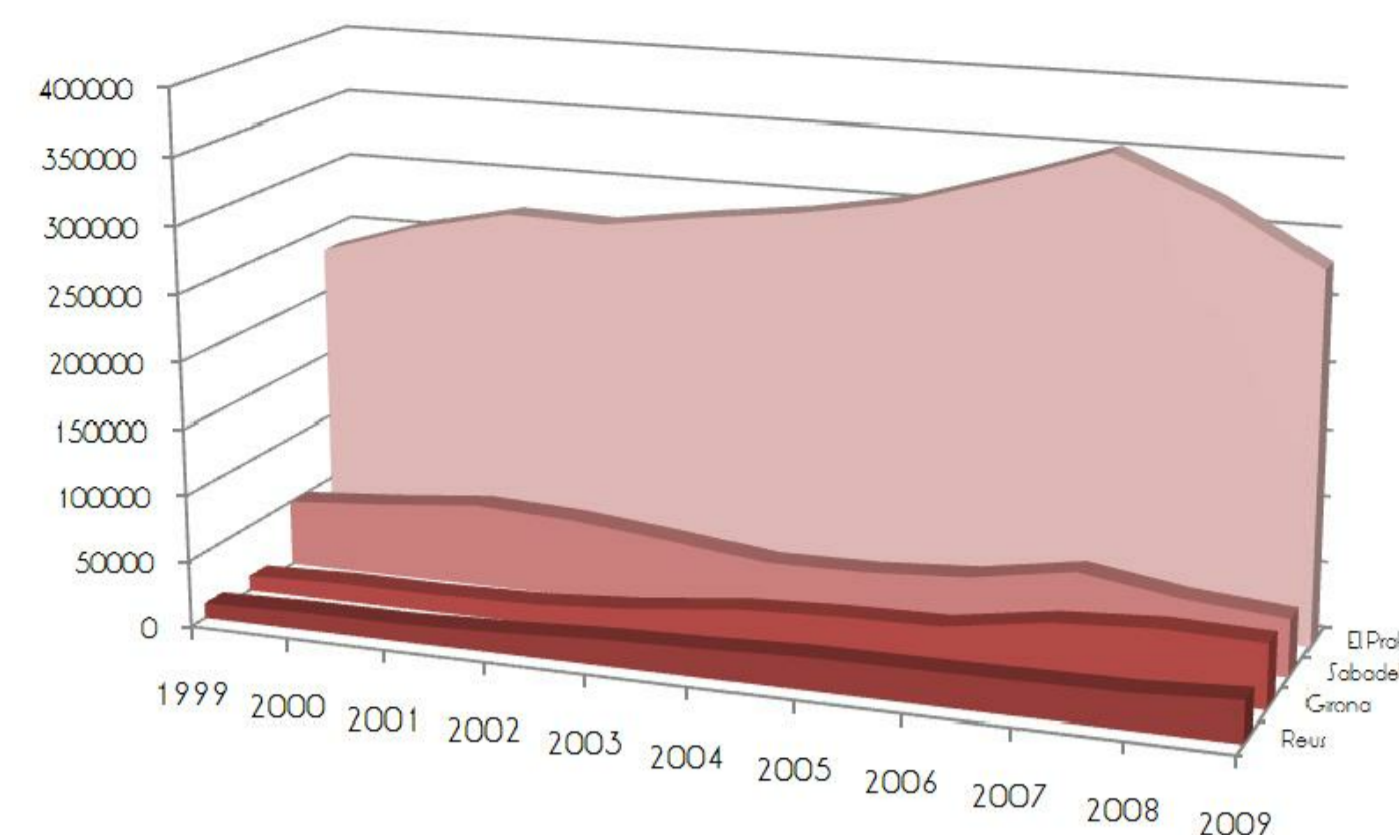


Dades comparatives d'operativitat als aeroports catalans

Any	El Prat - Barcelona		Girona		Reus		Sabadell	
	Operacions	Increment	Operacions	Increment	Operacions	Increment	Operacions	Increment
1999	233.609	/	11.341	/	11.482	/	50.475	/
2000	256.905	3,97%	13.742	21,17%	13.198	14,95%	55.929	10,81%
2001	273.119	6,31%	13.513	-1,67%	13.399	1,52%	62.963	12,58%
2002	271.025	-0,99%	14.907	10,32%	15.612	16,52%	59.591	-5,36%
2003	282.021	4,06%	20.138	35,09%	19.654	25,89%	51.901	-12,90%
2004	291.363	3,31%	28.668	42,36%	21.603	9,94%	42.902	-17,24%
2005	304.811	4,61%	32.116	12,03%	24.481	13,30%	43.814	2,13%
2006	327.650	6,40%	33.439	4,10%	24.896	1,70%	48.695	11,10%
2007	352.501	7,60%	45.289	35,40%	25.701	3,02%	61.195	25,70%
2008	321.693	-8,70%	49.927	10,20%	26.676	3,80%	49.642	-18,90%
2009	278.965	-13,30%	48.128	-3,60%	30.948	16,00%	43.499	-12,60%

