

De ORBIS, Barahona y la pista 33L de Barajas

Jorge Ontiveros
Madrid ACC/APP

En una época en la que los organismos encargados de eso de la seguridad de vuelo nos invitan cada vez con más insistencia a realizar las comunicaciones radio en inglés por eso de la "conciencia de la situación", asistimos perplejos a escenas en las que los "guiris" –en el sentido más entrañable del término- se dirigen al ATC malchapurriendo frases en pseudoespañol aprendidas probablemente sobre la marcha como parte de una lista de chequeo, con el claro objetivo de conseguir de un modo simpático nuestros favores y facilitarles así la operación del vuelo.

Aunque quizás lo que sucede, es que deben creer que a las tripulaciones hispanohablantes les concedemos esos pequeños -¿grandes?- deseos con más facilidad por la afinidad lingüística, y ellos no quieren ser discriminados por razón del idioma en algo tan importante como reducir la demora o consumir menos combustible. Nada más lejos de la realidad, ya que aquí, nosotros, no discriminamos a nadie porque lo nuestro es la rapidez, el orden y la SEGURIDAD ¿o era al revés?, ¡ah!, y la mínima demora media. Pero hay quien no nos lo está poniendo fácil...

Una vez hecha esta necesaria puntualización, entramos en materia.

EPISODIO 1: "Queremos la otra pista"

Si bien por fortuna lo del "directo" ya es, por obra y gracia del Cielo Único y su bendito uso flexible del espacio aéreo, una *asignatura aprobada* (especialmente desde que las áreas militares se pueden cruzar aunque NO se esté *jugando a la guerra* en ellas), lo que nos estamos encontrando desde que en Barajas se iniciaran las operaciones en pistas paralelas -¡todavía dependientes!-, es la curiosa transformación que han experimentado las comunicaciones tierra-aire con la frecuente solicitud por parte de las tripulaciones del cambio de pista inicialmente asignado por causa estrictamente geográfica.

De modo, que nada más entrar en el TMA de Madrid es habitual escuchar la siguiente conversación:

-Madrid, solicitamos tomar en la pista tres-tres-izquierda.

(a lo que nosotros respondemos con cortesía)

-Tiene usted que solicitarlo dos sectores más allá, en la frecuencia de Aproximación inicial.

Cuando se trata de tripulaciones que operan con frecuencia en Barajas la cosa resulta más o menos así, pero cuando ese no es el caso y, sobre todo, si son extranjeras, las hay que nada más entrar en el FIR nos demuestran su "dominio" del idioma de Cervantes, García Márquez y Cela:

-Mahdréed, ¿aysstarée: ah deesspohnéebly lah péestah tress tress eethkyáyRdah?.

¡Que no, que no es en esta ventanilla, que es en la de Aproximación inicial, más o menos a 25 minutos de vuelo...!

Ahora viene la pregunta del millón: ¿Qué tiene la pista 33L que no tenga la 33R? (o la 18R que no tenga la 18L, en configuración sur), ¿O deberíamos hacer la pregunta al revés? Bueno, no nos liemos, el caso es que algo hay.

Preguntados los pilotos por tanto interés, nos contestan como si los de la radio hubiésemos diseñado el aeropuerto de Madrid-Barajas:

-Señor, es que si aterrizamos en la tres-tres-derecha se nos alarga el rodaje casi diez minutos y vamos un poco justos.

-Ya, bueno, espere hoy la pista tres-tres-izquierda, pero el próximo día no le prometo nada porque esto depende del tráfico.

Pasados los primeros días, bueno, mejor dicho, semanas, y viendo que nada cambiaba, los que decidimos cambiar de táctica fuimos los de la radio. Ahora los que nos adelantábamos a la jugada para no cargar la frecuencia éramos nosotros.

-Buenos días (tardes o noches), contacto radar, tenemos en oferta la pista 33 L, ¿la quiere?



-Pues mire, hoy no que vamos al SAT.

-[GGRRRRR XZYX GRDSQQ...]

