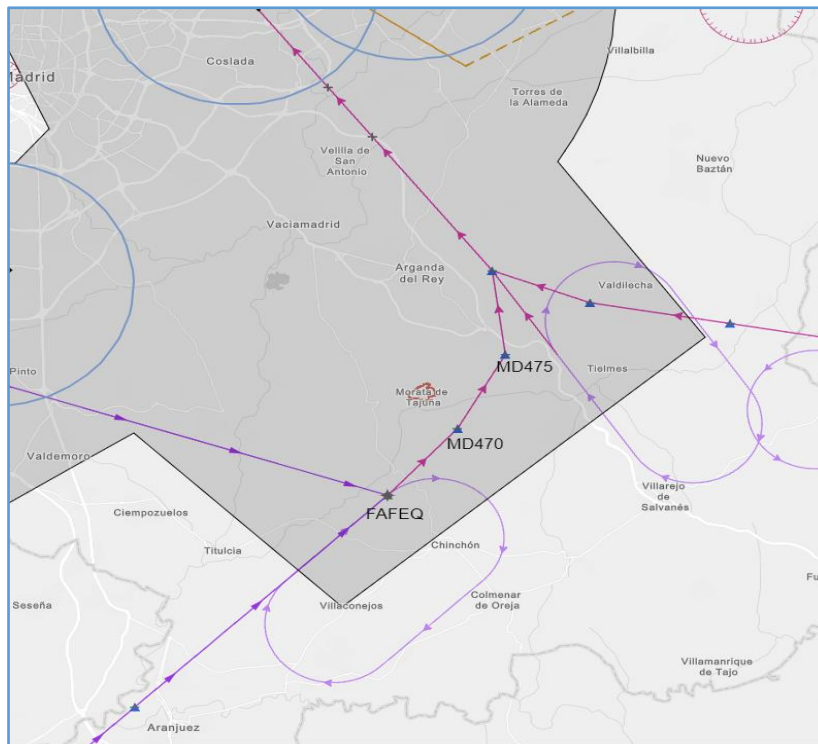


División ATS
DIRECCIÓN REGIÓN CENTRO-NORTE
 Carretera de la Base, s/n
 Torrejón de Ardoz
 28850 Madrid. España.
enaire.es

En contestación a su escrito “Informe técnico del incremento de la contaminación acústica generada por las aeronaves comerciales cuando sobre vuelan en el término municipal de Morata de Tajuña, por el nuevo tipo de aproximaciones paralelas independientes en el aeropuerto Adolfo Suarez Madrid Barajas” del 31 de enero de 2024, procedemos a dar respuesta a algunas de las consideraciones planteadas en el mismo:

Descripción de la situación operativa actual:

Como bien indican en su informe la normativa vigente referida al diseño de procedimientos de vuelo para operar con aproximaciones paralelas independientes, implican la existencia de un lado alto y un lado bajo para garantizar la seguridad con una separación vertical de 1000 pies entre las dos aproximaciones paralelas. En el caso de la configuración norte de Madrid-Barajas, el lado bajo se corresponde con la aproximación a la pista 32L (izquierda) y el lado alto con la aproximación a la pista 32R (derecha). El término municipal de Morata de Tajuña se encuentra al este de las pistas y por tanto en el lado de la trayectoria nominal de la aproximación a la 32L.



Valoración de las recomendaciones del Informe:

- Intercambiar lado alto/bajo entre ambas aproximaciones (subiendo 2000 pies APP 32L):

En primer lugar, establecer que no es posible que el lado bajo de la aproximación fuese la de la pista 32 R por dos motivos fundamentales. El primero la presencia de corredores de tráfico militar desde o hacia la Base Aérea de Torrejón, con lo que es necesario mantener una separación vertical reglamentaria. El segundo es que en esa zona la presencia de obstáculos naturales hace que la altitud de vuelo sea mayor.

Por requisitos de diseño de procedimientos de vuelo no sería posible subir 2000 pies las altitudes de paso por la aproximación de la 32L, ya que implicaría descensos muy notables en pocas millas, fuera de las tolerancias permitidas por la reglamentación para operar con seguridad.

- **Retraso del FAF 3NM y subir 1000 pies la altitud mínima:**

Esta posibilidad requiere de un nuevo proyecto al ser un diseño totalmente nuevo. Por tanto, de llevarse a cabo deberían realizarse todas las fases del mismo, desde el diseño de las maniobras, consulta a usuarios, evaluación medioambiental, incluyendo el incremento de millas voladas, estudio de seguridad y aprobación por AESA, etc.

No obstante, se está procediendo a valorar los datos radar junto a las necesidades operativas, para analizar otras opciones que puedan aliviar los sobrevuelos en la zona.