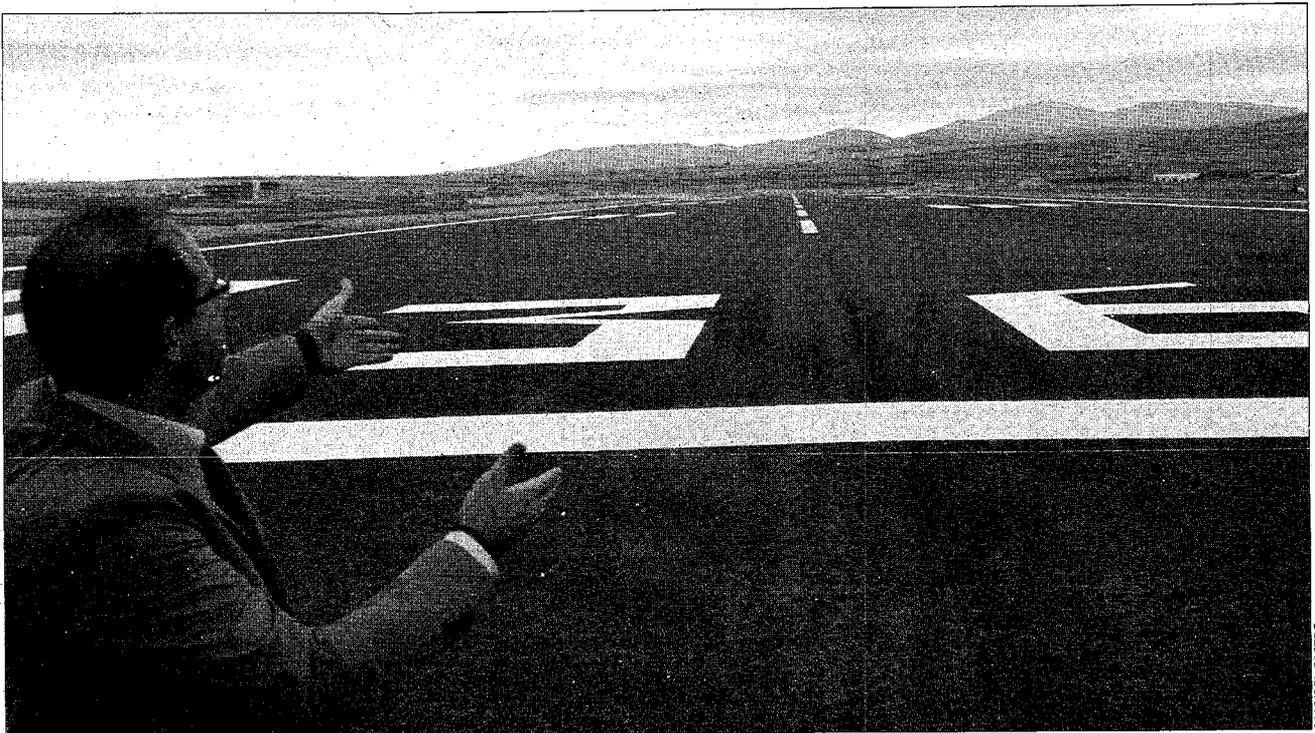


CUENTA ATRÁS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE LA PLATAFORMA AEROPORTUARIA DE TERUEL (PLATA)



MARIBEL CASTRO

Enrique Aguilar, ingeniero aeronáutico de la Dirección General de Transportes, muestra la pista de aterrizaje, ya completamente señalizada, desde uno de sus extremos

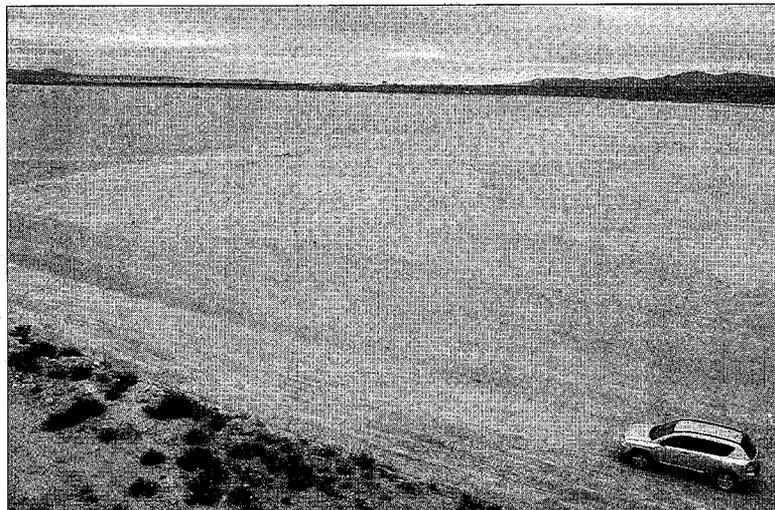
Caudé está ya listo para ser el mayor aparcamiento de aviones de Europa

Las instalaciones podrán entrar en funcionamiento a partir de mayo de 2011

EVARON/Teruel
La Plataforma Aeroportuaria de Teruel (Plata) está ya lista para convertirse a partir del próximo año en el mayor aparcamiento de aviones de Europa. Las obras del aeródromo-aeropuerto de Caudé finalizarán a fin de mes, a la espera de los últimos acabados y de la instalación del equipamiento técnico y del mobiliario, pendiente de suministro.

