

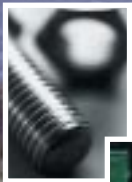


TÉCNICOS Y AERONAVES

La revista de los Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves.

1.ER CUATRIMESTRE

N.º 6 - 2004



PARA QUE LOS ENGRANAJES, TUERCAS Y RELOJES
DE TU MÁQUINA DE VOLAR FUNCIONEN
A LA PERFECCIÓN...



... Y LLEVEN
A TUS PASAJEROS
SEGUROS A DESTINO



GANARÁS EN SEGURIDAD

REALIZA LAS INSPECCIONES DE TRÁNSITO
POR TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO
DEBIDAMENTE FORMADOS Y CUALIFICADOS

ASETMA

EDITA

ASETMA

(Asociación Sindical Española de
Técnicos 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

D. José M^a Delgado Ojeda

Vicepresidentes

D. Javier Retortillo Díez
D. Víctor Pérez Bartolomé
D. Jesús Montufo Carmona

Secretario General

D. Alberto Alesanco Montes

Secretario Organización

D. Crisanto Bermejo Castro

Dirección Revista

D. Miguel A. Jiménez Ruiz

Consejo Editorial

D. José M.^a Delgado Ojeda
D. Miguel A. Jiménez Ruiz

Colaboran en este número

D. Crisanto Bermejo Castro
D. Felicísimo Benito Villoria
D. Miguel A. Pingarron Carrazon
D. Felicia Fortuny Rosello
D. Alberto Chillón Merino
D. David Alibau Pavón
D. Alberto Alesanco Montes

Fotomecánica e Impresión

Gráficas Chile
C/ Chile, 27
28016 Madrid
E-mail: graficaschile@wanadoo.es

Depósito Legal
M-13457-2002



Sumario

- 3** EDITORIAL.
- 4** RESUMEN CONGRESO DE LA A.E.I.
- 6** INFORME DEL DELEGADO EN LA JUNTA
ASESORA DE PARTES INTERESADAS (ABIP).
CONGRESO DE LA AEI 2003 LISBOA.
- 8** NOTA DE PRENSA.
- 9** LAS EMI, UN PROBLEMA
PARA LA SEGURIDAD EN VUELO.
- 10** SECCIONES SINDICALES.
- 12** ENTREVISTA CON EL PRESIDENTE DEL SEPLA.
- 13** CONVERSIÓN DE LICENCIAS:
CONOCE LA NORMATIVA PART.
- 14** ACOSO MORAL EN EL PUESTO DE TRABAJO (II).
- 15** ARTÍCULOS DE OPINIÓN:
- ¿SEGURIDAD EN LA AVIACIÓN?
- ¿ES ESTE EL FUTURO DE LA AVIACIÓN?.
- 17** NOTICIERO:
NOTICIAS DE NUESTRO ENTORNO.
- 19** LAS AYUDAS A LA NAVEGACIÓN
Y SU EVOLUCIÓN (II).

Editorial

Una de las medidas aplicadas con la intención de reducir sus costes de explotación, por varias compañías aéreas convencionales, y supuestamente, hacer frente a la competencia de las llamadas "compañías de bajo coste", **es eliminar la realización de la Inspección de Tránsito, realizada tras cada vuelo por los Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves (TMA)**, y sustituir además a estos técnicos por personal no cualificado en las funciones de carga de combustible, cambio de cortinas, y de geometría variable de las butacas de primera clase, asistencia a la puesta en marcha de los motores y salida del avión.

Con esta medida, **se elimina la presencia a pie de avión de los TMA en cada vuelo y se deteriora la seguridad al desaparecer el mantenimiento preventivo** que realizaban los TMA durante la escala, después de un vuelo. **La Seguridad Aérea sólo puede resultar eficaz si es preventiva y la prevención exige que se examinen todos los riesgos**, tras cada vuelo, por los TMA debidamente cualificados para ello.

Una **industria sólo preocupada financieramente en el ahorro de costes, puede ser incapaz de sostener el alto nivel de seguridad requerido** y de hecho puede caer fácilmente víctima de medidas tan drásticas, como la reducción del mantenimiento. Al mismo tiempo esta medida causará pérdidas de puestos de trabajo de TMA lo que **podría llevar a medio plazo a la escasez de TMA cualificados**, algo que tendrá un efecto directo en la supervivencia de algunas compañías aéreas.

ASETMA entiende que estas medidas van **a ir en perjuicio de la calidad del mantenimiento de los aviones de aquellas compañías que lo adopten** y por tanto, de la seguridad de la operación aérea, por lo que se manifiesta claramente en contra de su aplicación.

