

ENAIRe 

Wwala

La revista
de ENAIRe
Junio 2017
Nº4



Índice

03

Tormenta
de Ideas



04

El ministro
vuela con
nosotros



07

90
60
90



11

Ponte
en marcha



15

Itziar
López
Urquiza



18

Más que
chapa y
pintura



22

ENAIRE
NEWS



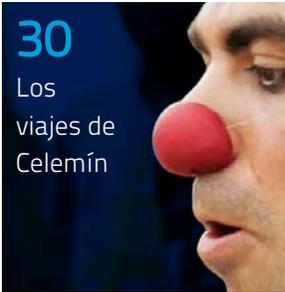
26

Pantallas
con vida
propia



30

Los
viajes de
Celemín



34

Ciao!



36

Siempre
al lado



36

Hablan de
nosotros



41

¿Qué ves?



42

Qué fue
de César
Bustos



44

Portada
a la contra



Tormenta de Ideas

Planeando el verano

¿Has pensado a dónde vas a ir durante tus vacaciones?, ¿y cómo vas a llegar hasta allí?

En verano nuestra actividad es especialmente necesaria. Si piensas viajar en avión, no olvides que muchos compañeros de ENAIRE estarán cuidando de tu vuelo.

Te vamos a proponer algo: **¿nos mandas fotos hechas desde ahí arriba?** Sería una forma de acordarte de los que se quedan trabajando en tierra.

Además te recordamos que son bienvenidas tus ideas, como entrevistar a Itziar, la sombra de la torre de Sevilla o mostrar la restauración del Convair en Palma de Mallorca. Muchas gracias por las propuestas que dan vida a esta revista.

Cuando volvamos en septiembre compartiremos en VUELA los cielos que hemos sobrevolado. Hasta entonces: **ten un viaje feliz y seguro.**

Envía tus ideas para VUELA a:
comunicacion@enaire.es

El ministro vuela con nosotros

Miguel Ángel
García Barbero

Íñigo de la Serna ha hecho suyo el Plan de Vuelo, lo ha presentado en sociedad, en una conferencia de prensa, y ha puesto en valor el trabajo de los profesionales de ENAIRE. Decididamente, el ministro quiere volar con nosotros.



El Plan de Vuelo de ENAIRE, será la hoja de ruta de la navegación aérea de España para el cuatrienio 2017-2020.

La presentación que el titular de Fomento hizo el 10 de mayo a los medios de comunicación tuvo algo de especial: ENAIRE era auténtico protagonista de una rueda de prensa multitudinaria y lo era para bien.

Dos hitos fueron los que destacó el ministro para poner en valor el Plan: el primero, la necesidad de atender de forma adecuada el crecimiento del tráfico aéreo previsto para los próximos años y, el segundo, el compromiso de España con la construcción del Cielo Único Europeo.

Según las previsiones, recogidas en el Plan de Vuelo 2020, se estima un crecimiento del tráfico aéreo del 16% hasta 2020, año en el que se alcanzarán los 2,2 millones de vuelos, 300.000 vuelos más que los contabilizados en el conjunto del ejercicio 2016. De la Serna indicó que, en respuesta a este entorno de demanda creciente y requerimientos europeos, ENAIRE va a centrar gran parte de sus esfuerzos y recursos en la mejora de la

capacidad y la eficiencia del espacio aéreo español, en investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) y en contribuir a un verdadero espacio aéreo europeo homogéneo. En este sentido se enmarca la evolución del Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo español (SACTA) en alianza con proveedores europeos (ITEC).

ENAIRE está preparada para el salto tecnológico que supone la transformación digital con la digitalización de las comunicaciones tierra/aire, radares avanzados (Modo S), tecnologías satelitales (ADS-B, EGNOS) y una red de datos aeronáuticos de altas prestaciones.

Necesidad de inversiones

Para modernizar y evolucionar el sistema de navegación aérea español, el Plan de Vuelo 2020 recoge una inversión de cerca de 300 millones de euros en el período 2017-2020 (70,1 millones en 2017; 73,3 millones en 2018; 74,8 millones en 2019 y, en 2020, 76 millones).

De la Serna subrayó que esta inversión permitirá incrementar aún más

De la Serna destacó que las compañías ahorrarán 184 millones de euros por la reducción de tarifas.

En cuatro años el tráfico aéreo crecerá un 16% y la inversión será de 300 millones de euros.

Numerosos medios de comunicación acudieron a cubrir la rueda de prensa

los niveles de seguridad, contribuirá a la sostenibilidad medioambiental y a la prestación de un servicio seguro, eficiente y de calidad a las compañías aéreas, gestores aeroportuarios y, por extensión, a pasajeros.

Eficiencia económica y ambiental

El ministro indicó que el Plan de Vuelo 2020 de ENAIRE va a suponer un ahorro

a las compañías aéreas de 184 millones de euros aproximadamente por la rebaja en la tarifa de ruta, del 11,5% entre 2018 y 2020 (en torno al 3% en 2018, el 4% en 2019 y el 5% en 2020). A partir de 2019, la tarifa de ruta de ENAIRE será la más baja de los principales proveedores europeos.

El Plan mejora la eficiencia económica de ENAIRE, ya que el EBITDA (beneficios sin contar intereses ni impuestos) anual previsto para ENAIRE superará los 200

millones de euros a lo largo de estos cuatro años.

También se buscan los beneficios medioambientales. Gracias a la aplicación de rutas más directas y a la implantación de aproximaciones verdes a los aeropuertos se espera un ahorro de 5,5 millones de millas náuticas, 61.000 toneladas de combustible y 190.000 toneladas de CO2 hasta 2020.

De la Serna anunció que ENAIRE participará activamente en consorcios y alianzas internacionales de navegación por satélite (ESSP) y de vigilancia por satélite (ADS-B), concursará al servicio paneuropeo de comunicaciones digitales (NewPENS) hasta 2028 y al Servicio Europeo de Gestión de la Información de Tránsito Aéreo (EAIMS) hasta 2030. También optará a las nuevas oportunidades en servicios de comunicaciones de datos vía satélite (IRIS).



El secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda y presidente de ENAIRE, Julio Gómez-Pomar; el director general de ENAIRE, Ángel Luis Arias; y, el director general de Aviación Civil, Raúl Medina



90
60
90

Esas son las medidas humanas y profesionales de **Heliodoro Rodríguez Rodríguez "RORO"**, que no tomó los hábitos del sacerdocio para ser radiogoniometrista en Barcelona: **90** años, con la licencia de controlador aéreo número **60** de España y jubilado en los años **90**. Sin radares ni planes de vuelo ni posibilidad de hacer regulaciones, sólo con la telegrafía morse y un equipo de radiogoniometría, los controladores de su generación conseguían guiar a los aviones sin verlos y, en contra de lo que podría parecer, eran muchas las aeronaves que confluían en un mismo espacio aéreo. Muchas gracias, "RORO", por tu medio siglo de trabajo.

Miguel Ángel
García Barbero

Heliodoro recibe a VUELA en Girona,
donde reside actualmente

Los cincuenta años de Heliodoro en la navegación aérea coinciden con el medio siglo transcurrido desde la creación de la Ley 91/1966 del Cuerpo Especial de Controladores de la Circulación Aérea, es decir, su trayectoria profesional es la historia misma del control aéreo en España.

"RORO", león de Castrovega de Valmadrigo, desde 1953 desarrolló su labor principalmente en el FIR de Barcelona, el espacio aéreo gestionado desde la actual Dirección Región Este de ENAIRE con sede en el Centro de Control sito en Gavá. Trabajaba en una sala del Aeropuerto de Barcelona, a la que se accedía por una pequeña escalera de madera, que tenía encima la torre de control. Heliodoro, que se incorporó como radiogoniometrista y telegrafista, básicamente

contaba con la ayuda de unos auriculares y los mensajes en morse.

Entre su formación estaba haber realizado cursos de vuelo sin visibilidad en Salamanca. También estuvo en la Escuela de Especialistas de Aviación en Málaga y, en Madrid, realizó su servicio militar en Transmisiones (Aviación). A finales de los años 50 aprobó la oposición a controlador aéreo, que ya incluía un examen de inglés. Llegó a ser todo en Barcelona: jefe de instrucción, jefe de sala, jefe de seguridad y jefe de personal.