Los trámites de autorización ante las autoridades de aviación civil ya están en marcha y se espera que todos los permisos estén concedidos en mayo de 2011, cuando está prevista la puesta en funcionamiento del aeropuerto. Para entonces habrán pasado siete años desde que se conoció el proyecto de transformar el antiguo polígono de tiro del Ejército del Aire en un aeródromo de uso industrial para el mantenimiento, estacionamiento y reciclado de aviones.

El aeropuerto ha sido concebido *a lo grande*, con una pista de aterrizaje y despegue de 2.825 metros de largo y 60 de ancho, apta para los aviones más grandes del mercado, Boeing 747 o Airbus 380. La campa de estacionamiento de larga estancia es, con sus 125 hectáreas, la mayor de Europa y en ella cabrían hasta 400 aeronaves.



Vista general de la campa de estacionamiento de larga estancia de 125 hectáreas, la mayor de Europa

La otra cara de la moneda es que las actividades que se desarrollarán en Plata aún no han sido concretadas por Gobierno de Aragón y Ayuntamiento de Teruel, que han impulsado el proyecto a través de un Consorcio. Pero se sigue apostando por el aparcamiento de larga estancia de aviones, el mantenimiento, el reciclado, la formación de pilotos o el ensamblaje de aeronaves. Aunque las instalacio-

nes no fueron concebidas para vuelos de pasajeros, se ha incorporado una sala de embarque y de recepción en previsión de que puedan plantearse operaciones de este tipo con pequeñas aeronaves.

Las obras, que comenzaron en marzo de 2009, han tenido un coste de 38,2 millones de euros y han sido ejecutadas por Isolux-Corsan. La financiación procede del Fondo de Inversiones de Teruel, que

aportan al 50% los Gobiernos central y autonómico.

El acceso al aeródromo se realiza desde la carretera A-1512, que enlaza la N-234 con Albarracín, y en la que una señal de peligro por el paso de aviones alerta ya sobre la cercanía de las instalaciones aeroportuarias. A ellas se llega a través de un vial de nueva construcción que rodea el aeropuerto. La extensión es de 3.640.000 metros cuadrados -

Indicativo OACI

LETL

es el indicativo oficial del aeropuerto de Teruel registrado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

incluyendo la zona de reserva, con un perímetro de 10 kilómetros vallado en su totalidad.

Las instalaciones se distribuyen en dos áreas: la zona tierra y la zona aire. El acceso de vehículos se realiza por la primera, que incluye los tres edificios del aeropuerto (destinados respectivamente a servicios generales y torre de control, bomberos y central eléctrica) y el polígono industrial.

La zona aire, separada de la anterior por un control, es de acceso restringido porque así lo exige la normativa de seguridad aeroportuaria, según explicó el director general de Transportes del Gobierno de Aragón, Simón Casas (PSOE). Abarca la pista de aterrizaje y despegue, la calle de salida de pista, los depósitos de combustible, la plataforma de mantenimiento y estacionamiento de corta estancia y la campa de aparcamiento de larga estancia.

Entre las dos últimas se sitúan los depósitos de combustible, tres enormes tanques que se llenarán con gasolina para avionetas y queroseno para aviones. Disponen de un complejo sistema de válvulas de seguridad, ante la gran cantidad de combustible que alojarán.

CUENTA ATRÁS PARA LA PUESTA EN MARCHA DE LA PLATAFORMA AEROPORTUARIA DE TERUEL (PLATA)

La pista de aterrizaje y despegue está ya señalizada con marcas viales y balizas específicas. Resaltan los "puntos de visada", cuadrantes de líneas longitudinales a la pista que señalan el punto óptimo para tomar tierra o las balizas denominadas PAPIs. Se trata de unos proyectores situados a ambos lados de la pista, en filas de cuatro. Según explicó Enrique Aguilar, ingeniero aeronáutico de la Dirección General de Transportes del Gobierno de Aragón, "cuando el piloto ve dos blancos y dos rojos desde el aire, sabe que se encuentra a la altura adecuada para el aterrizaje. Si ve todas las luces blancas, va demasiado alto, y si ve todas rojas, demasiado bajo".

Los aviones sólo podrán circular con los motores encendidos por la pista, en la que se aterrizará o despegará en un sentido u otro en función del viento dominante. Cuenta con plataformas de viraje en ambos extremos. Para acceder a las campas a través de la calle de salida de pista, las aeronaves serán arrastradas con tractores.

Si llevan pasajeros, éstos serán trasladados en un vehículo al edificio de servicios generales, donde se ubicará la torre de control, con una estación meteorológica y equipos de comunicaciones que trasladarán a los pilotos la información necesaria a través del sistema automatizado Afis.

