

## Málaga



Una controladora trabaja con el nuevo sistema. GREGORIO TORRES

## Un sistema pionero en la torre de control del aeropuerto

► La ficha de vuelo electrónica permitirá que las instrucciones de los controladores a los pilotos y sus solicitudes se actualicen automáticamente

BLANCA ASTORGA MÁLAGA

La torre de control del aeropuerto de Málaga puso en servicio el pasado 12 de julio un sistema pionero a nivel nacional, que la ha convertido en la primera dependencia de control aéreo de España que integra y utiliza la ficha de progresión de vuelo en formato electrónico, que sustituye a las fichas de papel utilizadas hasta el momento y que siguen estando vigentes en el resto de aeropuertos españoles.

La ficha de progresión de vuelo es la herramienta que utilizan los controladores para anotar las instrucciones dadas a los pilotos y sus solicitudes. Hasta ahora, la ficha era de papel y en ella se apuntaban manualmente todos los datos. Con la ficha electrónica, los datos se actualizan automáticamente, y la gestión de los planes de vuelo, de las autorizaciones y de las transferencias de los tráficos están accesibles a través de etiquetas que se visualizan en la pantalla del radar.

El director de Red de Centros y Torres de Control de Navegación Aérea (Aena), José Luis Meler, consideró en su presentación a la prensa que este avance tecnológico permite la reducción de la carga de trabajo de los controladores y la mejora del servicio.

La torre de control del recinto aeroportuario malagueño tiene dos zonas diferenciadas: por un lado, en la parte superior, está el fanal, donde los controladores gestionan los despegues y aterrizajes

**En los próximos dos años se sumarán las torres de Palma de Mallorca, Madrid-Barajas y Barcelona**

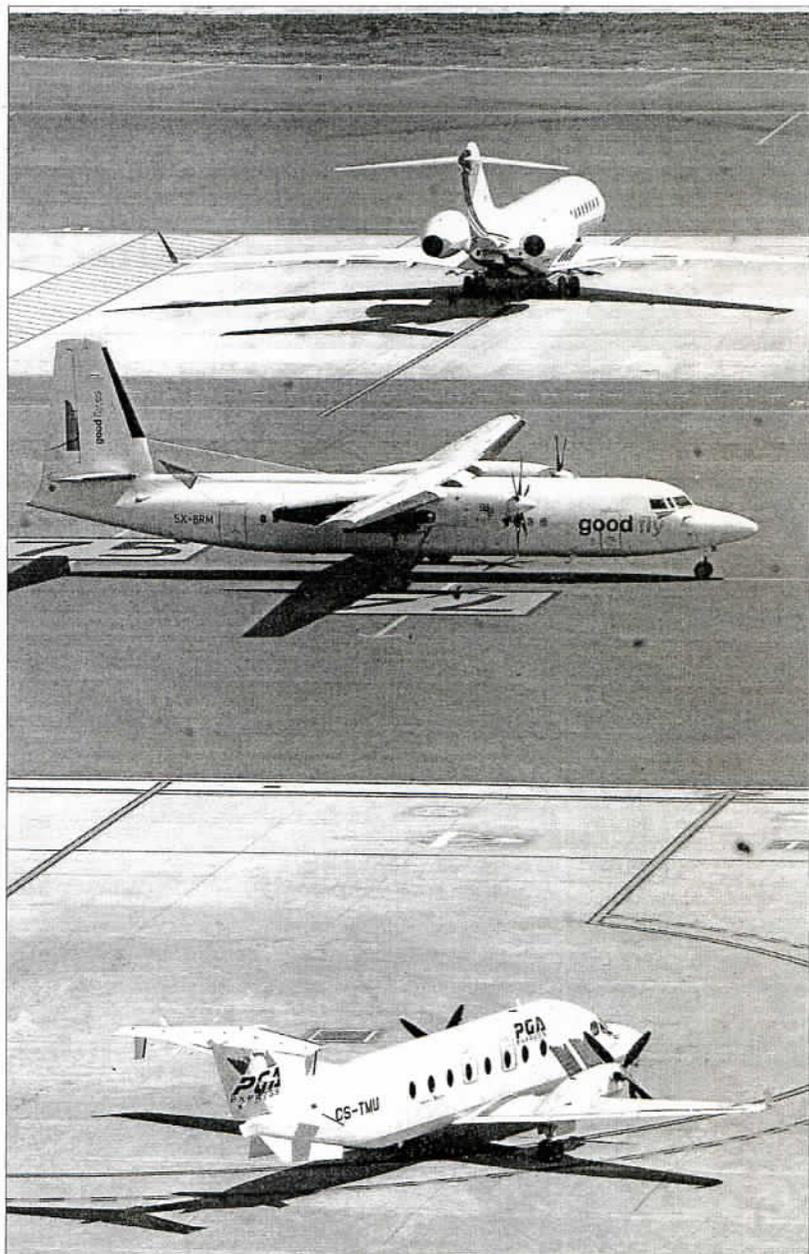
y, por otro lado, la zona de aproximación, donde se realiza el seguimiento de la secuencia de vuelo durante los 30 minutos antes de que el avión aterrice o después de su despegue.

