



PROPUESTA DE PROCEDIMIENTO **DE APROXIMACIÓN A LA PISTA 02**

Antecedentes

Esta oficina ha venido recibiendo reiteradamente desde la implantación de la configuración nocturna con el cambio de rol de pistas, numerosas quejas de paso de aviones sobre la población de este municipio, procediendo en dirección de tierra a mar, supuestamente para incorporarse a la aproximación final a la pista cruzada 02-20.

En la medida en que el impacto sonoro de estos sucesos, que la OMSICA ha venido constatando, son de menor envergadura que los de las aproximaciones a la pista 07L, no hemos querido abordar hasta el momento dicho problema, posponiéndolo dentro de la agenda de asuntos a tratar en los GTTR.

Dentro de las recientes medidas medioambientales anunciadas por AENA de minimización del ruido, destaca entre ellas la implantación de maniobras CDA (Continuous Descent Approach). Como es sabido dichas iniciativas precisan complejos estudios y largo plazo para su implantación, como se desprende de la experiencia desarrollada en otros aeropuertos, entre los que caben destacar los de Reino Unido y Alemania.

Exposición

Entendemos que para el caso particular de la problemática de los sobrevuelos que hemos descrito, cabría perfectamente implementar un procedimiento acorde con la filosofía de las maniobras CDA de sencillo desarrollo y que permitiría, por una parte evitar el impacto sonoro descrito, así como obtener un considerable ahorro en gasto de combustible y su correspondiente reducción en emisión de CO₂.

A día de hoy, dentro de los procedimientos convencionales de aproximación al aeropuerto de Barcelona, es de uso común y está establecido como limitación operativa, el cruce de aeronaves de tierra hacia el mar a una altura mínima de 3.500 pies, altitud que comparte los criterios de altura mínima de radar y de franqueamiento de obstáculos establecidos por normativa OACI. Asimismo dicha altitud mínima permite a los tráficos la captura de la senda de aproximación con anterioridad al FAF (Final Approach Fix) para permitir una aproximación final estabilizada.

Si bien este criterio resulta operativo en las aproximaciones a las pistas 25R (configuración Oeste) y 07L (configuración Este), en el caso de las aproximaciones a la pista 02, para la que los aviones procedentes de la zona tierra deben volar unas trayectorias más largas en número de millas, se traduce en tramos de crucero efectuados en línea de vuelo a una altitud fija, en vez de en trayectoria descendente como establecen las maniobras CDA.

En base a esta consideración la OMSICA propone para su estudio y desarrollo un procedimiento operativo que consistiría, más allá de posibles ajustes o refinamientos, en el establecimiento de una **altitud mínima de cruce de línea de costa de tierra a mar en las aproximaciones a la pista 02 de 6.000 pies**, lo cual permitiría un descenso continuo a partir del punto de cruce, con trayectoria suficiente para realizar una aproximación estabilizada a la pista citada.

Tal procedimiento entendemos que no solo cumple, sino que mejora los criterios mínimos de seguridad (mayor margen en el franqueamiento de obstáculos) y sintoniza rigurosamente con el espíritu de los CDA's, permitiendo una mejora en el impacto sonoro, un ahorro de combustible y una descarga en la emisión de CO2.

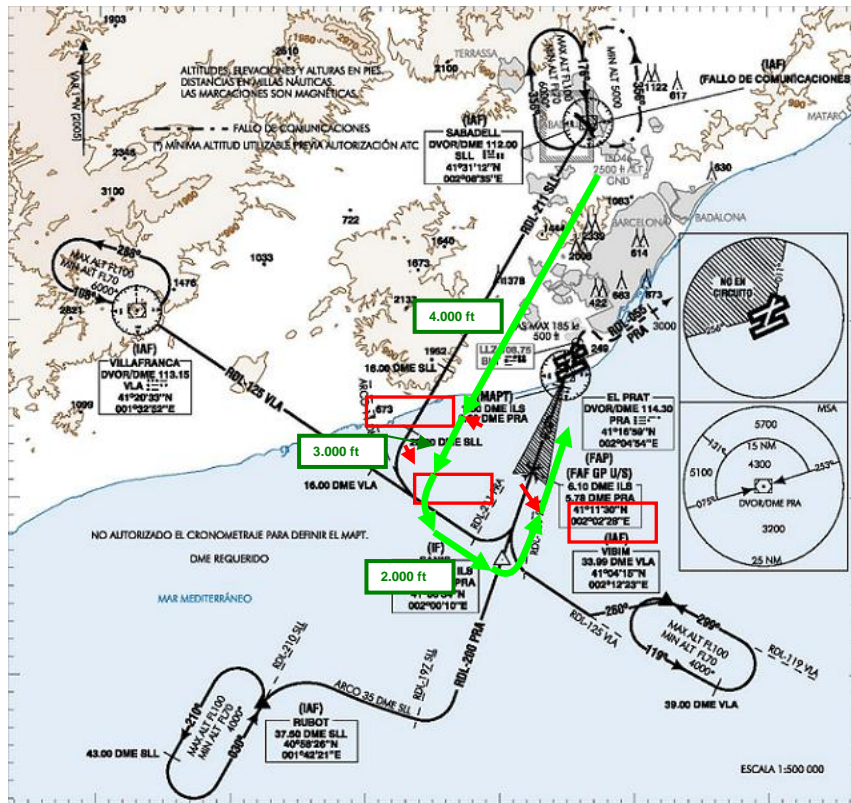
Queremos apuntar también, en la medida en que supondría una minimización del impacto acústico, la posibilidad de contemplar para las maniobras de aproximación inicial a las que nos estamos refiriendo, la restricción operativa de volar las rutas nominales establecidas en las cartas correspondientes del AIP, limitando la posibilidad de vectorización radar desde los IAF (fijos de aproximación inicial) que puedan suponer el sobrevuelo de las zonas habitadas. Esta consideración, relacionada pero independiente de la solicitud anterior, queda apuntada a efectos de ser estudiada a criterio del operador y por cuanto entendemos que en combinación con el procedimiento antes expuesto supondría una solución definitiva a la problemática que este escrito plantea.

