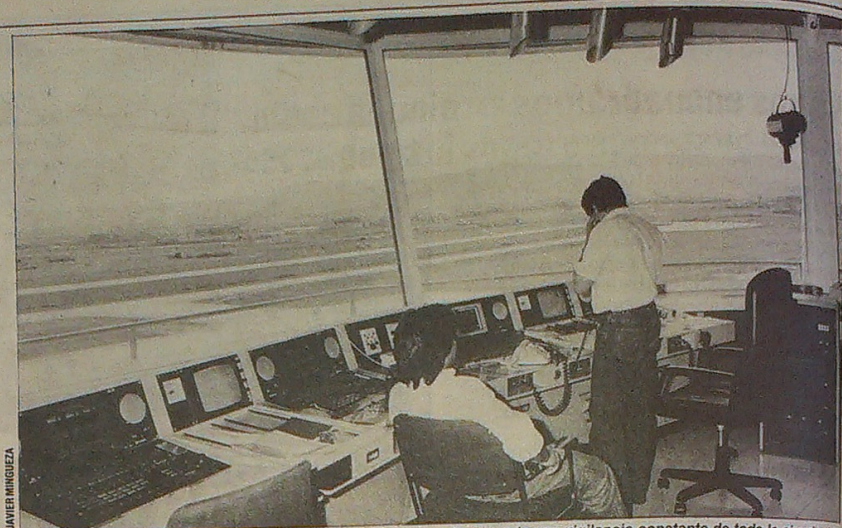


Los cinco controladores con los que cuenta el aeropuerto de Foronda se constituyen en el eje central que regula y ordena toda la circulación aérea que se distribuye en veinte kilómetros a la redonda. Cuatro mesas de control, un teletipo, un radiogoniómetro y un sistema de iluminación de pistas constituyen un equipo técnico en el que se apoyan todos ellos para efectuar correctamente sus labores desde la torre de control. Toda una tarea 'sencilla' que para algunos se limita a dar la orden de autorización de despegue o aterrizaje, pero que conlleva una enorme responsabilidad al depender de ellos un número indeterminado de vidas humanas.



Un complejo sistema técnico permite a los cinco controladores de Foronda una vigilancia constante de toda la circulación aérea que se desarrolla en su área de influencia, de 20 kilómetros de distancia y tres de altura.

Se ayudan de un complejo sistema técnico en el aeropuerto de Foronda, aislados en una torre a 45 metros del suelo desde el que se divisan los 3.500 metros de longitud de su pista

Aterrizar o despegar, toda una operación que dirigen los controladores desde «las alturas»

José M. Dossantos

«Tiene la autorización de la torre de control para que efectúe la maniobra de despegue en cinco minutos», comunica Nacho Domínguez al piloto de una avioneta de recreo que se dispone a encauzar unas horas de vuelo hacia la isla de Palma, mientras su compañero en la torre de control se sirve de unos prismáticos para verificar la corrección de todas sus maniobras. Unas breves palabras envuelven en unos segundos todo un cúmulo de tareas que precisan de las pertinentes comprobaciones y medidas de seguridad en la sala que alberga los mandos del control aéreo en Foronda.

Cuatro mesas de control, de las que tan sólo se encuentra una funcionando en la actualidad, un radiogoniómetro para medir la dirección del vuelo, un teletipo y una pantalla con la instalación de encendido de las pistas componen un complejo entramado técnico que otor-

ga a los controladores la posibilidad de manejar un aparato en vuelo desde una butaca en suelo fijo. Desde la torre, dictaminan instrucciones y órdenes que permiten iniciar el despegue o concluir felizmente el viaje iniciado en otro punto geográfico.

Los cinco policías aéreos tienen encomendada la 'sencilla' tarea de regular, ordenar y controlar la circulación aérea. Saben de su responsabilidad a los mandos de la torre, pero la asumen porque *es mejor esto que un simple trabajo que se hace mecánicamente, siempre igual*, afirma Nacho. Desde que un aparato entra en su área de influencia hasta que se retira a la zona de descanso una vez que ha aterrizado, o la operación opuesta hasta que traspasa ese espacio, todo se supervisa desde una pequeña sala a modo de retiro que se eleva a 45 metros de altura, cuya complejidad simplifican al máximo una vez que se amplía su experiencia y sus horas de controlador.

Información a avionetas de recreo

Una aparente tranquilidad rodea la continua circulación aérea que se observa a diario en Foronda, a pesar de que su reducida hoja de registros pueda significar lo contrario. «La verdad es que en contadas ocasiones se nos acumulan los vuelos al mismo tiempo, pero trabajo suficiente ya tenemos durante todos los días», afirma Nacho Domínguez. Sus labores no se limitan al control de las aeronaves en vuelo o en posición de despegue, sino que se sitúan como eje central de todas las operaciones técnicas de mantenimiento de luces, pistas y extinción de incendios.

Una llamada telefónica desde Bilbao anuncia a los controladores la entrada de un aparato en el espacio aéreo de Foronda, y rompe unos breves minutos de distensión y relajamiento. Una constante y permanente comunicación con el centro de control de Sondika, así como del aeropuerto internacional de Barajas, permite conocer la situación de vuelo de estos aparatos que irrumpen en su área de movimientos, estipulado en 10.000 pies (tres kilómetros) de altura y unos 20 kilómetros de distancia física. La entrada a la vez de dos o más aparatos pone a prueba la pericia y sangre fría de los controladores, que aúnan sus esfuerzos para que se mantengan separados y no entren sus trayectorias en contacto, con evidente peligro de colisión.

Los controladores también suministran abundante información meteorológica a aquellos aparatos que lo solicitan a la torre. La presión atmosférica, la velocidad y dirección adquiridas por el viento, la visibilidad de que se dispone, las nubes que circundan la zona son continuamente ofrecidos por los controladores en un esfuerzo por facilitar la labor de aparatos que no disponen de completos equipos de navegación. «Sobre todo, estos datos se dan a avionetas y helicópteros, ya que no disponen de sistemas tan complejos como los de aparatos más cualificados», precisa uno de ellos.

Responsables de vidas humanas

Las relaciones que mantienen los pilotos con los controladores se caracterizan por el mutuo respeto y la cordialidad, porque ambos son conscientes de que con su trabajo asumen la responsabilidad que significa manejar valiosas e insustituibles vidas humanas, señalan. Los posibles minutos que un vuelo pueda acumular de demora tratan de ser subsanados en la torre para poder satisfacer a todos los pilotos. «Ellos saben que si no están preparados para el despegue o que otros pueden aterrizar antes deben esperar para realizar sus maniobras». «No existan tensiones ni exigencias de ningún tipo por ambas partes, puesto que somos profesionales de la aviación», añaden.

Dos frecuencias diferentes, una de control para aparatos en vuelo, y otra de rodadura para los de tierra, impiden que los pilotos reciban conversaciones mantenidas desde la sala de control con otros aparatos. Complejas claves reguladas por un alfabeto aeronáutico completan toda una prolongada tarea que conduce a la buena marcha del vuelo. Y es que, en definitiva, su trabajo consiste en algo más que una simple autorización de despegue o aterrizaje.