Hemos de decir también que la aplicación de esta medida va en contra de los objetivos de puntualidad de las Compañías que lo apliquen.

También queremos hacer hincapié en otros aspectos importantes para el mantenimiento de las aeronaves comerciales, como son:

- Necesidad de mejorar la formación de los TMA y que todos los TMA, que reparan las aeronaves, tengan la formación que marca la Ley, lo que a día de hoy no sucede siempre.
- La fuerte competencia existente en el sector aéreo está imponiendo la norma de que los aviones vuelen durante todo el día y se realicen las operaciones de mantenimiento y reparación durante la noche. La tendencia además es que mientras está aumentando el número de aviones en servicio, disminuye el número de TMA cualificados para realizar su mantenimiento. En consecuencia, **se están realizando más trabajos nocturnos, en horarios inadecuados y con tiempos de descanso inapropiados de los TMA**, lo que implica **un mayor riesgo de error humano**, con la correspondiente incidencia en la seguridad de la operación aérea.

Por otro lado, resultaría muy beneficioso para el sector, según nuestro punto de vista, el conocimiento público de aquellas compañías con menos incidentes técnicos, para que los pasajeros pudieran tener conocimiento de ello y que fuera un nuevo elemento para decidir en que compañía volar y no sólo por el precio del pasaje.

Por último, solicitamos a la Dirección General de Aviación Civil, que incremente los controles e inspecciones a las Compañías Operadoras y evite la actual situación de desconfianza que reina en el sector.

Resumen Congreso de la A.E.I.

El Congreso Anual de la A.E.I. (Aircraft Engineers International), Asociación de Técnicos de Mantenimiento a la cual pertenece ASETMA), se celebró en octubre del 2003 en Lisboa. El Congreso fue organizado por el Sindicato de Técnicos de Mantenimiento Portugués (SITEMA); a continuación os hacemos un resumen de lo tratado en este Congreso.

El desarrollo de la regulación contribuye a la seguridad aérea, estamos en un momento difícil, donde la AEI en su compromiso con la seguridad está participando en la elaboración de las nuevas reglas (EASA) a partir de la transformación y transición de las antiguas reglas JAA. La AEI está presente en varios Comités que desarrollarán la nueva regulación EASA.

La Junta Rectora de la A.E.I. nos

explicó el enorme esfuerzo de la A.E.I. por estar representada en la Junta Asesora para Partes Interesadas (ABIP) de EASA de cara a intervenir en lo posible en la nueva regulación Europea de obligado cumplimiento PART que sustituya a los JAR, a su vez la AEI debe de continuar asistiendo a las mesas de trabajo de la JAA en tanto en cuanto esta no sea sustituida del todo por EASA. La A.E.I. ha tomado una postura de responsabilidad y futuro tomando posiciones en la construcción de EASA.

El ABIP está formado por representantes de la Industria de Mantenimiento, los Fabricantes y el Diseño de Aviones, los Operadores Comerciales, las Escuelas de Formación y el Personal de Aviación: AEI (Aircraft Engineers International); ECA (European Copit Association); ETF (European Transport

Workers Federation). En el seno de la ABIP se conformarán comités de trabajo, uno de los cuales estará dedicado exclusivamente a mantenimiento, otro a Licencias Aeronáuticas y otro a Certificaciones de Aviones.

La A.E.I. piensa que es necesario promover la seguridad, y elevar el nivel de los estándares, aunque entiende los esfuerzos financieros de la industria para mantenerse, pero la tendencia al ahorro de costes produce problemas como la eliminación de la Inspección de Tránsito, que afecta directamente al mantenimiento preventivo y puedan disminuir la seguridad y el empleo de los TMA. En Francia, Gran Bretaña y Alemania ya se aplica el Mantenimiento a Requerimiento en varias Compañías Operadoras. En Australia, Noruega, Holanda, España y otros países, las prin-



Nuestros delegados Crisanto Bermejo y M. Ángel Jiménez asistentes al Congreso.



Logotipo oficial del Congreso.

cipales compañías quieren aplicarlo, ya que otras compañías de su entorno ya lo aplican.

Ante los números rojos en la Industria aeronáutica, los problemas para el empleo y la continua competición de costes, se produce un rechazo a los requisitos más altos de la regulación por costosos, así sucede con los factores humanos que son elevados en costes en principio, ya que es necesario desarrollar investigaciones para poder dar resultados positivos de ahorro a la industria a posteriori.

