



TÉCNICOS Y AERONAVES

La revista de los Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves.

N.º 5 - 2003



INSPECCIÓN DE TRÁNSITO.
Una revisión necesaria

ASETMA

EDITA

ASETMA

(Asociación Sindical Española de
Técnico de Mantenimiento Aeronáutico)

C/ Algemesi, 45 Bajo A

28042 Madrid

www.asetma.com

asetma@asetma.com

Telf. 91 747 8238 - 91 747 0622

Fax 91 747 0238

Presidente

José M^a Delgado Ojeda

Secretario General

Alberto Alesanco Montes

Secretario Organización

Felicísimo Benito Villoría

Consejo Editorial

Miguel Ángel Jiménez Ruiz

Crisanto Bermejo Castro

Director

Felicísimo Benito Villoría

Coordinador

Miguel Ángel Jiménez Ruiz

Colaboraciones

Crisanto Bermejo Castro

Rafael Moreno Corbacho

Francisco Vargas Portillo

Jesús Abad Díaz Parreño

Fernando Jiménez Escolar

José Manuel Ventura Bueno

Juan Carlos Ocaña Pérez

José M^a Tapia Marquina

Antonio Lora Mateo

Miguel Ángel Marfull Villena

Arturo Astorga Pacheco

David Alibau Pavón

Alberto Chaves Sánchez

Publicidad

Juan Manuel Gimbel García

Fotomecánica e Impresión

Gráficas Chile

C/ Chile, 27

28016 Madrid

E-mail: graficaschile@wanadoo.es

Depósito Legal

M-13457-2002



Sumario

- 3** EDITORIAL.
- 4** PRIMERAS JORNADAS IBEROAMERICANAS DE SEGURIDAD E INSTRUCCIÓN EN LA AVIACIÓN CIVIL.
- 6** LA AGENCIA EASA Y LA REGULACIÓN ECAR.
- 8** SECCIONES SINDICALES.
- 10** INSPECCIÓN DE TRÁNSITO Y PFC (II).
- 11** ACOSO MORAL EN EL PUESTO DE TRABAJO (I).
- 13** NOTICIERO:
NOTICIAS DE NUESTRO ENTORNO.
- 15** LAS AYUDAS A LA NAVEGACIÓN Y SU EVOLUCIÓN (I).

Editorial

SIGUE LA FALTA DE MEDIOS EN LA D.G.A.C.

Recientemente fue aprobada por las Cortes la Ley de Seguridad Aérea, no era esta una de las medidas más urgentes que se esperaba del Ministerio de Fomento sobre la aviación comercial, hubiera sido más importante realizar una nueva Ley de Navegación Aérea, que sustituya a la obsoleta de 1960. Lo que sí es urgentemente necesario es dotar de personal y medios especializados a la D.G.A.C. y que, a su vez ésta, tenga voluntad de hacer cumplir las normativas, circulares existentes y adaptarse a la nueva e inminente normativa europea de la Agencia de Aviación Civil (EASA).

Es posible, que seamos uno de los Países Europeos que más leyes, normas y circulares tengamos elaboradas, esto no quiere decir que seamos el País más riguroso con los procedimientos, más bien lo contrario, somos el País donde más ventanillas administrativas tenemos, y a la vez donde más se incumplen las normas. No basta con aprobar Leyes, sería mejor para el entorno Aeronáutico hacer cumplir las que tenemos. Es de resaltar que en España, a través de su D.G.A.C., se ha quedado sin implantar el JAR 66 y JAR 147, a diferencia de la mayoría de los Países Europeos, que sí tienen en marcha el proceso de conversión de las licencias nacionales a licencias JAR 66.

Lo que falta son Inspectores de la D.G.A.C. que realicen periódicamente auditorías a los Centros de Mantenimiento, y se corrijan las irregularidades que en ellos se producen.

La carencia de Técnicos de Mantenimiento expertos, en los Centros de Mantenimiento, es una de las excusas para que las Direcciones de dichos Centros, estén obligando a los nuevos Técnicos a realizar trabajos y tareas de mantenimiento en los aviones, en las cuales se requiere una alta experiencia y una adecuada formación. La utilización, sin ningún escrúpulo, de los ayudantes y de los nuevos Técnicos de Mantenimiento para la realización de tareas complejas de mantenimiento, es escandalosa, y en varios casos está rozando la ilegalidad. Es lamentable, la inoperancia sobre este asunto de la D.G.A.C., debido entre otros motivos a la falta de inspectores y falta de medios.

Las Compañías Aéreas conocen perfectamente el funcionamiento de la D.G.A.C., así como sus carencias y sus compromisos. Es por ello, que los Centros de Mantenimiento están actuando con los criterios que más les conviene. Unos utilizan a los ayudantes y nuevos Técnicos, como plantilla base para realizar el mantenimiento de las aeronaves, otros crean sus plantillas de Técnicos de Mantenimiento, con el personal que les parece, con estudios de otras profesiones diferentes a la de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves, e incluso, otras, si necesitan Controles de Calidad en alguna delegación, para inspeccionar ciertas tareas de mantenimiento, en las cuales se necesita doble inspección, se le entrega el sello a los mismos Técnicos de Mantenimiento, con la única finalidad de ahorrarse las funciones del Control de Calidad.

Como conclusión, para que las Operadoras y los Centros de Mantenimiento no sigan realizando lo que económicamente les interesa, no es necesario que en este País tengamos tantas normas reguladoras, más bien lo que se necesita en la aviación, es hacerlas cumplir.

