

¿QUIEN DESCONTROLA?

En el principio eran los americanos. Cuando llegaron los controladores, eran dos señores, uno con conocimientos aeronáuticos y un traductor locutor que sabía Inglés; los sistemas: la radio. Enseñaron conocimientos aeronáuticos a los que sabían inglés (mejor que enseñar inglés a los otros) y les dieron el título. Hoy, estos suelen ocupar cargos administrativos con una conservadora-obstruccionista.

Prácticamente crearon la escuela y dotaron algunos centros. (se supone de sus despachos). Hace trece años, decidieron que los españoles estaban capacitados para llevar el tráfico y se fueron.

Se creó el cuerpo especial de controladores aéreos, dependiente de una Dirección General de Aeropuertos dentro del Ministerio del Aire. Esto suponía estar sujeto a unas leyes determinadas: se puede cambiar de destino con cierta facilidad, estar sujeto al secreto profesional y eres funcionario civil bajo administración militar.

Cada centro lo dirige un teniente coronel ayudado normalmente por algún comandante y algún capitán.

El alumno sale de la escuela después de un curso de 14 meses, de los cuales 3 ó 4 son prácticas y se incorpora a un puesto de control en apenas unas semanas de pasar "estimadas" y con unas indicaciones de un veterano sobre el equipo. En Inglaterra, esto suele hacerse al cabo de 6 meses o 1 año de prácticas.

Vayamos al problema. Desde hace algún tiempo, los controladores vienen exponiendo por diferentes formas, los problemas de su profesión al Ministerio, este les ha escuchado siempre y no parecía ajeno a ellos. Los desglosaremos por partes:

Los equipos.

Honologados, por una causa u otra, solo debe estarlo el de Mallorca. Los equipos constan de IFB, VOR3, RADAR, Estereofónico y radio principalmente, son de la casa Burrough y la cuestión de sonido y enlaces suele hacerlo la Telefónica. Hoy día, a los equipos solo les sacan rendimientos los veteranos, a base de saber donde cojean. Según el equipo, se puede controlar por una aerovia, un avión cada 15 min., 10 1 ó 2 min. respectivamente. Hay aparatos (los tienen los yanquis) que te dan directamente el avión que controlas: compañía, núm., que operación realiza, el núm. de exiliados que vuelven, etc. y todo en tricolor para distinguir las zonas de control que les manejan. Eso no lo tenemos, y por eso se hace tanto traje en Madrid la gente de fuera.

El sonido estereofónico es la delicia, hay veces que no hay quién se entienda. En fin, los equipos fallan a menudo. Pero esto es secreto profesional y de los otros. Cambiar los equipos, no es cosa de 2 días pero se han prometido cambios, muy lentos, desde hace ya 15 años.

La plantilla.

Hacia el año 1962, se conocía ya que la plantilla era pequeña (había un déficit de 300 hombres). Según estadísticas, por el tráfico español, debería haber alrededor de 2500 controladores. De 1972, una ley establece esto y fija la incorporación de un núm. determinado de ellos, para conseguir los objetivos en pocos años. Actualmente, en la plantilla, faltan 700 hombres y deberían estar creados todos aquellos puestos.

Los nuevos controladores son incompetentes. El curso que realizan es copia del norteamericano, pensarlo para que no se piense y en el control aéreo español, el elemento fundamental, sigue siendo el controlador y si a eso sumamos su rápida incorporación, no es extraño que sean incompetentes. La escuela no parece

ser muy competente a la hora de dotar a sus alumnos de realidad, no es extraño tampoco, eso ocurre en las mejores escuelas y mas cosas.

Hoy ya casi spn mayoría los que han entrado hace menos de 5 años, que no tienen tanta vocacion y gozan de los signos de otros tiempos.

Jornada de trabajo.

El controlador debe realizar 180 horas mensuales, que vienen a ser 7 horas diarias. Se turnan de una labor a otra; del radar al fichero, etc.. Es normal descansar casi dos horas aunque el trabajo es agotador. Funcionan por turnos, y no se diferencian festivos de laborales en ningun aspecto, bueno, los festivos suele haber mas trabajo.

Emolumentos.

La profesion tiene asignado el coeficiente de 3,3, que viene a suponer unas 30.000 pts. al mes. Una reivindicacion hace tiempo pedida es el 3,6 pero para ello deberian ser homologados a un grado medio y deberia variar el curso, se esta en ello. No se reconoce la condicion de dedicacion exclusiva, a la que la mayoría se ve sometido por el ritmo de rarios, no se aplican diferentes tasas a las horas nocturnas y festivas, reconocidas en todo trabajo. No estan sujetos a la Seguridad Social sino a los servicios sanitarios del Ministerio del Aire.

