EL MUNDO

Aviones sin control rodarán en Barajas

NUEVO SISTEMA EN LA T4

Faltan menos de 24 horas para que las aeronaves que operan en esta terminal de Barajas tengan que circular sin la ayuda de los controladores aéreos

MARISA RECUERO
ANTONIO RUBIO / Madrid

Adiós a las frecuencias de vuelo 130 y 121. Aviones sin control rodarán en Barajas a partir de las 05.00 horas de la próxima madrugada. Las aeronaves que tengan como origen o destino la T4 del aeropuerto de Madrid tendrán que apañárselas por sí mismas para circular por la terminal.

Ya no habrá controladores aéreos para dirigir a los 550 aviones de media que transitan cada día por esta zona del aeropuerto. Ahora, el piloto tendrá que auparse en su asiento para mirar por la ventanilla y comprobar si se aproxima alguna otra aeronave. No bastará con la información inicial que le dé el operador que sustituya al controlador. El comandante y su copiloto tendrán que estar atentos al flujo de aviones que se le pueda cruzar en el camino.

Se acabó eso de que el piloto contacte con dos controladores diferentes para que le autoricen el vuelo y le guíen por el aeródromo. A uno, le pedía el visto bueno para poner en marcha los motores, después de comprobar su *slot* –en el argot aeronáutico, el derecho que tiene un avión para despegar o aterrizar en una franja horaria concreta–. Al otro, le solicitaba autorización para salir del aparcamiento, retroceder y empezar a rodar por la plataforma. Dicho de otra manera, le preguntaba si había alguna otra aeronave en el entorno que pudiera poner en peligro el inicio de su maniobra.

Ahora, el piloto sólo dispondrá de asesoramiento e información al inicio de la puesta en marcha de la aeronave. Por qué calles debe circular. A qué pista debe dirigirse para despegar. Y en caso de que aterrice, dónde debe aparcar y qué vías debe coger. Por lo demás, nula información sobre la circulación que puede encontrar a su paso.

La carga de trabajo de los pilotos aumentará y la separación entre aeronaves se reducirá, ya que deberá ser el propio comandante el que decida el rodaje de su avión mirando a través de la pequeña ventanilla de la que dispone en la cabina. Lo peor es que no le bastará con girar la cabeza hacia la derecha y la izquierda, sino que tendrá que levantarse, ya que, si permanece sentado, el salpicadero del avión le impedirá ver el exterior.

Con un Real Decreto en la mano, publicado el pasado 8 de septiembre, Aena modifica, sin más, la regulación del llamado servicio de dirección en la plataforma del aeropuerto de Barajas. Suprime a los controladores, que siempre prestaron este servicio, y coloca a operadores formados a través de un curso intensivo. Tres días de teoría y 31 horas de práctica, distribuidas a lo largo de nueve jornadas.

Sin palabras. Apenas 12 días para conocer los entresijos del cuarto aeropuerto con más tráfico de Europa y el décimo del mundo. Tan sólo la T4 mueve entre 20 y 25 millones de pasajeros al año. En vuelos, se traduce en el 41% de los movimientos que sorpota el aeropuerto. Pero lo más grave es que por el radio de influencia próximo a esta terminal pasa el 75% del tráfico de aviones que operan en Barajas. Para ser exactos, entre 70 y 80 aeronaves cada hora.

«La falta de pericia del operador en la aplicación de los procedimientos operativos puede suponer una alta carga de trabajo», reconoce Aena, sin ningún pudor, en su análisis de riesgos del nuevo sistema, al que tuvo acceso este diario. Es más, no duda al afirmar que «el piloto puede tender a aplicar las rutas de rodaje o los procedimientos actuales, incrementando la probabilidad de ocurrencia de conflicto entre aeronaves».

La sorpresa es que Aena advierte también de que «por los cambios en las rutas de rodaje, puede darse un incremento en la ocurrencia de conflictos en plataforma, por falta de familiarización con las nuevas rutas». Sin duda, un análisis de riesgos que deja boquiabierto a más de uno en materia de seguridad aérea.

La propia Aena realizó una simulación de este nuevo servicio en el aeropuerto de El Prat –donde también prevé ponerlo en marcha, aunque no hay fecha–. En una nota interna sobre las conclusiones de esta prueba, a la que tuvo acceso EL MUNDO, queda constancia de que «existen bloqueos entre las aeronaves en retroceso y las aeronaves que desean acceder a la plataforma». El tiempo de demora al estacionar aumenta un 150%, afectando a un 30% más de aviones.