Pero estos eran los menos, porque la mayoría de las tripulaciones del salto de alegría al decir: *¡¡afirmativoooo!!*, provocaban a bordo el mismo efecto que una *turbulencia en aire claro* de intensidad moderada que mareaba a los pobres pasajeros (en alguna ocasión, hasta creo que saltaron las mascarillas de oxígeno, con el consiguiente susto del respetable).

-Madrid, solicitamos entrar por BARAHONA en vez de por ORBIS y tomar en la pista tres-tres-izquierda.

Todo iba de maravilla hasta que alguien se enfadó:

-¿Qué es eso de ofrecer cambiar de pista? ¡¡De eso nada, cada cual a la suya!!

-Pues mire hombre, el orden, la rapidez, la economía y el espíritu de servicio del ATC que nos manda la Santa Madre OACI.

-Pues ni OACI, ni ICAO, ni la FAA esa, ni niño que lo pintó. Que voy a enviar una circular a todas las compañías para que los pilotos no pidan el cambio de pista, y a vosotros otra para que no se la ofrecáis.

-Hombre, si caben. Es una pena desperdiciar un localizador tan hermoso como este.

-¡¡Nada, nada, que yo soy el que manda!!

Así las cosas, salió al poco tiempo un *papelín* exigiendo a los unos que no se ofreciera el cambio de pista, y a los otros que no lo pidieran. Un desperdicio.

Siete días (7) duró aquello, porque no tardamos todos en volver a las andadas. Y así es como permanece hoy, mal que le pese al que "manda".

Es cierto, todo hay que decirlo, que a veces nos pasamos de amables y que en ocasiones nos cuesta encajar algunos de estos tráficos en el localizador izquierdo y que terminamos pillándonos los dedos (a pesar de la buena disposición de las tripulaciones para ayudar). *Sorry*. Pero no es torpeza de los de la radio, sino que el

sector de APP Inicial no está diseñado para dar vectores, sino para que cada cual vaya por su rayita sin molestar a los de la rayita de al lado.

Poco más se puede añadir sobre la cuestión, salvo que debería dejar de estar oficialmente proscrito, incluso fomentarse, ofrecer la mejor pista para conseguir la mejor operación de vuelo y, por tanto, obtener el mejor servicio. Es una cuestión de principios.

EPISODIO 2: "Queremos la otra entrada"

(es curioso, siempre deseamos lo que tienen los demás)

Este segundo episodio es todavía más llamativo que el primero, porque en este caso se produce un daño evidente a la economía de las compañías aéreas, sobre todo a las que más utilizan Barajas.

Pero mejor que explicarlo, es que lea usted el intercambio de correos que he tenido con un buen amigo:

Querido Jorge:

Me dirás que siempre te escribo para lo mismo, pero esto cada vez es mas kafquiiano. Ya se que me has dicho en más de una ocasión que tu no eres Elena Francis, pero te agradecería una explicación coherente a lo que te voy a contar.

Verás, hace poco hemos integrado en las comunicaciones con control una fórmula muy parecida a la que desde hace tiempo sabes que empleamos para solicitar a Aproximación Madrid el cambio de pista en Barajas. Se trata de la siguiente: "Madrid, ¿seria posible proceder por BARAHONA, en vez de por ORBIS?".

Como sabes, todo se debe a que hace unos meses flow estableció, en un documento conocido como RAD (Route Availability Document), lo siguiente:

S/R	AIRWAY	FROM – TO	RESTRICTION	ID No.	OPERATIONAL GOAL
R	UN10	THUNE – PPN	Not available for traffic Dep. EB**, EH**, EL**, Paris Group With Dest. LEMD This traffic shall file: SSN-UP181-NEA-UN864- ORBIS	LE**2271	1. To balance arrivals LEMD between the two landing runways. 2. To offload LECOMPAL/PAU sectors

Como puedes comprobar, el RAD no permite planificar por la aerovía UN10 para vuelos que vienen de Belgica, Holanda, Luxemburgo y de la zona de Paris, lo que nos hace más complicada la planificación de los vuelos de dentro de Europa, que la de los transatlánticos que van a América.

