



**INFORME RESPUESTA A LA SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE GAVÀ
(ACUERDO nº 24 ADOPTADO EN LA SESIÓN DE LA JUNTA DE
GOBIERNO LOCAL DE ESTE AYUNTAMIENTO CELEBRADA EL 27 DE
FEBRERO DE 2007) A AENA EN RELACIÓN AL INICIO DEL VIRAJE DE
PROCEDIMIENTO EN SID POR LA PISTA 25L DEL AEROPUERTO.**

Antecedentes

Este informe es respuesta a la solicitud del Ayuntamiento de Gavà a Aena en relación al inicio del viraje de procedimiento en SID (Standard Instrumental Departure o Procedimiento Instrumental de Salida) por la pista 25L del Aeropuerto, acordada en Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Gavà celebrada el día 27 de febrero de 2007. Se procede a continuación a dar respuesta a los diversos puntos de los que consta lo expuesto en dicha solicitud por el Ayuntamiento de Gavà a través de la OMSA (Oficina Municipal de Seguimiento del Aeropuerto).

Informe

1. *"El Departamento de Navegación Aérea de Aena en contestación a la solicitud formulada por esta Oficina, informó en el sentido de que el inicio del viraje de procedimiento en SID por la pista 25L no podría realizarse a 420 ft. como se solicitaba, sino que por motivos de frangueamiento de obstáculos, dicha altura mínima de viraje quedaría establecida en 450 ft., añadiendo que el beneficio medioambiental por los 50 ft. de ganancia respecto a la actual redacción en vigor del AIP es considerado irrelevante. Respecto a la reducción alternativa solicitada cuyo texto decía "...tan pronto como sea posible y no más tarde de 500 ft. virar a rumbo..." se argumentó que podía inducir a realizar la maniobra antes de la altura mínima permitida"*

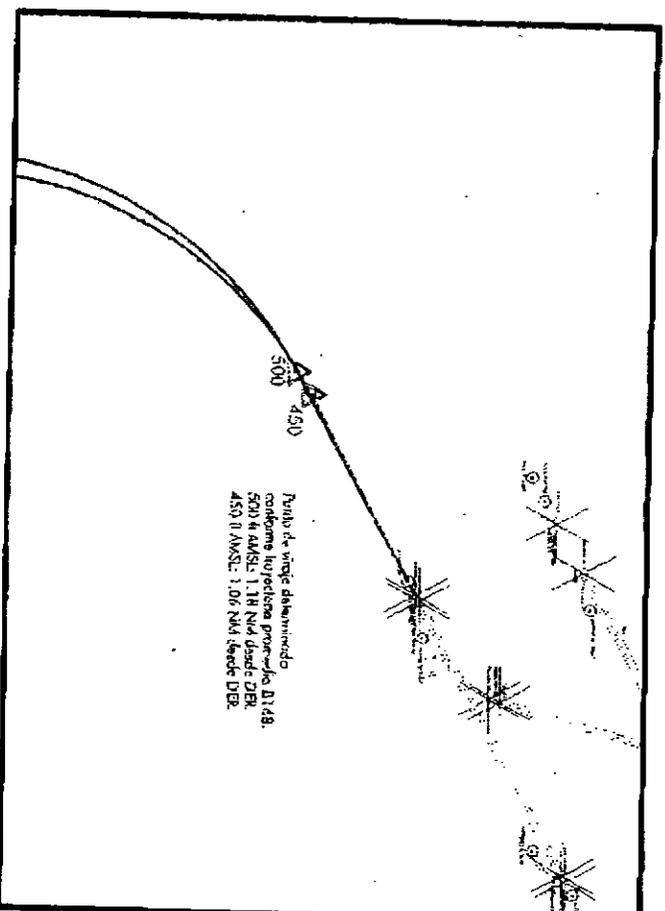
En la 12ª reunión del GTR de la CSAAB, Navegación Aérea explicó los resultados del estudio llevado a cabo por el Departamento de Espacio Aéreo en respuesta a la 1ª de las propuestas presentadas por el Ayuntamiento de Gavà en la anterior reunión del GTR, para la disminución de la altitud en los virajes de salida por la pista 25L. Este estudio establecía en 450 ft la altitud mínima para virajes para salidas por la 25L en el Aeropuerto de Barcelona, debido a la existencia de un obstáculo en el área de viraje de los procedimientos de salida.

De igual forma, puntualizó que, al disminuir esta altura mínima de viraje, se estarían disminuyendo los márgenes de seguridad de la operativa en el Aeropuerto, por lo que se debería observar una clara ganancia medioambiental para que esta medida fuese implantada. Recordó, además, que el Documento 8168 de OACI establece que, por motivos medioambientales, para subidas con viraje la altitud mínima de inicio de giro será de 500 ft.

Finalmente, Navegación Aérea se comprometió a distribuir el documento oficial del estudio realizado por Espacio Aéreo, una vez finalizado éste, lo cual tuvo lugar de forma conjunta a la distribución del borrador del acta de la 12ª reunión del GTR.



Este estudio, incluye la figura adjunta a continuación, en la que se muestran las trayectorias promedios conforme a lo expresado en el documento 8168 de OACI, para un viraje realizado a 450 ft y otro realizado a 500 ft.



Dado que esta disminución en la altura de viraje supondría una disminución de los márgenes de seguridad, debería observarse un considerable beneficio medioambiental para que ésta sea implantada, lo cual no se deduce de la figura adjunta.