Primeras Jornadas Iberoamericanas de seguridad e instrucción en la aviación civil



Entre los días 14 y 17 de julio se celebraron en Madrid las Primeras Jornadas Iberoamericanas de Seguridad e Instrucción en la Aviación Civil, en las que ASETMA participó con una ponencia sobre el Mantenimiento de las Aeronaves. Estas jornadas fueron apoyadas por la Dirección General de Aviación Civil (D.G.A.C.) y SENASA, y patrocinadas por numerosas Instituciones Españolas.

La ceremonia oficial de apertura tuvo lugar el 14 de julio en el Anfiteatro de la Casa de América. Los discursos de inauguración fueron realizados por el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI y el Sr. Francisco Álvarez Cascos, Ministro de Fomento de España, el cual tras su discurso declaró inauguradas las Primeras Jornadas Iberoamericanas.

Del discurso del Sr. Ministro cabe destacar:

“ En los Países Miembros de la JAA se está realizando la implantación de las normas JAR. En España está, actualmente, en vías de implantación. Esto nos permitirá disponer de un amplio abanico de posibilidades de utilización por los operadores aéreos de cualquier País miembro de la JAA, de aeronaves, componentes, y servicios certificados de acuerdo con códigos comunes.

Durante su discurso, también hizo referencia a la Ley de Seguridad Aérea recientemente aprobada por las Cortes, la cual según manifestó, exigirá su cumplimiento en todos los ordenes, incluso en la aportación de los medios humanos y materiales, para determinar y planificar todas las actuaciones necesarias que permitan la máxima eficacia de esta Ley.

ASETMA a través de nuestro socio de Honor, D. Antonio García Hernández, realizó la ponencia basada en el Mantenimiento de las Aeronaves. Esta intervención fue seguida con un alto interés por todos los participantes. La cual una vez finalizada, dio pie a que se realizaran, durante el transcurrir de las jornadas, las consiguientes intervenciones de los diferentes ponentes, haciendo referencia a la importancia del Mantenimiento y por consiguiente, de los Técnicos de Mantenimiento en la operación.

A continuación, se extraen algunos de los párrafos de la intervención de D. Antonio García Hernández, el texto completo se puede ver en nuestra página web (www.asetma.com).

EL MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES BASE DE LA SEGURIDAD

La profesión que mi grupo ejerce tiene encomendada la misión de mantener el estado de aeronavegabilidad durante la operación de las aeronaves, en su vida útil y después de cada intervención, en aplicación del programa de mantenimiento. Nosotros decimos en términos coloquiales, los mantenemos abajo, para que se mantengan arriba.

Pero por ello, no podemos cometer el error de creer que nunca pasa nada porque todo está previsto. Aún, siendo así, que todo está previsto, en ocasiones nos vemos sorprendidos con algún incidente de lamentables consecuencias. Los accidentes no siempre se producen por una sola causa, la combinación y/o coincidencias de pequeños fallos, también ocasionan serios problemas para la navegación aérea. Es evidente que cuando se diseña y se fabrica una aeronave, se hace a prueba de fallos, se duplican los sistemas operativos, se someten a pruebas extremas todos sus componentes y se tienen en cuenta los incidentes ocurridos con anterioridad, para superar las causas que los provocaron. Aún así y todo, como decíamos anteriormente de vez en cuando se producen fallos.

En un documento de trabajo elaborado por la Comisión de Transporte del Parlamento Europeo y que sirvió de base para el dictamen sobre medidas comunitarias en el ámbito de la seguridad aérea, se llegaba a la conclusión de que en la seguridad aérea, intervienen una serie de factores que la condicionan y que había que tener muy en cuenta.

Se puede decir, que la seguridad aérea depende esencialmente de cinco factores, aunque sólo entraremos a detallar algunos de ellos por estar más relacionados con el tema que nos ocupa, estos factores son: El Factor Humano, el Industrial y de Mantenimiento, el Relacionado con las Condiciones Meteorológicas, el Relacionado con las Estructuras Aeroportuarias, el Marco Reglamentario.

Como Uds. ya saben, las personas responsables de aplicar los programas de mantenimiento a las aeronaves, somos los Técnicos de Mantenimiento (mecánicos de aviación) y de nuestro nivel de competencia dependerá en gran medida la seguridad de las mismas.

Durante mucho tiempo, las compañías aéreas nacionales vinieron adoptando una política de mantenimiento con estructuras de personal cualificado según especialidades, hasta que por motivos relacionados con la liberalización del sector, la privatización de aquellas compañías públicas y la aparición de nuevas líneas aéreas en respuesta al aumento de la demanda, se ha invertido la tendencia y estamos observando con cierta preocupación como las operadoras en su afán por equilibrar las cuentas de resultados, reducen en unos casos sus plantillas (prejubilaciones, sin cubrir vacantes) y en otros se contrata menos personal del necesario y eso que cada vez hay un mayor número de aeronaves operando.

Viene a colación la cita que me he permitido sacar del documento al que nos hemos referido anteriormente y que dice textualmente: se considera que el mantenimiento es la base de la seguridad. Los fabricantes, los representantes de las compañías, las autoridades reguladoras, el personal de mantenimiento y los inspectores de investigación de accidentes están de acuerdo en un punto, el mantenimiento es un asunto complejo y costoso pero indispensable para la seguridad.