Después de estos meses de proceder por ORBIS, alguien de mi compañía se ha aventurado a calcular la diferencia en tiempo y combustible (y por tanto en dinero) que supone la restricción impuesta por flow de tener que proceder por ORBIS (STAR ORBIS1C), en vez de por BARAHONA (STAR BAN3D) como toda la vida. Esto es lo que nos han pasado:

Por ejemplo, la ruta BRU-MAD:

BRU . CIV1C . CIV . UN872 . KOVIN . UY317 . RESMI . UN857 . SAU . UN10 .
ENSAC . UM615 . BTZ . UP181 . NEA . UN864 . **ORBIS . ORBIS1C . MAD**

Entrando por ORBIS en total son 833 millas

Mientras que por BAN la ruta sería la siguiente:

BRU . CIV1C . CIV . UN872 . KOVIN . UY317 . RESMI . UN857 . BEBIX . UM129 .
LMG . UN857 . SAU . UN10 . PPN . UN857 . **BAN . BAN3D . MAD**

En este caso son 765,7 millas

O sea, 67 millas menos si volamos por BAN y casi 10 minutos menos de vuelo. Esto significa una diferencia de consumo considerable, del orden de 300 a 400 kilos dependiendo del tipo de avión. Para que te hagas una idea, si entre los aeropuertos de Bruselas, Amsterdam, Orly y Charles de Gaulle tenemos una media de 20 vuelos diarios, al año (suponiendo solo 300 kilos de gasto extra de fuel) estaríamos hablando de ¡2.190.000 kilos! de combustible, con los que un 340 podría hacer ¡10 veces! el viaje de ida y vuelta entre Madrid y Buenos Aires. Es más, con el gasto de dos años podríamos hacer un trayecto de ida entre Barajas y el “Mar de la Tranquilidad” ¡¡en La Luna!! (incluyendo un par de órbitas turísticas a nuestro satélite). Esto solo mi compañía. Para que luego nos vengan con el proyecto europeo ese que se llama CLEAN SKY para que contaminemos menos ¿A ti te parece esto normal? Dime que opinas, pls.

Dos días después envié a mi amigo la siguiente respuesta.

Estimado “Desconsolado” –en realidad se llama Jacobo-

(permíteme que me dirija a tí en el plan “Elena Francis” que tanto te gusta).

He leído con atención tu correo, he analizado los datos que tan gentilmente me has enviado y los he contrastado durante estos dos días con los vuelos que hemos tenido en el ACC, y hoy te puedo decir que TIENES RAZON.

También te puedo decir, que he hecho uso de los datos que me enviaste para comprobar la reacción de las tripulaciones, y lo que te puedo contar es absolutamente fantástico. Fíjate, que el destino ha querido que en el turno de hoy me hayan asignado el sector Pamplona Alto (PAU), uno de los que aparece en el OPERATIONAL GOAL del RAD como a reducir la carga.

Durante una parte del turno, después de un primer vuelo que, aunque iba a Barajas, no venía de ninguno de los aeropuertos recogidos en el RAD por lo que su ruta del FPL era ya vía BAN, han venido otros cuatro en la siguiente media hora con los que ha habido más suerte. Una vez comprobada la situación de tráfico del TMA y visto que cada uno de ellos no cargaba los sectores teóricamente afectados, les he propuesto -saltándome el procedimiento, confieso- el cambio de ruta de entrada y esto es lo que ha pasado:

-Buenas tardes Madrid, XXX123 [lo de menos es el callsing real] en curso a San Sebastian, nivel de vuelo 350.

-Buenas tardes XXX123, contacto radar nivel 350. En Madrid tenemos la pista 33 ¿prefiere proceder por ORBIS o por BARAHONA?

-Hombre, ya que lo pregunta, preferimos, si no le importa, por BAHARAHONA y así ahorramos unos minutos y contaminamos un poquito menos.

(¡vaya, uno que se lo sabe!)

-Recibido XXX123, vire por su izquierda a PPN y luego BAN-PINAR-BUDOM y ASBIN. STAR BAN3D. Ya modificamos aquí su plan de vuelo.

-Muchas gracias, Madrid.

.....

(este que viene sí que es bueno)

-Buenas tardes, Madrid. YYY345 en curso a San Sebastian (SSN), Nivel 370.

