

Operaciones con pista única en Tenerife Norte

28 de diciembre de 2021



Torre de Control de Tenerife Norte gestionada por ENAIRe.

División de Seguridad

Recientemente algunos medios se han hecho eco de un suceso ocurrido en Tenerife Norte con un nivel de alarmismo propio de aquellos que desconocen cómo es la operativa en pista única y cuáles son las particularidades de este Aeropuerto. En este Clip de Seguridad, una compañera "Enlace Safety" (ver Clip de Seguridad n° 17) de la Torre de Control de Tenerife Norte nos explica algunas de las particularidades de este Aeropuerto, así como la forma de operar que aplican nuestros controladores en su día a día al contar con una única pista.

¿Qué tiene de particular el Aeropuerto de Tenerife Norte?



El pasado mes de octubre, un tráfico en aproximación final a la pista 30 del Aeropuerto de Tenerife Norte llevó a cabo una maniobra de aproximación frustrada, lo que propició la cancelación del despegue de un tráfico que había iniciado la carrera de despegue. En algunos medios apareció reflejado este suceso como una vulneración de la seguridad, un "cuasi accidente", llegando a compararlo con la tragedia sucedida en este mismo Aeropuerto hace más de 40 años. Nada más lejos de la realidad.

"Empecemos por dar contexto a nuestra operativa. Tenemos **una única pista**, designada como RWY 30/12, de 3.171 metros de longitud. Nuestros **usuarios son diversas aeronaves** turbohélices con aeronaves de turbinas, helicópteros y aeronaves ligeras. La rodadura convive con el área de maniobras, produciéndose la ocupación de aquella en cuanto los tráficos inician el retroceso. Cada cabecera tiene **un único punto de espera** y nuestra pista carece de salidas rápidas. A lo anterior se le añade un "Hot Spot" (punto publicado sobre el que debe especial atención) localizado en la intersección de una calle de rodaje de pista con rodadura, que entra directamente en plataforma y que está limitada para aeronaves de envergadura menor a 30 metros (principalmente usada por los modelos ATR).

Compartimos el campo de vuelo con un batallón de helicópteros, el BHELMA IV, que tiene su propia área de maniobras y con la existencia múltiples palomares en las inmediaciones del campo.

Además de la cercanía con el pico más alto de España, el **Teide**, desde el punto de vista de la meteorología y climatología, **hay que destacar la niebla**. Los procedimientos de baja visibilidad (LVP) son algo habitual en esta dependencia, sobre todo en los meses de junio a septiembre. También es conocido el "Chupón de Machado", una interacción del viento y la orografía en el final de la pista 30 que provoca una **turbulencia** y es responsable de que no se haya podido certificar la aproximación ILS CAT II/III, al afectar al sistema de piloto automático de las aeronaves, imprescindible para operar en esta categoría.

Otra situación habitual es encontrar **viento**

de cola en ambas cabeceras mantenido o episodios de calima.

Actualmente, también tenemos que **adaptar nuestra operativa** a la presencia intermitente de nubes de ceniza volcánica procedente de La Palma.

Todo lo anterior conforma un **escenario operativo complejo y dinámico** que impone una buena técnica de coordinación entre las distintas posiciones operativas (LCL, GND y APP) para mantener una conciencia situacional adecuada, algo que hace únicas las dinámicas de equipo en el fanal, donde conviven las posiciones de TWR y de aproximación radar”.

¿Cómo se garantiza entonces una operación segura en Tenerife Norte con una única pista?

“Con **mucho coordinación**, por encima de todo lo demás. En Tenerife Norte tenemos la enorme suerte de ser una Torre con su propia **aproximación radar integrada en el fanal**. Esto hace que todos seamos “torreros” y “aproximadores” en un mismo turno, entendiendo las necesidades de ambas labores e intentando facilitarlas lo máximo posible.

Por manual operativo, en el localizador los tráficos deben quedar separados 8 millas para poder **intercalar despegues con aterrizajes**. La ventaja de compartir espacio físico hace que sea fácil coordinar una menor separación de las arribadas en caso de no haber salidas previstas, o mayor si hubiera mucho tráfico de salida para reducir demoras.

Todo esto se hace siempre teniendo en cuenta las **condiciones meteorológicas**. En días de niebla, techo de nubes bajo o mucho

viento en cola en ambas cabeceras, esas separaciones tienden a aumentarse y los márgenes de seguridad se amplían. Donde antes 8 millas bastaban para intercalar un despegue, ahora solicitamos 10 ó 12 para proteger en caso de frustrada.

En la operación con una sola pista para arribadas y salidas se usan de forma habitual los ajustes, es decir intercalar salidas y llegadas. Entre otros elementos a considerar, siempre se ha de tener en cuenta la posibilidad de una frustrada durante un ajuste, adquiriendo un peso específico en la toma de decisiones la variable “**grado razonable de seguridad**” al que se refiere el RCA (Reglamento de Circulación Aérea)”.

Entonces, lo sucedido el pasado mes de octubre, ¿supuso un grave riesgo para la seguridad?

“De forma sencilla: **no, no lo supuso**.”

Por un lado, el “*motor y al aire*” realizado por la tripulación en final de la pista 30, responde a una **maniobra conocida y publicada**, que las aeronaves pueden ejecutar si consideran que no se cumplen los **requisitos de seguridad** para completar la maniobra de aproximación prevista, por ejemplo, ante una aproximación no estabilizada o una pista ocupada por una aeronave que demora su despegue más de lo habitual.

Por otro, la rápida decisión de control aéreo, **cancelando la autorización de despegue** al considerar que no tenía “**el grado razonable de seguridad**” para garantizar la separación de los tráficos, y la celeridad de la tripulación de la otra aeronave, para seguir la instrucción ATC y cancelar el despegue, **permitieron mantener en todo momento los márgenes de seguridad**.

“ La resolución de esta situación fue el resultado del conjunto de acciones, tomadas tanto por las tripulaciones como por la controladora aérea, que dejan patente las distintas capas de seguridad que conviven en cualquier operación aérea ”



Todos los actores implicados eran conscientes de lo que sucedía y actuaron garantizando en todo momento la seguridad de la operación. Como nos recuerda nuestra compañera controladora en Tenerife Norte, “nos formamos para todo tipo de situaciones, no sólo para los días tranquilos donde aparentemente nada pasa, sino para mantener todo bajo control en los días complicados. Y nuestros compañeros al otro lado de la frecuencia también.”