

PRIMEROS DATOS DE NUESTROS PILOTOS

14/01/2021



Miembros de nuestro Departamento Técnico nos han enviado sus primeros reportes factuales sobre lo acontecido estos días en Barajas, tal y como lo vivieron ellos

Varios de los colaboradores del Departamento Técnico han comenzado a enviar sus escritos relatando los eventos vividos durante los días de la nevada. Recogemos aquí algunos de ellos:

1. Testimonio de un piloto que viajaba en el jumpseat:

“Aunque no me encontraba operando el vuelo personalmente, sí que estaba en permanente contacto con la tripulación, ya que viajaba en jumpseat hacia Leipzig en un vuelo de XXX. El vuelo era el ABCXX, de la compañía XXX, o como operador DDDD. Tenía estimada de despegue las 20:50Z. Todo parecía ir con normalidad, y la tripulación llegó al avión. XXX tenía la autorización para realizar las labores de repostado y estiba del avión y se procedió de manera normal. La tripulación notificó la necesidad de realizar deshielo. Recibió su autorización y cuando se puso en contacto con Apron, para puesta en marcha y retroceso le indican que no pueden.

No pueden porque la rampa 7 está inoperativa por “placas de hielo”. La sorpresa de todos fue increíble. Se sucedieron una serie de llamadas y consultas a rodaje, torre y apron. Todos con la misma negativa. No nos dejaban salir de la Rampa 7, ni a nosotros ni a otros 3 aviones más pero si se encontraban operativas las calles de rodaje. La tripulación pidió bajo su responsabilidad rodar hasta las calles de rodaje, a lo cual apron se negaba rotundamente sin dar más motivo. No existía NOTAM que cerrara la Rampa 7, ni las condiciones meteorológicas estaban de forma que no se pudiera rodar. No se daba ninguna causa cuantitativa, espesor del depósito, % de cobertura al que afectaba, coeficiente de fricción o frenada en rampa 7. No había nada objetivo que indicara que no se podía operar. Se le pidió que se mandara por escrito las condiciones por las que no se podía retroceder.

Solo se indicaba que no había equipos de limpieza, y que los equipos de deshielo ya no estaban disponibles. Todo ello queda recogido en las comunicaciones.

Ofrecí la ayuda a la tripulación, y de manera casual, pude contactar con el señalero, conductor del

follow me. Me indicó que había “alguna placa de hielo” que hacía frío, y que “a veces” encontraba zonas “malas”. Se trataba de una inspección visual, nada objetiva y bastante subjetiva.

Como operador usual en condiciones invernales, los pilotos y yo encontramos las condiciones de la rampa muy por encima de sus estimaciones. Después de otras llamadas y conversaciones con el señalero, CEOPS y el handling finalmente se autorizó la puesta en marcha y los 3 aviones afectados pudieron salir. Vuelos que llevaban cancelados desde el viernes pasado debido a la falta de limpieza y de requisitos necesarios para la operación, con el consiguiente daño para las compañías y los destinatarios y receptores de la carga transportada.

Decir que existían medios de limpieza que estaban “aparcados y parados a escasos metros”. Lejos de una operación en tiempo invernal, se acerca más a una actuación muy negligente por parte del aeropuerto. Falta de coordinación, de operadores de equipos (que no de maquinaria), miedo y falta de formación y criterio.”

2. Otros testimonios de ATCO's que estuvieron de servicio esta noche destacan los siguientes puntos:

“Aeropuerto desbordado, falta de material y personal para parking”, “los cuellos de botella son los parking”, “grandes bloques de hielo en M-13, A-13 con riesgo de impacto para motores”...de hecho los ha habido, “tráficos en espera tras aterrizar y esperar 1 hora para el parking”...

En cuanto a ayudas operativas para el aterrizaje, quedaron inoperativas las luces de eje de pista de la pista 32 L, con lo cual lleva a una degradación para operaciones con visibilidad reducida.

Pero sin lugar a duda lo más urgente y desde el punto de vista de la seguridad de vuelo son las colisiones que se están evidenciando con montones de hielo en algunas calles de rodaje y los riesgos para la seguridad de vuelo que supone irse al aire en estas condiciones aparte de los daños económicos para nuestras Compañías. En estas condiciones es esencial la precaución en el rodaje pidiendo para ello la ayuda de un señalero si es necesario.



Os invitamos a seguir enviándonos vuestros informes factuales a través del siguiente enlace a un formulario:

- [Rellena tu informe sobre la situación de Barajas](#)