Cómo eran aquellos tiempos

Heliodoro recibe a VUELA en la ciudad donde vive de lunes a viernes, Girona (los fines de semana los suele pasar en Barcelona). Pionero del control aéreo en nuestro país, nos cuenta que, en aquellos tiempos, daban una medición magnética al avión, una marcación que equivalía a los vectores actuales, a lo que sumaba la prestación de otros servicios que incluían la meteorología y, sobre todo, los datos de las aeronaves próximas. Con todo ello, el piloto sabía cómo aproximarse a la cabecera de pista.



Contigo aprendí María Marcè Pagès

Corrían los años 70 cuando lo conocí en el Centro de Control aéreo de ENAIRE en Barcelona. Trabajaban a oscuras para poder ver los aviones en las pantallas, y éstos solo se veían cuando el radar giraba y hacía sus barridos. Como administrativa me designaron al Departamento de Estadística, que por aquel entonces no estaba informatizado.

Durante mi aprendizaje de los turnos de control, "RORO" fue para mí un maestro ejemplar. Me enseñó todos los pormenores de cómo cuadrar los turnos, de lo cual le estoy muy agradecida. Veía un reto muy alto poder llegar a trabajar como él: tan pulido, tan metódico, tan organizado, con ese don de gentes que le caracterizaba, tan amable y a la vez tan recto, con toda la normativa en su cabeza para hablar a los controladores y convencerles de que no podían hacer un cambio de servicio o de que no les tocaban las vacaciones que habían solicitado.



Heliodoro es el controlador con gafas

“RORO” hace el símil, mutatis mutandis, de que entonces ellos ayudaban a los aviones a modo de lo que en la actualidad hace un ILS cuando no hay visibilidad.

Y sigue su historia. Tiempo después ya tenían en la torre frecuencia de fonía (hablaban con los aviones) en aproximación. Heliodoro cuenta que, cuando fue la independencia de Argelia, el FIR de Barcelona estuvo a tope de aviones... Y todo ello con sólo tres puestos de radiogoniometristas.



¿Cómo lo hacían posible? La realidad a veces es muy práctica: en control había una mesa con un mapa del FIR de Barcelona y, con chinchetas y un trozo de cartón se iban poniendo los aviones; allí se ponía que éste ha pasado de Argel a Marsella o que otro lo ha hecho de Palma a Madrid.

Humildemente nuestro veterano amigo dice que no separaba los aviones, sino lo que él hacía era algo más centrado en la información. Heliodoro subraya el valor añadido que supone que actualmente el controlador aéreo sí es quien separa los aviones y dice a los pilotos que descendan o suban. Antes “sólo” vigilaban que a esa hora y a ese nivel no hubiera otro avión.

Heliodoro explica que eran tiempos sin posibilidad de hacer limitaciones de tráfico (regulaciones) cuando todos querían llegar a la vez. Y todo ello con jefes militares al principio, que les vigilaban si se movían de su sitio. No podían salir y, por la noche, no estaban solos nunca, con turnos de dos en dos, que unas veces eran de 12 horas, otras incluso de 24 horas, más tarde ya de 8 horas.

Cómo evolucionó el control aéreo

Cada avión tenía una ficha con su matrícula, que indicaba de dónde venía y adónde iba, y la altura. No había planes de vuelo. No veían a los aviones en las pantallas y los espacios aéreos de Barcelona y Palma eran horrorosos por su numeroso tráfico a determinadas horas, en contra de lo que pudiera pensarse actualmente.

Más adelante empezaron con un radar (sólo 30 millas para aproximación) con el que sólo se veía un punto en la pantalla y en el que el avión daba un salto de una posición a otra y no tenían su altura. Las primeras pantallas las trajeron los militares estadounidenses. Después llegó el radar secundario, con una pantalla más grande para aproximación que ya ofrecía la altura, la velocidad y el nombre del avión.



Un gran profesional y un buen amigo

Ernesto Escuder

Trabajé con “RORO” en el Centro de Control (ACC) de Barcelona desde el año 1977 hasta su jubilación. Una noche, nada más entrar de servicio, un compañero de la torre venía hacia el ACC con tan mala fortuna que no vio la barrera de la garita de entrada junto a la terminal de Renfe y se la llevó por delante. El guarda de seguridad argumentó que había recibido un golpe y llamo a la Guardia Civil. “RORO” estaba de jefe de sala y le comentaron lo que había pasado. Inmediatamente dejó el servicio cubierto y se presentó donde la Guardia Civil. Les dijo que ese señor estaba de servicio y que era su responsabilidad y se venía con él. La Guardia Civil no tuvo más remedio que ceder y hacerle caso. A la mañana siguiente se demostró que efectivamente rompió la barrera, pero lo del guarda de seguridad era una exageración para ver que podía sacar. “RORO” ha sido un gran profesional y un buen amigo.



Equipo de radiogoniometría en 1947

La mejor profesión del mundo

Heliodoro estuvo vinculado activamente a la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA) hasta 1983 y está orgulloso de haber sido miembro, por su experiencia como controlador aéreo, de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. Hace ya un cuarto de siglo que se jubiló (1992) y, sin embargo,

sigue pensando que ser controlador aéreo es la mejor profesión del mundo, que ha merecido la pena. Se alegra de no haber tomado finalmente los hábitos del sacerdocio y nosotros también porque España ganó un gran radiogoniometrista y controlador aéreo.

Como él son muchos los veteranos de ENAIRE a los que queremos dar siempre nuestras gracias por los grandes servicios prestados, por su valentía y ejemplo,

por sus enseñanzas y por haber abierto caminos donde todavía no los había. En nombre de todos ellos, **muchas gracias, compañero.**



Ser controlador aéreo ha merecido la pena"



Apasionado de la frecuencia

Natalia, Laura y Yolanda

Hemos trabajado con nuestro compañero "RORO" en la sede central de USCA desde el año 2002, la primera de nosotras, hasta el 2011. Siempre saludaba a sus compañeros con un pescozón cuando se los cruzaba por los pasillos. En una ocasión, el "saludo" fue tan enérgico que el chico se quedó pasmado.

Como buen leonés parece un hombre serio, que a veces impresiona. Esto nos pasó a nosotras pero bastaron pocas horas para descubrir a la persona que es: afable, cariñoso, familiar, buen compañero y muy noble.

Profesionalmente, Heliodoro es una persona seria, responsable, ordenada y meticulosa. Siempre venía con ganas a la oficina aunque no perdía la ocasión de pasar a diario por la sala de control para mantener contacto con su verdadera pasión que es la frecuencia.

¡Ponte en marcha! ✕

Conchi
Soler Matute



Compañerismo, confianza, trabajo en equipo, esfuerzo, empatía... estos son los valores que se fomentan cuando el deporte se hace con compañeros de trabajo.

Así, en un desayuno del Centro de Control de ENAIRE en Sevilla surgió la idea de poner en marcha un grupo de senderismo. Se creó un chat y enseguida se fue uniendo gente interesada.

La primera ruta fue por Zahara de La Sierra. ¡Exitazo total! Y fotos que dan mucha envidia... La segunda salida por el Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche: 12 kilómetros pasando por los pueblos de Galaroza, Castaño de Robledo y Jabugo. Y tras la marcha, un rico aperitivo para reponer fuerzas.

Sin duda, un claro ejemplo de cómo el deporte te hace conectar con la gente con la que te cruzas en el pasillo cada día.

De camino al acantilado de Barbate el grupo encuentra la Torre del Tajo, construida en el s. XVI como puesto de vigilancia ante las incursiones de los piratas berberiscos



Alejandro Vega Velázquez

Jefe de Departamento de PRL

"Estas rutas de senderismo nos permiten realizar unas jornadas de promoción de la actividad física al tiempo que nos da la posibilidad de entablar relaciones más allá del ámbito estrictamente laboral con otros compañeros de trabajo y amigos".

Juan Luis Martín de Porras

Jefe de Mantenimiento de Navegación

"Mi motivación es el disfrute, la complacencia, la salud física y mental, las ganas de conocer y hacer cosas y, por supuesto, la compañía".