Si decimos que volar es seguro, es precisamente porque

siempre intentamos adelantarnos a la avería, el día que no sea así, habrá que cuestionarse si lo que decimos es cierto. Por eso abogamos por acciones preventivas. En las inspecciones denominadas del primer escalón, se detectan un buen número de anomalías, que de no ser corregidas podrían provocar algún tipo de incidente, cuando no accidente; por eso decimos que tienen suma importancia, al estar el avión en servicio, el tiempo para realizar esta inspección es cada vez más reducido. Por ello, hay que disponer de un personal altamente cualificado, capaz de detectar cualquier fallo por unos síntomas a veces imperceptibles para alguien no experimentado, una cosa es mirar y otra ver.

Por eso cuando, una compañía aérea española de las consideradas de más prestigio (que mantenía como criterio publicitario, que solamente el avión recibía más atención que Ud.), nos ha comunicado la intención que tiene de anular la inspección de tránsito por coincidir con la realizada por la Tripulación Técnica, (prevuelo) nos hemos quedado sorprendidos. Reducir tareas de mantenimiento por razones económicas, pues no son otras las aducidas por esa compañía, es una práctica peligrosa, que nadie debería permitir.

No hay razón técnica que justifique esa actitud, ni la revisión a la que nos hemos referido coincide en su contenido con ninguna otra, que no sea de rango superior, ni el personal al que se le quiere transferir esta competencia está específicamente capacitado para realizarla. Cada profesional tiene bastante con hacer bien su trabajo. Si en cualquier disciplina hacer bien las cosas es necesario, en las profesiones aeronáuticas es una exigencia.

Por ello, el grupo al que represento no puede, por responsabilidad, permitir la intención que tienen algunas operadoras de retrasar, anular o encomendar ninguna de las tareas que le son propias, a profesionales ajenos al mantenimiento. Creo que habrá quedado claro que reducir el mantenimiento es reducir la seguridad.



La agencia EASA (European Aviation Safety Agency) y la regulación ECAR (European Community Aviation Requirements)

A principios del año 1991 la Comunidad Económica Europea (CEE) estableció una Regulación del Consejo (3292/91) para la armonización de los requerimientos técnicos y los procedimientos administrativos en el campo de la Aviación Civil.

En Dicha regulación queda establecido:

"En cualquier lugar donde exista un alto nivel general de seguridad en la Aviación Civil en Europa deberá de ser mantenido, y los requerimientos técnicos y los procedimientos administrativos en los Estados Miembros deberán ser elevados al estándar más alto que exista en la Comunidad Europea".

Como todos sabemos a día de hoy esto no es así. A pesar del proceso de

armonización realizado por las Administraciones Nacionales a través de la JAA aún existen considerables diferencias entre las distintas Naciones.

Debido a esta situación, podemos decir que el pasado día 28 de septiembre del 2003 ha comenzado una nueva era para la Industria de la Aviación Europea, ya que desde ese día tenemos en vigor la regulación 1592/2002 del Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea de fecha 15 de julio del 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la Aviación Civil y la creación de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). Por lo tanto, desde ese día podemos decir que de manera oficial ha nacido EASA, siendo su primer Director Ejecutivo Mr. Patrick Goudou.

Las misiones de EASA serán:

- Establecer y mantener un nivel alto y uniforme de seguridad en la Aviación Civil y protección del medio ambiente en Europa.
- Facilitar la libre circulación de mercancías, personas y servicios.
- Promover la eficiencia en costes en los procesos regulatorios y de certificación.
- Asistir a los Estados Miembros en el cumplimiento de las regulaciones OACI sobre una base común.

Aunque EASA nace formalmente el día 28 de septiembre, lo cierto es que desde principios de año se comenzaron a dar los primeros pasos en su funcionamiento. En este sentido, el pasado 24 de febrero del 2003 en una reunión constitutiva se creó el ABIP (Advisory Board of Interested Parties), que es el lugar donde EASA quiere dar cabida a todas aquellas partes involucradas en la Industria de la Aviación Civil Europea con el objeto de hacerles partícipes en las distintas regulaciones que se vayan produciendo. En el ABIP, ASETMA se encuentra representada por el delegado de la AEI (Aircraft Engineer International) Asociación Internacional de Técnicos de Mantenimiento de la que ASETMA es afiliado de pleno derecho.

En lo referente a las regulaciones que afectan a mantenimiento, os podemos decir que a lo largo de los últimos meses tanto por parte de la JAA, como por grupos de trabajo de EASA, se ha venido trabajando en la transición que convertirá los conocidos JAR'S en ECAR'S (European Civil Aviation Requirements). Al respecto hemos de decir que aunque efectivamente entre





los JAR's y sus ECAR's respectivos no habrá cambios significativos en cuanto a su filosofía, si hemos de resaltar dos

importantes diferencias; por un lado que el periodo de implementación de los ECAR's en los Estados Miembros

deberá haber finalizado el 28 de septiembre del 2005, y por otro la diferenciación entre lo que regularan ECAR 66 y ECAR 145, ya que JAR 66 tendía a mezclar requerimientos y privilegios de personal certificador con los requerimientos y privilegios asociados a una licencia en general.

Resulta evidente, que en aquellos Países Europeos donde la Normativa JAR ya está implementada, la transición a la Normativa ECAR se dará con mucha mayor agilidad, que en aquellos otros donde sucede que tanto JAR 66 como JAR 147 no han sido implementados, tal es el caso de España.

