

CONTROLADORES: CITA CON LA MUERTE

Sí le parece alarmista el parangón, nos remitimos a las fuentes. Días después de la tragedia aérea de Zagreb apareció esta nota en la pizarra de la sala de control barcelonesa: "Queremos hacer notar el tremendo paralelismo existente entre Control Zagreb y el de Barcelona en cuanto a sistema organizativo e instrucción del personal se refiere (aproximadamente dos tercios del personal de este ACC no está en posesión del título Radar), así como el mal estado de los equipos. A todo lo anterior hemos de manifestar que hemos solicitado, repetidamente, de la superioridad el arreglo, si es que ello es posible, o sustitución, si procede, de los equipos con los que nos vemos obligados a trabajar..."

Si cree que esto pertenece al pasado, lamentamos informarle que un accidente como el de Zagreb pudo haberlo sufrido usted en España si hubiera viajado durante el puente del último 1 de mayo. Concretamente el sábado 29 de abril, el Centro Control de Palma advirtió a Barcelona que no podía recibir ni un solo avión más de los veintitrés que esperaban en el aire para poder aterrizar. Sobre El Prat volaban quince aviones esperando autorización para dirigirse a Mallorca; quince pilotos que exigían saber exactamente cuál iba a ser la demora para calcular su reserva de combustible. Barcelona no pudo comunicar este dato básico indispensable, porque en Palma sólo estimaban que la espera sería de una hora. Nada ocurrió y los treinta y ocho aviones que saturaban el tráfico aéreo llegaron a destino. Fue un día de suerte.

La inseguridad del pasajero

Mientras los controladores londinenses o parisienses soportan un tráfico de 150.000 vuelos al año, los técnicos de esta rama en Madrid, Palma y Barcelona controlan entre trescientos y trescientos cincuenta mil. A su vez, mientras un controlador europeo en horas punta guía a doce aviones simultáneamente, nuestros controladores de las ciudades enumeradas controlan a veinticinco. Esto, cuando la Organización Internacional de Control Aéreo aconseja controlar sólo siete aviones al mismo tiempo, aviones que trasladan a cien seres humanos por vuelo como término medio. La consecuencia

Eran las 11 horas 15 minutos 7 segundos del 10 de septiembre de 1976. El capitán Joe Kroese del avión de Lufthansa LH-360 acababa de ver en pleno vuelo cómo un ala del DC-9 de la compañía Yugoslaviana había segado la cabina de un Trident británico de la BEA. Antes de creer a sus propios ojos sostuvo con el controlador aéreo de Zagreb, en Yugoslavia, el siguiente diálogo:

Capitán Kroese.—Zagreb, repito; hay dos aviones debajo de nosotros y creo que ha habido un accidente. Sí, un choque aéreo. Creo que bajan en barrena...

Control Zagreb.—LH-360, aquí Zagreb; por favor, repita..., ¿tiene algún problema? (1).

Los controladores, que habían violado una serie de reglas de seguridad durante diez minutos decisivos, no se habían percatado de la catástrofe que arrojó un saldo de ciento setenta y seis muertos; tomaron conciencia cuando cinco de ellos fueron detenidos después del accidente, la más grave colisión aérea hasta ahora conocida. Por desgracia, fueron culpables o víctimas de un sistema de trabajo al que nada tiene que envidiar el Centro de Control de Barcelona. Uno de los controladores yugoslavos, que continúa preso, lo sabe bien.