Miguel Ángel de la Cruz Serna

Jefe de Mantenimiento de Automatización

"Mi motivación es disfrutar del mejor entorno y la con la mejor compañía".



Teresa Hevilla Gutiérrez

Jefa de Departamento de Formación

Intento participar porque seguimos aprendiendo de una manera informal, divertida y saludable. Se mejoran competencias como el trabajo en equipo, la gestión de incertidumbre, la proactividad, el sentimiento de pertenencia a ENAIRE".

//
"Me encanta
que se fomente
el deporte y la
convivencia con
los compañeros"

Celia Roldán Sanromán
Jefa de Departamento de Ingeniería.



Itziar López Urquiza

El Horacio Cocles de ENAIRE

Antonio Casares García

“siempre ‘políticamente’ correcta sin dejar de ser firme”





Horacio Cocles fue la única persona que impidió que los etruscos cruzaran el puente que les conducía a la conquista de Roma.

Nuestra compañera de ENAIRE, **Itziar López Urquiza**, es el enlace que tiene España con EUROCONTROL. Representando al Estado, negocia expedientes, asiste a las reuniones de la Comisión Europea y del Consejo Europeo. Ella se bate el cobre día a día para defender los intereses de nuestro país, como nuestro mítico héroe, defendiendo el puente en solitario.

¿Qué es lo que te hizo ir a un puesto de tanta responsabilidad?

¡Porque me encantan los retos y las relaciones internacionales! Desenvolverme en el entorno internacional e institucional de Bruselas con reuniones de 28 países (UE) o de 41 (EUROCONTROL), junto con mudarme a un nuevo país era un reto muy apetecible que no podía dejar pasar. ¡Lo acepté sin dudar!

¿Qué es lo más difícil en tu día a día?

El trabajo cubre aspectos muy variados y dispares del sector de la navegación aérea, desde temas técnicos y financieros hasta organizativos y de gobierno, pasando por relaciones inter-institucionales, de coordinación civil-militar y estratégicos. Al tener que asesorar a la DGAC para la posterior toma de decisiones, debo analizar profundamente todos ellos ya que las resoluciones finales tendrán implicaciones. Muchas de las habilidades y conocimientos necesarios para el puesto los he adquirido en ENAIRE gracias a haber trabajado en diversas unidades (técnicas como comunicacio-



Un café con parte de la comunidad española en EUROCONTROL



Oficiales de enlace de (de izq. a dcha.) Polonia, Eslovaquia, Albania, Rumanía, Israel, España, Letonia, Chipre, Macedonia (FYROM), Moldavia, Bulgaria y Ucrania

nes, organizativas como planificación, de entorno institucional e internacional con SESAR, etc.).

Pero cada país defiende "lo suyo"...

Claro. Es otra de las dificultades diarias, por eso debo tener un especial cuidado en las relaciones con otros Estados: siempre "políticamente" correcta sin por ello dejar de ser firme.

¿Qué es lo más enriquecedor?

Tanto la variedad de temas que llevo (y que me permiten tener una visión global del sector), como el trato diario con representantes de distintos países.

Por ejemplo, a la hora de llevar a cabo negociaciones con distintos Estados es muy interesante descubrir las realidades de países tan lejanos geográficamente como Armenia o Georgia, o los diferentes modos de trabajo o pensamiento de países geográficamente cercanos como Francia y Portugal.

¿Hasta cuándo estarás en este destino?

Todavía no me he planteado cuándo finalizar esta etapa aunque la decisión no depende exclusivamente de mí: será algo que decidan desde España con la aceptación del Director General de EUROCONTROL. Personalmente es-

toy muy satisfecha y creo que en este momento, gracias al esfuerzo de estos años, dispongo de un conocimiento muy específico de este entorno y aún puedo aportar mucho desde aquí.

Después de dos años allí, ¿todavía tienes cajas sin abrir de la mudanza?

¿Mudanza? Me vine con dos maletas y poco a poco he ido trayendo cosas en cada viaje que hago a casa, pero aún no he tenido tiempo para una mudanza. A estas alturas creo que, si he podido sobrevivir dos años con lo que he traído, no debo necesitar mucho más.

¿Qué es lo que más echas de menos de España?

Mis huesos me dicen que el sol, ya que a veces se quejan de la falta de vitamina D. Pero también los mercados: ¡aquí es muy difícil encontrar "pescados con ojos"! Aquí el pescado que venden de forma general ya está limpio y fileteado. Pero gracias a la pequeña gran comunidad española, nos vamos informando de aquellos lugares donde encontrar género parecido al de casa (por supuesto, de los precios, mejor no hablar). Y, obviamente, no sólo a la familia sino también echo de menos a los amigos y compañeros de ENAIRE:

¡lo que daría por tenerlos aquí conmigo!

Más que chapa y pintura

Susana
Llorente Calderón

Nuestro protagonista es un avión especial: el Convair 990 A Coronado EC-BZO, un reactor comercial cuatrimotor de los más avanzados y rápidos de la historia de la aviación.



Perteneiente a la desaparecida empresa SPANTAX, primera aerolínea charter creada en España, que contribuyó de forma decisiva al boom turístico de las Islas Baleares a finales de los años 70. Supuso la apertura a nuevas costumbres y formas de entender la vida.

Sólo quedan 4 unidades completas en el mundo: dos en EEUU y otra en Lucerna (Suiza) que están completamente restauradas. La cuarta se encuentra abandonada desde hace 29 años en la base aérea de Son Sant Joan en Palma de Mallorca.



Foto: David Nogueira

El Convair, icono de la compañía SPANTAX, fue determinante en el desarrollo turístico de Baleares



Foto: David Nogueira

Su atención al cliente fue tan esmerada que consiguió varios galardones dentro y fuera de nuestras fronteras



Ernesto trabaja en este proyecto de forma completamente altruista



Es mucho más que restaurar un avión. Es recuperar una época”

Ernesto Gutiérrez es uno de los principales impulsores del proyecto para recuperar el Convair, iniciado en 2008. Hijo de un trabajador de Span-tax, comenzó a trabajar en Aena en Palma de Mallorca en 1997, en la División de Ingeniería y Mantenimiento como Técnico Especialista Aeronáutico. Desde 2011 ejerce como jefe de mantenimiento del Área de Vigilancia SNA en la Región Balear de ENAIRE.

Pero Ernesto no puede hacerlo solo. Después de muchas dificultades y falta de apoyo se ha formado un equipo de restauración que pretende recuperar la aeronave para su exposición estática.

Para poder llevar a cabo el proyecto están manteniendo reuniones con el Consell Insular de Mallorca y más

concretamente con la Consellería de Cultura y Patrimonio. Ernesto nos cuenta que “en cualquier caso será necesario el apoyo de actores fundamentales como Aena para que se convierta en realidad”. Se ha ofrecido la posibilidad de trasladar la aeronave a Son Bonet, el problema principal, es que “se tendrían que seccionar los planos (alas) y el estabilizador vertical, una tarea ímproba”. Además, “la logística para realizar el traslado se complica demasiado. Implica unos sobrecostes que hacen que el proyecto sea imposible de financiar y se deba ajustar el presupuesto para conseguir colaboración”.

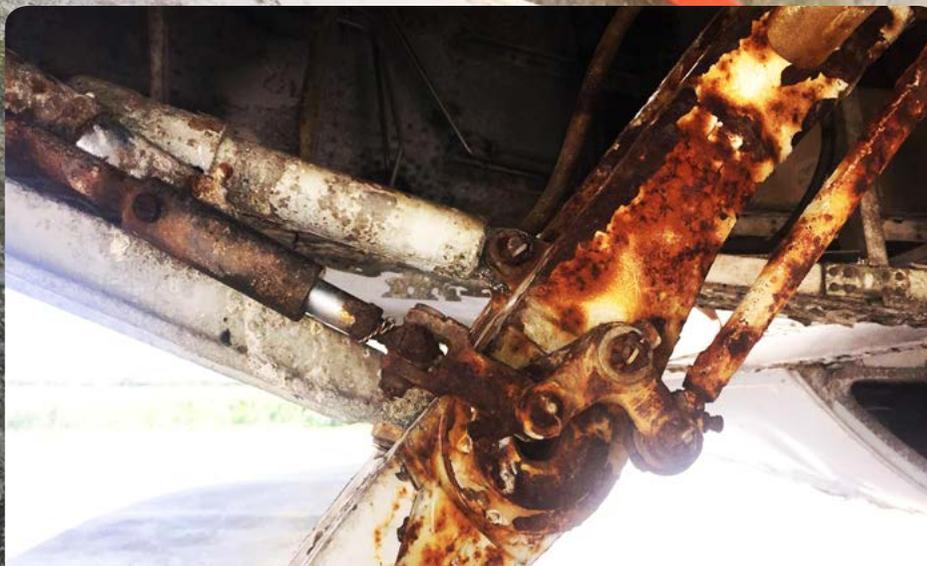
La Asociación Amics de Son Sant Joan se fundó para proporcionar soporte económico al proyecto aunque también cuenta con aportaciones personales. Están reuniendo financiación para ruedas nuevas que permitan su traslado. Han realizado pruebas en la célula de la aeronave, han actuado sobre partes con corrosión y tras un “esfuerzo titánico” realizado por voluntarios han logrado limpiar la cabina del pasaje.

