

01 D10 2006

157472

Don Javier Aguado
INSPECTOR DE VUELO, DE OPERACIONES
DE TRÁFICO AÉREO Y DE TRIPULACIONES
MINISTERIO DE FOMENTO

01/12/2006

Muy Sr nuestro,

Nos dirigimos a Vd. como asociación sin ánimo de lucro o de ámbito nacional constituida en el año 1996 con el fin de facilitar a los ciudadanos el ejercicio del derecho de acceso a la información ambiental, promover el ejercicio del derecho a participar en la toma de decisiones que afecten al medio ambiente y facilitar el acceso a la justicia en esta materia. La ASOCIACIÓN PARA LA COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL (ACIMA) está inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones con el número 161.685 y tiene su domicilio en la urbanización Ciudadcampo, calle Cerro del Toro 20, de San Sebastián de los Reyes.

Debido al ámbito de actuación de nuestra Asociación y su actual ubicación hemos ido teniendo conocimiento de datos y hechos relativos a la ampliación del aeropuerto de Madrid-Brajas de los que se podría inferir que existe un grave incumplimiento de las condiciones de seguridad establecidas por la normativa internacional las cuales hemos querido contrastar, confirmar o ampliar mediante interpelación a las respectivas administraciones aeronáuticas (AENA, DGCA, CSAM, Ministerio de Medio Ambiente) con muy escaso éxito. Hemos llegado incluso a interponer recursos administrativos y contencioso administrativos que se hallan en trámite.

Los datos e información que hemos ido recabando hasta la fecha nos indican que existen motivos fundados, confirmados por el silencio negativo de las administraciones a las que nos hemos dirigido, sobre la falta de seguridad de las operaciones de aproximación, despegue y frustrada en el aeropuerto de Madrid-Barajas que evidencian un riesgo grave de accidente con posibles resultados

catastróficos de muerte de público, pasajeros, tripulación y empleados del aeropuerto y daños para el medio ambiente, bienes y propiedades.

Es pues el motivo de este escrito efectuar la DENUNCIA de tales riesgos a fin de que, en la medida de sus posibilidades y con arreglo a sus competencias entre las que incluyo el deber de **notificar sucesos** conforme al artículo 4 del Real Decreto 1334/2005 de 14 de noviembre, nos confirme si nuestros temores son fundados y en su caso, cuales son las actuaciones que tanto por su parte como por la nuestra deben ser emprendidas para eliminar dicha situación de riesgo.

Los hechos y actuaciones que a nuestro entender pueden constituir una situación de riesgo grave son consecuencia de la configuración de las pistas y la operatividad real o pretendida del aeropuerto Madrid-Barajas tras su ampliación, las cuales según tenemos entendido contravienen la normativa internacional y nacional sobre seguridad de aeropuertos y sus operaciones asociadas. Estos son los riesgos por el momento detectados:

RIESGOS DE IMPACTO DE AERONAVES EN EL CAMPO DE VUELOS

1) Al haberse adoptado en la ampliación de Barajas, una configuración de pistas única en los 102 años de aviación, en la que las dos pistas de uso exclusivo para despegues han sido ubicadas delante y cruzadas a las dos de uso exclusivo para los aterrizajes, esto supone violentar, con riesgo de múltiples accidentes al mismo tiempo, la Normativa de OACI (Anexo 14, Docto. 4444 : Reglamentos del aire y servicios de transito aéreo) y nuestro Reglamento de Seguridad Aérea aprobado por Real Decreto 57/2002 de 18 de enero.

Por lo tanto, las **Operaciones Segregadas** definidas en el citado Reglamento punto 1.1.28 como : "Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas" que son las que actualmente se realizan o pretenden realizar en Barajas, al no cumplir con la PREMISA SINE QUA NON de realizarse en PISTAS PARALELAS O CASI PARALELAS. El punto 1.1.29 del Reglamento define las **Pistas casi paralelas como** "Pistas que no se cortan pero

cuyas prolongaciones de eje forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15° o menos" mientras que las pistas de Barajas se cruzan con un ángulo de 38°.

2) El aterrizaje frustrado por la pista 33L en categoría ILS II y III, según operaciones publicadas en AIP en la actualidad, es al parecer susceptible de impactar con la **terminal T4**. Este riesgo contemplado en el proyecto inicial del Plan Barajas motivó, tras el informe de la Universidad de Cranfield, que en el Plan Director del Aeropuerto ya se especificara e incorporara un desplazamiento de la T4 al lugar actual, por lo que no entendemos por qué motivo, desde el pasado 7/7/2005 la frustrada actualmente operativa, vuelve a ser operada en idénticas condiciones de impactar con la Terminal T-4, que contemplaba el proyecto inicial y que fuera corregido gracias al informe de la Universidad de Cranfield.

