

1.- CONFIGURACION PREFERENTE

Todas las estadísticas que se han manejado para el cálculo de huellas, de porcentajes de tráfico que despegan por las diferentes pistas, etc. así como las expectativas creadas en cuanto a la utilización de pistas, en el rol actual, se han basado en datos históricos de los últimos años en donde siempre se ha mantenido la configuración preferente hasta una componente de 10 nudos en cola.

La petición de mantener esta situación ha sido presentada a la CSAAB en varias ocasiones y por varios componentes y así fue aceptada, sin embargo la redacción que figura en el AIP y la operativa diaria en el aeropuerto están haciendo que todos los cálculos de porcentajes y las expectativas de las poblaciones afectadas se estén viendo menoscabadas, en la actualidad.

El AIP de 26 de Octubre de 2006 dice que la configuración Oeste será la preferente cuando “La componente de viento **incluidas ráfagas** 5 kt en cola y/o 15 kt cruzado” Sólo comentar que hasta hace muy poco los vientos inferiores a 5 kt se denominaban como “viento calma”

En otro párrafo dice: “No obstante, dependiendo de la situación del tráfico, las necesidades operativas, y siempre que las condiciones meteorológicas sean favorables, a criterio del ATC, se podrá mantener la configuración de pista descrita a continuación hasta componentes de viento, incluidas ráfagas, inferiores a 10 kt en cola y/o a 25 kt de viento cruzado”

Es obvio que, tanto la ambigüedad de los términos empleados como la discrecionalidad de su aplicación, hacen que esta redacción permita que se pueda adoptar cualquiera de las configuraciones casi en la mayoría de condiciones climatológicas más habituales en este aeropuerto.

Si todos tenemos claro la bondad de la configuración preferente adoptada frente a la configuración contraria no se entiende por qué el AIP no refleja adecuadamente dicha situación y se hace una redacción ambigua y poco clara que permite que en situaciones de viento que permiten perfectamente el mantenimiento de la configuración Oeste se proceda a la utilización de la Este.

Es por esto que pedimos que la redacción que consta en el AIP respecto de la utilización de la configuración preferente en el aeropuerto de Barcelona, se modifique para hacerla coincidir con la redacción que figura en el AIP en referencia a la configuración preferente en el aeropuerto de Palma puesto que ésta es mucho más clara y concisa y deja menos espacio a la discrecionalidad y a las dudas interpretativas y dice así: **“La configuración oeste será preferente siempre que la componente de viento en cola no exceda de 10 kt en pista seca, o pista mojada con acción de frenado buena”**

2.- APROXIMACIONES VISUALES.-

En la actualidad se siguen autorizando a muchas aeronaves a aproximación visual, lo que a veces se traduce en que el piloto procede a la posición de base en descenso a la

altitud de circuito, 1300 pies (para categoría D) y en contacto con el terreno sobrevolando las poblaciones.

De acuerdo con la redacción que aparece en el segundo borrador del acta de la 11ª reunión del grupo de trabajo técnico de ruido de la CSAAB, una aeronave podría descender a 1660 pies por encima de las poblaciones y al mismo tiempo cumplir con el requisito de estar en la milla 5 de la aproximación final a la altitud de la senda.

Todo esto podría ocurrir aún con más facilidad de noche dada la poca carga de tráfico, incluso cuando se comience a utilizar la pista 02.

Por todo ello proponemos que tanto en caso de aproximaciones instrumentales como de aproximaciones visuales no se den autorizaciones de descenso al tráfico en ningún caso por debajo de 3.000 pies hasta no haber alcanzado la línea de costa, ni se hagan reducciones de velocidad por debajo de la velocidad mínima limpia, en esas mismas circunstancias.