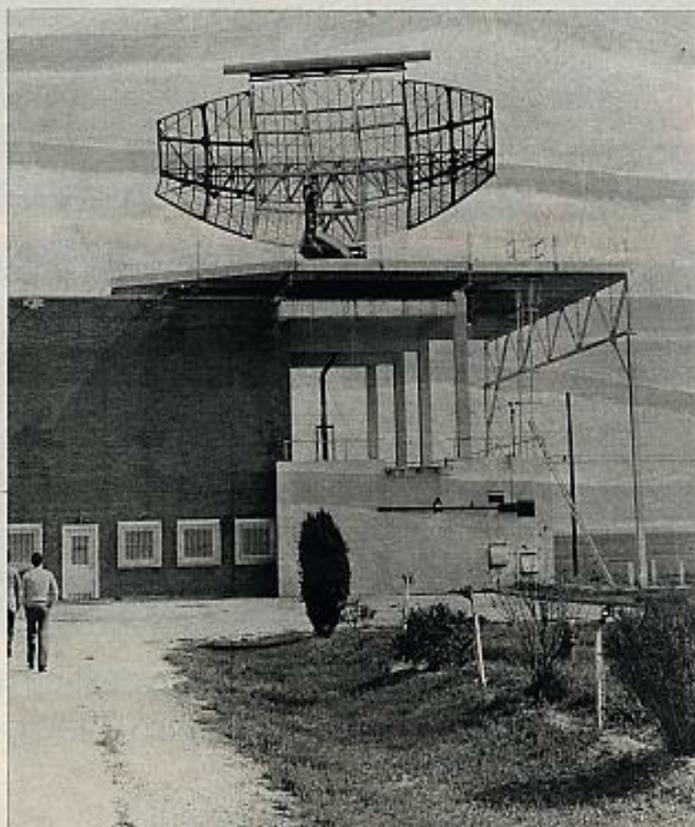
JULIA UVALLE

de esta triple tarea es que en España se producen exactamente el doble de cuasi colisiones que en el resto del continente. Rápido y claro, las cuasi colisiones son accidentes frustrados. El úl-

timo de ellos, según el diputado Rodolfo Guerra (2), se produjo el 23 de febrero pasado entre dos aviones del puente aéreo Madrid-Barcelona a las 8,15, entre un avión de Iberia y otro

(1) Extracto del diálogo publicado en octubre de 1976 por el "Sunday Times".

(2) Apuntes parlamentarios, TRIUNFO, número 796, 29 abril 1978, páginas 20-21.



Los radares militares: falta de cobertura total en el espacio aéreo español.

de Alitalia procedente de Roma. Cuando estaban a punto de converger sobre la ciudad de Castelldefels, sólo a treinta metros el uno del otro, los controladores de El Prat lograron separar a estos aparatos a reacción que vuelan a mil kilómetros por hora y que deberían guardar una distancia de doce kilómetros entre ellos. Es igual que si un coche, en plena carrera de autopista, lograra detenerse a cinco centímetros del parachoques del vehículo que estuvo a punto de embestir.

Aunque se abrió un expediente —cuyo resultado debería ser público—, muchos temen que estos "incidentes aéreos" vuelvan a repetirse con la avalancha turística que se nos avecina. Y no son pájaros de mal agüero: en agosto de 1977 se produjo un cuasi choque por día en la jurisdicción aérea de Barcelona. Las estadísticas a nivel nacional no se han podido establecer, entre otras cosas, porque sólo uno de cada diez pilotos se percató de estas cuasi colisiones, y, por consiguiente, las quejas y denuncias no reflejan el caos de las ayudas en tierra.

No fue el caso del comandante del Aviaco AO-145, Juan Avila, quien solicitó el 5 de septiembre del año pasado se abriera un expediente para dilucidar las responsabilidades de la cuasi colisión producida otra vez en los cielos de Barcelona. Reproducimos en estas páginas el documento correspondiente, no sin antes sintetizar en una frase la gravedad de la denuncia: "¡En treinta y un años de vuelo nunca me vi tan cerca del fin!" (Foto inferior, página contigua).

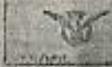
El anticontrol como sistema

Los hechos que hemos descrito se producen por causas muy variadas y complejas, que arrancan, sin embargo, de la improvisación que ha hecho escuela desde los orígenes de la aviación comercial.

Por ejemplo, en la República Federal Alemana —país fronterizo con el sistema defensivo del Pacto de Varsovia—, es el Ministerio de Transportes el que cede una parte del espacio aéreo a los militares. En España sucede exactamente lo contrario. Esto supone la aplicación de un solo criterio para cubrir objetivos tan dispares como son la aviación civil de la aviación militar.



Estos aviones transportan, por término medio, a cien seres humanos por vuelo.