En 2011 se consiguió la declaración de Bien Catalogado pero ahora, "por desgracia", se pretende descatalogar.

El Ejército del Aire ha manifestado que la aeronave representa un problema para la operativa de Base Aérea pero los voluntarios abogan por recuperar este icono. A su favor cuenta que desguazar una aeronave de estas dimensiones tiene un coste de 75.000€, cerca del importe de la restauración.

Restaurar el avión podría ser el primer paso para crear un museo turístico en Baleares. El reactor sería visitable y podría aprovecharse como aula didáctica con una proyección que nos trasladaría a aquellos "fantásticos años" de la aviación comercial, incluso serviría como set de rodaje.

"El tiempo que le dedico me ha hecho ganar alguna bronca con mi mujer". Viendo la pasión y compromiso de Ernesto, ojalá consigan salvar al Convair.



Antes y después del tren de aterrizaje una vez retirado el óxido



Si quieres colaborar, puedes firmar la solicitud de la plataforma en [Change.org](https://www.change.org), ofrecer donativos o ayudar en los trabajos previos a la restauración.

www.ec-bzo.com

egrodriguez@enaire.es

Colaboramos con gestores de América del Sur



El pasado abril en Iguazú (Argentina), los gestores de navegación aérea de Argentina (EANA), Brasil (DECEA), Paraguay (DINAC) y Uruguay (DINACIA) firmaron una Declaración de Interés Fundacional donde acordaron impulsar una iniciativa de trabajo conjunto, orientada al logro de una mayor seguridad operacional, calidad de servicio y eficiencia a escala regional. España -país invitado especial-, estuvo representada por Gonzalo Alonso, de ENAIRES, quien expuso la experiencia de nuestro país en los mecanismos de cooperación e integración europeos.

A la derecha, Gonzalo Alonso, jefe de División de Gestión Internacional de ENAIRES.

Más puntos de recarga para vehículos eléctricos

El Centro de Control de ENAIRES en Madrid se suma al Centro de Control en Palma en ofrecer un sistema de recarga para vehículos eléctricos. Los puntos de recarga fomentan el uso de los vehículos eléctricos con el objetivo de reducir emisiones y están a disposición tanto de los vehículos de ENAIRES como de los profesionales que trabajan en estos centros y soliciten su uso.



Jornada sobre Cultura Justa en Barcelona



A bordar desde diversas perspectivas la Cultura Justa en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo. Ése fue el objetivo de la jornada puesta en marcha por ENAIRES con APROTCA, EUROCONTROL e IFACTA en Barcelona el pasado 25 de mayo. ENAIRES ha puesto en marcha y continuará desarrollando los procedimientos y actuaciones necesarios para implantar la Cultura Justa en la organización.

Con la presencia e intervención de profesionales en el ámbito judicial (jueces y fiscales), se expuso la utilidad de los informes de investigación de seguridad en procesos judiciales ajenos a los proveedores de servicios de navegación aérea.

[Puedes ver nuestro vídeo sobre Cultura Justa en YouTube y redes sociales.](#)

Jesús Romero Hernández, jefe de la División de Seguridad de ENAIRES en un momento de su intervención.

Delegados de la Comisión Europea conocieron los avances tecnológicos de ENAIRES en Cielo Único

NEA (Agencia Ejecutiva de Innovación y Redes) y el Gestor del Despliegue del Cielo Único visitaron ENAIRES para comprobar la evolución de nuestra red de datos aeronáuticos (REDAN), un proyecto co-financiado por la Unión Europea. La delegación europea, acompañada por María Corral, coordinadora de Programas de Ministerio de Fomento, visitó el 27 de abril el Centro de Control Aéreo de Madrid y la sede central de ENAIRES.

La delegación en el Centro de Control de ENAIRES en Madrid fue recibida por Enrique Gismera (director de la Región Centro-Norte).





Reunión del acuerdo AEMFP en ENAIRE

ENAIRE asume la presidencia en 2017 del acuerdo AEMFP entre gestores de navegación aérea de Argelia, España, Marruecos, Francia y Portugal, cuando se celebra el 15 aniversario de su fundación.

Sus objetivos son conseguir altos niveles de capacidad y seguridad de los sistemas ATM, mejora de la rentabilidad ATM y reducción del impacto medioambiental. Todo ello, promoviendo la cooperación con terceros países y el impulso del SSE más allá de las fronteras de la Unión Europea.

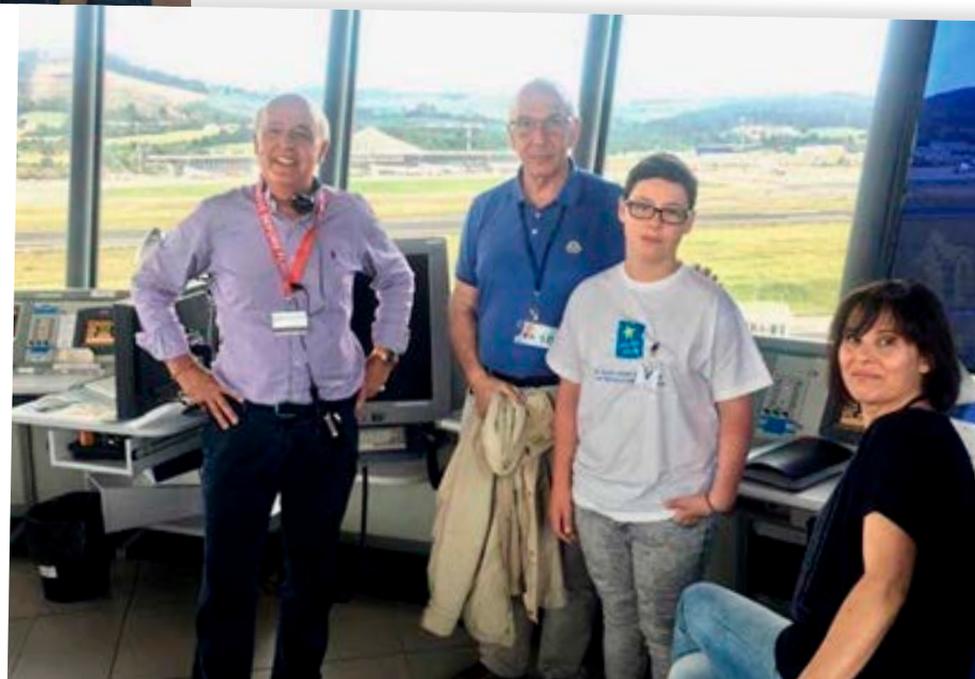
Anterior edición celebrada en ENAIRE

Haran cumple su deseo con nosotros

Un chico de 14 años, Haran, apasionado por la aviación, visitó el domingo 28 de mayo la torre de control del Aeropuerto de Bilbao de la mano de nuestros controladores aéreos. El pequeño padece una enfermedad crónica pero nada puede con su ilusión por ser piloto de avión.

Fue una sorpresa organizada por la Fundación Pequeño Deseo. Haran y su familia recibieron una clase teórica de los vientos y la orografía. Culminaron la visita subiendo a la cabina de un avión de Air Europa donde le explicaron todos sus entresijos.