* Encara no hi han dades de l'aeroport de Lleida - Alguarè inaugurat al febrer de 2010

Quantitat d'operacions



Varibilitat de les operacions i situació actual



L'actual aeròdrom d'Igualada-Òdena, està destinat al trànsit d'aviació general i esportiva i en condicions de vol visual. Aquest aeròdrom és propietat de l'ajuntament d'Igualada i el gestiona un consorci públic integrat pels ajuntaments d'Igualada-Òdena i Aeroclub 3 d'Igualada.

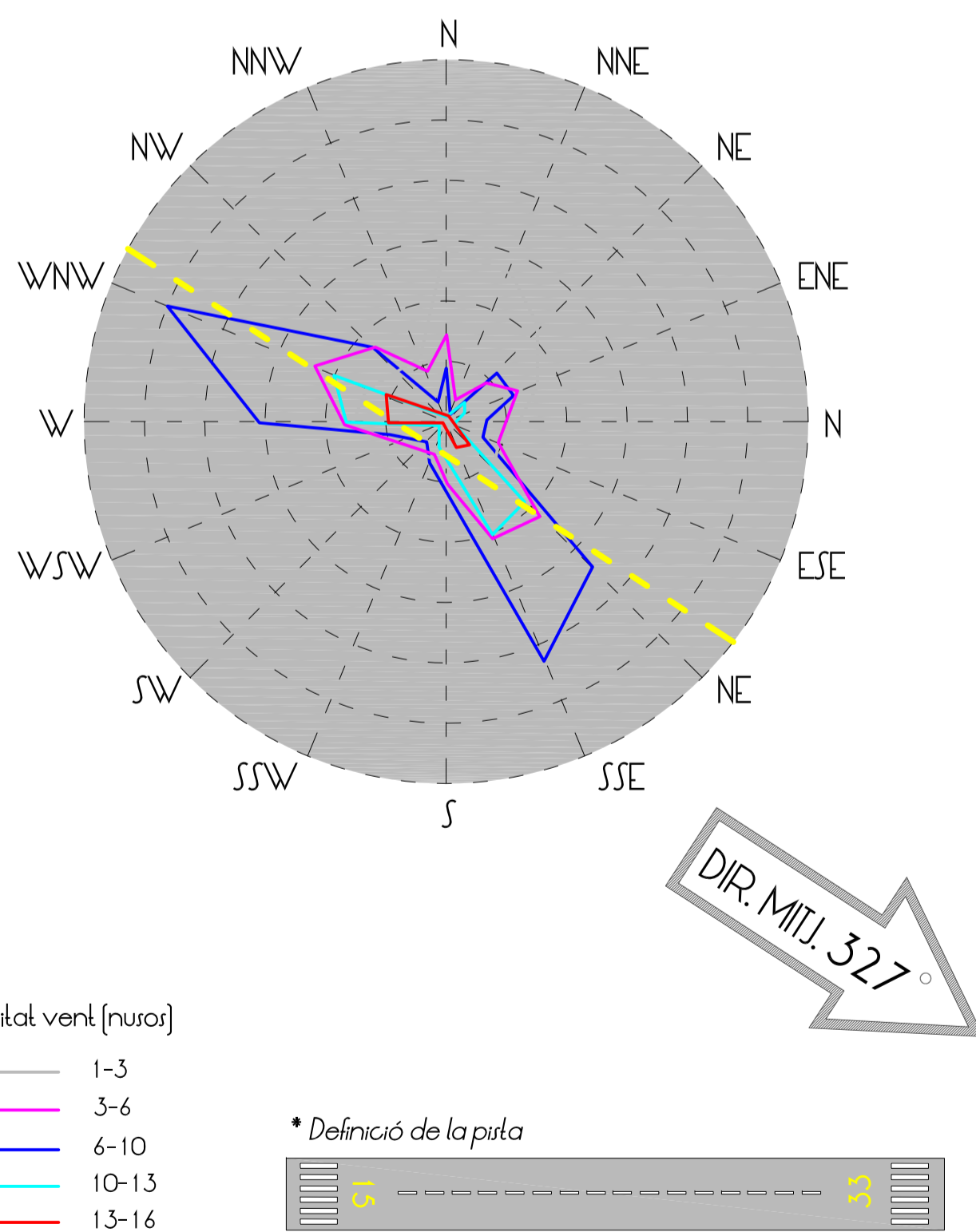
Les activitats principals de l'aeròdrom són l'aviació esportiva, les escoles de vol, els globus aerostàtics, el vol a vela i els ultralleugers. En aquestes instal·lacions operen tres aeroclubs, que a més d'oferir serveis de manteniment i servir com a punt de trobada entre aficionats a l'aviació, molts d'aquests aeroclubs també ofereixen cursos de formació en aviació general i esportiva de tipus ultralleuger (fins a 450 quilograms) o de vol a vela. A l'aeròdrom també hi desenvolupen la seva activitat econòmica una sèrie d'empreses que duen a terme cursos de pilotatge d'ultralleugers i d'aviació general. També hi té les instal·lacions l'empresa de globus aerostàtics Ultramàgic, empresa especialitzada en inflables. Aquestes instal·lacions integren tot el procés de fabricació, des del disseny fins a

