



La pista 30R del aeropuerto de Zaragoza, la que utilizan los aviones comerciales y de carga, con las nuevas balizas de guiado del sistema de aterrizaje ILS II/III, ayer. FRANCISCO JIMÉNEZ

Los aviones ya pueden aterrizar en Zaragoza con niebla cerrada

● El aeropuerto pone en servicio el sistema de aterrizaje instrumental que permitirá operar con nula visibilidad

ZARAGOZA. La niebla ha dejado de ser un problema para operar en el aeropuerto de Zaragoza. Desde ayer, los aviones pueden, al fin, tomar tierra con nula visibilidad gracias a la puesta en servicio del nivel avanzado del sistema de aterrizaje instrumental (ILS II/III en sus siglas en inglés). Los bancos de niebla dejarán de ser un eterno problema para los vuelos de viajeros y de mercancías, ya que el equipo electrónico guiará a las tripulaciones en las maniobras de aproximación y a la hora de tomar tierra.

Con un alcance visual inferior a los 200 metros y un techo de nubes de hasta 30 metros, los pilotos y aviones que estén certificados podrán beneficiarse del ILS II/III y salvar los problemas de visibilidad que entre 2015 y 2016 obligaron a desviar 19 aviones de pasajeros y 8 cargueros a otros aeropuertos del entorno de Zaragoza. Además, la niebla también llevó a activar los procedimientos de baja visibilidad en 47 ocasiones, según los datos facilitados ayer por el director del aeropuerto, Marcos Díaz.

Su instalación ha supuesto la inversión de más de siete millones de euros y ha requerido una espera de siete años, los transcurridos desde que el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) licitara la redacción del proyecto, que ha tenido que salvar las reticencias del Ministerio de Defensa y los vaivenes presupuestarios del de Fomento.

Marcos Díaz recurrió a los números para evidenciar la sustancial mejora: con la categoría I del sistema ILS en servicio desde el año 2010, los pilotos necesitaban tener una visibilidad horizontal en pista de 800 metros y que la niebla estuviera a una altura máxima de 60 metros. Ambos parámetros se ha rebajado de forma drástica, a 200 y 30 metros, respectivamente con el ILS II/III, el máximo nivel existente. «El techo de nubes ya no es limitante, aunque la decisión final siempre es del piloto», explicó.

La mejora solo es apreciable por los centenares de balizas (luces) que guían a los pilotos a la hora de tomar tierra y que lucen desde principios de año en el eje central de la pista más próxima al aeropuerto civil (la 30R). Tam-

bién se ha ampliado el balizamiento de aproximación y se han instalado otras para marcar el inicio y final de pista. El sistema se calibró en enero, aunque ha habido que esperar hasta ahora para salvar toda la burocracia.

Más de 300 balizas

El proyecto recogía el montaje de 202 luces en el eje y otras 100 en los bordes de la pista para que las tripulaciones sepan siempre dónde están. La graduación de su color indica el peligro: blancas, amarillas y rojas conforme se acercan a la cabecera. El mayor número está en la zona de contacto, donde los aviones pisan la pista 30R, de tres kilómetros de longitud.

En las calles de rodadura y en la plataforma se han sustituido las balizas azules por otras reflectantes en los laterales y un eje central de luces verdes, siguiendo la codificación de colores establecido para el sistema avanzado del ILS. Igualmente, se han montado las denominadas «barras de parada», una banda de luces rojas que activan los controladores en todas las calles de rodaje junto al acceso a la pista cuando esta se encuentra ocupada por un avión.

Otro de los equipos electrónicos que asisten a los pilotos es el indicador de trayectoria de aproximación de precisión (sistema Papi), que no es otra cosa que un juego de cuatro luces blancas y rojas que en función del color con que se encienden les indica si la senda de aterrizaje que llevan es la adecuada.

Esta asistencia ya existía, aunque se ha modificado de posición en la cabecera de la pista para que los pilotos de los mayores cargueros que llegan a Zaragoza, los nuevos Boeing 747-800, puedan apreciar las luces. Dada la envergadura de este aparato, que supera los 65 metros, también se planteó la ampliación de las calles de rodaje en los tres puntos donde deben hacer giros.

Además, la puesta en servicio del sistema ILS requirió previamente la publicación de las maniobras de aproximación que tendrán que hacer las aeronaves en caso de niebla. Esta información está disponible en la denominada Publicación de Información Aeronáutica (AIP, en sus siglas en inglés) desde hace un mes, tal y como establece la regulación del sector.

JORGE ALONSO