Los controladores aéreos Carlos Manso, Ángel Ruiz de Gordejuela, y Elena Morcillo con Haran (de izda a dcha)



Pantallas con vida propia

Miguel Ángel García Barbero

Hay unas siglas en ENAIRE que permiten que el control del tráfico aéreo funcione en España. Las siglas son SACTA o Sistema Automatizado de Control de Tráfico Aéreo. Ahora se está poniendo en práctica una importante actualización en los centros de control aéreo de la Península y Baleares, con la intervención en este proceso de la División de Automatización de ENAIRE. ¿Quieres conocer algo más de su trabajo?

La automática, dicho de un mecanismo o de un aparato, es que funcione por sí sólo; de este modo se evitan errores y labores tediosas.

Aquí, en SACTA, se trata de apoyar y optimizar el trabajo llevado a cabo por el controlador mediante automatismos realizados por el software.

Con ello se establecen protocolos seguros de forma que disminuyen los errores humanos gracias a la automatización y a la menor carga de trabajo.



Etiqueta de pista radar con indicación de aeronave con capacidad CPDLC (enlace de datos controlador-piloto), una nueva prestación del sistema SACTA



El equipo responsable de la última actualización del SACTA. De izquierda a derecha, Iván Uclés Herrero, jefe del Departamento de Metodología y Aseguramiento del Sistema ATM; Francisco Martínez Rico, jefe de la División de Automatización; Victoria Díez Fernández, jefa del Departamento de Desarrollo de Sistemas Auxiliares SACTA, y José Luis Mancebo Díaz, jefe del Departamento de Comunicaciones ACC. En el cuadro aparte, Juan Antonio Martín Marrero, jefe del Departamento de Despliegue de Sistemas ATM.

SACTA es el sistema de gestión de tráfico aéreo (ATM) implantado en ENAIRE desde 1990. Desde entonces no ha dejado de evolucionar.

Antes de actualizar un sistema tan complejo como SACTA se verifica en las instalaciones del Centro de Experimentación de ENAIRE.

Posteriormente se realizan pruebas en el emplazamiento para comprobar de manera controlada el funcionamiento del sistema en su entorno final y, a su vez, comprobar que la maniobra de transición a la nueva versión no presenta problemas.

La maniobra de transición es muy importante, ya que se debe asegurar la

continuidad de la provisión de servicio de control durante todo el proceso.

Con estas premisas se ha procedido a la mejora de la versión del sistema SACTA en los centros de control aéreo de Madrid, Barcelona, Palma y Sevilla, así como en el centro de control de área terminal de Valencia y en Málaga.



Las actualizaciones se realizan siempre por la noche"

Con la nueva versión SACTA, las etiquetas de pistas radar con este icono tienen comunicaciones entre piloto y controlador

TUI2388 ☺
120 ZGM
32H: VAS07:31

La nueva versión SACTA presenta pseudopistas basadas en información de plan de vuelo

IBE8932
/// 12- FAPP
//M 38* SAM07:35





Sala de Centro de Control de ENAIRE en Canarias

Parada de sistemas

El cambio de versión de SACTA implica parar los sistemas. Estas actuaciones se realizan siempre por la noche debido a que el tráfico aéreo es menor. Esto permite agrupar todos los sectores que componen el espacio aéreo en unas pocas posiciones desde las que los controladores siguen prestando servicio en la versión antigua mientras se instala la nueva versión en el resto de máquinas.

El proceso de transición dura varios días, desde el domingo por la noche,

cuando se empieza a migrar las primeras máquinas, hasta el jueves, cuando, una vez comprobado el éxito de la transición, se migran las últimas a la nueva versión. No hacerlo hasta el final es una medida de protección que permite prestar servicio con la versión antigua en caso de que hubiera problemas durante la transición a la nueva versión.

El proceso de transición lo lidera la División de Automatización en coordinación con el personal técnico y operativo de las diferentes Direcciones Regionales. Asimismo se cuenta con apoyo de

Indra en su función de desarrollador del sistema.

Canarias siempre antes

Anteriormente, esta actualización a la nueva versión se realizó en Canarias. ¿Por qué allí antes? La arquitectura del sistema y la distribución del espacio aéreo son más sencillas en Canarias y hay menos tráfico.

Coordinados con los equipos de cada región

Como parte del proceso de coordinación liderado por servicios centrales, las acciones a realizar durante el cambio, incluidas en el Procedimiento de Transición, están previamente organizadas y son conocidas por todos los actores del proceso. Además se realizan reuniones previas en cada región en las que se fijan los responsables, las horas concretas de las actuaciones y los puntos de coordinación entre los diferentes actores. Durante el proceso en sí, Servicios Centrales y Direcciones Regionales se coordinan y están en contacto permanente para estar

informados en todo momento de cómo va la actuación y por si surge cualquier incidencia.

Asimismo, la División de Automatización es responsable de la especificación técnica y verificación, así como del despliegue y soporte, a los sistemas ICARO (para gestión inicial de Plan de Vuelo, información NOTAM y Meteorológica) y de comunicaciones de voz de los centros de control (utilizados para la provisión de servicio de control de tránsito aéreo). Es decir, se encarga de los sistemas de gestión del tráfico aéreo (ATM) de ENAIRE y, por tanto, también del acopio e instalación del hardware necesario en las diferentes dependencias para el funcionamiento de los sistemas de los que es responsable.

La División de Automatización de ENAIRE está formada por un potente equipo compuesto por ingenieros (aeronáuticos, informáticos...) y personal de gestión altamente cualificado y especializado que, juntos, hacen posible que nuestras pantallas estén siempre vivas, sean sencillas y, sobre todo, seguras.

Los viajes de Celemín

Raquel
Mayoral Olivares



El trabajo de **Celemín** es hacer reír a los demás. A través de su compañía, **Anticiclón Clown**, reivindica “la risa como un lugar común de encuentro entre personas”.

Cuando Celemín no tiene tiempo para ser payaso, se viste de ingeniero aeronáutico y se hace llamar **Ignacio Moral**. Actúa en la División de Simulación de ENAIRE y allí emprende proyectos de I+D+i para dar soporte al análisis del entorno de control de tráfico aéreo y sus futuras evoluciones.

Dos maneras de que el mundo se comunique mejor.

Celemín en el barrio de San Francisco, Buenaventura (Colombia)



Con ustedes:
¡Curruquilla y Celemín!

¿Cuándo comenzaste tu andadura como payaso?

Llevo 7 años colaborando con Payasos Sin Fronteras (PSF) con mi compañía Anticiclón Clown. Antes de empezar la carrera, tuve algún contacto con el mundo del teatro y las actividades de ocio y tiempo libre. Mientras estudiaba, lo dejé de lado, y lo retomé cuando empecé a trabajar. En ese momento, me interesé por las actividades de clown, en concreto por el humor blanco y la "falta de ego" que caracterizan este tipo de personaje. Llama la atención las múltiples aplicaciones que pueden tener estas técnicas en el ámbito de la comunicación.

¿Qué beneficios tiene la risa?

Une lazos entre los que se sienten diferentes. Por ejemplo, en una función infantil dirigida a niños separados por su confesión religiosa, la risa consigue que por un momento desaparezcan las diferencias entre ellos.

Con el trabajo de Anticiclón Clown y PSF, muchos niños, y no tan niños, descubren que hay una realidad más allá de la inmediata. Con nuestras funciones queremos llevar la alegría donde más se necesita: zonas azotadas por guerras o catástrofes naturales. Intentamos ayudar a las víctimas colaterales en estas tragedias y sembrar semillas de entendimiento que eviten nuevos conflictos.

¿Vuestras actuaciones van siempre dirigidas a los niños?

No. Nosotros no pretendemos hacer distinciones entre mayores y pequeños. Los pequeños tienen esa inocencia, a pesar de haber crecido en entornos hostiles, que los adultos han perdido. Cuando los mayores ven reírse a los más pequeños, suelen conectar con el lado más "inocente" que tienen dentro.

¿Hasta dónde se puede llevar la risa?

A cualquier lugar donde sea necesaria, pero hay aspectos a tener en cuenta.