Durante el Congreso la A.E.I. aprobó 3 mociones:

- 1.- La A.E.I. se opone a la transferencia de trabajo de mantenimiento de una organización de mantenimiento a otra como consecuencia de una acción industrial (huelga-origen conflicto ZAMEA).
- 2.- La A.E.I. hará los esfuerzos necesarios para que los TMA afiliados individuales de los Sindicatos tengan la posibilidad de aumentar sus conocimientos obteniendo una Calificación Académica reconocida de Grado Universitario, dependiendo de su actual conocimiento, experiencia y Licencia de cada TMA.

- 3.- El Congreso Anual de la AEI está alarmado ante la tendencia de varias líneas aéreas en el ámbito mundial de eliminar el requerimiento de que el T.M.A. con licencia llevan a cabo la inspección de seguridad pre vuelo (tránsito) en los aviones comerciales.

La A.E.I. está también alarmada de que algunas Autoridades Nacionales de Aviación Civil permitan que esta Inspección sea realizada por personal no técnico.

Los aviones deben de ser mantenidos e inspeccionados por TMA con licencia, los profesionales en seguridad y en mantenimiento en la industria aeronáutica.

Resultó también muy interesante la conferencia del Dr. Sam Cromie Especialista Experto en Factores Humanos en Aviación y su Mantenimiento y en cursos de Factores Humanos, de la cual resaltamos lo siguiente:

El entrenamiento en Factores Humanos es demasiado corto y se hace exclusivamente para cumplir la normativa. A día de hoy se realiza un buen análisis de los Factores Humanos, pero continuamos muy pobres en innovación e

investigación y es muy escasa la implantación y seguimiento de los mismos.

El Staff de dirección de las organizaciones de mantenimiento no cree en la implantación de los FH por costosa en principio, y porque no se les obliga a formarse a ellos, de forma apropiada en FH. La normativa debería de exigir también al Staff de Dirección a formarse y cooperar en Factores Humanos.

Uno de los principales problemas en Factores Humanos es que las compañías se quejan de los costes de implantación y quieren la mínima regulación en FH, sin tener en cuenta que los FH pueden minimizar los errores humanos, ahorrarles costes y pueden mejorar los resultados de las Organizaciones de Mantenimiento. Los FH deben de ser entendidos como una parte esencial del trabajo de mantenimiento, siendo una parte integral del proceso de trabajo.

Es necesario más investigación en FH y mejorar la comunicación de dichas investigaciones. Sólo cuando una o dos compañías que implanten decididamente programas de formación y análisis de los factores humanos tengan beneficios demostrados, al tener menos incidentes y accidentes, y por tanto ahorren costes, se extenderá la cultura de FH a todo el resto de compañías. Debemos exigir que las compañías financien proyectos e investigaciones en FH.



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

Informe del delegado en la Junta Asesora de partes interesadas (ABIP). Congreso de la AEI 2003 Lisboa

La AEI ha estado muy involucrada durante varios años con los cambios continuados en la Aviación Civil Europea. El trabajo enorme realizado por la AEI en el Comité "Técnico Crew" en las reuniones interminables con la JAA durante años, en los diferentes comités, ha tenido éxito. Aunque no se hayan podido ganar todas las batallas, un número grande de propuestas de la AEI han sido aceptadas, por ejemplo en la aplicación del JAR M, 145, 66, y 147.

Ya en 1991 la CEE hizo una Regulación del Consejo (3922/91) para la armonización de los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos en el campo de la Aviación Civil. Esta Regulación, ya establecía lo siguiente:

"Donde exista un nivel general alto de seguridad en la aviación civil en Europa debe mantenerse y los requisitos técnicos actuales y los procedimientos administrativos en los Estados Miembros, deben elevarse a la norma más alta existente en la Comunidad".

Como bien sabemos todos nosotros a día de hoy, éste no es el caso.

A pesar del trabajo de armonización llevado a cabo por las administraciones nacionales a través de las Autoridades de Aviación Conjuntas (JAA), hay todavía diferencias considerables entre las diferentes prácticas nacionales. El Consejo de la Unión Europea ha puesto en juego un mecanismo, permitiendo la introducción en la ley de la Comunidad de normas estandarizadas, que han lle-

vado a la creación de una Agencia Europea para la Seguridad de la Aviación.

Las preguntas que nosotros en la Junta Ejecutiva de la AEI teníamos que hacernos eran:

- ¿Tenemos nosotros que volver a empezar de nuevo?
- ¿Cómo podía ser posible introducirnos en el proceso?

Gracias a la buena relación obtenida durante los últimos años con ITF (International Transport Workers Federation), tuvimos éxito para afianzar una posición para AEI en la Junta Asesora de Partes Interesadas (ABIP) de EASA, en Enero de este año.