3) El aterrizaje frustrado por la pista 18R en ILS CAT-II-III, es susceptible de impactar con la nueva Torre de Control que invade sus OAS de frustrada, al haberla ubicado a escasos 400 metros, cuando precisamente por este motivo la pista 33R se tuvo que desplazar y distanciar de la 33L 1900 metros, a fin de cumplir con la distancia legal de Seguridad (OAS) de 950 metros equidistantes que sí existen para la 33R y 33L.

4) Los "embudos" o espacios de Seguridad establecidos para los aterrizajes frustrados por las pistas 33R y 33L en categoría ILS II y III, que deberían permanecer libres de objetos para cumplir su misión de SEGURIDAD, al parecer son sistemáticamente invadidos por las aeronaves que despegan desde las pistas 36R y 36L con el riesgo de colisión, precisamente por no cumplir la Normativa del Anexo 14 de OACI de operar en PISTAS PARALELAS O CASI PARALELAS. Esta situación es contemplada para cuando Barajas opera en configuración Norte y vuelve a reproducirse exactamente igual cuando se opera en configuración Sur. Dicho riesgo de colisión ha sido reconocido aunque despreciado por AENA que los analiza en profundidad en el propio Plan Director. Se adjunta los planos publicados por AENA como documento 6 al objeto de facilitar la ubicación de todos los obstáculos y colisiones que describimos.

5) Además el aterrizaje frustrado por la pista 18R en categoría ILS II y III podría estar sujeto a otro riesgo de accidente provocado por una frustrada fallida -al igual

que lo han previsto para la T-4- colisionando con los **depósitos de combustible CLH, las terminales T1 T2 y T3 y el pueblo de Barajas**, los cuales se encuentran ubicados en la zona de seguridad - OFA extend - y dentro de la franja de protección de 3.500 metros recomendada por la Universidad de Cranfield. Adjuntamos como documento 7 copia del punto 7.2.2.4 del Plan Director en el que se describe las limitaciones para la OFA extendida y por lo tanto no susceptible de obstáculo alguno en dicha franja de 3.500 mts., con la particularidad de que contrariamente a la realidad, el Plan Director sitúa las terminales actuales T1, T2 y T3, los depósitos de queroseno CLH y el pueblo de Barajas mas al norte (entre la calle Arturo Soria y la Piovera), en clara contradicción con los propios planos de AENA sobre fotografía aérea que se adjunta como documento 8 en los que se evidencia el riesgo.

6) Los aterrizajes largos de las pistas 33R y 33L en configuración Norte y los de la 18R y 18L en configuración Sur, pueden tener riesgo de colisión con las **aeronaves estacionadas** que aguardan haciendo cola para el despegue por las pistas 36R y 36L en configuración Norte y los de la 15R y 15L en configuración Sur. Dicho riesgo también ha sido contemplado en informes de la DGAC e igualmente despreciado pues ésta, además de interpretar que no es necesario aplicar la Normativa del FAA, considera que es escasa la incidencia en las estadísticas barajadas y que además la posible colisión se podría evitar en todo caso pues las aeronaves podrían desplazarse para evitar el impacto. Dado que no somos profesionales en la materia, nos tranquilizaría que nos confirmara que efectivamente es viable que en los escasos segundos en los que puede producirse un fallo en el aterrizaje de una aeronave es posible dejar libre toda la zona de la RPZ que actualmente, al parecer, viene siendo invadida permanentemente por naves esperando y haciendo cola para despegar. Esta situación de riesgo se empeora gravemente, según nos indican, al haber ubicado en estas Zonas de Protección de Pistas (RPZ) -que deberían permanecer libres del más mínimo objeto que no sea frangible tal y como establece el FAA- las Plataformas del Deshielo de Aeronaves y sus respectivas maquinarias, tal y como puede comprobar en el actual Plano de Rodadura. Llamamos su atención, tal y como puede apreciar en dicho plano, sobre el dibujo de una sola de las cuatro RPZ, - las otras han sido eliminadas- que aparece situada en el primer tercio de la pista 33L, con una

llamada en inglés y en español que dice : "Zona no visible desde la Torre de Control".