Frente al edificio principal se ubica la plataforma de mantenimiento y estacionamiento temporal de aviones, pavimentada con losas de hormigón de alta resistencia para soportar el peso de las aeronaves. Un sistema de drenaje conduce las aguas con residuos y grasas procedentes de los aviones para su adecuado tratamiento. Junto a ella se ha habilitado un espacio para la construcción de hangares y, tras él, el espacio destinado al helipuerto de extinción de incendios de la DGA, ahora en El Planizar.

Pero la joya de las instalaciones es el contiguo aparcamiento de larga estancia, en terreno natural. Está separada del polígono industrial por una cancela metálica de 60 metros. Las aeronaves serán trasladadas entre una zona y otra con tractores, a motor parado. El área industrial, donde se espera que se instalen empresas vinculadas al sector aeroportuario, tiene 33 hectáreas y una edificabilidad de 96.000 metros cuadrados.

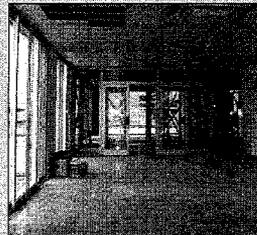
Junto con el estacionamiento de larga estancia de aviones, las actividades de futuro del aeródromo serían el mantenimiento pesado y el reciclado de aeronaves, esta última aún incipiente en Europa a pesar de que el 80% del material es recuperable. "La campa es una apuesta a futuro. Estamos convencidos de que tendrá un uso internacional", auguró Casas.

ZONA TIERRA, ZONA AIRE

Las instalaciones del aeródromo-aeropuerto de Teruel se distribuyen entre la zona tierra y la zona aire, separadas por un puesto de control. La zona aire es de acceso restringido, según las normas de seguridad aeroportuaria. En ella se inscriben la pista de aterrizaje y despegue, la calle de salida de pista, los depósitos de combustible y las campas de mantenimiento y de estacionamiento. En el lado tierra se encuentran los edificios de servicios generales y torre de control, servicio de extinción de incendios y central eléctrica, y la zona industrial.

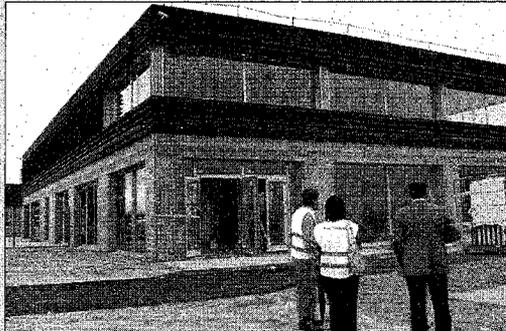


Plataforma de mantenimiento.- Destinada también al estacionamiento de corta estancia, ha requerido una inversión importante, porque el pavimento, de losas de hormigón, ha de soportar grandes pesos de aeronaves. Bajo el suelo, un sistema de drenaje filtra y recoge el agua con residuos y grasas procedentes de los aviones para darles el tratamiento adecuado.

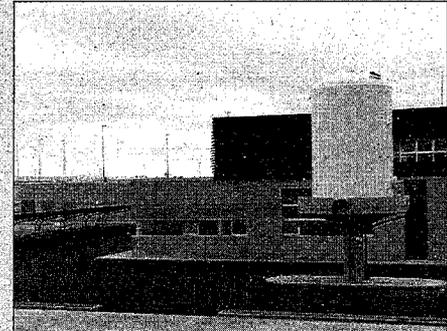


Sala de embarque.- En el edificio de servicios generales se ha habilitado una sala de embarque y recepción para viajeros, con una cafetería anexa.

Calle de salida de pista.- Grandes bandas rojas con la advertencia de "no entrar" indican a los pilotos que los aviones no pueden circular por la calle de salida de pista. Para llegar a las campas, las aeronaves serán arrastradas por tractores.



Edificio de servicios generales y torre de control.- Es el edificio principal y albergará despachos, sala de viajeros, aulas para formación y otras actividades, además de la torre de control -zona acristalada de la planta superior-, equipada con una estación meteorológica y equipos de información tierra-aire y tierra-tierra. Se utilizará el sistema Afis de control automatizado.



Extinción de incendios.- El segundo edificio de mayor tamaño es el destinado al servicio de extinción de incendios, que cuenta con garaje para dos vehículos, taller y gimnasio. Ante él, el depósito de espuma para apagar incendios. Al fondo, a la izquierda, el tercer edificio del aeródromo, la central eléctrica.



Zona industrial.- El aeródromo cuenta con 33 hectáreas destinadas a la implantación de industrias ligadas al sector aeroportuario. Dispondrá de conexión ferroviaria a través de una derivación del ramal Cella-Platea.

Encauzamiento de barrancos.- Una de las actuaciones previas más costosas para la construcción del aeródromo de Caudé ha sido el encauzamiento de dos barrancos -Hondo y de Molares- que discurren por la zona. Han sido canalizados en piedra natural, en previsión de posibles avenidas analizadas para un periodo de 500 años. Otra inversión importante ha sido la galería de servicios, que discurre soterrada desde la N-234 por debajo de la pista de aterrizaje.