ASETMA, ante la creación de EASA y la aplicación de la normativa ECAR está instando tanto a la DGAC (Dirección General de Aviación Civil) como a las Compañías operadoras y centros de mantenimiento del País, que se acelere el proceso de convergencia de las actuales licencias nacionales de Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves a la nueva normativa ECAR.



ASETMA

para que en nuestra empresa
los TMA tengamos
una justa representación y
ocupemos el puesto que
nuestra profesión necesita.

E-mail: asetma@asetma.com - www.asetma.com - Tel. 91 747 0622

Secciones Sindicales

AIR EUROPA

Se está realizando el retorno de los TMA, afectados por el ERE, a sus bases de origen, en cumplimiento del Acuerdo que en su día se firmó con la Empresa.

Este proceso, que afectó a 13 TMA de distintas bases y por el que se vieron obligados a trasladarse forzosamente a Madrid, está finalizando con el retorno a Palma de Mallorca de dos compañeros, quedando sólo pendiente un TMA de la base de Las Palmas, pendiente de una jubilación.

Como consecuencia de estos retornos, en la base de Madrid se produce una necesidad de contratación de nuevos TMA. Es por tal motivo, que el pasado día 2 de septiembre se realizó un proceso de selección.

Las pruebas de selección consistieron en un examen teórico, un psicotécnico y una entrevista personal. Dichas pruebas fueron supervisadas en todo momento por un representante de ASETMA, como contempla nuestro actual Convenio.

En un principio serán llamados dos o tres de los aspirantes, quedando establecida una lista con el resto de los TMA seleccionados, con el objeto de cubrir las plazas que se crean por el continuo aumento de producción y flota que AIR EUROPA está experimentando en estos momentos.

IBERTRANS

La única pretensión de la Dirección de IBERTRANS fue la de realizar un cambio de base, trasladando toda su operación de Madrid a Barcelona, y así obligar a todos sus trabajadores a tenerse que desplazar a Barcelona, sin tener que hacer ningún pago por dicha movilidad. Este planteamiento fue rechazado por los trabajadores. Ante esto, la Empresa presentó un expediente de regulación de empleo a la Dirección General de Trabajo, expediente en el que ASETMA realizó las consiguientes alegaciones, a través de nuestra Asesoría Jurídica, y por tanto fue denegado por la Autoridad Laboral.

En vista del resultado de dicha resolución la Empresa presentó ante los Juzgados una suspensión de pagos, que a la fecha sigue pendiente de celebración de la junta de acreedores.

Ante esta actuación, y al estar sufriendo los trabajadores los continuos impagos de sus salarios, se les solicitó la extinción de los contratos de trabajo, con el propósito de que se pudieran acoger al subsidio de desempleo, reclamándoles judicialmente los salarios impagados, y en caso de quiebra de la Empresa, poder acudir al fondo de garantía salarial.

IBERIA

La sección sindical de IBERIA quiere felicitar a todos los afiliados y simpatizantes, que han depositado su confianza en la candidatura de ASETMA en las pasadas elecciones sindicales del mes de Junio. Los resultados han sido muy buenos en ambas zonas industriales de Madrid, y en las Delegaciones de Santiago y Valencia, donde a pesar de las enormes dificultades, que supone obtener los suficientes votos de TMA para tener un delegado, esto se ha conseguido. Podemos resaltar el amplio crecimiento en votos en la NZI, obteniendo 3 delegados de Comité (uno más que en las anteriores elecciones), lo que nos da derecho a otros 3 Delegados de Sección Sindical en dicha zona. En la AZI el éxito ha sido también rotundo siendo el Sindicato más votado en el Colegio de Técnicos y Administrativos, concentrando la amplia mayoría de los votos de los TMA, hemos obtenido 6 Delegados (el doble que en las anteriores elecciones). En la totalidad de IBERIA contamos con 12 delegados, a la espera de que se celebren las elecciones en Barcelona, lo que nos hace obtener un representante en el Comité Intercentros.

En cuanto a la negociación del NOL, la Sección Sindical de ASETMA ha exigido la máxima diligencia en su culminación, y no dudaremos para ello en hacer todo aquello que sea necesario para conseguir un acuerdo satisfactorio para los Técnicos de Mantenimiento, que ponga fin a una situación de auténtica infravaloración por parte de esta Compañía.

Nos preocupa, en el caso de los TMA de nuevo ingreso, la falta de formación tipo en las aeronaves en las cuales están trabajando, cuando nos consta que de forma incorrecta se les está obligando a firmar los trabajos que realizan, sin tener la formación de cualificación de aeronave tipo. Es de destacar en los compañeros TMA de nuevo ingreso, el abuso que la Compañía está realizando, con la aplicación del artículo 132 del Convenio Colectivo, en cuanto a la reducción salarial, cuando, a su vez, la Dirección se vanagloria de obtener millones de euros en beneficios.

A día de hoy, es también para nosotros primordial comenzar a trabajar en la solución de la problemática en cuanto a licencias que tenemos todos los TMA dentro de la Compañía; algunos compañeros no tienen licencia o la tienen caducada, otros tienen una licencia con habilitaciones no de acuerdo con la especialidad y el trabajo que está realizando, y todos estamos interesados en ver como se producirá la convergencia con las licencias JAR 66 (ECAR 66 en la nueva denominación emanada de la normativa EASA).