 SUBSECRETARÍA DE AVIACIÓN CIVIL	DIRECCIÓN GENERAL DE AEROPUERTOS SECCIÓN DE TIRAS
--	--

16/77

Hacia las horas doce se avista un tráfico en sentido opuesto y al mismo nivel que un avión que se aproxima viniendo hacia su izquierda y descendiendo, por lo que pudo pasar sin colisionar pero a muy poca distancia.

Cuando se informó al control (119.1) de lo ocurrido y se preguntó por ese tráfico me dijo que aguardara hasta que estuviera en fase de descenso. Entonces pude saber que era el IB-040 que estaba descendiendo según había sido instruido, para Fl 160 ó Fl 60 (no entendí bien), pero de todas maneras era descender a través de un nivel. En 31 años de vuelo NUNCA ME VI TAN CERCA DEL FIN.


 Juan Avila
 CTE 40 147

El comandante de Aviaco, Juan Avila, solicitó en septiembre del año pasado un expediente sobre la cuasi colisión producida en los cielos de Barcelona.

ya dentro de nuestra jurisdicción aérea sin que estuvieran previstos y, lo peor, sin que los radares militares los hubieran detectado". Otra fuente de la que no cabe dudar denunció el siguiente hecho. El 10 de marzo último, a unos 100 kilómetros al Sur de Reus, al avión de la Air France 234 se le cruzó un Mirage a diez metros de distancia. Resulta obvio que el avión de guerra Mirage no fue detectado por el radar militar y que, por eso mismo, protagonizó una cuasi colisión con el avión de pasajeros que escapó de milagro.

Esto sucede cuando hay radares militares que arrojan luz, pero se ignora qué sucede en la parte Noroeste del país, que está a ciegas, pues carece de cobertura radar hasta Zamora. Agreguemos a este respecto que el **Combat Grande**, nombre de este sofisticado sistema de radar militar vendido por la Fuerza Aérea estadounidense, precisa de un presupuesto de mil millones de pesetas anuales para su funcionamiento (3), se impone una dependencia tecnológica ideada para países coloniales. Por mucho menos dinero que eso, la aviación civil podría adquirir e instalar los radares para controlar todo el tráfico del país y dos centros de control nuevos para Madrid y Barcelona. A pesar de esto, existe el proyecto de crear un macrocentro de control con sede en Torrejón -Madrid Automatic Center-, que costaría alrededor de 6.400 millones de pesetas, suma que según los expertos, no va a solucionar los problemas de la aviación comercial, puesto que está programado para apoyar a los centros controles militares.

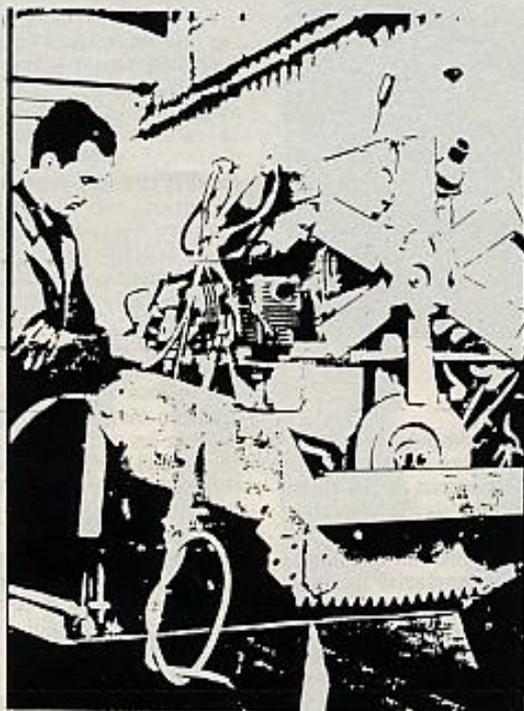
No sólo el dinero y los equipos se emplean mal. Hay fallas en el cuerpo de controladores, nepotismo, ganas de acapararlo todo de parte de algunos ingenieros aeronáuticos e incumplimiento de promesas formuladas por las autoridades del Ministerio de Transporte para frenar una huelga.