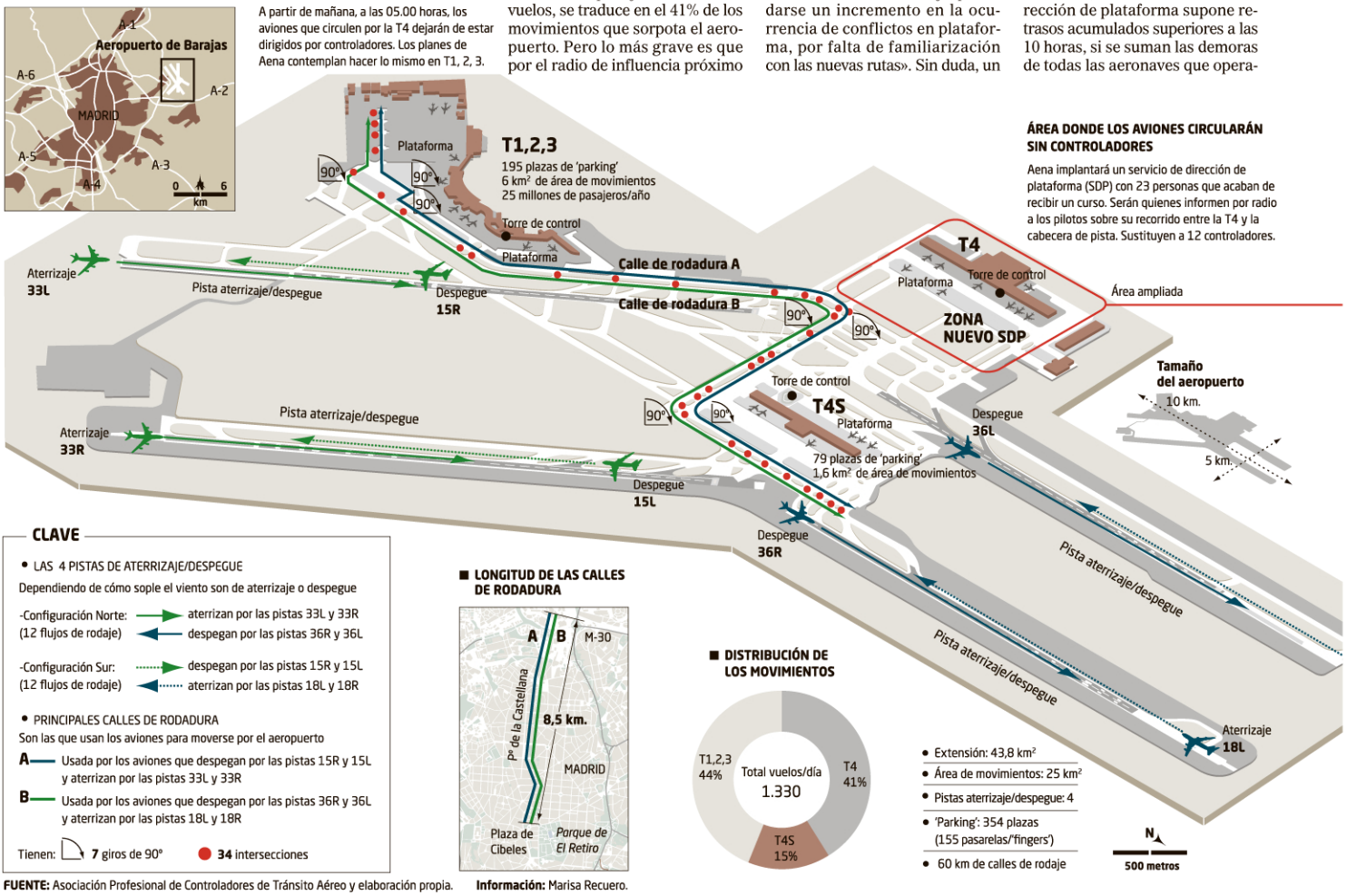
Aena juega con dos escenarios de simulación en El Prat. En ambos casos, el nuevo servicio de dirección de plataforma supone retrasos acumulados superiores a las 10 horas, si se suman las demoras de todas las aeronaves que opera-

82 euros por demora

Lo dice la patronal internacional de aerolíneas; por cada minuto que se retrasa un avión, la compañía responsable sufre un sobrecoste de 82 euros. Dicho de otra manera, si el 30% de los vuelos que opera una aerolínea desde la T4 sufre un minuto de retraso, el coste sería de 11,6 millones de euros. Es más, esa cifra puede ascender a los 115,6 millones en caso de que las demoras sean de 10 minutos. Barajas, precisamente, no se distingue por ser un aeropuerto puntual. De hecho, está entre los que registran más vuelos retrasados. La desaparición de controladores en la plataforma aumentará la demora de los vuelos.

