

AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE



Juan Bancalero Castro

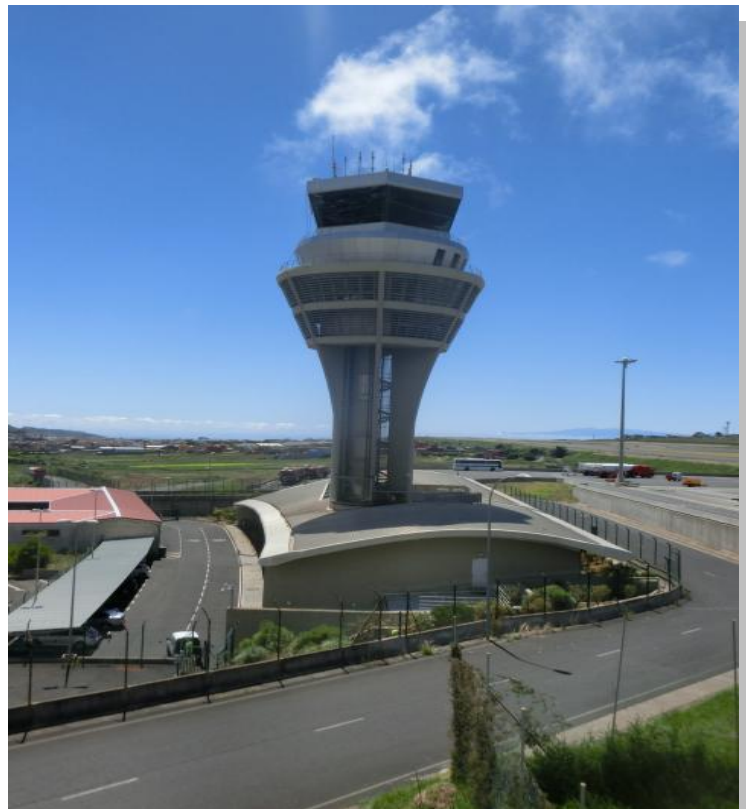
Ya hace un par de años que publique en esta revista, que para ser más exacto fue en la del mes de marzo de 2019, lo que era el tráfico aéreo en algunos aeropuertos de Canarias, como La Gomera o la isla de Hierro, pero que pasado todo este tiempo voy a ampliar la información añadiendo el contraste de luces y sombras en el servicio que se presta en la Torre de Control del Aeropuerto de Tenerife Norte, es cierto que conforme pasan los años se van ejecutando mejoras, incluso laborales del personal que desarrollan ese servicio, pero no se ha llegado a consumir al cien por cien, quedando en algunos casos en mejoras solamente parcial, por lo que me voy a permitir el exponer algunas de ellas que lo justifican, y lo que empezare por decir que las guías de atraque que fueron instaladas, nunca llegaron a estar operativas, como tampoco el ILS (Sistema de Aterrizaje por Instrumentos), que fue instalado para el servicio de la pista 30, a pesar de disponer de todo un sistema de luces de aproximación, ya que la señal de su senda de planeo no es lo suficientemente fiable como para volar realizando una aproximación.

Incluso en la nueva torre de control, se adolece de ciertas carencias, siendo las más significativa la ausencia de una escalera de evacuación a la que se pueda acceder desde el interior de la torre, toda vez que el arranque de esta se encuentra dos plantas más abajo y además no discurre por el exterior como debía ser, por lo que, en caso de incendio, solo cabe a este personal que presta sus servicios en la misma, encomendarse a San Florián, que es el patrón de los bomberos, por lo que desconocemos si el arquitecto que diseñó ese edificio gozaba de una anatomía ignífuga del resto de los mortales, suponemos que no, pero se han visto tantos casos raros.

Igualmente, los dos ascensores panorámicos han dado mucha guerra al estar inoperativos gran parte del tiempo, hasta el punto de provocar, hace varios años, una avería debido a la cual el turno entrante no pudo acceder a su puesto de trabajo, ya que los dos estaban fuera de servicio, así que se ha procedido al cierre mediante planchas metálicas del recorrido exterior que realizan los ascensores, por lo que ya no son panorámicos, pero se estropean menos, de todas formas la nueva torre supone una mejora indudable, por visibilidad,

disponibilidad de salas, dormitorios y oficinas, también se debe decir de otro proyecto que ha llegado a buen puerto, y ha sido la instalación del nuevo VOR/DME, (VOR es una Radio ayuda y el DME es el medidor de distancia, desde el avión a la estación que emite la señal) situado en un margen de la pista, lo que permite emplear radiales en lugar de dar vectores, para las arribadas a ambas pistas, así como descenderlos a altitudes más bajas en las cercanías del aeropuerto, y facilitando las aproximaciones visuales que son muy habituales.

