



A partir de mañana, 24 de noviembre

La T4 de Barajas estrena el nuevo servicio de dirección de plataforma aeroportuaria que garantiza los mismos niveles de seguridad en las operaciones que el servicio de control

- El servicio será prestado por personal cualificado que ha recibido formación especializada y tiene experiencia previa en el entorno aeroportuario
- Los pilotos recibirán la misma información e instrucciones que hasta ahora, sin que aumente su carga de trabajo ni los riesgos de incidentes
- Los aeropuertos de Atlanta, Chicago, Frankfurt, Hamburgo y Munich ya lo utilizan

23 de noviembre de 2011

El Aeropuerto de Madrid-Barajas comienza mañana la implantación del servicio de dirección de plataforma aeroportuaria (SDP) de acuerdo al Real Decreto aprobado el pasado 8 de septiembre que regula el establecimiento de este servicio en aeropuertos con más de 250.000 movimientos de aeronaves al año, como es el caso de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona-el Prat.

El servicio se prestará inicialmente en la plataforma de la Terminal T4 del Aeropuerto de Madrid-Barajas, una de las más sencillas de Europa por la disposición de calles de rodadura, estacionamientos, visibilidad y que cuenta con los más modernos sistemas de control y vigilancia de movimientos de aeronaves.

Esta información puede ser utilizada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

Tel. 913 212 536 - 564 - 586 / 913 211 481 - 688 / 913 213 020 Fax 913 212 592

gabinetedeprensa@aena.es www.aena-aeropuertos.es

El SDP se ocupa del guiado de los aviones en tierra por determinadas zonas del aeropuerto, próximas al edificio terminal, desde que abandonan la calle de rodadura hasta su estacionamiento o viceversa. Por su parte, los servicios de control de tránsito aéreo siguen siendo los responsables de las autorizaciones de puesta en marcha y las regulaciones del tráfico en el aeropuerto. La única diferencia es que hasta ahora estos dos servicios eran proporcionados por controladores y a partir de mañana el servicio de dirección de plataforma será prestado por operadores cualificados, pero que no son controladores.

Los operadores del servicio de dirección de plataforma proporcionarán a los pilotos exactamente la misma información e instrucciones que hasta ahora recibían de los controladores para este tipo de maniobras. La carga de trabajo de los pilotos, por tanto, no se verá en absoluto incrementada.

El nivel de seguridad en las operaciones se mantendrá exactamente igual que hasta ahora, ya que los operadores del servicio de plataforma seguirán dando las instrucciones a los pilotos previa verificación del estado del resto de los aviones que estén operando en ese momento en la plataforma. Su manera de proceder y la coordinación con la torre de control se realizará exactamente igual que venía efectuándose hasta el momento.

La prestación del servicio la realiza el Aeropuerto, a través de INECO, uno de los proveedores de servicios autorizados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Para ello, cuenta con personal cualificado, una plantilla de 24 operadores que ha recibido la formación teórica y práctica que se requiere para prestar este servicio y que además tienen experiencia previa en el entorno aeroportuario como controlador de tránsito aéreo, piloto, operador AFIS o técnico de operaciones en el propio Aeropuerto de Madrid-Barajas.

En cuanto a la formación de los operadores se han duplicado los requisitos mínimos establecidos en el Real Decreto. En concreto, la plantilla ha superado el curso de formación impartido por SENASA de acuerdo a lo recogido en ésta normativa, tras recibir 96 horas de teoría y 62 horas de prácticas. Por otra parte, y de forma adicional, todo el personal cuenta con una formación de unidad según lo establecido por la Agencia de Seguridad Aérea (AESA), lo que significa que han recibido 34

horas más de formación práctica en simulador y una formación supervisada en el puesto de trabajo de 40 horas. Para la implantación del servicio, se cuenta también con 12 instructores con 76 horas de formación práctica en simulador sobre el escenario de la T4 con programaciones de tráfico real.

En el ámbito mundial cuentan con servicio de dirección de plataforma aeropuertos con alta densidad de tráfico aéreo, superior en muchos casos al de la T4 de Barajas, como el de Atlanta y el de Chicago O'Hare, mientras que en Europa lo utilizan, entre otros, los de Frankfurt, Hamburgo y Munich, siendo el modelo operativo de éste último el que se ha seguido para la T4.