En relación a la redacción alternativa para el viraje inicial desde la pista 25L, en la 11ª reunión del GTTR se informó de que en la publicación de maniohras correspondientes al cambio de rol de pistas el 26 de octubre de 2006, el AIP indicaba: "Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500ft. Virar a la izquierda". Dado que con este texto las aeronaves podían virar a alturas superiores y para evitar que esto tuviera lugar, se especificó, inicialmente mediante NOTAM y posteriormente mediante publicación en AIP el 21 de diciembre de 2006, lo siguiente: "Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda".

Una vez incorporada esta nueva redacción de los procedimientos en el AIP, se evitan los virajes a alturas superiores a los 500ft, puesto que el nuevo texto publicado es más específico.

La redacción del texto "tan pronto como sea posible y no más tarde de 500ft virar a rumbo..." hubiera supuesto permitir el viraje a las aeronaves antes de que éstas hubiesen alcanzado los 500 ft, siendo ésta una altura que se había establecido como mínima para la realización del viraje por motivos de seguridad.

2. *En lo relativo al texto de la primera solicitud, es evidente que aun siendo de carácter menor, la redacción de un viraje a la altura de 450 ft. cumpliría rigurosamente los siguientes requisitos:*

- a) *Minimizar el impacto acústico tal y como la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) exige literalmente.*
- b) *Ilacerto precisamente en la zona habitada que en la actualidad parece, en base a datos sonométricos, la afécción sonora más severa.*
- c) *Ser plenamente operativa y admisible en términos aeronáuticos.*
- d) *Contribuir al reforzamiento del concepto de 'Aeropuerto sensible' en términos de problemática acústica, que en la actualidad no se encuentra suficientemente explicitado de la operativa habitual en el aeropuerto de Barcelona.*

La Declaración de Impacto Ambiental, establece que se debe tratar de minimizar el impacto acústico sobre las poblaciones del entorno Aeroportuario, especialmente en la zona de Gavà Mar, siempre que la seguridad esté garantizada.

En este caso, se ha de ser consciente de que, a pesar de que la solución propuesta supone una reducción del impacto acústico, el beneficio es pequeño, mientras que la disminución del margen de seguridad que se lleva a cabo para lograrlo es considerable.

Actualmente, además, se ha reforzado de forma considerable el concepto de 'Aeropuerto sensible' en términos de problemática acústica en el Aeropuerto de Barcelona, con la implantación de la nueva operativa del cambio de rol de pistas y de la instrumentalización de la pista 02/20 con el objetivo de minimizar el impacto acústico sobre el entorno. Resaltar, por último, que para esta nueva operativa el texto del AIP restringe el uso de la pista 25R y de la pista 07L para despegar, exigiendo a las aeronaves que puedan justificar el uso de la pista 07L/25R (la falta de justificación podrá ser considerada como incumplimiento del procedimiento medioambiental).

3. *Respecto al texto alternativo 'Subir en rumbo de pista y tan pronto como sea posible y no más tarde de 500ft virar a rumbo...' le son atribuibles idénticas beneficios a los arriba expuestos, con el añadido de su plena validez por tratarse de una transcripción exacta de un procedimiento anti-ruido actualmente en vigor en el aeropuerto de Madrid-Barajas.*

El texto publicado en el AIP en la actualidad "Subir en rumbo de pista, a 500 ft virar a la izquierda...", mejora al texto publicado en un inicio ("Subir en rumbo de pista hasta alcanzar 500 ft. Virar a la izquierda"), que permitía que los virajes tuvieran lugar a una altura superior a los 500 pies, pero es también más preciso que el propuesto, puesto que evita que los virajes tengan lugar antes de la altura mínima establecida, manteniendo la seguridad en las operaciones. Por tanto, el texto publicado permite tanto obtener el mayor beneficio medioambiental posible como mantener los criterios de seguridad en la operación.



Finalmente, recordar que en la 11ª reunión del GTTR Navegación Aérea explicó que el texto que se publicó el 26 de octubre (es decir, con la puesta en marcha del cambio de rol), era el correspondiente a la salida establecida por CIDDEPO.

4. *Es por ello que en base a los argumentos arriba expuestos así como los desarrollados en la solicitud anterior de noviembre de 2006 y no repetidos aquí por motivos de concisión, elevamos al departamento de Navegación Aérea de Aena la siguiente solicitud:*

Proponer a la mayor brevedad el cambio del texto publicado en AIP a favor de cualquiera de los dos alternativos siguientes.

a) *"Subir en rumbo de pista y tan pronto como sea posible y no más tarde de 500 ft virar a rumbo..."*

b) *"Subir en rumbo de pista. A 450 ft virar a rumbo..."*

Tal y como se ha comentado anteriormente, la propuesta a) permitiría virar antes de que la aeronave alcance los 500 ft, por lo que no se considera un texto adecuado para ser publicado en AIP.

En relación a la opción b), recalcar únicamente que la disminución de la altura de viraje supondría un beneficio medioambiental pequeño y una disminución en los márgenes de seguridad, por lo que un cambio en el texto del AIP en este sentido debería ser previamente aprobado por el GTTR dependiente de la CSAAB de forma unánime. Dado que en la última reunión del GTTR no se disponía del informe definitivo del Departamento de Espacio Aéreo de Aena, se pospuso la toma de una decisión al respecto hasta disponer del mismo.

Será por tanto en el marco de este GTTR y de la CSAAB donde se deberá tomar una decisión sobre una posible modificación en la descripción del viraje inicial en los procedimientos de salida por la pista 25T.

En Madrid, 17 de abril de 2007