

CONTROL AEROMARÍTIMO



Juan Bancalero Castro
Teniente E.A. Especialista
Radiotelegrafista

Como en otras ocasiones en las que he dedicado mi artículo al trabajo y características de distintas torres de control en otros tantos aeropuertos, es por lo voy a realizarlo sobre uno de los pocos en el mundo (si es que existe alguno) en el que se de separación entre el

tráfico aéreo y el marítimo, siendo la Torre del Aeropuerto de Santander una de ellas. Además de dar autorizaciones a los pilotos, también se les da al práctico del puerto, o en su lugar al patrón del barco. El comentario que realizó un piloto al aterrizar en dicho aeropuerto, procedente de Europa, fue: *“Esta es la aproximación más bonita que he realizado en todo el tiempo que llevo volando”* y yo diría, que no se si es la más bonita, pero si de las más bellas, por el paisaje montañoso y sus preciosas playas que se divisan desde la cabina del avión, las cuales dan lugar a comentarios como el de un piloto de Air Nostrum, que dijo qué parecía que estaban aterrizando en el Caribe, y es que, dependiendo de las mareas, a veces sus numerosas calas, tienen un precioso color esmeralda.

Cuando la aproximación se realiza por la pista 29 se pueden ver hasta tres campos de golf siendo uno de ellos el famoso Real Golf de Pedreña, lugar donde Severiano Ballesteros empezó como principiante en su brillante carrera. Por ello le pusieron al aeropuerto de Santander, antes llamado Paraya, el nombre de este cántabro. Desde el 16 de abril de 2015 pasó a denominarse Seve Ballesteros, donde se puede ver a la entrada del mismo una escultura de una pelota de golf en homenaje a esa querida persona.

En el mencionado aeropuerto los pilotos se suelen encontrar con turbulencias, debido a un fenómeno de viento que suele ocurrir en determinadas circunstancias. Cuando el avión está realizando la aproximación a la pista 29, suele dejar a su izquierda la Peña Cabarga, que es un macizo de 560 metros paralelo a la orilla de la bahía de Santander. En su cima tiene instalado un mirador junto al Monumento al Indiano desde el cual se puede observar la costa de Cantabria, la ciudad de Santander y su bahía, al igual que los Picos de Europa. Debido a este monte, cuando el viento oscila entre los 190° y los 220° con una intensidad igual o superior a los 20 Kts (nudos), aparecen los temidos fenómenos de cizalladura y turbulencia, por lo cual se recomienda que no se efectúe la aproximación en esas condiciones. Son muchas las



Entrada al aeropuerto

maniobras que se han visto interrumpidas por ignorar esta recomendación, la cual esta publicada en el AIP (Publicación de Información Aeronáutica).

El umbral de la pista 29 se encuentra a escasos metros del agua, ya que el aeropuerto está emplazado dentro de su bahía y existen numerosos buques que entran o salen de los astilleros de Santander, pasando muy cerca de la cabecera, lo cual hace que se tengan que controlar barcos además de aviones. Esto es una singularidad de esta dependencia que no creo que ocurra en muchas partes del mundo. Además, esta forma de controlar no se imparte como enseñanza en ningún curso de control que se de en SENASA (Servicio y Estudios para la Navegación Aérea y Seguridad Aérea), y que de pista alguna de la forma de gestionar estas circunstancias. La gestión se desarrolla de la siguiente forma: el Centro Local avisa vía telefónica a la Torre de Control del Aeropuerto, con una antelación no inferior a los veinte minutos del paso, frente a la cabecera, de cualquier barco que tenga una altura igual o superior a los diez metros y que por lo tanto pueda tener una incidencia sobre el tráfico aéreo. Lo más importante es entender la dirección que lleve la embarcación, así como el tipo de la misma, al igual que si lleva al práctico a bordo, (que son los de grandes dimensiones y que suelen ir remolcados). Los prácticos suelen llamar por un canal diferente de VHF, con lo cual el controlador sintoniza el canal correspondiente y espera la llamada del patrón del barco o del practico en la que se indica la hora estimada de paso por la cabecera. Es en este punto donde se demuestra la experiencia en su control, ya que se debe tener en cuenta que dichas estimadas no son exactas y pueden variar unos minutos; además, si es un buque de grandes dimensiones que este siendo remolcado, se debe tener en cuenta que la propia inercia de la

AVIACIÓN

embarcación le impide frenar rápidamente, por lo que es necesario indicar al práctico (cuando llama, unos quince minutos antes de cruzar la cabecera), si está o no autorizado a cruzar. Se sabe que cualquier modificación provocará la ira del práctico y ante esto es mejor que espere. Por todo lo expuesto se puede considerar esa dependencia como monoposición, ya que se da servicio de torre y aproximación y como se suele decir “Control de Pico y Pala” pues, aunque se dispone de información radar y se recibe la señal de los radares de Valdespina, Solorzano y Biarritz, esa señal solo se puede utilizar para seguimiento y trayectoria, pero en ningún caso para realizar separaciones, pues se debe tener en cuenta es un espacio aéreo reducido. Sirva como ejemplo que para realizar una separación VOR, cuando el tráfico este establecido en el radial y a 15 millas fuera, se corre el peligro de estar entorpeciendo la aproximación al aeropuerto de Bilbao, aunque es justo decir y reconocer la colaboración y coordinación que existe entre el personal de ambas torres.

Ahora parece que por fin Enaire se está tomando en serio el estudio de posibles soluciones, pero con el aumento de tráfico les parece que esas medidas llegan tarde, aunque como se suele decir, “más vale tarde que nunca”.



