metros y una anchura de 60 metros.

La finalidad de este conjunto de obras es dotar a los aeropuertos de la red de AENA de unas modernas instalaciones e infraestructuras que permitan atender la demanda de tráfico aéreo dentro de unos adecuados niveles de seguridad y calidad. Estas actuaciones forman parte del Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento.

FUNCIONAMIENTO DEL ILS

EL sistema de aproximación instrumental ILS de categoría II/III supone una importante mejora operativa ya que reduce significativamente el número de desvíos y cancelaciones que se producen en condiciones meteorológicas adversas. El ILS está formado por dos subsistemas - localizador y senda de descenso-, que permiten conocer la situación de la

aeronave, su elevación y distancia respecto de una trayectoria ideal de aproximación final al aeropuerto.

El localizador es el principal componente del ILS y su misión consiste en proporcionar a la aeronave una guía de su situación respecto al eje central de la pista de aterrizaje, facilitándole alinearse con el mismo.

La senda de descenso proporciona a la aeronave la información necesaria para realizar el descenso gradual programado. La señal del equipo de tierra es captada a bordo y transmitida al indicador correspondiente de la aeronave. Este indicador consiste en una barra horizontal generalmente pintada de color blanco o amarillo fosforescente. Esta barra se desplazará hacia la parte superior o inferior dependiendo de la posición del avión con respecto a la senda que debe seguir, facilitándole alinearse con la misma.

La información que suministran ambos subsistemas facilita al piloto seguir la trayectoria ideal de descenso programada y aterrizar alineado al eje central de la pista. Esta información se emite desde diversos equipos situados en las proximidades de la pista de aterrizaje, y para que la aeronave pueda recibirla es imprescindible que disponga del equipo necesario instalado a bordo -receptores, antenas, indicadores, etc-. Asimismo, es necesario que los pilotos tengan la certificación necesaria, obtenida tras la realización de cursos específicos.

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 horizontal a 400 metros. En categoría III no hay restricciones por falta de visibilidad en altura y la visibilidad necesaria en horizontal se reduce a 200 metros.