

departamento que la utilizan y facilita el análisis de aspectos tales como la cloración del agua, necesidad de aditivos anti-corrosión, desarrollo de programas de limpieza de la red, posibilidades de ampliación de la misma, localización de zonas de estancamiento del agua, control de fugas, etc.

Esta información es del máximo interés para los departamentos de proyectos de las redes de abastecimiento de agua, para las plantas depuradoras, para las plantas depuradoras, para las confederaciones u organismos de control de las cuencas hidrográficas, para las empresas de tuberías, los departamentos de calidad del agua y, por supuesto, para los consumidores.

ABB Miljokontroll A.A. establece las necesidades de supervisión, el funcionamiento del sistema, la recogida de información y la manipulación de los datos, en colaboración con los organismos. Todos estos parámetros dependen de complejidad del sistema, los recursos de personal y la experiencia de la red de distribución.

La calidad del agua potable varía enormemente de una red de distribución a otra pero desgraciadamente, en muchos casos, el agua no cumple los requisitos mínimos de calidad. Como el agua se está convirtiendo en un bien escaso, las ventajas del sistema **Aqua-Safe** resultan cada vez más evidentes.

DE BEERS

ESTRIADO SUPERFICIAL CON DIAMANTE DE LAS PISTAS DE AEROPUERTOS

En Estados Unidos, miles de kilómetros de pavimento de autopista se han restaurado mediante el amolado con diamante durante los último veinte años. Las pistas de los aeropuertos también pueden beneficiarse de este procedimiento, como se ha visto recientemente en el aeropuerto internacional Greater Pittsburgh.

A pesar de ser una técnica corriente para el restaurado de las autopistas, el amolado con diamante está empezando a utilizarse ampliamente como técnica de rehabilitación de las pistas de aeropuertos. Una pista de aeropuerto desarrolla las mismas clases de problemas que el pavimento de una autopista. Las mediciones del coeficiente de rozamiento en dos pistas del aeropuerto de Greater Pittsburgh estaban descendiendo por debajo de los niveles aceptables. Después de analizar las mediciones del remolque de deslizamiento y las superficies de las pistas, las autoridades llegaron a la conclusión de que la resistencia al deslizamiento ya no era tan elevada como debería ser por dos factores. En primer lugar, las capas de caucho formadas por el aterrizaje de los aviones se eliminaba mediante el rociado de agua a alta presión. El agua no solo eliminaba el caucho, sino que tendía también a limar o pulir la superficie de pavimento. En segundo lugar, la eficiencia del drenaje de los surcos transversales disminuía, porque la profundidad de los surcos se había reducido por el desgaste de la superficie y, en algunas zonas, la configuración de los surcos había desarrollado bordes rotos y redondeados.

Después de evaluar las alternativas, los ingenieros del aeropuerto decidieron utilizar el amolado con diamante, que no sólo restituye la macroestructura de toda superficie, sino que mejora espectacularmente la rodadura al establecer un perfil de pavimento más suave. Durante el proceso de amolado, debían eliminarse los antiguos e insuficientes surcos y en las pistas se volvían a grabar surcos con la adecuada configuración de 6,35 mm de profundidad por 6,35 mm de anchura, con una distancia entre centros de 38 mm. La superficie resultante tenía una zona de **suelo** texturado y resistente al deslizamiento entre los surcos ásperos y recién cortados.