Pero, aunque las mejoras en instalaciones y equipamientos han supuesto un gran salto para la operatividad diaria de la torre, aún más importante ha sido el factor humano, ya que la misma se ha consolidado como un destino más que atractivo tanto para los veteranos que proceden de otras dependencias, como para incorporaciones a su primer destino, en lo personal se debe decir que se ha mejorado, creándose los puestos de Jefatura de Torre y Supervisor, así como instrucción estable, cosa que hace unos años no existían, pues, por ejemplo, la instrucción de los que llegaban nuevos se realizaba directamente por el que estuviera de turno, pues desde hace unos años este destino tenía asignado la consideración de dependencia hippi, y aunque se mantiene cierta vena ácrata en cuanto al acceso a los puestos de carrera, que habitualmente



Actual Torre de Control

AVIACIÓN

los controladores aquí destinados rechazaban ocupar, esta dinámica ha cambiado durante la última década, de tal forma que actualmente la plantilla ha asumido la necesidad de involucrarse en la gestión del trabajo siempre ingrato de despacho, por ello se cuenta con un equipo de Instrucción con mucha experiencia y motivación, suficientemente dotado para asumir las numerosas incorporaciones que se han producido en los últimos años, también se



Controladora de la Torre

dispone de un grupo de supervisores que son muy bien vistos por la plantilla por su utilidad en la operativa diaria, por lo que llegado a este punto resulta imprescindible resaltar que el puesto de supervisor en frecuencia, es una figura alegal y fuera del convenio, por lo que uno de los grandes logros ha sido el reconocimiento por parte de la empresa de la necesidad de contar con dicho puesto, porque siendo la octava dependencia con más tráfico de España, y la que tiene mayor tiempo de condiciones de baja visibilidad, y una de las más complejas por su diseño del espacio aéreo delegado, su mezcla de tráficos, etc, suponía un despropósito no contar con ese puesto.

A nivel nacional e incluso internacional GCXO (Tenerife), es conocido por sus peculiares nieblas las cuales están presentes en mayor o menor grado durante 82 días de media en el año y sin entrar en profundidades, la niebla asociada a este aeropuerto viene determinada por una serie de factores como la altitud (algo más de 2.000 ft), los vientos alisios del NE que son predominantes en Canarias (de elevada humedad) y su orografía, todos estos factores junto al de inversión térmica, generan una niebla llamada de advección que discurre en muchas ocasiones a ras de la propia pista, dando lugar a situaciones tan curiosas como el estar la torre cubierta por la niebla y a cien metros de la pista este completamente despejada, mientras los pilotos piden realizar aproximación visual provistos de gafas de sol porque en los alrededores del aeropuerto luce un sol radiante, por lo que a veces no es fácil el explicarles este fenómeno a un tráfico que no esté habituado a este entorno, pues ocurre que los tráficos aterricen completamente despejado y abandonen la pista pidiendo la ayuda de un señalero para adentrarse

en un espeso banco de niebla, ahora comprendemos por qué la meteorología de este aeropuerto tiene fama de ser tan complicada, aunque no es solo la niebla lo que lo hace tan complejo, también se deben sumar otros factores muy relevantes, y es el diseño del espacio aéreo delegado por el Centro de Control de Canarias, sin apenas margen de maniobras en un entorno que se caracteriza por el alto porcentaje de aproximaciones frustradas por niebla.

