



RESPUESTAS A LAS 11 PREGUNTAS CLAVE EN EL PROBLEMA DE LOS RUIDOS DE LOS AVIONES

# ¿Por qué pasan los aviones por Castelldefels? /

¿Por qué hay días en los que los aviones sobrevuelan Castelldefels y días que no?

Castelldefels es una ciudad próxima al Aeropuerto de Barcelona-El Prat, aeropuerto que dispone de dos pistas paralelas principales por las que se efectúa la mayor parte de despegues y aterrizajes y una tercera transversal a estas dos utilizada por la noche preferentemente y cuyas operaciones no provocan ningún impacto a Castelldefels. En el caso de las dos paralelas, utilizadas preferentemente en horario diurno (7 a 23 h.), tenemos la llamada pista larga o principal, que existe desde la creación del aeropuerto; y la llamada tercera pista, de reciente creación.

**AENA es quien decide los cambios de dirección de aterrizaje y despegue de los aviones según la meteorología**

Estas pistas disponen de dos direcciones por las que se puede aterrizar y despegar y, de acuerdo con su orientación, o bien se puede aterrizar viniendo por Sitges y despegar hacia Zona Franca, o bien aterrizar viniendo por Zona Franca y despegar hacia Sitges. Dependiendo de la opción escogida, los aviones pasan o no por encima de Castelldefels.

¿Qué son las configuraciones de vuelo?

Básicamente, la dirección en la que aterrizan y despegan los aviones. Actualmente, el Aeropuerto opera con dos configuraciones básicas: Configuración Oeste (uti-

lizada preferentemente, aproximadamente un 85% de los casos) por la que los aviones despegan hacia Sitges girando hacia el mar a la altura de Gavà-Mar y aterrizan viniendo por Zona Franca; y Configuración Este (sólo para condiciones meteorológicas adversas, aproximadamente un 15% de los vuelos), por la que los aviones despegan hacia Zona Franca y aterrizan viniendo de Sitges.

¿Nos afectan ambas Configuraciones?

La configuración Oeste prácticamente no, y la configuración Este sí porque viniendo por Sitges sobrevuelan zonas pobladas de Castelldefels.

En configuración Oeste (despegando con giro hacia el mar) a veces hay aviones que despegan atravesando Castelldefels.

¿Por qué?

Porque hay menos de un 5% de aviones que, por sus dimensiones, tienen que hacerlo así puesto que no pueden girar hacia el mar inmediatamente al despegar.

¿Por qué se decide utilizar una u otra Configuración?

Lo determina la dirección y magnitud del viento. En condiciones óptimas, las operaciones de despegue y aterrizaje se realizan contra el viento, es decir, con el viento de cara. Aterrizar en la misma dirección del viento (condición desfavorable porque el avión recibe el empuje del viento) es posible hasta un cierto límite. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establece este límite en 5 nudos.

¿Quién toma la decisión del cambio de configuraciones?

El controlador de la Torre de Control.

¿Cuál es el papel del Ayuntamiento en las decisiones de cambio de configuración?

Son decisiones tomadas directamente por AENA. El Ayuntamiento, por medio de la Oficina de Seguimiento y Control (OMSI-CA), analiza si hay motivos reales o no del porqué de la implementación de una u otra configuración, presentando las reclamaciones oportunas al ente aeroportuario cuando es preciso. Actualmente, trabaja para que sean 10 nudos de viento en cola y no 5 los necesarios para el cambio de configuración (y así ahorrarnos un gran número de sobrevuelos sobre Castelldefels), como ocurre en otros aeropuertos modernos.

¿Qué hace entonces el Ayuntamiento para seguir minimizando este problema?

El Ayuntamiento está presente en todas las reuniones de trabajo con AENA y mantiene contactos políticos con sus máximos responsables así como con los del aeropuerto. Estas reuniones han permitido la situación actual, mucho más beneficiosa que la sufrida hace unos años.

¿La futura ampliación del aeropuerto afectará negativamente a Castelldefels?

El compromiso alcanzado entre AENA y el Ayuntamiento afianza la configuración actual de pistas más allá de la puesta en marcha de la nueva Terminal Sur (que incrementará el número de vuelos). Según las previsiones, la actual utilización de las pistas podrá absorber ese aumento de vuelos como mínimo hasta el 2012. Mientras, el compromiso es estudiar las medidas para seguir minimizando los ruidos y trabajar al máximo para que la situación actual no cambie.