La reunión Constitucional del ABIP tuvo lugar en Bruselas el 24 de febrero. El objetivo principal de esta primera reunión era presentar a los diferentes participantes y conocer el estado de la puesta en marcha de EASA, formular Reglas y Procedimientos de ABIP y además establecer el papel del ABIP dentro de EASA, acerca de los arreglos activos y la respuesta a las consultas o documentos de la Junta Directiva de EASA.

Nos fue solicitado al ABIP, el revisar el proceso de creación de reglas (Rulemaking) de EASA. No se pensaba tratar con detenimiento con las materias técnicas y los detalles. Esto significó para nosotros en la AEI, tener que buscar cuidadosamente en los principios del Rulemaking, para ver donde en el proceso, pudiéramos tratar de las materias técnicas.

La discusión principal estuvo en lo concerniente a reglas y procedimientos, y la AEI hizo muchas propuestas en la discusión y acordamos tener fijados miembros alternativos como apoyo y relevo para los miembros activos y extender la información automáticamente a todos. También la AEI solicitó que, como con la JAA, todos los documentos estuvieran disponibles en Internet o en una página Web.

La segunda reunión tuvo lugar el 20 de mayo. Entre las atribuciones del ABIP estaban el volver a formular normas de procedimiento, de acuerdo con las decisiones tomadas durante la primera reunión, y la mayoría de las propuestas de la AEI fueron aceptadas. Incluida la demanda de la AEI para que circulen electrónicamente los documentos.

Había mucha preocupación debido al retraso en la puesta en funcionamiento de EASA, sobre el estado durante la transición JAA/EASA y por toda la continuación del proceso, así como por la certificación de nuevos productos (Aviones).

De lo que el ABIP tenía miedo, era que este retraso tendría un efecto negativo en otros procesos y probablemente acortaría también nuestro tiempo de consulta sobre la regulación. Esto tristemente se hizo realidad, cuando el ABIP realizó una demanda para posponer la fecha límite para el período de consulta para la implementación de las reglas en EASA. La Junta Principal (Main Board) de EASA rechazó esta demanda.

La AEI también estaba muy interesada en el funcionamiento del SSCC (Comité de Consulta de Normas de Seguridad) y cómo el ABIP podía incorporarse en esta función. EASA aceptó la propuesta y aseguró que no tardarían en poner en funcionamiento este Comité.

La tercera reunión tuvo lugar el día 22 de julio. La comunicación oficial de información de EASA estaba mejorando, varias personas fueron empleadas en Bruselas para trabajar en ello y en la página Web de EASA.

Uno de los principales temas en esta reunión fue la puesta en funcionamiento del SSCC. Todos nosotros sentíamos que ésta era una cuestión urgente, y un punto de trabajo fijo. Nosotros vimos y propusimos la necesidad de usar a los expertos de las organizaciones presentes en el ABIP para trabajar en los temas especiales del SSCC, este trabajo a mi entender es muy importante para la participación de la AEI.

La Comisión Europea indicó que aceptaría que el SSCC se compusiera de una sola mesa con los sectores involucrados, posiblemente con la composición extendida (como el JAA IPAP actual).

Sin embargo debido a la diferente naturaleza de varios de los códigos de seguridad implicados y el diferente personal afectado, el ABIP juzgó esencial considerar 5 sub-grupos del SSCC como mínimo:

1. SSCC en Certificaciones de Aviones.
2. SSCC en Operaciones.
3. SSCC en Mantenimiento.
4. SSCC en Licencias.
5. SSCC en el Tráfico Aéreo/Navegación, Comunicaciones y Vigilancia.

El ABIP consideró que el Director Ejecutivo de EASA debía proponer las invitaciones a las empresas del sector y las Asociaciones representativas, para representar a las profesiones y grupos de usuarios involucrados. Nosotros también enfatizamos que el SSCC puede tener un papel en pro-activo y puede formular recomendaciones, proporcio-

nar consejo, y tener derecho de iniciativa.

Además, el ABIP cree que es esencial que el Director Ejecutivo pida la opinión del SSCC por lo menos en los siguientes problemas:

1. Decisión para publicar un Aviso de Propuesta de Enmienda (NPA).
2. La duración del proceso de consulta.
3. La decisión de la posibilidad de prolongar el proceso de consulta.