■ Tráfico rodado sin controladores en Barajas

A partir de mañana, a las 05.00 horas, los aviones que circulen por la T4 dejarán de estar dirigidos por controladores. Los planes de Aena contemplan hacer lo mismo en T1, 2, 3.



ÁREA DONDE LOS AVIONES CIRCULARÁN SIN CONTROLADORES

Aena implantará un servicio de dirección de plataforma (SDP) con 23 personas que acaban de recibir un curso. Serán quienes informen por radio a los pilotos sobre su recorrido entre la T4 y la cabecera de pista. Sustituyen a 12 controladores.

CLAVE

- LAS 4 PISTAS DE ATERRIZAJE/DESPEGUE

Dependiendo de cómo sople el viento son de aterrizaje o despegue

-Configuración Norte: (12 flujos de rodaje) → aterrizan por las pistas 33L y 33R; ← despegan por las pistas 36R y 36L

-Configuración Sur: (12 flujos de rodaje) ⇢ despegan por las pistas 15R y 15L; ⇠ aterrizan por las pistas 18L y 18R

- PRINCIPALES CALLES DE RODADURA

Son las que usan los aviones para moverse por el aeropuerto

A — Usada por los aviones que despegan por las pistas 15R y 15L y aterrizan por las pistas 33L y 33R

B — Usada por los aviones que despegan por las pistas 36R y 36L y aterrizan por las pistas 18L y 18R

Tienen: **7** giros de 90° ● **34** intersecciones

■ LONGITUD DE LAS CALLES DE RODADURA

■ DISTRIBUCIÓN DE LOS MOVIMIENTOS

- Extensión: 43,8 km²
- Área de movimientos: 25 km²
- Pistas aterrizaje/despegue: 4
- 'Parking': 354 plazas (155 pasarelas/'fingers')
- 60 km de calles de rodaje

N
500 metros

FUENTE: Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo y elaboración propia.

Información: Marisa Recuero.

EL MUNDO

ron en un día. En concreto, entre 13 y 17 horas, respectivamente.

La Organización Internacional de Aviación Civil, conocida por sus siglas OACI, contempla la posibilidad de no tener controladores aéreos en aquellos aeropuertos en los que el escaso volumen de tráfico permite al piloto acceder al estacionamiento sin ningún tipo de ayuda externa. No obstante, recomienda aplicar modelos más avanzados cuando la intensidad de tráfico sea mayor y su operación sea más compleja.

El aeropuerto de Fráncfort es el aeródromo europeo donde los aviones operan sin controladores cuando ruedan por la plataforma. Esta situación le llevó a convertirse en la primera infraestructura aeroportuaria con más demoras desde que pusieron en funcionamiento este sistema de dirección. Más del 25% de los vuelos que operan en un mes registran algún retraso.