l'assemblatge final. Es tracta de la primera empresa d'aquest ram a Espanya i de les primeres del món. Exporta al voltant del 80% de la producció arreu del món. Els bombers també fan servir l'aeròdrom de manera periòdica, normalment amb posicionament d'un o més aparells aers de control i extinció d'incendis a l'aeròdrom durant els mesos de major risc d'incendis. Normalment es tracta d'un aparell AT-802A d'extinció d'incendis. Els aeroports alternatius són el de Sabadell i el de Reus.

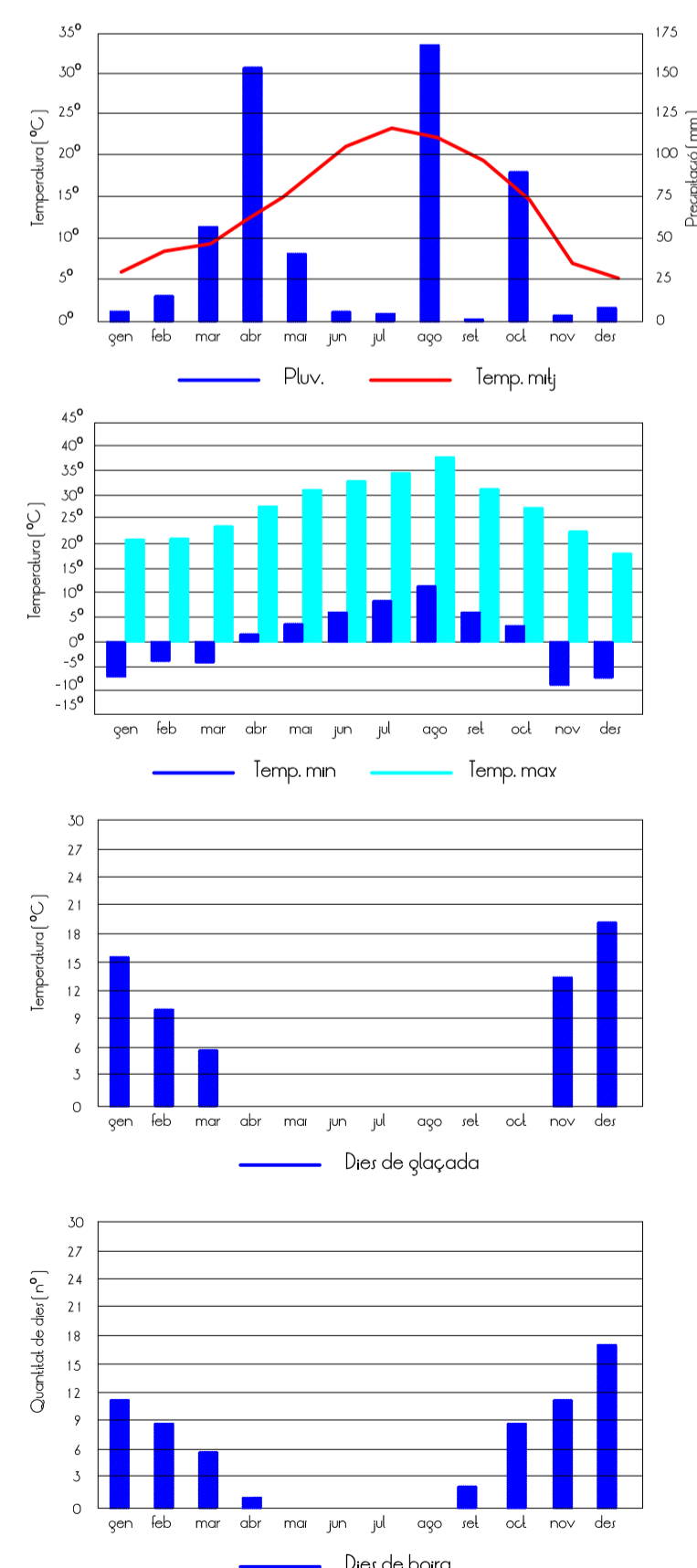
Fent una lectura de les dades podem veure que les operacions d'aviació comercial als altres aeroports importants de Catalunya van augmentant anualment. Però és cert també que les instal·lacions que es proposen per aquest nou aeroport, per les seves característiques inherents, no es troben a tots ells. Només l'aeroport de Barcelona-El Prat disposa d'unes instal·lacions amb les característiques adequades per a la implantació d'una terminal corporativa.

