



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/17735 y 17736

05/10/2017

49915 y 49916

AUTOR/A: ELORZA GONZÁLEZ, Odón (GS)

RESPUESTA:

En relación con la pregunta de referencia, se señala que Air Nostrum utilizó la señal EGNOS en procedimientos de aproximación con guiado vertical, similar a los procedimientos con Sistema Instrumental de Aterrizaje (ILS), pero sin llegar a ser de precisión. La valoración de los pilotos y de los controladores fue positiva. Los pilotos percibieron un procedimiento seguro y de fácil aprendizaje. Los controladores consideraron que estos procedimientos permitirían un uso mucho más eficiente del RWY 4, y que tienen un gran valor añadido respecto a los convencionales.

El Aeropuerto de San Sebastián dispone de radioayudas a la navegación como son el VOR, DME y NDB, procedimientos de vuelo instrumentales, así como de diversos sistemas de iluminación de aproximación y de pista, no siendo necesario en la actualidad disponer de ILS, debido a su ubicación y entorno, ya que para poder disponer de este sistema se requieren unas condiciones geográficas que este aeropuerto no cumple por espacio físico y por obstáculos existentes en el entorno del mismo.

El sistema actual de ayuda a la aproximación de las aeronaves al Aeropuerto de San Sebastián es adecuado para atender la operativa de este aeropuerto con garantías de seguridad.

No obstante, tanto AENA como ENAIRE contemplan la posibilidad de mejorar los actuales procedimientos de aproximación de vuelo vía satélite, implantando maniobras PBN del tipo RNP APCH en el Aeropuerto de San Sebastián, que permitirían mejorar la operativa en caso de meteorología adversa. Su implantación está prevista para antes de que finalice el año 2020.

Madrid, 04 de diciembre de 2017