Por último, queremos hacer un llamamiento a todos los TMA de BARCELONA para que unidos en torno a la candidatura de ASETMA, consigan unos resultados tan buenos como en el resto de la Compañía. Nadie mejor para defender a los TMA y tratar de solucionar su problemática, que aquellos que la sufren, día a día, en sus propias carnes.

SPANAIR

Son continuas las conversaciones y reuniones que mantenemos los delegados de las diferentes bases y estaciones de SPANAIR, para estudiar, debatir e intentar solucionar los problemas que en Mantenimiento tenemos, así como las posibles acciones a tomar.

La última reunión fue en septiembre, en ella se hablaron sobre los siguientes temas:

- Referente a la formación de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo Laboral, se le comunicó a la Dirección de Recursos Humanos nuestra intención de crear dicha Comisión, cuya respuesta fue que se pondrá en contacto con nosotros, en breve, para fijar una fecha de reunión para constituir la misma.
- Se comenta la actitud incomprensible que, en los últimos días, está realizando la Jefatura de Mantenimiento por las continuas amonestaciones, que algunos compañeros están recibiendo, como consecuencia del cambio de determinados procedimientos, sin que los

mismos hayan sido informados previamente a todos. Se traslada la queja correspondiente.

- También se debate del abuso que la Compañía está realizando a los ayudantes, ya que se les está exigiendo que realicen trabajos de certificadores sin ascenderles, como recoge nuestro Acuerdo Laboral.

Ante todos estos temas hemos realizado un llamamiento a la Dirección Técnica para que se corrijan, lo antes posible, ya que está generando un malestar y un mal clima laboral. Asimismo, comentar a todos los TMA de SPANAIR, que tanto las cargas de trabajo como la bajada de costes, los ascensos y demás, nos son impuestos a unos y a otros por la Dirección y sólo con la unión de los TMA será la forma de frenarlos.

Ante las próximas Elecciones Sindicales que se van a celebrar en Palma de Mallorca, pediros vuestra unión y el respaldo de todos los TMA de esa Base, a la candidatura de ASETMA, siendo nuestra Asociación la mejor forma de representación para los TMA. Así lo podemos constatar con el aumento tanto de afiliación como de delegados que ASETMA está obteniendo en todas las Compañías. VOTA ASETMA.



Miriam Robledo Alonso

Fotos Artísticas y Espontáneas
Nos desplazamos a cualquier lugar de España
Tel. 91 747 45 89 - Móvil 639 11 93 01
E-mail: miriamrobledo@yahoo.es

Inspección de tránsito y PFC. Una revisión necesaria

Se puede decir que, en la actualidad, el mundo de la Aviación Comercial es más comercial que aviación.

Es decir, las influencias de la economía de las Empresas está intentando relegar a otro plano la parte técnica, y de seguridad que en la aviación siempre debe de prevalecer.

Así podemos observar, como en algunas Compañías están intentando que los pilotos realicen las inspecciones de tránsito en las escalas, los coordinadores sean los encargados de realizar la asistencia de puesta en marcha y los conductores de las cisternas encargados de la carga de combustible de los aviones.

Algunos desde sus despachos creen haber dado otra vez en el clavo, para reducir costes en la operación, pero hay que decirles que están sentados en despacho de empresas de aviación, y que con estos planteamientos y forma de proceder, lo que sí están consiguiendo es potenciar los factores de peligro para la seguridad aérea.

Como es sabido, los fabricantes de aviones tienen en cuenta los incidentes ocurridos con anterioridad, por eso se duplican los sistemas operativos y se hacen varias pruebas de fallo de todos sus componentes, pero con todo y con ello se producen fallos. Estos no se producen por una sola causa, sino que la combinación y/o coincidencia de los pequeños fallos, son los que luego ocasionan los serios problemas para la seguridad de la navegación aérea. Estos fallos son los que un TMA advierte cuando realiza la inspección de tránsito, de esta forma una ligera pérdida puede ser corregida sin dar lugar a ocasionar fallos mayores en vuelo. La prevención de una posible avería es una de las funciones del TMA en la inspección de tránsito.



Entre otros, los factores que intervienen en la seguridad aérea son: el del Factor Humano y el del Mantenimiento.

En el de Mantenimiento se observa que la política que están siguiendo las Compañías es la de la utilización de la polivalencia en los TMA, así se ha pasado de las especialidades de montadores, motoristas, electricistas, radio, a refundirlas en dos. Actualmente la intención pasa por que el TMA haga la polivalencia en las dos especialidades que quedan, Mecánica y Aviónica.

Podemos enumerar entre otras medidas las de reducción de personal de Mantenimiento, la dilatación del tiempo entre revisiones, la práctica de pasar a diferidos muchas anomalías, demorando así las acciones correctoras. Son estas las medidas que desde los despachos se pretenden, para ajustar las cuentas de resultados y reducir costes en el Mantenimiento de los Aviones, este sistema de gestionar el Mantenimiento de los Aviones, es altamente perjudicial para la Seguridad Aérea, y no lo tenemos que admitir ni los TMA, ni los pilotos, ni por supuesto lo tienen que admitir las Autoridades Aeronáuticas.

No se le debe encomendar otras tareas al trabajador que no sean las de su profesión. Es un error el pensar que el piloto a parte de sus tareas de control, gestión y preparación del vuelo, se le encomiende el realizar la inspección de tránsito. ¿Qué pretende la Dirección, que no se detecte ninguna anomalía técnica?. En cuanto al start up y a la salida dada por los coordinadores, también pretende la Dirección que sólo se conecte a los teléfonos y le dé salida al avión lo antes posible, sin ninguna otra preocupación, puesto que la máxima preocupación del coordinador es la de embarcar y no perder el slot.