Es per això que es vol convertir a l'aeròdrom d'Igualada-Òdena en un referent aeroportuari, en el sentit de tenir un gran ventall d'aeroclubs i aeroclubs, per tal de no perdre les arrels aeronàutiques de la comarca, junt amb els festivals aers que es repeteixen anualment, i donar-li uns nous espais de centralitat de negoci amb la construcció del Nou aeroport Corporatiu, que voldrà derivar part del trànsit d'aquestes característiques dels aeroports de Reus, Girona, Lleida i Barcelona-El Prat, i la construcció del nou parc aeroportuari de negocis, que donarà una empenta amb la incorporació de noves escoles, aeroclubs, serveis d'aerotaxi, empreses de restauració, àrees comercials, allotjaments per estudiants, etc.

Aquest nou espai serà, doncs, un motor molt important per a la zona, fent que es mantinguin les arrels i obrint al món la ciutat i la comarca. Es generarà una gran quantitat d'oportunitats de negoci, tant a nivell local, a nivell nacional i a nivell internacional.



Direccions dels vents predominants a la zona de projecte



<< L'estudi eòlic, constitueix una part imprescindible en la determinació de les orientacions de les pistes de vol. El fet de que una aeronau pugui dur a terme el seu enlairament i aterratge amb vent de cara produeix un increment del vent relatiu sobre el perfil alar provocant així més sustentació que la que correspondria amb vent de cua.

<< L'estudi climàtic de la zona en qüestió, ens aporta unes dades que poden ser rellevants a l'hora de fer el disseny i tenir en compte algunes de les premisses pel disseny final de l'edifici terminal.

1.- Si ens fixem en la T_{max} i la T_{min} (temperatures màximes i mínimes) podem observar que es tracta d'una zona on les màximes van dels 15° en desembre fins vora dels 40° en agost i que les mínimes van desde els 12° a l'agost fins els -8° al desembre. Per tant haurà de ser un espai climàticament agradable per poder suportar temperatures extremes, és a dir, un ventall de temperatures que aniran desde el -8° fins al 40°.

2.- Tenint en compte el paràmetre de la T_{min} (temperatura mínima) observem els possibles dies de glaçada que hi podem tenir durant l'any a causa de la temperatura. Aquest factor s'haurà de tenir en compte per a projectar i escollir els paviments exteriors que s'hi posaran a l'edifici, y els sistemes d'anticongelació.