“La risa es un lugar de encuentro”

Payaso Sin Fronteras actuando en el Colegio Soacha, construido por ACNUR en los Altos de la Florida

Normalmente, las organizaciones con presencia en la zona, como ACNUR, dan el primer paso y entran en contacto con PSF. A partir de ahí, se valora la logística, la posibilidad de desplazar a un equipo al lugar, teniendo en cuenta la seguridad sobre el terreno, como los recursos económicos disponibles y la viabilidad de emprender un viaje de una duración adecuada.

Las oficinas de PSF de España y el resto de agentes presentes en la zona, monitorizan en tiempo real la evolución de las condiciones de seguridad sobre el terreno y en el caso de que se produzca un aumento de la inestabilidad en alguna zona concreta, se modifica sobre la marcha el itinerario de las intervenciones.

¿Es el idioma una barrera para hacer reír?

Cuando no conocemos el idioma las intervenciones se centran en la parte visual, combinando la excentricidad del payaso con la magia, la música o el circo, aunque solemos memorizar algunas

palabras en el idioma local. Por ejemplo, cuando estuvimos en Bosnia y Herzegovina, preparamos una función y aprendimos diferentes frases. Nuestra pronunciación era bastante mala y los niños acabaron riéndose de eso. Por supuesto, a base de repetir la actuación en otras zonas, acabamos mejorando.

¿Cuál ha sido la experiencia que más te ha marcado y por qué?

La primera vez que viajas en una expedición, te impresiona. En mi caso, Bosnia y Herzegovina. Allí fui consciente de que el idioma no es una barrera. Es curioso como durante el tiempo que dura la función, existe una comunicación fluida con el público. El “choque” con la realidad viene después, cuando esos niños se acercan a ti y te das cuenta de que no puedes comunicarte con ellos con palabras porque no les entiendes.

En otras ocasiones, sucede lo contrario, como en Colombia, donde les entiendes perfectamente y tu conexión con su realidad es mayor. Impresiona que los niños se acerquen y te pidan irse contigo.



Internado en la vereda de Pueblo Sánchez, cerca de El Dorado

Ciao!

Antonio
Casares García

Por primera vez en sus más de 20 años de existencia, Fundación ENAIRE está exponiendo fuera de España una selección de fotografías de su colección. Gracias al acuerdo firmado con el Instituto Cervantes está exhibiendo en Italia 33 instantáneas de artistas consagrados y noveles; entre los autores podemos destacar a Chema Madoz, José Manuel Ballester, García Alix, Daneiel Canogar, Lola Guerrero, Victoria Diehl o Irene Cruz, entre otros.

La temática de las fotografías narra los sentimientos y aspiraciones de autores que utilizan esta técnica artística como medio de expresión; unidas todas ellas por la luz del mediterráneo que ambos países compartimos. Bajo el título "Inmensa luz" la comisaria, Ángeles Imaña, Conservadora de la Colección ENAIRE, ha seleccionado fotografías cuyos contenidos muestran un panorama de la más reciente creación en España.

La primera ciudad elegida para esta exhibición itinerante fue Nápoles. Las siguientes exposiciones hacen parada en:

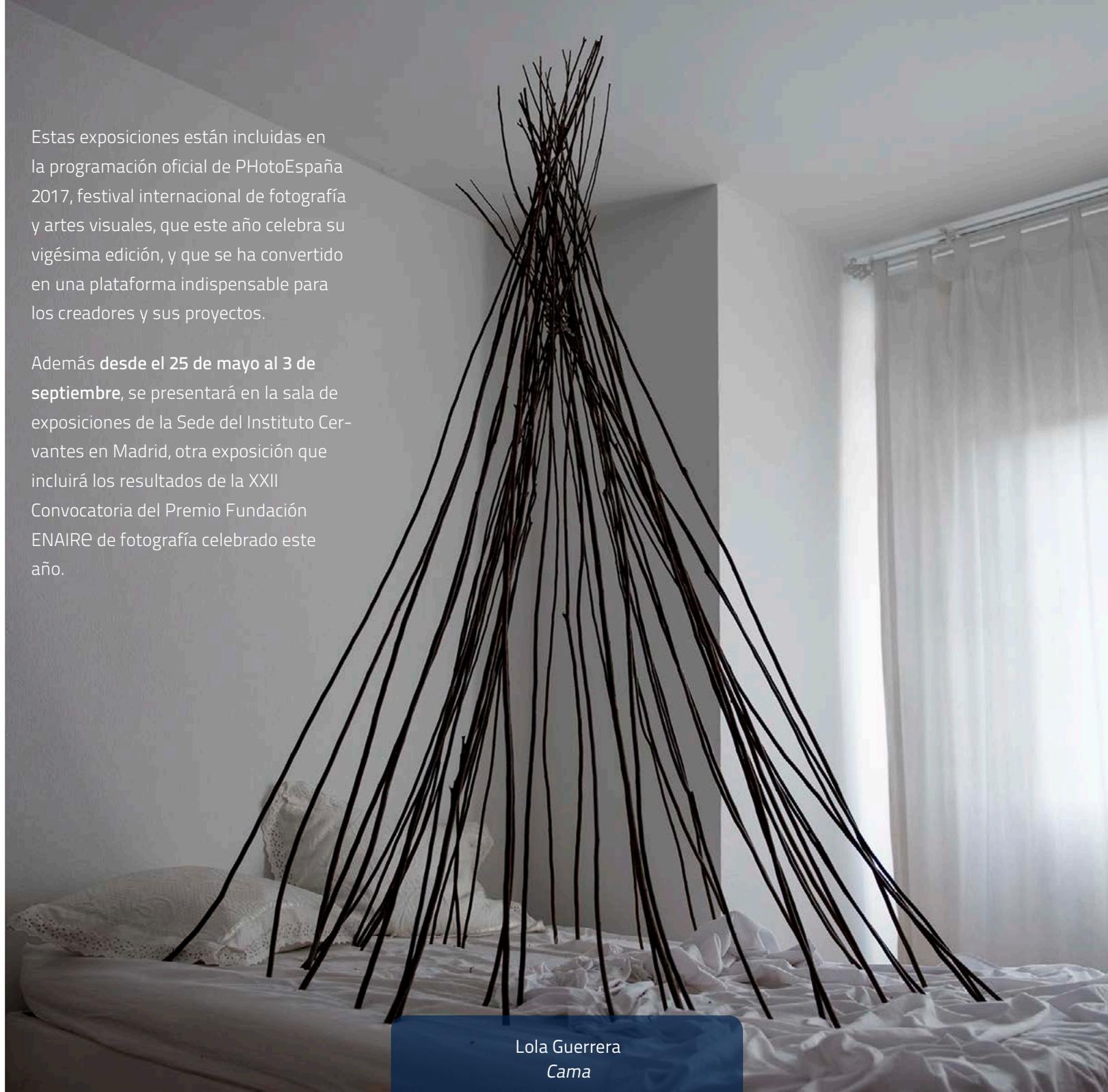
Sede del Instituto Cervantes de **Palermo**: 8 de junio-31 julio 2017

Sede del Instituto Cervantes de **Roma**: 6 septiembre-7 octubre 2017

Sede del Instituto Cervantes de **Milán**: 19 octubre-12 enero 2018

Estas exposiciones están incluidas en la programación oficial de PHotoEspaña 2017, festival internacional de fotografía y artes visuales, que este año celebra su vigésima edición, y que se ha convertido en una plataforma indispensable para los creadores y sus proyectos.

Además desde el 25 de mayo al 3 de septiembre, se presentará en la sala de exposiciones de la Sede del Instituto Cervantes en Madrid, otra exposición que incluirá los resultados de la XXII Convocatoria del Premio Fundación ENAIRE de fotografía celebrado este año.