Pensamos que, cada profesional ya tiene bastante con realizar bien su cometido. No consiste en mirar, sino en ver y saber que es lo que se está viendo, y para esto el personal preparado y cualificado no es otro que el TMA.



Acoso moral en el puesto de trabajo (Mobbing)

Son varios los compañeros de trabajo los que, día a día, están sufriendo un malestar personal, al sentirse minuciosamente controlados y supervisados todos sus movimientos. Esto llega a producir, en determinadas ocasiones, fuertes enfrentamientos entre compañeros de diferentes categorías, lamentablemente es un hecho que está aumentando en todos los centros de trabajo, así como en las diferentes bases y delegaciones.



Existen individuos que resguardándose en el carguillo, en las presiones de la operación (que todos tenemos), en las cargas de trabajo y en sinfín de excusas, cometen continuamente atropellos e irracionalidades, tanto profesionales como a las que nos referimos con este artículo, las denominadas Acoso Moral.

A continuación, se describe los datos recopilados de la Agencia Europea para la seguridad y la salud en el trabajo sobre este tema.

¿Qué es el acoso moral?

Al no existir una definición común de todos los Países una posible definición es:

“El Acoso Moral en el lugar de trabajo es un comportamiento irracional, repetitivo con respecto a un empleado o a un grupo de empleados, que constituye un riesgo para la salud y seguridad.”

En esta definición:

Por “Comportamiento irracional”:

Se entiende el comportamiento de una persona razonable teniendo en cuenta todas las circunstancias, consideraría que discrimina, humilla, debilita o amenaza.

“Comportamiento”:

Incluye las acciones de personas o de un grupo. Un sistema de trabajo puede utilizarse como medio para discriminar, humillar, debilitar o amenazar.

“Riesgo para la salud y la seguridad”:

Incluye el riesgo para la salud mental o física para el empleado.

El acoso moral puede constituir un mal uso de autoridad, cuya víctima puede tener dificultades para defenderse. El acoso moral puede implicar ataques verbales y físicos, así como acciones más sutiles, como la denigración del trabajo de un compañero o el aislamiento social, también puede conllevar violencia tanto física como psicológica.

Una vez analizadas estas definiciones, podemos reflexionar sobre un día cualquiera de nuestro entorno laboral, en la que casi con toda seguridad se dan algunos de los siguientes casos, bien hacia tu persona o bien en algún compañero:

- Se controlan y supervisan los trabajos realizados de forma malintencionada, para intentar pillarte en algún renuncio.
- Se asignan tareas o trabajos por debajo de la capacidad profesional o de tus competencias, para humillar o agobiar.
- Se priva de información imprescindible y necesaria para realizar el trabajo.
- Se echa por tierra y minusvaloran tu trabajo.
- Te chillan, gritan o elevan la voz con vistas a intimidarte, a la vez que se amplían los pequeños errores de forma malintencionada.



¿Qué gravedad reviste el acoso moral y a quien afecta?

Cualquier persona de cualquier organización puede ser víctima de acoso moral. Según los resultados de una encuesta en la Unión Europea, el 9% de los trabajadores de Europa, es decir, 12 millones de personas han informado de que en el



año 2000 han sufrido acoso moral durante un período de 12 meses. Sin embargo, la prevalencia indicada varía mucho de los distintos Estados Miembros de la Unión Europea. Estas diferencias quizás no están relacionadas, exclusivamente, con las diferencias de la incidencia del problema, sino con diferencias culturales con respecto a la atención prestada al acoso moral y a su comunicación.

La prevalencia del acoso moral es más alta en trabajos muy exigentes y de escaso control individual, que comportan altos niveles de ansiedad.

¿Por qué se produce el acoso moral?

Cabe distinguir 2 tipos de acoso moral:

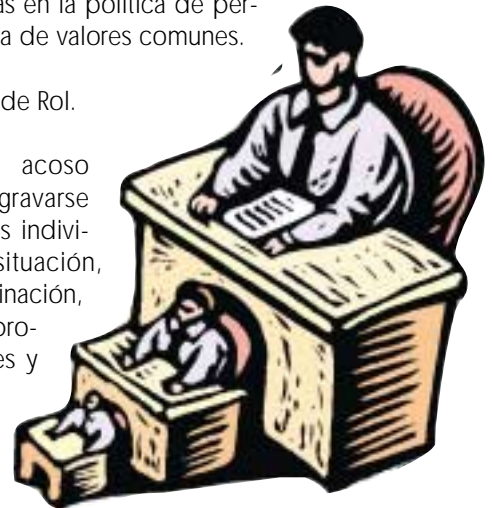
1. Debido a un conflicto interpersonal que ha ido en aumento.
2. Cuando la víctima no ha estado implicada en un conflicto, sino que se encuentra accidentalmente en una

situación en la que el acosador realiza sus actos de agresión. El utilizar a alguien como "Chivo expiatorio" es un ejemplo de este tipo de acoso moral.

Entre los factores que incrementan la probabilidad de acoso moral se incluyen los siguientes:

1. Cultura organizativa que aprueba el comportamiento de acoso moral y no lo reconoce como problema.
2. Cambio repentino en la organización.
3. Empleo inseguro.
4. Malas relaciones entre el Personal y la Dirección, y bajos niveles de satisfacción con la Dirección.
5. Escasas relaciones entre compañeros.
6. Niveles extremos de exigencia laboral.
7. Deficiencias en la política de personal y falta de valores comunes.
8. Conflictos de Rol.