-Buenas tardes YYY345, contacto radar, nivel 370. ¿Prefiere proceder por ORBIS o por BARAHONA para la 33 en servicio en Barajas?

-Pues mire, lo que a nosotros nos gustaría es tomar en la pista 33 izquierda.

(¡toma, esta sí que es buena!)

-YYY345, tomo nota, pero lo que yo le propongo es elegir entre volar vía ORBIS o vía BAN, lo de la pista es de otro colega en el TMA.

-Pues no sabemos, ¿qué diferencia hay?

(!este aún no se ha enterado!)

-YYY345, si elige ORBIS volará casi 70 millas más, lo que significa casi 10 minutos más de vuelo y de 300 a 400 kilos de combustible extra dependiendo de su tipo de avión, eso sí, con prácticamente un 100 por 100 de probabilidad de aterrizar en la pista 33L de Barajas. Mientras que si elige volar vía BARAHONA, se va a ahorrar unos cuantos minutos y muchos de esos kilos de combustible que le he comentado, a cambio de una probabilidad del 60-70 por ciento de aterrizar en la pista 33L de Barajas.

(pasados 5 lagúsimos segundos)

-Madrid, el YYY345. Err, preferimos volar por BARAHONA.

-Recibido. YYY345 vire izquierda a PPN y luego BAN-PINAR-BUDOM y ASBIN. STAR BAN3D.

.... ..

(un par de minutos después)

-XXX123, inicie descenso a nivel 310 y comuníquese con Madrid en 124,875 [sector PAL del RAD].

-Recibido. Libramos 350 para 310 y Madrid en 124, 875. Y como diría mi hijo: es usted un "crack".

-Muchas gracias, señor. Intentamos ayudar lo que se puede. Buenas tardes.

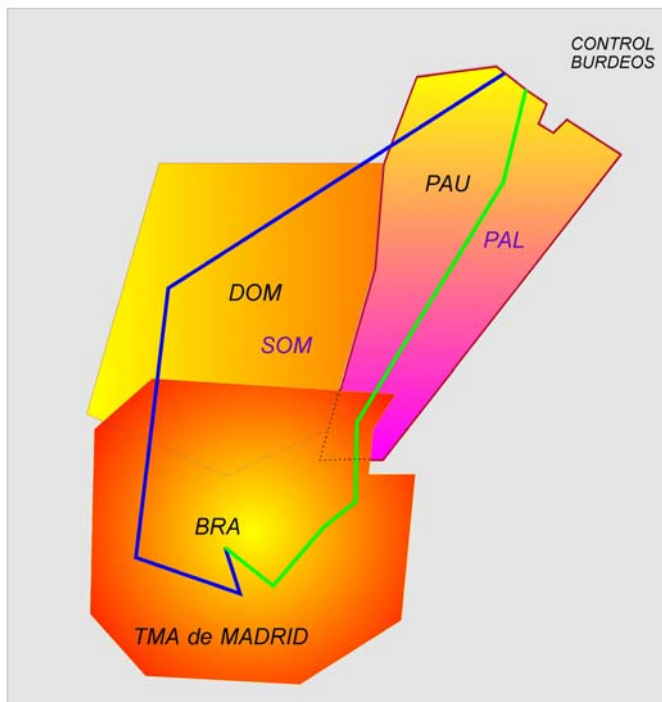
.... ..

(después de estos dos ha habido otro par, pero ni parecido. Bueno, uno sí, de Luxair. Se ha puesto tan contento, que ha contestado chapurreando en español que muchas gracias y bla, bla, bla).

Fíjate, que estos dos sectores (PAU y PAL) figuran en el RAD como objetivo (GOAL) para reducir la carga de tráfico. ¿Pero qué carga? En primer lugar, el PAU (PAmplona Upper) de todas formas tiene que controlar todos esos vuelos y pasárselos luego al sector DOM (DOMingo) y este al SOM (SOMosierra) que tiene debajo, que a su vez se los pasa al sector Oeste del TMA, mientras que el PAL (PAmplona Low) básicamente se limita a recibirlos del PAU y a decirles que continúen descenso a FL210 para cruzar unas millas antes de BAN a nivel 250, o inferior, según el procedimiento ATC que tenemos. Apenas

existe tráfico conflictivo con estos de Madrid. Desde luego, no como para incluirlos en el RAD (sobre todo con el coste que tiene para vosotros). Vamos, que os han metido un "GOAL" ya que a unos cuantos nos parece que lo hacen para evitar que pidáis el cambio de pista y deben creer que preferís tener el gasto extra de tiempo y combustible en vuelo, en vez de en tierra. Aunque creo que eso es mucho pensar.