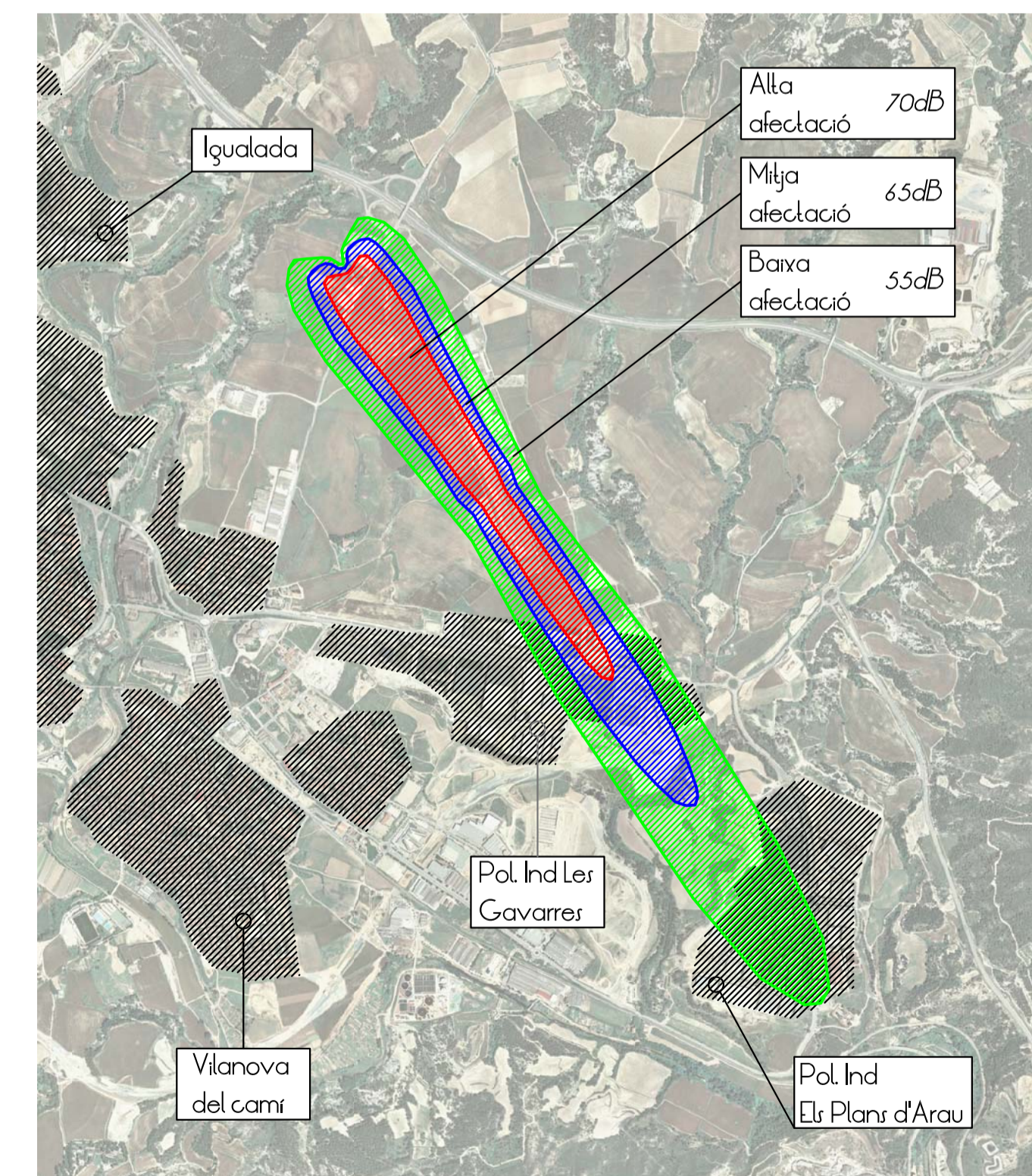
3.- Si mirem, quina és la temperatura màxima i la comparem amb la pluviometria, podem veure quina època és quan es produeixen les pluges més significatives.

4.- Tenim dos tipus diferents de boira: la matinera i la segarrenca. A Igualada es compten aproximadament uns 70 dies de boira l'any. El fet que la boira del fons de la Conca d'Òdena sigui tova i s'esvaeixi abans d'amarbar al migdia fa pensar en la possibilitat del fenomen de la inversió tèrmica.

>> L'anàlisi de la peljada de soroll mostra que no hi ha un impacte acústic directe en els nuclis urbans en l'entorn immediat del futur aeroport corporatiu. Les úniques zones afectades per la peljada acústica són part dels polígons industrials de Les Gavarreres i Els Plans d'Arau, situats al sud del Sistema General Aeroportuari i que queden alineats amb l'eix de la futura pista 15-33.

Tot i que queden afectats part d'aquests dos polígons, queden per sota del límit establert per la OACI, organisme que ha establert la normativa vigent sobre aviació internacional.

Amb aquests anàlisis es poden treure doncs, unes premisses bàsiques sobre el que s'ha de tenir en compte per al primer esbós de la nova terminal corporativa d'Igualada.



Peljada acústica sobre els voltants del nou aeroport