RIESGOS DE COLISIÓN ENTRE AERONAVES EN ESPACIO AÉREO

7) Partiendo del hecho de que debido a la configuración no paralela sino cruzada dos a dos de las actuales pistas (2 sólo para aterrizajes y las otras 2 cruzadas y sólo para despegues), éstas están todas taradas al 50% según el propio Plan Director y por ello solo sirven para aterrizajes o despegues según operen en configuración norte o sur, las operaciones segregadas simultáneas, tanto de aterrizaje como de despegue entre todas ellas (4) resultan interdependientes, existiendo grave peligro de colisión entre aeronaves si se efectuase operaciones simultáneas de despegues, aterrizajes y frustradas, pues toda operación de aterrizaje en ILS categoría II y III lleva implícita un despegue. Este riesgo que lo evita la Normativa de OACI en su Anexo 14, diseñando pistas paralelas o casi paralelas (inexistentes en el nuevo Barajas), está además contemplado en el propio Plan Director en su Anexo XIII / Anexo II al hablar de cálculos de procedimientos operativos (adjuntamos copia como documento nº 9) en el que expresamente se especifica que en configuración norte "*Las aproximaciones frustradas directas a las pistas 33R bloquean a las salidas por las pistas 36R y 36L*". En configuración sur "*las llegadas a la pista 18L bloquean las salidas por la 15R y 15L.*" Este riesgo podría resultar agravado por el hecho de que en las 4 pistas sus umbrales para los aterrizajes hayan sido acortados entre 500 y 1050 metros como medida de restricción operativa para paliar el ruido sobre Santo Domingo (en configuración sur) y San Fernando y Coslada (en configuración norte).

8) Es evidente que en el Aeropuerto de Barajas, para cualquier configuración operativa, los despegues se efectúan por pistas cuyos ejes forman un ángulo de 38º con el eje de las pistas utilizadas para los aterrizajes y, con tal configuración física de **pistas "que se cortan" con un ángulo superior a 15º**, el punto 4.4.16.2 del REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN AÉREA en vigor, no permite realizar 78 operaciones horarias, lo que equivale a 39 aterrizajes horarios, porque no

cumple el requerimiento de impedir los despegues durante los cinco (5) minutos precedentes a un aterrizaje de aproximación directa.

A nuestro entender y según la definición de pistas, pistas de aterrizaje y pistas casi paralelas del citado Reglamento, los despegues se bloquearían completamente con una operatividad de 12 aterrizajes horarios, salvo que se opere incumpliendo conscientemente el punto 4.4.16.2 del REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN AÉREA en vigor.

9) Así mismo los **despegues en paralelo en la 36R y 36L** constituyen al parecer un riesgo en el supuesto de parada de motor de la aeronave (AUNQUE SEAN PROCEDIMIENTOS QUE ATAÑEN A LAS COMPAÑÍAS OPERADORAS) que despegue por la 36L porque su maniobra para eludir la colisión con los puntos salientes del terreno que constituye la zona norte del aeropuerto le puede llevar a buscar la ruta del Jarama mas plana y con ello invadir la trayectoria de la aeronave de la 36R.

10) Existe también, con motivo de estar cruzadas con un ángulo de 38° las pistas de despegue con respecto a las de aterrizaje, riesgo de **desplome de aeronave** sobre el aeropuerto o sobre terrenos circundantes, en el supuesto de viento de fuerte intensidad operando en dos vectores de 38° (en total 76°) en la rosa de los vientos pues ello implicaría que bien los aterrizajes o los despegues se estarían realizando con una componente de viento en cola.

Según el preámbulo del Real Decreto 1334/2005 de 14 de noviembre por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil, la experiencia ha demostrado que en numerosas ocasiones, antes de que se produzca un accidente, una serie de incidentes y otras muchas deficiencias han revelado la existencia de riesgos para la seguridad por lo que el objetivo de dicha norma es establecer una base de datos de sucesos que sirvan para prevenir los accidentes. Dado que todas las deficiencias y riesgos denunciados se contemplan como posibles sucesos en el anexo de dicho Real Decreto y al parecer se dan en la operatividad cotidiana y diaria del aeropuerto Madrid-Barajas, entendemos que además de la denuncia reglamentaria de los mismos por su parte, en el caso de ser confirmados, se debería instar por su parte - o el organismo que Vd. considere competente- un **replanteamiento serio y global de la operatividad del aeropuerto so pena de incurrir en responsabilidad penal por imprudencia grave** por parte de los

responsables de su autorización y gestión, si uno de éstos accidentes llegara a producirse.

Por todo ello y ante la creencia de que de ser ciertos dichos riesgos graves para la seguridad de bienes, personas y el medio ambiente denunciados éstos podrían ser evitados DE INMEDIATO, CAMBIANDO LA OPERATIVIDAD QUE HAN DISEÑADO PARA EL NUEVO BARAJAS, lo ponemos en su conocimiento, con el ruego de que incoe las diligencias que estime oportunas para su verificación y una vez así realizado y de confirmarse dicho riesgo, de cuenta de todo ello al responsable de tomar las medidas adecuadas para la restitución de la seguridad de las operaciones del aeropuerto Madrid-Barajas, rogándole nos tenga al corriente de su resultado.

Agradeciéndole la atención prestada le saluda atentamente


Fd^o. Ma Angeles López Lax
Gerente de ACIMA