Propuesta

Incorporar como normativa de obligado cumplimiento en las aproximaciones instrumentales a la pista 02, bien como redactado en la carta de acuerdo o como reglamentación interna por parte de Control aéreo las siguientes restricciones operativas:

- No se asignarán vectores radar que supongan sobrevuelos del sector en zona de tierra definido por los radiales 211° y 180° del IAF-SLL.
- La altitud mínima de sobrevuelo de la línea de costa durante el descenso será de 6.000 ft.

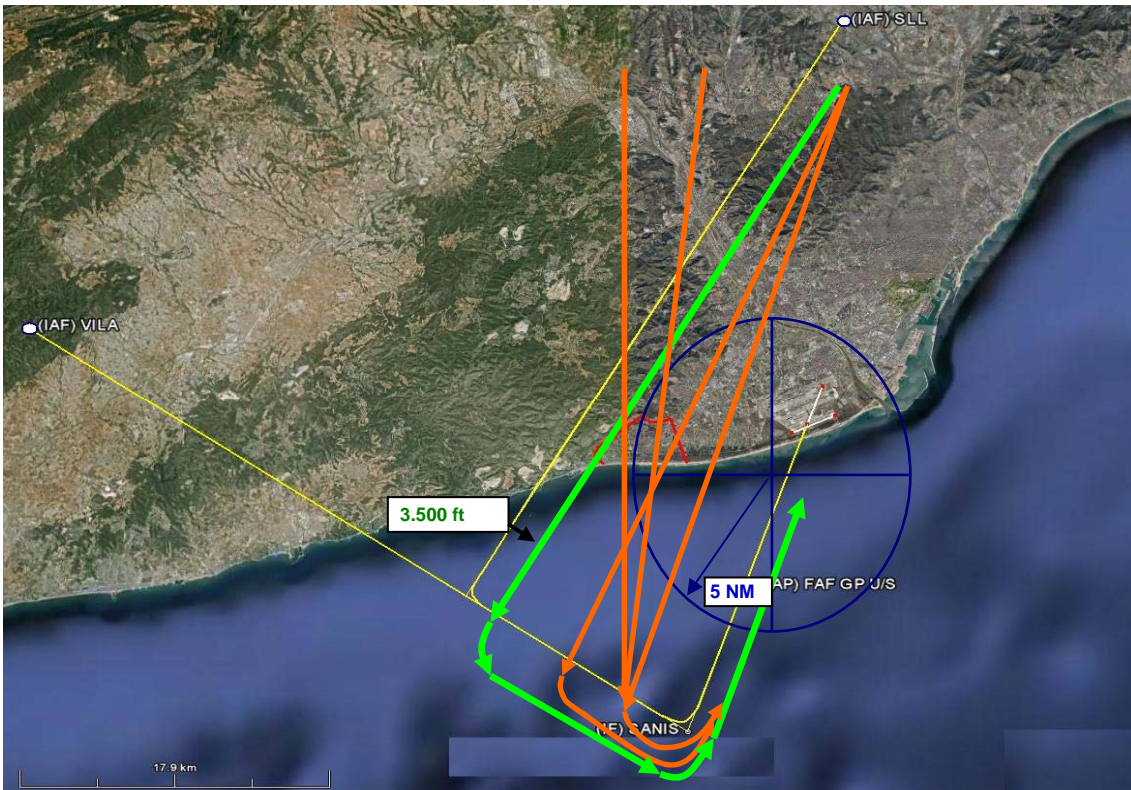
Diseño en planta de la actual aproximación instrumental a la pista 02



Fotomontaje de dicha maniobra sobre el territorio



Trayectorias reales de tráficos comparados con la ruta nominal



Perfil real y perfil propuesto



Sector propuesto para impedir vectorización de tráficos sobre el mismo

