

El controlador de vuelo se aburre con responsabilidad

La soledad del vigía

Juan Ara Sanz era ayer el controlador de turno en la torre del aeropuerto de Foronda. Su trabajo exige mucha responsabilidad, pero el escaso tráfico de aviones en Vitoria hace que haya muchos ratos en los que el principal trabajo es combatir el aburrimiento. Permanece en solitario durante turnos de dieciséis horas diarias. Le acompaña una planta y las herramientas para vencer al tedio son un sofá, un vídeo, el radiocasette, periódicos y revistas. Define al aeropuerto vitoriano como «un balneario» y no se lamenta de la soledad porque más vale estar sólo que mal acompañado.

J.C. Pérez Cobos

VITORIA. Los fareros de las costas tienden a su favor la tradición literaria de las revistas de asunto marino. Se sabe de la dureza de su trabajo y de la soledad del vigía del mar. Los controladores encaramados en la torre de los aeropuertos participan en la leyenda, al menos los de Foronda, también pasan muchas horas en solitario entre vigantes del tráfico aéreo. Los pocos aviones que habitualmente despegan o aterrizan en Vitoria condicionan que su trabajo sea tranquilo y determinan que su principal enemigo sea el aburrimiento.

Juan Ara Sanz era el controlador que realizaba ayer su turno en la torre de Foronda. Encaramado a 35 metros de altura, sentado frente a la consola de mandos, daba los oportunos permisos de despegue o aterrizaje, con el micrófono en una mano y la vista fija en las pantallas. De todas las maneras definidas al aeropuerto de Vitoria como «un balneario». Yo pedí este destino para descansar unos años, porque este trabajo es muy agotador y llevo casi quince años en esto. Quería tener un hijo y poder estar con él cuando fuera pequeño. Darle al niño la posibilidad de vivir en un ambiente limpio y tranquilo. Por eso vivo en Margueta. Dentro de un año, más o menos, me trasladaré a Madrid, donde el trabajo es mucho mayor, pero las condiciones económicas también son mejores.

Los turnos de trabajo son muy largos. Empezamos a las siete de la mañana y terminamos a las once de la noche. «Al otro día te levantas para sustituir o ayudar al controlador que está de turno. Luego libramos un día o tres días siguientes, lo que depende de si algún compañero está de vacaciones o de baja. En total en Vitoria estamos cinco controladores de torre, dos madrileños, un

asturiano, un logroñés y un valenciano. No conozco a ningún controlador de Vitoria, sólo a un chico que vino a vernos el otro día y que prepara las oposiciones».

Su enemigo es el tedio. «No tanto ahora, en verano, cuando los vuelos charter dan algo de movimiento, sobre todo los jueves y los domingos, sino en enero, que sólo llegan cuatro aviones de media al día». Los sistemas de combatir el aburrimiento es la lectura, escuchar la radio o ver la televisión. El centro de control de la torre presenta un aspecto acogedor, a pesar de la inevitable frialdad que ponen los aparatos. Está climatizada y un sofá junto al televisor ocupa uno de los lados del recinto acristalado, «la pece-
ra», como la llama Juan Ara. Una planta y una lámpara de pantalla dan un toque hogareño. Sobre una mesa, la minicadena de alta fidelidad preside la sala.

Oposiciones

La misión de los controladores la explica como «dar seguridad y ordenar y asegurar la fluidez del tráfico de los aviones». Para esto se exige una formación amplia. «Primero hay que diplomado universitario o tener el título de piloto aeronáutico. Con estos requisitos se puede presentar a las oposiciones que se convocan en el Boletín Oficial. Si se aprueban, se sigue un curso que dura de dieciocho meses a dos años y de aquí se sale con un primer destino, que es donde se aprende de verdad. Luego ya viene la 'habilitación operativa', que sería el equivalente al título».

Juan Ara se queja de la escasa plantilla de controladores en Vitoria. «No me importa estar solo, e incluso me llega a gustar, pero resulta que si me abro la cabeza en las escaleras, nadie se daría cuenta hasta que hubiera pasado un buen rato. Y durante ese tiempo nadie seguiría el control del tráfico». Las quejas se extienden también a la indefi-



Juan Ara vigila el despegue de un avión de veraneantes con destino a las Islas Canarias. ISABEL KNORR

nición de su dependencia administrativa. «Nosotros somos funcionarios de la Dirección general de aviación civil, pero también, dado el sitio donde trabajamos, el Organismo autónomo de aeropuertos también tiene cosas que decir y esto crea conflictos. Estamos a la espera de que se haga una nueva legislación que aclare la situación».

La conversación se interrumpe de vez en cuando por la llamada de un avión que va a sobrevolar el aeropuerto y pide permiso para hacerlo, o por las instrucciones a los aparatos que despegan o aterrizan. Para el lego, las indicaciones son completamente ininteligibles, pues prácticamente se reducen a una larga serie de números iniciados por un «buenas tardes» y que se terminan en un «bien viaje». La otra frase que se entiende es «permiso concedido» o un «afirmativo».

Juan Ara explica que los datos que se dan son fundamentalmente de frecuencias

de radio para la comunicación, de rutas o de alturas y, muy importantes, los datos meteorológicos. Por ejemplo, la temperatura porque el aire tiene distinta densidad si hace calor que si hace frío y según esto los pilotos determinan la configuración de las alas. Otro dato importante es la velocidad del viento y la presión atmosférica local. De la presión depende el que los pilotos puedan ajustar los altímetros de su avión y que marquen cero cuando tocan tierra».

El futuro del aeropuerto vitoriano lo ve en la liberalización del tráfico cuando se apliquen totalmente los acuerdos comunitarios, por la reducción de precios, y «en los vuelos charter y, sobre todo, en los aviones de carga, muy grandes y que en el norte sólo pueden aterrizar aquí. Esto deberá articularse con la puesta en funcionamiento del centro de cargas del polígono de Jándiz».