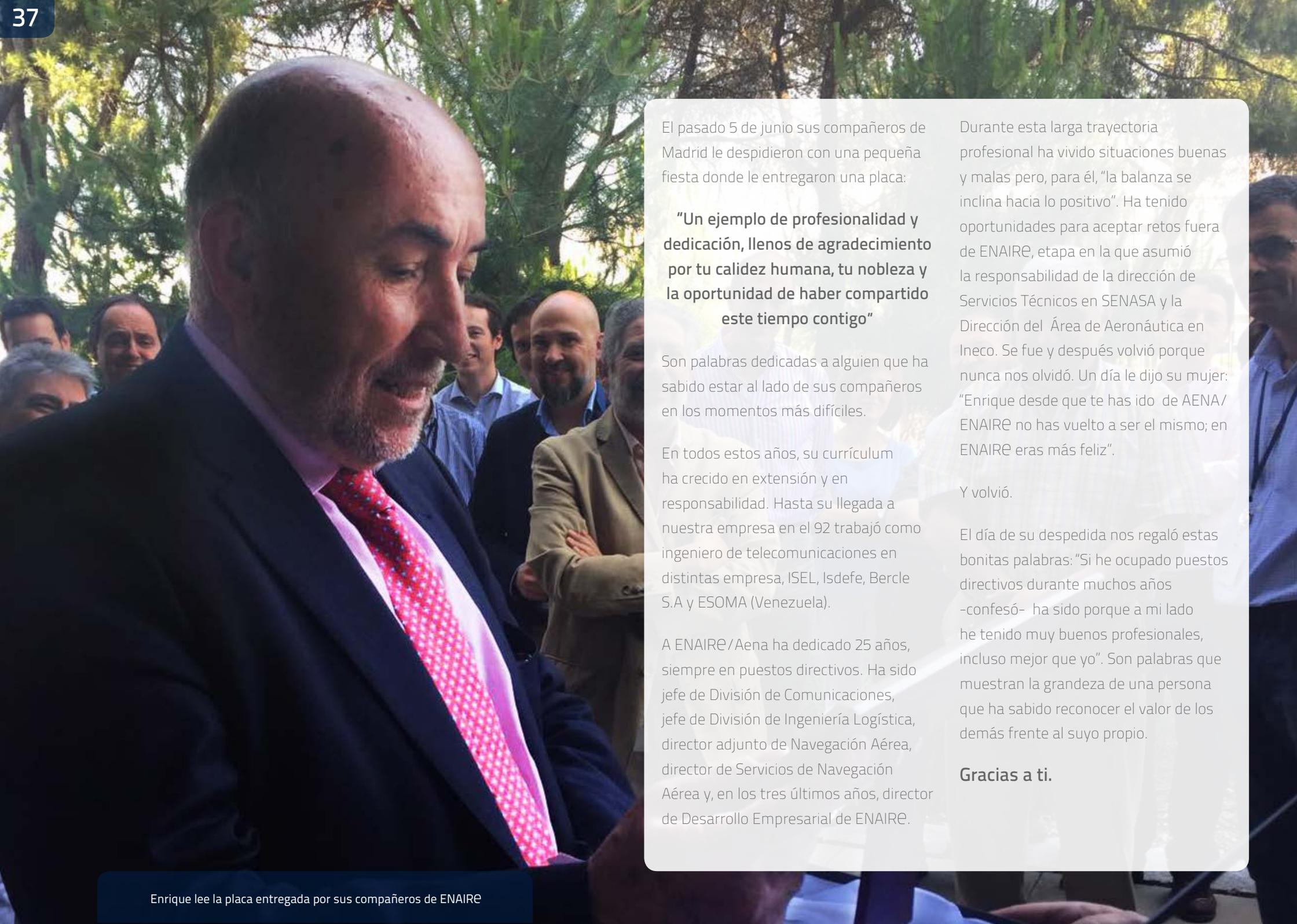
Lola Guerrero
Cama

Siempre al lado

Milagros
Gutiérrez Román

Por grande que sea el puesto, ha de mostrar que es mayor la persona. Y así ha sido con Enrique González, nuestro compañero que acaba de jubilarse tras más de 35 años de una vida laboral plena e intensa. Nos deja el mejor de los recuerdos.

Milagros Gutiérrez, jefa de Gabinete de Dirección General y a ambos lados de Enrique, sus dos secretarías, Gloria Ortega y Mercedes Aroz



El pasado 5 de junio sus compañeros de Madrid le despidieron con una pequeña fiesta donde le entregaron una placa:

“Un ejemplo de profesionalidad y dedicación, llenos de agradecimiento por tu calidez humana, tu nobleza y la oportunidad de haber compartido este tiempo contigo”

Son palabras dedicadas a alguien que ha sabido estar al lado de sus compañeros en los momentos más difíciles.

En todos estos años, su currículum ha crecido en extensión y en responsabilidad. Hasta su llegada a nuestra empresa en el 92 trabajó como ingeniero de telecomunicaciones en distintas empresa, ISEL, Isdefe, Berclé S.A y ESOMA (Venezuela).

A ENAIRE/Aena ha dedicado 25 años, siempre en puestos directivos. Ha sido jefe de División de Comunicaciones, jefe de División de Ingeniería Logística, director adjunto de Navegación Aérea, director de Servicios de Navegación Aérea y, en los tres últimos años, director de Desarrollo Empresarial de ENAIRE.

Durante esta larga trayectoria profesional ha vivido situaciones buenas y malas pero, para él, “la balanza se inclina hacia lo positivo”. Ha tenido oportunidades para aceptar retos fuera de ENAIRE, etapa en la que asumió la responsabilidad de la dirección de Servicios Técnicos en SENASA y la Dirección del Área de Aeronáutica en Ineco. Se fue y después volvió porque nunca nos olvidó. Un día le dijo su mujer: “Enrique desde que te has ido de AENA/ ENAIRE no has vuelto a ser el mismo; en ENAIRE eras más feliz”.

Y volvió.

El día de su despedida nos regaló estas bonitas palabras: “Si he ocupado puestos directivos durante muchos años –confesó– ha sido porque a mi lado he tenido muy buenos profesionales, incluso mejor que yo”. Son palabras que muestran la grandeza de una persona que ha sabido reconocer el valor de los demás frente al suyo propio.

Gracias a ti.

Enrique lee la placa entregada por sus compañeros de ENAIRE

Hablan de nosotros

Alejandro
Muñiz Delgado

ENAIRE

Cataluña

CATALUNYA
RÀDIO



"El matí de Cat Ràdio", Catalunya Radio
Centro de Control de ENAIRE en Barcelona
31 de marzo de 2017

ENAIRE invertirá 40 millones en los próximos cuatro años para afrontar el aumento del tráfico aéreo en Barcelona.

Laura Garcés, directora de ENAIRE en Región Este explica que «Esta inversión que ENAIRE hará en navegación aérea contribuirá a una mejora del servicio y con unas garantías para afrontar el servicio y el incremento de demanda y de tráfico aéreo que se prevé en los próximos años».

ENAIRE

Galicia y Asturias

ELPROGRESO

La Nueva España

EL COMERCIO

RTP



Aeropuerto del Prat [Barcelona]

El Progreso de Lugo, La Nueva España,
El Comercio y RTPA
Centro de Control de ENAIRE
en Barcelona
31 de marzo de 2017

El Centro de Control de ENAIRE en Barcelona recibió la visita del Foro de Comunicación y Escuela con alumnos del IES Elisa y Luis Villamil de Vegadeo (Asturias), Vueling y los medios de comunicación citados arriba. Todos conocieron nuestro trabajo de cerca. Desde aquí vigilamos 300.000 km² de espacio aéreo que engloba Cataluña, Comunitat Valenciana, parte de Murcia y Aragón y una gran zona del Mediterráneo español.

ENAIRE

Madrid

Antena 3



JOSÉ LUIS MELER
Director de red ENAIRE

"Antena 3 Noticias", Antena 3
Centro de Control de ENAIRE en Madrid
4 de abril de 2017

Antena 3 Noticias explicó cómo ENAIRE mejora procedimientos y rutas para hacerlas más rápidas y más seguras. José Luis Meler, director de Red de ENAIRE destacó el apoyo de todos los profesionales y equipos para la gestión diaria del tráfico aéreo. «Estamos acostumbrados a este trabajo, hay momentos más tensos que otros pero siempre mantenemos el control de todas las situaciones» señaló Gonzalo Martínez Pato, controlador aéreo de ENAIRE.

Hablan de nosotros



**“Telediario y La Tarde en 24h”, TVE y 24h
Centro de Control de ENAIRE en Madrid**
7 de abril de 2017

Con motivo de la operación salida de Semana Santa, TVE emitió una pieza sobre cómo ENAIRE gestiona el tráfico aéreo de manera ordenada y fluida. «Una media de 120 personas entre controladores, técnicos de mantenimiento y técnicos de operaciones están prestando servicio al vuelo.