Según Meler, con esta nueva herramienta los controladores de la zona de aproximación «van a poder gestionar el vuelo sin tener que conversar con los de la torre». Es decir, «van a anticiparse a la realidad de lo que van a tener, prestar mejor servicio y adelantarse a posibles conflictos», aseguró.

Por otro lado, indicó que el criterio de Aena para elegir Málaga como primera dependencia para implantarla ha sido «el nivel de madurez que tenía ya el sistema después de las sucesivas simulaciones y de los esfuerzos de los últimos años», junto a «la necesidad que tenía Málaga de ampliar su espacio de trabajo», al entrar en servicio la segunda pista.

**Exitosa puesta en marcha**

Explicó que para las primeras semanas de funcionamiento habían desarrollado «un servicio de seguimiento y un comité de crisis» para actuar ante posibles incidencias e, incluso, habían planteado que se mantuviesen las fichas de papel por si surgiera algún



Vista desde la torre de control del aeropuerto. GREGORIO TORRES

problema, pero destacó que «desde la puesta en marcha hemos tenido cero problemas» y «nuestra valoración está por encima de nuestras expectativas».

Además, Meler expuso que el pasado fin de semana fue el primero en el que este nuevo sistema convivía con el funcionamiento de segunda pista (que sólo opera por ahora los sábados y domingos), y coincidió que el director de la región sur, Arsenio Fernández, que también es controlador en activo, fue «uno de los primeros en controlar con esta nueva operativa».

Por su parte, Fernández resaltó la buena formación recibida, así como que tienen personal de apoyo en la torre para ayudarles, que se mantendrá durante todo el mes, de manera que toda la plantilla de controladores, unos 65, pasen por la torre.

EL OBJETIVO ES LA INNOVACIÓN

### Un proyecto iniciado hace diez años

► El proyecto forma parte de un programa de evolución del sistema de control de tráfico aéreo español que comenzó a desarrollarse hace diez años con el objetivo de innovar en el concepto de operación en las torres de control. El director de Red de Centros y Torres de Control de Navegación Aérea (Aena), José Luis Meler, justificó este periodo asegurando que «hacen falta varios años para que la tecnología madure y para que los ingenieros y técnicos encuentren soluciones para cuando el sistema falle», para que «sea fiable» y el nivel de seguridad sea el mismo que el de las fichas de papel.

Para ello, los técnicos y controladores de Aena que han participado en su desarrollo han aplicado técnicas de ingeniería «innovadoras» y han realizado simulaciones hasta conseguir los fines deseados.

Su desarrollo ha supuesto una inversión en sistemas en toda la red de torres de control de alrededor de 40 millones. En Málaga, la inversión en el equipamiento para poner en servicio la ficha electrónica ha ascendido a 750.000 euros.

Los próximos aeródromos nacionales en seguir el camino de Málaga serán el de Palma de Mallorca, Madrid-Barajas y Barcelona, que está previsto que lo hagan en los próximos dos años. El resto se irán incorporando al uso de esta nueva herramienta a partir de 2014.