

Bueno, hace un par de semanas que quería mandarte este correo, pero por unas cosas y otras, se me ha ido retrasando. Supongo que estarás sufriendo los no directos que los controladores estamos dando desde hace un mes, más o menos.

Bueno, me gustaría contarte la última movida en la que estamos inmersos frente a la pandilla de tuercebotas que gestionan AENA. Ya sé que parto con la desventaja de que los controladores no estamos pasando por nuestro mejor momento de imagen ante la sociedad en general, ni en el colectivo aeronáutico en particular. Pero me gustaría que leyeras mi correo y difundieras la información entre los pilotos porque creo que también sois sufridores de los desastrosos mandamases de AENA.

Todo parte de un escrito que desde Madrid ACC se remite a la AESA informando sobre una serie de deficiencias que se estaban produciendo. Entre estas, se pone en conocimiento de la Autoridad de Seguridad el incremento de las sobrecargas en los sectores aéreos. No sé si lo has vivido en algún vuelo a Madrid, pero el aumento de las esperas en las llegadas a Barajas parece ser que es de escándalo. Aquí tengo que recordar que el Sistema de Control de Afluencia es el encargado en Europa de repartir el tráfico para no sobrecargar los sectores más allá del límite que tienen, con el objetivo de preservar la seguridad; es fácil entender que si un sector puede controlar 32 aviones a la hora por ejemplo, no puede sobrecargarse con más, porque empieza a ponerse en riesgo la seguridad. En caso de que un sector se pase de su límite, se ponen las famosas regulaciones vía Eurocontrol; entonces se emiten los CTOT que persiguen que el avión espere en tierra mejor que tener que orbitar en esperas en la vertical del campo.

Bien. Estos peinabombillas de AENA han decidido que los límites de tráfico en los sectores los pueden alterar alegremente y la tozuda realidad es que llevamos meses de sobrecarga en los sectores de Madrid.

En este contexto, el mes de febrero, el ACC Madrid informa a la AESA de diferentes deficiencias, entre ellas el asunto de las sobrecargas. La Agencia de Seguridad remite la consulta a AENA, y ésta, ni corta ni perezosa, envía la contestación que te adjunto. La que es importante es la segunda hoja de dicha contestación. En ésta, el Jefe de Calidad, Seguridad y Certificación de AENA, le responde a la AESA que "las sobrecargas se deben a diferentes factores como recortes en la ruta de vuelo prevista, asignación de un nivel de crucero diferente al requerido y a despegues de aviones antes de la hora calculada de despegue", o sea que estos pazguatos están regulando para que entren más aviones de los que deben entrar en los sectores y ¡echan la culpa a los controladores por dar recortes al tráfico!, ¡Tendrán morro!

Claro, después de esto la cosa está cantada. La Asociación profesional nuestra (APROCTA) insta a los controladores a dar los directos que sepamos que a ciencia cierta no van a sobrecargar sectores. Así, cuando vengas hacia la Península, seguramente dentro de Canarias te pueda dar el recorte habitual (de LZR a LPC, por ejemplo) porque tengo información de cómo está Gran Canaria APP, pero cuando te vayas para el Continente tendré que dejarte estándard mal que me pese. ¡porque mis jefes me están diciendo que sobrecargo los sectores!. ¡Joder! Es que estamos rodeados de mequetrefes y chisgarabís.

El otro tema es el de no autorizar app visual nocturna. Esto es debido a que hace unos meses hubo un accidente en Italia en el que un avión se estrelló contra el suelo mientras completaba una app visual por la noche. Bueno, el RCA es claro: el piloto es el responsable de su separación con el suelo; todos los que estamos en este mundillo lo sabemos. Pues, ¡hale!, llega el pelagatos del juez de turno y mete en la cárcel a los dos controladores de servicio. Cuando vi la noticia me alarmé muchísimo. Quizá por haber sido piloto, no me lo podía creer. Fui de los primeros que exigía a mi Asociación que había que elevar una consulta al respecto.

Finalmente se envió una carta a la DGAC que es la que tiene que aclarar la responsabilidad o no del Controlador en estos casos. Y de momento, no sabemos nada. Por ello, es por lo que si un tráfico pide visual nocturna se le explica porque no se puede dar (unos pilotos lo entienden y otros se cabrean) y la alternativa que se les da es "autorizado a app ILS directa, viraje a discreción". Ya hay pilotos que cuando le cuentas lo que hay, prefieren que los lleves al localizador.

Bueno, todo esto es descorazonador. Estamos en manos de mangantes ignorantes que están machacando la aviación, pero es importante que los pilotos comprendais que esto nada tiene que ver con que nos paguen más o menos o con que llegemos o no a buen término con las negociaciones. Lo que no puede ser es que estos pelanas de tres al cuarto hagan de su capa un sayo.

Te adjunto la carta que nuestra Asociación ha mandado a las Compañías y la segunda página del documento donde el Sr. Cózar Maldonado, Jefe del Departamento de Calidad, Seguridad y Certificación de AENA nos culpa de las sobrecargas. Sería interesante que esta información fuera conocida por todos los pilotos a través de vuestros foros y canales de comunicación porque, al fin y al cabo, todos estamos comprometidos con la seguridad.