Sin ese trabajo el vuelo no podría producirse», contaba José Luis Meler, director de Red de ENAIRE, desde el Centro de Control de ENAIRE en Madrid.



**TVE Telenorte y Radio Euskadi
Torre de control del Aeropuerto de Bilbao**
7 de abril de 2017

TVE País Vasco y Radio Euskadi emitieron una pieza sobre el trabajo de los 26 controladores aéreos de ENAIRE en la torre de control del Aeropuerto de Bilbao que gestionan un centenar de vuelos diarios. «Nadie es consciente cuando entra al aeropuerto, donde ves un gran despliegue de personal, tiendas... Y cuando entras al avión crees que vas con el piloto y ya está. Pero para que eso, volar, sea posible hay casi 4.000 personas», José Luis Meler, director de Red de ENAIRE.



**“Los vigías del aire”, DEIA
“Los vigilantes de ‘La Paloma’”, El Correo
Torre de control del Aeropuerto de Bilbao**
7 de abril de 2017

El pasado 6 de abril organizamos una jornada con medios de comunicación en la torre de control del Aeropuerto de Bilbao. Deia y El Correo conocieron de cerca el trabajo de los “los vigías del aire” en Loiu gracias a las explicaciones de Txus Bilbao, controlador aéreo en Bilbao, y José Luis Meler, director de Red de ENAIRE. Esta torre, además de control de aeródromo, presta servicio de aproximación.

Hablan de nosotros

ENAIRE

España



Medios nacionales
Ministerio de Fomento
 10 de mayo de 2017

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, presentó el 10 de mayo a medios el Plan de Navegación Aérea 2017-2020, que recoge los objetivos y actuaciones de ENAIRE para atender al crecimiento del tráfico aéreo y el compromiso de España en la construcción del Cielo Único Europeo.

Según las previsiones del **#PlandeVuelo2020**, el tráfico aéreo crecerá un 16% hasta 2020, año en el que se alcanzarán los 2,2 millones de vuelos, 300.000 vuelos más que en 2016.

ENAIRE

Euskadi

eitb



"Teleberri 2, Teleberri 1, Gaur Egun 1", EITB
Torre de control del Aeropuerto de Bilbao
 7 de abril de 2017

Un día antes a la operación salida de Semana Santa EITB visitó la torre de control del Aeropuerto de Bilbao donde ENAIRE presta servicio.

ENAIRE

Madrid



"Campechanos", Canal Sur
Torre de control del Aeropuerto de F.G.L. Granada-Jaén
 15 de abril de 2017

Ángel González explicó a Canal Sur lo fundamental que es el trabajo del cetrero en el aeropuerto para garantizar la seguridad sin bandadas de pájaros. Siempre que llega un vuelo Ángel avisa al cetrero para ahuyentar a los pájaros; «son nuestros ojos en la pista», explicaba junto a José María López, cetrero del aeropuerto.

"A la sombra de mamá"

Torre de control de Sevilla, mañana de invierno

Jose Antonio Soto Molina

Controlador aéreo, instructor de J. A. Soto

¿Qué ves?

Y tú, ¿qué ves?

¿Hay algo que te llame la atención desde tu lugar de trabajo? Haz una buena foto, dinos qué es, dónde está y envíala a:

comunicacion@enaire.es

y especifica en el asunto **"FOTO"**.



Qué fue de

César Busto y su *txapela*

Alguien dijo alguna vez que no es posible ser un buen profesional sin ser antes una buena persona. Sin duda, con él se cumple con creces ésta ecuación.

Conchi
Soler Matute

César con su txapela,
en un viaje de trabajo en Ámsterdam





Un hombre que brilla con luz propia y que hace brillar a los que le rodean. Siempre buscando el lado bueno de las cosas. Capaz de esperarte vistiendo su característica txapela una heladora mañana de noviembre en una callejuela de Vitoria para acompañarte en un día de trabajo que se prevé complicado.

Empezó a trabajar en esta casa el 1 de enero de 1980. Acababa de terminar la carrera de Ingeniería técnica aeronáutica y se enteró por casualidad de que se iba a abrir un aeropuerto en Vitoria. A pesar de haber cursado la especialidad en aeronaves, no le hizo falta el proceso de selección: se presentaron 80 candidatos a los que dijeron que era imprescindible ser ingeniero técnico aeronáutico. Sólo quedo él.

Así fue como participó en la puesta en marcha de este aeropuerto. Lo recuerda como su época dorada en cuanto a lo profesional se

refiere. Época en la que además compartió aventuras y desventuras con Miguel Angel Oleaga, antiguo director del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

En Madrid formó parte del proyecto MLS, sistema que pretendía sustituir a los ILS, hasta que en el año 94, le ofrecieron la oportunidad de crear la cabecera del sector cantábrico en Vitoria y ponerse al frente de todos los sistemas de esta parte de la región Centro-Norte.

Cuenta con nostalgia como vivió los avances tecnológicos en navegación aérea; y como un día se vio echando de menos tocar los "chuflos" por tener que dedicarse al papeleo y preparar auditorías. También se implicó en grupos de trabajo internacionales. Y en el año 2013 se acogió al Plan Social de Desvinculaciones Voluntarias.

Asegura que en esta vida hay montones de cosas por hacer. Y el trabajo es solo una de ellas. Por eso, lejos de quedarse parado, a partir de su desvinculación, se ha dedicado a todas aquellas aficiones que tenía pendientes. Tocar el piano es una de ellas. Otra es la astronomía, disciplina que siempre le gustó y sobre la que empezó a leer y estudiar con dedicación. Hoy, hace programas para Google y aplicaciones de

Un hombre **cercano, humilde, transparente, positivo, comprometido, profesional**, y con una mirada **pura** que trasmite la más **absoluta** de las verdades.

smartphone sobre relojes solares. Ahora, está volcado en un ambicioso proyecto sobre la construcción de este preciso elemento de medición del tiempo en un pueblo de La Rioja.

Será un reloj solar único en el mundo. Recientemente se ha aprobado el proyecto y ahora se están ultimando los detalles para comenzar su construcción.

César, un hombre cercano, humilde, transparente, positivo, comprometido, profesional, y con una mirada pura que trasmite la más absoluta de las verdades. Un hombre que ha marcado a quienes hemos tenido el privilegio de haber trabajado con él. Un hombre que se merece **todo nuestro respeto y nuestra más profunda admiración**.

César con el radioteodolito en uno de los vuelos de calibración para poner el ILS de Vitoria en Categoría II. El primero de España.

Equipo

Redacción

Begoña Andrés Martín
Antonio Casares García
Eunice Daza Reyes
Alberto Gámez Pérez
Miguel Ángel García Barbero
Susana Llorente Calderón
Raquel Mayoral Olivares
Celia Montalvo Morales
Alejandro Muñoz Delgado
Cristina Núñez Triay
Elena Pérez Fontes
José Antonio Ruiz López
Concepción Soler Matute

Diseño

Iván Saiz Gutiérrez

e-mail

comunicacion@enaire.es

Colaboran

Jose Antonio Soto
Milagros Gutiérrez Román

Los datos personales e imágenes contenidos en esta publicación son tratados bajo la responsabilidad de la Entidad Pública Empresarial ENAIRe, con la finalidad de informar sobre novedades en materia de seguridad en el ámbito de la gestión aérea y crear cultura acerca de la misma. Aquellas personas que aparecen en la revista "VUELA" podrán revocar el consentimiento otorgado, en su caso, o ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, supresión, oposición y limitación ante la Unidad Central de Protección de Datos de ENAIRe (UCPD) - Avda. de Aragón 402 - 28022 MADRID (Madrid) indicando en el asunto: Ref. Protección de Datos, o a través de la Sede Electrónica (sede.enaire.gob.es).

La información en relación a su derecho a la protección de sus datos personales e imagen podrá ser ampliada en la siguiente dirección:

www.enaire.es/comunicacion/publicaciones



A veces tu alegría es la fuente de tu sonrisa, pero a veces tu sonrisa puede ser la fuente de tu alegría.
Thích Nhất Hạnh