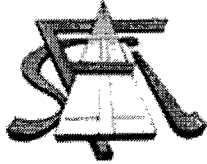


FEDERACIÓN DE SINDICATOS AERONÁUTICOS INDEPENDIENTES



COMITÉ FEDERAL

De: Comité Federal de la Federación de Sindicatos Aeronáuticos Independientes, F.S.A.I.

A: D. Juan Ignacio Lema, Presidente Director de AENA.

C/C: Dña. Carmen Librero, Directora de Navegación Aérea de AENA.



ASUNTO: ESTADO DEL MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA DE CANARIAS (2)

Estimados Presidente y Directora:

En escrito registrado en Presidencia el 22 de enero de 2010, les hacíamos llegar un resumido informe del estado del mantenimiento de los sistemas de navegación aérea en las Islas Canarias.

El 8 de febrero de 2010, recibimos respuesta (DG-S-2717) al escrito, del Sr. Presidente, Don Juan Ignacio Lema, agradeciéndonos el envío del escrito y comunicándonos que "ha dado traslado a su organización para su análisis y adopción de medidas que procedan".

En el mismo escrito entre otras anomalías detectadas en toda la Región Canaria, se hacía referencia al VOR LTE:

" Desde hace meses el equipo está funcionando con un solo canal, por falta de repuestos, de modo que no hay reserva en caso de fallo del mismo y además no existe telemando en la torre de control por avería en el módem (un equipo que se puede encontrar en establecimientos comerciales no tan especializados y a un módico precio), con lo cual los técnicos de esta isla desconocen en que estado se encuentra esta radioayuda, teniendo que ser los pilotos quienes detecten las anomalías"

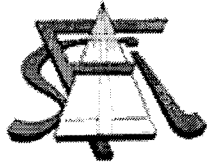
HECHOS:

El viernes 4 de junio, se produce un fallo en el canal operativo del VOR LTE, que deja el VOR totalmente fuera de servicio por encontrarse el canal reserva también fuera de servicio desde hacía al menos seis meses, incidencia que fue comunicada en el escrito a que hacemos referencia anteriormente.

Los Técnicos de Mantenimiento de Sistemas de Navegación Aérea (ATSEP) de Lanzarote, aun no disponiendo de la formación necesaria, se esforzaron en intentar dar solución a la avería y solicitan al Centro de Apoyo Logístico (CAL) un repuesto, que llega a Lanzarote el miércoles siguiente.

No obstante, el lunes día 7 a primera hora se desplaza a la instalación el único técnico con formación, que no cuenta con localización, y por lo tanto no pudo desplazarse durante el fin de semana y detecta la avería en un módulo diferente al solicitado al CAL, resolviendo la avería con elementos del equipo reserva que se encontraba fuera de servicio. Una vez solucionado el problema, al haber sido modificados parámetros importantes del equipo, se solicita vuelo de calibración antes de poner en





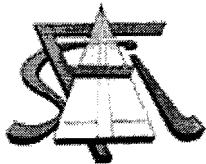
servicio el sistema, tal como indican las normas, vuelo que fue realizado el miércoles con informe favorable, quedando el VOR en servicio.

Esta situación se ve agravada por la circunstancia de que todas las salidas instrumentales estándar (SID) del aeropuerto de Lanzarote se apoyan en el VOR LTE. Durante los varios días durante el cual el VOR estuvo fuera de servicio, no se pudo garantizar la continuidad de las operaciones de despegue en dicho aeropuerto, pues la ausencia de procedimientos instrumentales alternativos dejó condicionada su operatividad a la meteorología. Bajo esta situación hubo varios periodos durante los cuales no se permitieron salidas (despegues), pues la situación atmosférica y de visibilidad impidieron las operaciones en condiciones "visuales" a todos los tráficos, incluidos por supuesto a los comerciales de pasajeros. De esta manera y por evidentes motivos, en periodo nocturno no se permitieron más despegues desde la isla, quedando el aeropuerto técnicamente cerrado con el consiguiente perjuicio para pasajeros, compañías aéreas y creemos que en algún caso comprometiendo la seguridad de los vuelos.

CONCLUSIONES:

1. Qué habiendo sido avisados con tiempo suficiente y haber estado el equipo de reserva del VOR fuera de servicio durante seis meses aproximadamente, la organización de mantenimiento de los Sistemas de Navegación Aérea en Canarias no fue capaz de dar solución a la incidencia, con las graves consecuencias que ella tuvo, a pesar de su indicación expresa de *"adopción de medidas que procedan"*.
2. Que la formación de los Técnicos de Mantenimiento de Sistemas de Navegación Aérea sigue siendo precaria y que no se entiende como tan sólo un técnico que no está localizable es el formado en esta instalación. Del mismo modo ocurre con otras tantas instalaciones CNS.
3. Que Aena a diferentes denuncias de FSAI ante la propia Aena y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, AESA, siempre argumenta que garantiza el servicio de los Sistemas de Navegación Aérea y su continuidad, con *"personal localizado y la estructura regional"*. En el caso que le relatamos, al igual que otros tantos, ni hay personal localizable, ni personal de estructura regional en la isla de Lanzarote, ni personal alternativo, con formación, para resolver la incidencia en caso de que la persona localizada se encuentre fuera de la isla, de permiso o con incapacidad de cualquier tipo.
4. Que ha quedado demostrado que el sistema de gestión de repuestos es lento y no responde a las necesidades de unos sistemas que están inmersos en la Cadena de Seguridad Operativa, ya que según el manual *"6030.1/NA Restablecimiento de las instalaciones y los servicios asociados a la Región Canaria"*, el VOR LTE es una instalación de prioridad tipo B, y por lo tanto una avería tiene que ser atendida como mucho al día siguiente y no tres días después como fue el caso
5. Último y más importante: que la mala gestión del mantenimiento de estos sistemas ha supuesto un grave perjuicio para los pasajeros y las compañías aéreas, evidenciando las deficiencias del Proveedor de Servicios de Navegación Aérea español.





SOLICITAMOS:

Que se adopten las medidas oportunas para solucionar los problemas de formación, de personal localizable, de gestión de repuestos y, en definitiva, que se solucione la mala gestión del Mantenimiento de Sistemas de Navegación Aérea que afecta a toda la Dirección Regional de Navegación Aérea de Canarias, que con el fallo del VOR LTE, el apagón en el Centro de Control Aéreo de Canarias en enero y todas las anomalías trasladadas a usted en el escrito de enero de 2010 que afectan a la Región Canaria, se hace más que evidente.

Del mismo modo solicitamos que se haga una auditoría independiente y que cuente con la opinión de los Ingenieros y Técnicos de Mantenimiento de Sistemas de Navegación Aérea y de sus representantes sociales. De esta forma podrá tener un conocimiento real de la situación de los Sistemas de Navegación Aérea y no el conocimiento velado que sabemos que se tiene en la Dirección de Madrid, trasladado por las Estructuras Regionales.

FSAI como representante mayoritaria de los ATSEP, no puede ser encubridor de la precaria situación en la que se encuentran los Sistemas de Navegación Aérea de España y procederá a realizar las actuaciones que considere oportunas al objeto de que Aena cumpla con su cometido, especialmente en aquellas circunstancias que afectan a la SEGURIDAD AÉREA.

En Madrid, a 19 de Junio de 2010.

Francisco Pérez Cárdenas, Vicesecretario General de FSAI.

