



Enaire mejora las comunicaciones entre pilotos y controladores aéreos en El Prat

La empresa del grupo Fomento Enaire ha automatizado las comunicaciones entre los pilotos y los controladores aéreos que autorizan los despegues en El aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Según fuentes de la compañía pública gestora de la navegación aérea en España, la nueva versión de SACTA (Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo) implantada en la torre de control es lo más parecido a un sistema de mensajería, que permite interactuar entre sí a controladores y pilotos sin necesidad de recurrir a las comunicaciones verbales vía radio. El enlace de datos entre la torre y las aeronaves (Data Link Departure Clearance) automatiza las autorizaciones de salida, “evitando de este modo la saturación de la frecuencia, agilizando las comunicaciones, incrementando la eficiencia y reforzando aún más la seguridad, al minimizar los posibles malentendidos producto de la comunicación oral”, según ha apuntado Enaire.

El primer tráfico autorizado para trabajar con esta nueva tecnología ha sido un vuelo de la aerolínea Norwegian, con destino Reikiavik-Keflavík. Barcelona es la segunda torre de control española en contar con el sistema de enlace de datos, tras Palma de Mallorca, que viene operando con el Data Link Departure Clearance desde el pasado 12 de junio. Esta automatización se enmarca dentro del plan de modernización tecnológica de Enaire, y al mismo tiempo responde al compromiso asumido por la empresa dentro de la iniciativa 'Barcelona a Punt', promovida por el ministerio de Fomento para mejorar la capacidad del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

¿CÓMO FUNCIONA ESTE NUEVO SISTEMA?

Antes de la salida del vuelo, controlador aéreo y piloto establecen una comunicación vía voz en la que, además de comprobarse datos relativos al plan de vuelo presentado, de estacionamiento y meteorológicos, se proporciona una autorización inicial por parte del servicio de control de aeródromo. La operativa se inicia con un mensaje que envía la tripulación y es revisado por el sistema antes de ser mostrado al controlador aéreo. Si todos los datos son correctos, el controlador envía un mensaje de respuesta autorizando al piloto, que pasaría a comunicarse por radio con el siguiente controlador sin más interacciones. En caso de discrepancias entre la información, errores o incumplimientos de parámetros de tiempo, se recurriría a la comunicación vía voz.

Las comunicaciones vía enlace de datos utilizan tecnología codificada de tipo ACARS para lo que es necesario que las aeronaves estén debidamente equipadas. Según la compañía, este nuevo servicio completa las nuevas funcionalidades en el sistema de decisión colaborativa (A-CDM) del aeropuerto con Aena, Eurocontrol, aerolíneas y Enaire.