Por otro lado, el sector DOM, que como sabes es el que primero desciende el tráfico para ORBIS, ha visto aumentadas también sus comunicaciones con las solicitudes de proceder desde VRA (Vitoria) directo a ORBIS para no pasar por NEA. O sea, que se ha trasladado el *petaqueo* y la carga de trabajo de un sector a otro, pero en peor. Para más *inri*, te puedo decir que en el momento en el que tuvo lugar lo que te he contado, mientras el Este del TMA estaba prácticamente vacío, el Oeste - uno de los que más está sufriendo con esta "estupenda" gestión- tenía tráfico, con lo que "mis" vuelos, además,



En la figura, las dos rutas a las que hace referencia el texto. La de color azul, entra en el TMA de Madrid por ORBIS y la de color verde, entra por BARAHONA. La diferencia, casi 70 millas y 10 minutos más de vuelo. O más.

tendrían que haber sido *vectoreados* por el sector Director Oeste para hacer la presecuencia al Sector APP Inicial, lo que les habría supuesto más millas, más combustible y más demora (porque tardar 10 minutos más en llegar es DEMORA, se mire como se mire). Y mientras tanto, el sector Director Este habría estado de mirón, o casi. Por cierto, todos “mis” vuelos pudieron aterrizar en la 33L (¿dónde se queda el “runway balance”?). Otra cosa de lo más graciosa, a las 23 locales se cierra la pista 33L ¿70 millas más para nada? Y otra, ¿qué me dices de cuándo hay configuración sur? Y a tí, ¿te parece todo esto normal?

Cuando acudo a flow a contarlo me dicen, que con la aplicación del RAD la carga del TMA se equilibra y que los datos que reciben a diario desde Eurocontrol así lo confirma [entre tu y yo, me pregunto si con los datos les enviarán un “espejito-espejito” para mirarse el ombligo].

Pero no seré yo quien hable mal de la gestión de afluencia. Ya te he explicado en alguna ocasión, que fue creada por una necesidad imperiosa de reducir las esperas en vuelo y las sobrecargas de tráfico que atentaban gravemente contra la seguridad. Otra cuestión, es que en la gestión de las pequeñas cosas se haya olvidado de que son los clientes, las compañías aéreas, quienes le demandan que las medidas que tomen sean equilibradas, no que los datos estadísticos sean los equilibrados. Nadie puede esperar que flow sea perfecto, pero la gestión de la afluencia no debe conformarse con diseñar sus medidas sin asegurarse luego que van a estar adecuadamente implantadas y que el objetivo –el mejor servicio, creo- se cumple. A la vista de esto, es posible que te preguntes qué pasa con el control de calidad. Pues que lo hacéis vosotros... Y sobre el programa ese CLEAN SKY que me dices, a la vista de lo que sucede parece que lo de contaminar menos no va, ni con el ATC, ni con FLOW.

Bueno, no me enrolló más. Ya me contarás lo que hacéis al final con esta historia, pero yo no tardaría en hacer llegar a IATA, o a quien sea, los datos que me has contado porque seguro que le parecen interesantes. Más que interesantes diría yo. Mientras tanto, solo te puedo decir que tanto yo, como muchos de mis *compis* seguiremos proponiéndoo volar por BAN y facilitándoo tomar por la 33L, siempre que el tráfico lo permita, por supuesto (entre otras cosas, porque también nos ayuda a nosotros). Ya sé que la solución debería provenir de otro nivel, pero menos da una piedra.

... ..

Y esto es todo amigo lector. Espero haber captado su atención sobre una cuestión que ya empieza a preocupar a muchos. Y que a otros, como siempre, les deja indiferentes.

Jorge Ontiveros, mayo de 2008