Mirador con Monumento al Indiano

En la actualidad el Aeropuerto Seve Ballesteros-Santander ofrece vuelos a 29 destinos en la temporada de verano, o sea desde marzo a finales de octubre. En 2023, en dicho aeropuerto, se batió récords en cuanto al número de pasajeros y de operaciones, ya que fueron casi 1,3 millones los que pasaron por sus instalaciones y solamente en mayo del 2024 fueron 14.505 y se efectuaron 12.589 operaciones aéreas. Teniendo en cuenta que estos datos se reparten casi a la mitad entre nacionales e internacionales, y que son compañías aéreas las que operan, y el 70% de ellas son de bajo coste, dependiendo del día se realizan entre cuatro o cinco



Bahía de Santander

vuelos con Madrid. En 2023 se amplió el horario del aeropuerto para que el avión de Iberia pudiera pernoctar y así de esa forma poder salir al día siguiente a las seis de la mañana, lo que permitiría al pasaje conectar con vuelos Nacionales o Internacionales que despegan por la mañana del aeropuerto Adolfo Suarez en Madrid. Esto no es muy bueno para el ritmo cardiaco de este personal, pues también se suele dar servicio a todos los sobrevuelos desde el TMA y por debajo del nivel 145, siendo los más frecuentes los que realizan el vuelo con destino Bilbao, ya que al descender atraviesan su zona e interfieren con los tráficos que tenga en esos momentos realizando la aproximación a la pista 29, así como las salidas de Bilbao hacia el Oeste. Es de resaltar que los helicópteros del 112 así como el de Salvamento Marítimo tienen base permanente en este aeropuerto y sobre todo en verano, los cuales dan respuesta a cualquier situación de emergencia, así como cooperan en la lucha contra incendios .

Podemos decir sin duda a equivocarnos, que los pilotos son muy profesionales y que se trabaja muy bien con ellos. Cuando se nota la emergencia en su voz y dicen “Hombre al agua” se les da la máxima prioridad, pero es muy frecuente verlos volar en misiones de entrenamiento, en vuelos nocturnos y haciendo practicas con el balde de agua colgado de un cable en el que transportan el agua para la extinción de incendios. Desde que se instaló la escuela de vuelo en Burgos y si la cola de extracción de los mismos puede, se acercan los alumnos para realizar pasadas y aterrizar. Alguna vez se han producido incidentes debido a la inexperiencia de los pilotos, pues a veces ignoran las autorizaciones que les da el controlador o simplemente ignoran donde se encuentran. Lo que también es habitual es el asistir a vuelos de la ONT (Organización Nacional de Trasplantes) los cuales llevan personal sanitario y

AVIACIÓN

órganos para su posterior trasplante en el Hospital Universitario Marqués de Valdecilla, el cual tiene una buena posición de referencia nacional e internacional en cuanto a trasplantes. Ya en el año 2023 se realizaron 253 trasplantes de órganos y tejidos, y debido a que la extracción de los mismos se pueden realizar en cualquier momento del día, se tiene nombrado un servicio de guardia localizada nocturna, que empieza a las 23'00 horas, y se dispone de 45 minutos para presentarse en la torre y dar el servicio que corresponda.

El operativo funciona de la siguiente manera: el avión llega vacío a recoger al personal sanitario del hospital, que son los que se desplazan a cualquier lugar de España para realizar la extracción de órganos. Todos los servicios de aeropuerto quedan a la espera de que vuelva el avión con el personal sanitario y la nevera con el órgano que corresponda, que en ocasiones puede tardar varias horas, sin olvidar que se debe dar aviso a la Autoridad del Puerto, ya que ellos siguen trabajando durante la

noche dando paso a barcos por la zona de la aproximación, y por su parte es un orgullo personal el colaborar en estas funciones ya que les permite salvar vidas humanas.

También es de destacar a los profesionales del Aero Club de Santander, ya que siempre tienen una palabra amable y están dispuestos a colaborar, pues no desconocen los problemas que tienen en todo momento debido al tráfico en los alrededores y esperan pacientemente cuando se da prioridad a los vuelos comerciales. Es muy frecuente que se mezclen los vuelos comerciales con los de la Aviación General y en algunas circunstancias la cosa se complica por las distintas peculiaridades, sobre todo cuando unos van en vuelo Instrumental (IFR) en vez de hacerlo en (VFR) visual. Si a todo eso se le une el que sean vuelos de escuela, en ese caso se tiene el coctel asegurado, de tal forma que hasta les resulta imposible ir al cuarto de aseo por estar completamente ocupados y eso que el aseo esta solo un piso más abajo.

LOTERÍA DE NAVIDAD - 2025

Todos los socios que deseen adquirir lotería de Navidad deberán hacerlo directamente en la Administración de Lotería nº 16, c/ Sagasta nº 13 de Sevilla, y en el Teléfono 954213602 (socios de provincias), citando el código 6071, al tiempo de realizar la compra. MÁS INFORMACIÓN SOBRE LA COMPRA EN DELEGACIONES PROVINCIALES y en la WEB. También podrá adquirirse la lotería en la sede de la Asociación (C/. Arroyo, núm. 20, 2ª planta, 41003-Sevilla) mediante cita previa, llamando a los móviles 601232741 (AMARTE), 661397817 (Presidencia) y/o 653547579 (Tesorería)

Este año repetimos el número de la suerte, que es el 26.927

Procedimiento telemático para adquirir la LOTERÍA de NAVIDAD-2025 de AMARTE: 1. Haga una transferencia a la cuenta de Amarte (Caixa: ES29 2100 7229 1622 0030 5145) por el importe de los décimos que desea adquirir;

2. Envíe un mail a amarteorg@gmail.com adjuntando el justificante de la transferencia, indicando los datos personales, el móvil particular y demás datos de interés;

3. AMARTE contactará de inmediato con el interesado, indicándole los datos de los décimos concretos que le corresponden y forma de remisión telemática o postal.