Situación.

Se puede pasar por apto, capaz, diestro y experto, pero apenas hay posibilidad de promoverse, todo es por antigüedad, por lo cual todo esta copado por los mas viejos y el competente a esperar a la vejez que hace mucho resfriado. No hablemos de la utopia de que el controlador tenga el control del control aereo (aviso subversivo de pleonismo).

Por otra parte, el controlador no desea depender de los militares, aspiran a verse incluidos en el Ministerio Civil, como ocurre en casi todos los sitios (excepcion hecha de Italia, donde el servicio es militar, aunque los pilotos

no suelen estar muy satisfechos del servicio). Quieren mayor profesionalidad, homologacion con otras profesiones paralelas acomodacion a las necesidades del trafico que existe en España, mejores medios técnicos por tanto, poder ascender por competencia, un etc. aqui.

La decision de esta postura llevaba tiempo en estudio (se habia repasado el reglamento) y la chispa salto en verano, cosa que no ha gustado a muchos, por encontrarse de vacaciones. Consiste en aplicar estrictamente el reglamento, por ejemplo: aplicar rigidamente la cadencia de aviones, establecida de acuerdo al equipo fiable; antes no se hacia circular los aviones por las aerovias, esto hace dar vueltas que antes no se daban, por ejemplo, entre las península y las islas. No se permite la entrada directa en los aeropuertos que antes se hacia a menudo para evitar dar vueltas precisas para defender el trafico de entrada y salida, etc, aqui tambien. Las consecuencias de ello son conocidas; el deterioro del turismo, el derroche tremendo de energia, etc..

El controlador es consciente de los cientos de millones de pelas que se llevan los arabes, entre otros, con esto y esta preocupado por ello. Es notable tambien, su preocupacion porque quede clara su intencionalidad en el conflicto; poder asegurar la maxima seguridad al trafico aereo, cosa hoy dudosa.

La solucion de la Administracion, fue la de negarse a dialogar, despues acepto hacerlo con una comision de entre los de mayor "categoria". Estos indicaron su imposibilidad de dialogar nada. Por fin, se cedio a hablar con una comision nacional, elegida democraticamente. ¡Ah la democracia!

Para el caso. La solucion iba a salir el dia 18. Se hubiera equivocado Larra. De todas formas, despues de tres meses largos, se apuntan vias de solucion. Mientras, se han creado comisiones de estudio del Reglamento, de equipos de relaciones con la administracion, etc..

Parece que se atenderan algunas peticiones y parece que se acepta el dialogo, lo cual seria muy importante, seria entrar la razon, la aceptacion de la critica, donde antes primo un principio de autoridad, basado en presupuestos desconocidos. Seria deseable que se fuera delimitando mejor el alcance de cada profesion y se fuese reduciendo cada uno a la suya.

Nota: el articulo es lo mas serio que se ha podido, el secreto profesional no permite hablar de estas cosas y es dificil averiguar algo.

E. MORETON



LA MARGINACION DESCONOCIDA/

No es dificil comprender que nuestro mundo social se encuentra dirigido por las leyes propias de la naturaleza, que dentro de su complejidad alberga algunos defectos que, puestos en practica, invalidan en algunos grupos minusvalidos, subnormales... Estos son así victimas de sus propios defectos fisicos, del yugo que les impone la ley de la naturaleza. La lucha por la vida ha sido el pilar de la evolucion de las especies y todavia en la sociedad, ultimo peldaño de esta evolucion, sigue vigente. Es cierto que se lucha en contra de este modo de comportamiento, pero todavia se tiene en contra toda una estructura mental y social, basada en un intento de la busqueda de la perfeccion material y de la mayor rentabilidad del individuo, dejando como inutil todo espiritualismo nece-

sario para el cambio social.

A la hora de enumerar los diferentes grupos de marginados y oprimidos, todavia no se ha llegado a una claridad absoluta en este sentido. Toman tambien su parte importante en este recinto, los nunca considerados disminuidos fisicos y mentales, ancianos, etc....

No nos hemos percatado de su existencia a pesar de tener la caracteristica de existencia constante dentro de cualquier variante social hasta el momento cocebile. No se puede por ello, deshechar estos problemas, sino que debido a su universalidad, deberiamos incidir mucho mas directamente sobre ellos. Cualquier investigacion medica o tecnica, puede conseguir grandes avances para la normalizacion de la existencia del minusvalido, pero dejando aparte esa posible vision de futuro, el problema existe ahora y necesita otros medios para combatirlo a mas corto plazo.