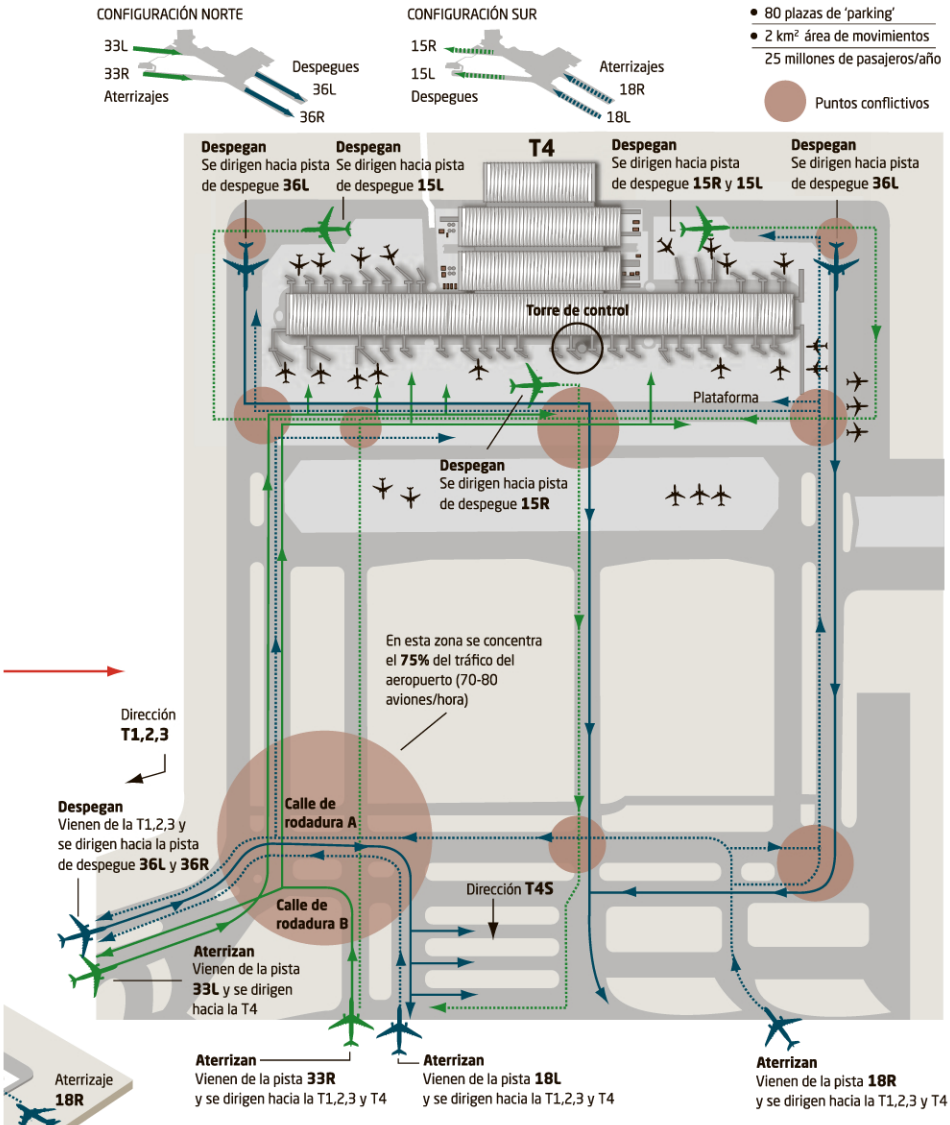
Pese a los riesgos descritos, Aena sigue adelante en su empeño por suprimir a los controladores. La empresa pública, dependiente del Ministerio de Fomento, prevé sustituir a 12 profesionales por 23 operadores. Es más, los planes de Aena pasan también por poner en marcha este sistema en las terminales 1, 2 y 3, según confirmaron fuentes cercanas a la empresa. En este caso, prescindiría de otros 12 controladores, por 27 operadores. Aunque lo más grave es que por esta zona pasa el 44% del tráfico del aeropuerto, además de tener 34 intersecciones de calles y hasta siete giros de 90 grados para pasar de una vía a otra. Sin duda, una de la operaciones más laboriosas para un avión de gran tamaño.

El 75% del tráfico de aviones que opera en Barajas pasa por el radio de la T4

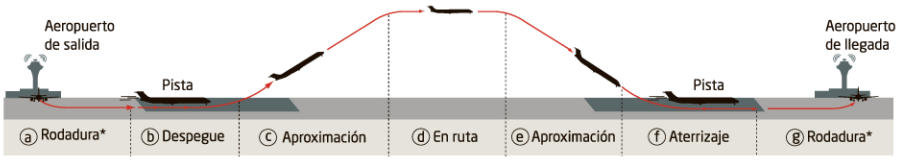
Aena prevé suprimir también a los controladores en las terminales 1, 2 y 3

De esta manera, Aena prevé solventar dos problemas de un plumazo. Primero, paliar la falta de personal que tiene en los centros de control –regulan los aviones que se aproximan a los aeropuertos y los que están en ruta–, desplazando allí a los controladores de plataforma. Y segundo, ahorrar dinero con operadores más baratos. No obstante, no por ello España dejará de ser «el cuello de botella» de Europa hasta 2014.

■ **FLUJOS DE RODAJE EN LA ZONA AFECTADA POR EL NUEVO SISTEMA**



■ **LAS FASES POR LAS QUE PASA UN AVIÓN DURANTE UN VUELO COMPLETO**



(*) Fases afectadas por el nuevo sistema de plataforma sin controladores