Y es por lo que se debería reconocer la labor que realiza todo este personal, porque la gestión en el sector de Aproximación se convierte en una tarea hercúlea, y eso conlleva a la cantidad de coordinaciones que realizan con el Centro de Control de Canarias, lo que dificulta su labor de Controlador Aéreo, eso sin contar la mezcla de tráficos, pues conviven los turbohélices ATR de las distintas compañías que significa el 65% del tráfico total, así como todo tipo de reactores, una base de la FAMET con 6 helicópteros, una escuela de vuelo con 3 PA-28, un helicóptero de la Guardia Civil, dos hospitales con helicóptero y toda una cantidad de avionetas turísticas provenientes del Sur o del aeródromo de El Berrel en Gran Canaria, así como helicópteros de Trabajos Aéreos, rescate e incendios, una escuela de Drones, y hasta un palomar junto a la cabecera de la pista 30 por supuesto con palomas incluidas, y cuya foto se acompaña, gracias a la colaboración de nuestro amigo y compañero Heliodoro, el cual por vivir en esa isla le solicite me la enviara.

Debido a todo lo expuesto este personal realiza dos reivindicaciones de la dependencia de las cuales llevan muchos años haciéndolo, por una parte, la ampliación de la altitud en el sector de aproximación hasta nivel 105 con lo que se ahorraría cerca de un 70% en las coordinaciones y se ampliaría su gestión



Antiguo palomar



Interior Torre de Control Tenerife Sur

aproximadamente, y los provenientes de la península se quedan alrededor del 25%, a lo que se tiene que añadir una abismal diferencia en el tráfico VFR gestionado, por lo que si se comparan las estadísticas anuales entre ambos, Tenerife Sur solo supera 1 Norte en cinco de ellas, en otras dos (años 2006 y 2012) tuvieron el empate técnico y en los ocho restantes fue el del Norte quien gestiono mayores operaciones, y

del tráfico en situaciones de alta carga, y por otra que se contabilicen los tráficos VFR en las estadísticas anuales, ya que al no hacerlo están falseando la verdadera carga de trabajo, pues son muchos los datos que demuestran la evolución al alza en los últimos años, pues cabe decir que en el año 2019 se llegó a los 75.388 movimientos (un 50% más que tan solo 6 años antes), aunque también se vieron afectados en 2020 por la pandemia y solo se llegó a los 46.100 movimientos, pero así y todo Tenerife Norte se convirtió en 2020 en el sexto aeropuerto con más volumen de tráfico aéreo, por lo que, atendiendo a las perspectivas a corto y medio plazo para el sector aeronáutico y a nivel nacional internacional, esta tendencia se ha mantenido tanto en los últimos meses de 2020, como en el primer trimestre de 2021, al igual que en el apartado de carga aérea este sobresa entre los puestos de cabeza, oscilando entre el quinto y el séptimo puesto entre los que tienen más volumen de carga gestionada, y se puede afirmar que, en los últimos quince años, (salvo alguno determinado), Tenerife siempre ha estado por encima del umbral de los 50.000 movimientos al año por lo que se define como de tamaño medio/alto.

En una isla como esta resulta inevitable compararlo con el otro aeropuerto hermano del Sur de la isla GCTS (Tenerife Sur), existiendo lo que se podía decir, empate técnico, que comienza en 2006, ya que cada uno ha seguido una evolución diferente, debido a los distintos tipos de tráfico, pues este recibe un altísimo porcentaje de tráfico de la Europa Continental, tanto chárter como vuelos regulares, mientras en el del Norte los vuelos son mayoritariamente interinsulares, el 65%

eso que por las noches permanece cerrado, mientras el del Sur tiene horario de H24, estas cifras son relevantes para explicar el principal caballo de batalla profesional al que se enfrenta Tenerife Norte en las últimas décadas, toda vez que aunque con los datos expuestos el Norte sigue inexplicablemente encuadrado al grupo 6, lo cual perjudica



Estacionamiento de aeronaves

profesionalmente al personal aquí destinado, y ellos solamente piden que su trabajo sea reconocido y promocionados como creen que les corresponde, pues los datos son inapelables y ese es el objetivo que se siguen marcando, pese a todas las vicisitudes y lamentablemente los controladores que más recientemente se han incorporado a la profesión, después del año 2010, procedentes de otros destinos, de otros proveedores privados o se han incorporado por primera vez desde distintas escuelas, y aunque son 23 los Controladores que forman el equipo, tiene una unión entre ellos de la que se sienten muy orgullosos, siendo un ejemplo de convivencia entre todos ellos, siempre dispuestos a colaborar con sus compañeros.