

Aena



*Aeropuertos Españoles
y Navegación Aérea*

El sistema estará operativo en la primera semana de agosto

Realizado el vuelo de calibración de los nuevos equipos ILS categoría II/III del Aeropuerto de Palma de Mallorca

- Con esta actuación concluye la fase de instalación del equipamiento necesario para la categoría II/III
- Queda pendiente la fase de difusión nacional e internacional previa de documentación a pilotos y compañías aéreas

18 de marzo de 2003

El avión laboratorio del Ministerio de Defensa calibró el pasado día 11 de marzo los nuevos equipos ILS instalados para dotar al Aeropuerto de Palma de Mallorca de la categoría operativa II/III, que supondrá una importante mejora operativa respecto a la categoría I actual, al reducir significativamente los desvíos y cancelaciones que se producen por condiciones meteorológicas adversas (niebla y nubes bajas).

Los vuelos de calibración se realizan al objeto de comprobar que los equipos y las nuevas maniobras cumplen con la normativa de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y de la Dirección General de Aviación Civil, antes de proceder a su puesta en operación. Estos vuelos de prueba del sistema consisten en la realización, a diferentes alturas, de maniobras de aterrizaje, aproximación y despegue.

Los datos obtenidos en el vuelo de calibración facilitarán realizar los ajustes mínimos necesarios a los equipos, para validar su correcto funcionamiento y dar cumplimiento a los estándares internacionales exigidos por (OACI). El análisis de los datos ya se ha iniciado por los expertos y finalizará en los próximos días.

Una vez realizados los mínimos ajustes necesarios, habrá finalizado la fase de instalación de los nuevos equipos, que estarán técnicamente preparados para operar en la máxima categoría y pendiente de la fase de publicación y difusión internacional previa a pilotos y compañías aéreas. El ILS de categoría II/III del Aeropuerto de Palma de Mallorca está previsto que entre en funcionamiento el día 5 de agosto.

El proyecto de implantación del ILS CAT II/III en el Aeropuerto de Palma de Mallorca ha supuesto la adaptación de las infraestructuras aeroportuarias, en concreto, la transformación de la cabecera 24L de la pista sur para adecuarla a esta nueva categoría a través de una serie de actuaciones de mejora de las ayudas luminosas (iluminación adicional de aproximación, luces de toma de contacto, luces de precisión de pista, y punto de espera), señalización horizontal (calles de rodaje, toma de contacto...) así como la instalación de nuevos equipos y la realización de otras obras de acondicionamiento.

El nuevo estatus operativo de la pista permitirá además mejorar la calidad del servicio a los usuarios, sobre todo durante esos días de meteorología adversa, a primera hora de la mañana, cuando se producen la mayor parte de las brumas y nieblas del invierno. En este sentido, las grandes beneficiadas con este nuevo cambio serán, sin duda, las compañías aéreas españolas cuya programación de vuelos incluye movimientos en horario temprano y las que operan en el hub del Aeropuerto de Palma de Mallorca, ya que su llegada al aeródromo suele producirse en esta franja horaria.

FUNCIONAMIENTO DEL ILS

Técnicamente, el ILS (Instrumental Landing System) de categoría II/III es un sofisticado sistema que emite señales radioeléctricas a los aviones para permitirles tomar tierra. 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 longitud a 300 metros. En categoría II/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.