Además el acoso moral puede agravarse debido a factores individuales y de situación, como la discriminación, la intolerancia, problemas personales y de consumos de drogas o alcohol.



E-mail: asetma@asetma.com
www.asetma.com

Por la defensa
de tu profesión
AFÍLIATE
y en tu empresa
VOTA ASETMA

Noticias de nuestro entorno

AIRBUS

El A-380 con capacidad para 555 pasajeros ó 656 en su máxima capacidad, en versión pasaje y que será capaz de transportar hasta 150 toneladas en versión carga, será el avión comercial más avanzado, espacioso y eficiente, concebido hasta este momento.

Será propulsado por motores Rolls-Royce Trent 900, o por los Engine Alliance GP 7200. Según Airbus será el primer avión de largo alcance en consumir menos de tres litros de combustible por pasajero, cada cien kilómetros.

A mediados de este año se ha iniciado en las diferentes unidades de fabricación el montaje de sus componentes, y a principios del año 2004 se prevé que se inicie el ensamblaje final, para realizar el primer vuelo de pruebas durante el primer trimestre del 2005.

Airbus sigue creciendo en pedidos respecto a su competidor Boeing. En lo que va de año ya son unos 250 aviones los encargados, acaparando de esta forma un 60% de la cuota de mercado.

La empresa española Serra Aeronautics de Barcelona participará en la construcción del A-380, realizando los esqueletos metálicos sobre los que se montan las distintas partes de las aeronaves.

AIR NOSTRUM

La compañía AIR NOSTRUM ha inaugurado otra nueva línea con un Fokker 50, entre el aeropuerto de Logroño-Agoncillo y el de Barcelona-Del Prat. También tiene previsto inaugurar, el próximo 27 de Octubre, los vuelos regulares entre Logroño y Madrid.

Estos vuelos son de unos 55 minutos de duración. Desde la inauguración de los vuelos entre La Rioja y Barcelona, AIR

NOSTRUM ha transportado más de 670 pasajeros en 33 vuelos realizados, lo que supone una ocupación del 55%.

Actualmente, AIR NOSTRUM opera en 8 países europeos y en 27 destinos nacionales.

BINTER CANARIAS

El consorcio fabricante de aviones ATR (Avions de Transport Regional) y BINTER CANARIAS han firmado un contrato de servicios. El contrato firmado cubre toda la revisión y reparación de los equipos de ATR, así como las hélices, por un período de cuatro años. BINTER CANARIAS opera en el archipiélago con una flota de 13 biturbohélices ATR 72.

ATR es una asociación, apartes iguales, entre EADS (European Aeronautics Defence and Space Company) y la italiana Finmeccanica/Alenia Aeronáutica. En la actualidad ATR es líder mundial en el mercado de turbohélices de 40 a 70 plazas

CRECIMIENTO EN LAS AEROLINEAS ESPAÑOLAS

Los informes del sector han previsto un crecimiento de las aerolíneas españolas en el entorno a un 2% para este año, siguiendo la progresión con una previsión del 4% para el 2004. En el transporte de pasajeros, quedando incluido tanto el regular como el no regular, el crecimiento es superior al del 2002, el cual fue de 1,6%.

En la carga y aerotaxi se tendrá previsiblemente una variación negativa.

En pasaje IBERIA lidera destacadamente el sector, seguida en términos de facturación por SPANAIR, AIR EUROPA y FUTURA. Entre estas cinco Compañías realizan el 90% de la facturación.

En los vuelos regulares la facturación es realizada por este orden de Compañías: IBERIA, SPANAIR, AIR EUROPA y AIR NOSTide pasajeros en vuelos no regulares: SPANAIR, FUTURA e IBERWORLD lideran el segmento con 65% del total.





IBERIA

IBERIA incorporó el primer Airbus 340-600, modelo este que ira sustituyendo a los Boeing 747. Es intención de la Compañía de disponer de un único modelo de avión para largo radio, este será el A 340, en sus versiones 300 y 600.

La financiación de este A 340-600 IBERIA la ha realizado a través de un arrendamiento operativo, en el que han participado 3 entidades japonesas (Sumisho Lease Ltd., Mitsui Leasing Ltd. Y STB Leading Co Ltd.).

La capacidad de este nuevo modelo es de 10 pasajeros en primera clase, 42 en business y 290 en turista. Una de las novedades que incorpora el A 340-600, es que sus pasajeros en first y bussiness podrán enviar e-mail y mensajes a móviles.

Por otro lado, la Dirección de IBERIA comunica a sus trabajadores la puesta en marcha, aceleración y ajuste del Plan Director 2003-2005. Según palabras del nuevo Presidente, Fernando Conte, es intención de la Dirección el aumentar la productividad, tanto en personal de tierra como en el de vuelo. Para lograr el aumento en la productividad habrá que negociar algunos aspectos del Convenio, y en el caso de mantenimiento hacer una adaptación a la normativa.

También declaró el Presidente la intención de aplazar de nuevo la segregación de la Compañía, aunque esta intención sigue incluida en el Plan Director.

ITP

El grupo Industria de Turbo Propulsor (ITP), con sede en Zamudio (Vizcaya), firma un contrato con Rolls-Royce, para convertirse en el suministrador exclusivo de la turbina de baja presión del motor Rolls-Royce Trent 900, que se incorporará al Airbus A-380.