La situacion actual del minusvalido, rompe de forma alarmante cualquier reflejo de la declaracion universal de los derechos humanos. De una forma clara y concisa, esta declaracion exige puntos que pone de manifiesto esta situacion, como son el derecho a la seguridad Social, el derecho al trabajo, el derecho a la ensenanza y el derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez viudez u otros casos de perdida de su medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad.

Las negativas a estos derechos, son practicamente abolutas cuando se refieren a personas minusvalidas. Estos se transforman en ese momento en un unico derecho llevado a la practica, como consecuencia, claro esta, de su poco valor. Este derecho, es el de recibir 1.500 ptas. al mes en concepto de ayuda al subnormal y no dirigidas al propio interesado sino a la persona se supone. debe hacerse cargo de tal ser legalmente inutil, como consecuencia de haber aplastado y marginado por una infraestructura social, que no admite nada mas que tesis dirigidos en

el sentido de la maxima rentabilidad.

La problematica que actualmente aisla al minusvalido, recoge una serie de matices de amplia variedad, si bien se podria distinguir entre los de tipo afectivo y que estan relacionados con la naturaleza intrinseca del minusvalido y los producidos como consecuencia de un rechazo de la estructura social. La dificultad para la obtencion de un mundo efectivo suficiente, es sufrida por la mayoria de los individuos que responden a la idea de minusvalidos, pero el rechazo producido por la estructura social solo oprime a los pertenecientes a las clases economicamente menos dotadas, debido a que el minusvalido perteneciente a una clase social privilegiada tiene la oportunidad de alcanzar los medios necesarios para su integracion social, rehabilitacion, ensenanza, transporte individual, etc..

Tal problema es por tanto de clase, y la problematica de esta, debe incluir entre sus puntos, los pertenecientes a la solucion propia del problema de la marginacion de los minusvalidos, doblemente oprimidos, por su condicion fisica y su condicion de clase.

El hombre actual, es en si, una busqueda de poder constante, ligada a las diferentes facetas del comportamiento. Este poder individual y de clase, que nace de la competitividad, base de la estructura social occidental, recorre una extensa pluralidad de matices, desde el poder politico o intelectual, hasta el poder fisico, y este es el caso en que el minusvalido se encuentra en inferioridad de condiciones, y limitado totalmente en su avance por las estructuras sociales vigentes.

Como consecuencia de estas circunstancias, han nacido grupos de minusvalidos que han comenzado a tratar el problema de una forma global y no mediante soluciones a problemas individuales o mediante paternalismos y reflejos caritativos siempre perjudiciales, aunque beneficia justificativamente al que los lleva a cabo.

Para incidir sobre el problema en su conjunto, y encauzar la integracion, el minusvalido debe exigir que se le considere como un obrero en paro, y como consecuencia, el derecho al seguro de paro, la inclusion inmediata en la seguridad, la admision en los centros de ensenanza, el aumento de puestos de trabajo para el y la adaptacion de transportes publicos, calles, cabinas telefonicas, cines, etc.. para que su integracion sea viable. Esta, exige una vision compacta del problema, del cual no se pueden aislar puntos concretos.

Una de las grandes pegas es la poca difusion y comprension del problema, lo que hace que ni siquiera se pueda pensar en posibles soluciones al respecto. Es este el motivo de que aqui aparezca este articulo, intentando una vez mas y en este caso con la pluma, sensibilizar a la opinion publica, que debe empezar a vivir la existencia de estos marginados.

F. ZAMORA

EXTRAÑA DEMOCRACIA

Parece ser que este año hay (por fin) un catedrático de mócrata en la escuela. Dice que ha planificado el curso y que ha reducido el programa. Promete también un sistema de exámenes muy parecido a una "evaluación continua". Como además le interesa especialmente la relación con los alumnos, ha sugerido que haya elecciones y que el representante de cada clase se comprometa a tener una relación directa con él. La originalidad del método está, en que el hábil catedrático, considerando que a principios de curso la gente no se conoce lo suficiente, elegirá personalmente a un alumno que se haya destacado por su interés. El método es muy simple: catedrático y "representante" mientras tomannel café juntos, comentarán la marcha del curso. Eso si, el profesor ha dicho que procurará que el elegido no sea muy tímido... Será para que no pague siempre.