Los controladores aéreos, lazarillos ciegos

Cuando la esposa o el marido de un controlador toma un avión (casi el 10 por 100 de estos profesionales son mujeres), su vuelo es controlado por el cónyuge, aunque no esté de turno. Esta anécdota dice más que mil palabras sobre la realidad de estos 780 técnicos que se supone deberían llevar a buen aeropuerto a los aviones sin dificultad. Desafortunadamente, esto no es así. Son pocos, ganan mal, muchos no tienen una formación idónea y, en general, han pasado de un sistema autoritario a un relajo ▶

(3) Según "Interviú" del 16 al 22 de marzo de 1978.

CENSO DE ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES



EL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA confirma que, durante los meses de mayo y junio, agentes entrevistadores del Instituto Nacional de Estadística, debidamente documentados, visitarán los establecimientos industriales para realizar el Censo Industrial (fase directorio).

Los datos del Censo Industrial están garantizados por el secreto estadístico. Sus resultados, mediante la información veraz de los industriales, permitirán conocer la realidad de la estructura industrial y trazar directrices, oficiales o privadas, para la mejora de la industria española.

EL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA
AGRADECE LA COLABORACION DE TODOS

CONTROLADORES:

disciplinario total. Pero vamos por partes.

El ex ministro de Transportes José Lladó prometió entre otras cosas crear ochocientas plazas de controladores cuando la segunda y última huelga de estos profesionales, en septiembre del año pasado. Superado el susto, las promesas se las llevó el viento, y el hecho es que la promoción de controladores bisoños contemplada para el año en curso es de cuarenta, ni uno más. A este ritmo, la profecía del señor Lladó demorará veinte años en cumplirse, demasiado tiempo si se piensa que, para mayor inri, los vuelos tienden a aumentar en proporción geométrica.

Un controlador recién graduado gana unas cuarenta y tres mil pesetas al mes, al paso que su colega veterano en lides **cuasi colisionistas** percibe alrededor de setenta mil. En Europa, el status económico de un controlador es comparable al de un piloto de línea y, por descontado, se les jubila a los cincuenta y cinco años, en atención al fuerte **stress** que deben soportar. En España, con el doble de razones para sufrir tensión nerviosa, se les envía a casa a los sesenta y cinco y con veintisiete mil pesetas como toda pensión.

En cuanto a la formación profesional, hay muchos enchufados cuyo único mérito consiste en ser hijos de papás uniformados. Uno de estos niños bien es el responsable de la **cuasi colisión** producida en el puente aéreo Madrid-Barcelona referida anteriormente. Sin quitarle hierro al

asunto, no es menos cierto que algunos controladores hijos de civiles se "enferman" demasiado a menudo, ingieren bebidas alcohólicas incluso en las salas de control y se comunican con los pilotos españoles en castellano, cuando el único idioma permitido en este trabajo es el inglés. Conviene recordar que una de las causas del accidente de Zagreb fue justamente la transmisión de datos en servo-croata al comandante de la compañía Yugoslavian. En Tenerife, aunque se habló inglés, no se utilizó la fraseología correcta, además de estar funcionando en la sala un aparato de televisión que retransmitía un partido de fútbol al desencadenarse la catástrofe.

Por último, una conclusión personal. No sería de extrañar que los controladores fueran a una huelga en la próxima temporada. Las reivindicaciones planteadas desde agosto del 76 no han sido tomadas en cuenta y muchas veces estos profesionales guían a los aviones a ciegas.

El avión es el segundo medio de transporte, después del coche, escogido por los extranjeros que vienen a veranear a España. Este año se esperan ocho millones de turistas. El nuevo ministro de Transporte, señor Sánchez Terán, ha formado una comisión encargada de solucionar definitivamente y en un mes los graves problemas que aquejan desde siempre a los controladores aéreos. El plazo no ha vencido aún y pasajeros y controladores continúan alertas en la espera. ■ J. U.



Del espacio infinito hay que saltar a esa exigua cinta de asfalto (pista de Fuenterrabía -Guipúzcoa-).