Se estima que ascienda a 2000 los

motores Trent 900, que se necesitarán en los próximos 25 años para ser instalados (cuatro por avión) en el A-380.

El grupo ITP tiene una parte de sus ingresos por el negocio de la ingeniería, fabricación, fundición, montaje y prueba de motores aeronáuticos. Los otros ingresos proceden del mantenimiento de motores de aviación, así como de la prestación de servicios leasing de motores.

La composición de los accionistas del grupo ITP, es del 47% de Rolls-Royce y el 26,5 % de SEPI y Sener.



Ayudas a la navegación y su evolución

Por todos es conocido, que las operaciones aéreas necesitan una serie de ayudas con la intención de que el vuelo se pueda realizar con la seguridad que se requiere, dependiendo de las condiciones del campo y las atmosféricas.

Estas ayudas a la navegación se pueden clasificar en virtud de su radio de acción, así tenemos ayudas a la navegación para largas distancias, para distancias medias y cortas, y las ayudas para aterrizajes y despegues. En el contexto de ayudas a la navegación también se deben incluir las comunicaciones.

El progreso tecnológico experimentado en las últimas décadas en la aviación ha dado como resultado un avance y una gran evolución en los sistemas de ayudas a la navegación. Es intención de este artículo hacer un breve recorrido por los diferentes sistemas, que aunque algunos de ellos en desuso, no deja de ser interesante el recordarlos para así hacernos una mejor idea de su evolución.

Dentro del apartado de ayudas a la navegación los podemos dividir en:

- Comunicaciones.
- Ayudas a larga distancia sólo existían los sistemas, CONSOL y LORAN.
- Como ayudas a la navegación en distancias medias, el ADF, VOR, TACAN, DECCA.



- En ayudas para el aterrizaje, el ILS, RADAR.
- En sistemas autónomos, el DOPPLER, INERCIAL.

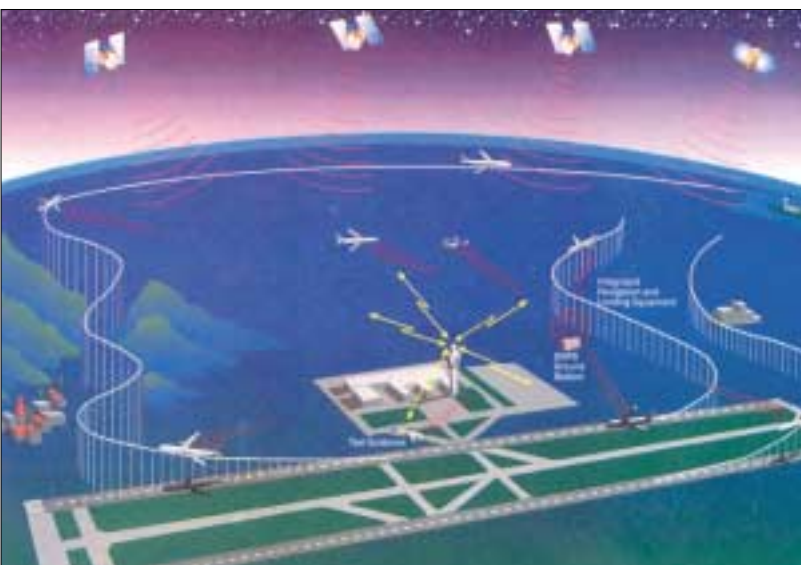
Comunicaciones:

Las comunicaciones que se utilizan en aviación son: comunicaciones Tierra-Aire, Tierra-Tierra y Aire-Aire. Las comunicaciones Aire-Aire y Tierra-Aire se realizan por medios radioeléctricos, es decir, por medio de ondas electromagnéticas que son recogidas y ampliadas en un receptor.

Las comunicaciones Tierra-Tierra pueden realizarse por cable o por radio.

Dependiendo de la longitud o frecuencia, las ondas más usadas en radio se clasifican de la siguiente forma:

BANDA		EMPLEO
30 Kc/s	VLH	Ayudas a la navegación en regiones polares
30 Kc/s	LF	
3000 Kc/s	MF	Fonía, onda continua, teletipo.
30000 Kc/s	HF	
De 30 a 300 Mc/s	VHF	Radio y radar
De 300 a 3000 Mc/s	UHF	
De 3000 a 30000 Mc/s	SHF	
300000 Mc/s	EHF	



NUESTROS SERVICIOS

ACCIÓN SINDICAL

ASESORÍA JURÍDICA, LABORAL,
TRIBUTARIA, CIVIL Y PENAL

ASESORAMIENTO TÉCNICO
SOBRE NORMATIVA

TRAMITACIÓN DE LICENCIAS

BOLSA DE TRABAJO

CONDICIONES ESPECIALES
BANCO SABADELL

DESCUENTOS EN COMBUSTIBLE
EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO
DE REPSOL, CAMPSA Y PETRONOR

DESCUENTOS ALQUILER
DE VEHÍCULOS CON ATESA

CON NUESTRO MANTENIMIENTO
TODOS VOLAMOS CON SEGURIDAD

A S E T M A



CALIDAD EN EL MANTENIMIENTO
CALIDAD EN LA FORMACIÓN
VALORACIÓN JUSTA DEL TMA
CREACIÓN DE EMPLEO PARA LOS TMA
POTENCIAR LA SEGURIDAD AÉREA