El ABIP, y claro la AEI, es consciente que el traslado de JAA's en el armazón de EASA (por ejemplo para volver a llevar a cabo las reglas) es responsabilidad de la Comisión Europea. No obstante, el ABIP también considera esencial que al SSCC se le de un papel prominente para

comentar y aconsejar en los aspectos detallados de la transición y la implementación de las reglas en EASA (el ejemplo ECAR-M). Por ello es importante asegurar durante el proceso de transición, que no es efectuado ningún cambio en los requisitos existentes, sin la consulta apropiada a aquellos afectados.

A mi parecer, ésta debe ser una de las prioridades más altas de AEI en el próximo futuro y creo que nosotros necesitamos más delegados de la AEI que puedan participar, para ser capaces de seguir el desarrollo tanto de la JAA como en el EASA/ABIP/SSCC.

Torstein Vikøren.
AEI Secretario Europa.



Nota de Prensa

Desde la Asociación Sindical Española de Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico (**ASETMA**), Organización que representa a la mayoría de los Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves del Estado, queremos poner de manifiesto **nuestro rechazo y oposición a la supresión de las Inspecciones de Tránsito en las Compañías Aéreas Españolas** que son realizadas después de cada vuelo, por un Técnico de Mantenimiento de Aviones (TMA) debidamente cualificado, así como la realización de funciones que ejecutaba este colectivo tan importantes como la carga de combustible y la supervisión en tierra durante el procedimiento arranque de motor sean transferidos a otros colectivos sin la formación exigida a los TMA. **La retirada de dicha operación va en perjuicio de la calidad del mantenimiento que realizan las Compañías, lo que podría afectar a la Seguridad de la operación de la aeronave.**

Algunas Compañías Operadoras, autorizadas por la Dirección General de Aviación Civil, pretenden aplicar nuevos programas de Mantenimiento a las Aeronaves, a partir de los cuales **el TMA sólo acude al avión durante el día, a requerimiento de la Tripulación Técnica**, por averías o problemas detectados por esta. **Esta medida elimina la Inspección de Tránsito, que es una Inspección preventiva, que mejora la Calidad del Mantenimiento y por tanto la Seguridad, ya que durante ella los TMA pueden detectar la más mínima anomalía en las Aeronaves y solucionarla.**

Los fallos en las Aeronaves no se producen por una sola causa, sino que la combinación y/o coincidencia de los pequeños fallos, son los que luego pueden ocasionar 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 de hidráulico o de combustible, una fisura en el fuselaje, un impacto de un pájaro, etc, pueden ser corregidos sin dar lugar a ocasionar fallos mayores en vuelo. **La prevención de una posible avería es una de las funciones de los TMA durante la Inspección de Tránsito.**

La opinión pública y los pasajeros que utilizan el avión como medio de transporte **deben de conocer que las funciones del Técnico de Mantenimiento de Aeronaves serán realizadas por personal no cualificado**, ajeno a nuestro colectivo, sin la correspondiente preparación y formación que a los Técnicos de Mantenimiento de aeronaves nos exige la Autoridad aeronáutica, formación ésta costosa pero primordial para garantizar la calidad del mantenimiento que se realiza a las aeronaves.

Nos preguntamos que se pretende con esta medida, quizás **¿que la Tripulación Técnica reporte las mínimas anomalías durante el día acumulándolas para la noche**, minimizando así la presencia del Técnico de mante-



nimiento de Aeronaves alrededor del avión durante las escalas diurnas?.

Estamos asistiendo a un escenario donde cualquier excusa, o nueva idea de un directivo se impone a la necesidad y exigencia de una calidad en el Mantenimiento de los aviones, ahora se suprime la inspección de tránsito, ¿Será una nueva idea suprimir otras inspecciones incluida la diaria?.

Si ya es necesario admitir que los servicios que los pasajeros reciben se pagan, esto es, que si quiere un periódico, se los paga o si quiere una comida o bebida sea abonada **¿Que se pretende hacer con los costes del mantenimiento de los Aviones?, ¿También pagarlos por volar con seguridad o sin ella?. Desde luego, un planteamiento de ahorro de costes en Mantenimiento, ASETMA ni lo comparte ni lo admite.**

En ASETMA decimos, que en un **buen Mantenimiento de las Aeronaves está incluida también la Inspección de Tránsito**, puesto que de esta forma se realiza una parte más del Mantenimiento preventivo, ya que al realizar dicha Inspección siempre antes de cada vuelo, y lo más cerca posible a la nueva salida del avión, se puede comprobar el estado general del mismo, **con la finalidad de conseguir reducir los incidentes técnicos y los accidentes.**

Desde **ASETMA continuaremos defendiendo con toda nuestra fuerza**, como hemos hecho durante el último año, tanto a nivel de las Autoridades Nacionales de Aviación Civil como a nivel Internacional a través de la AEI (Aircraft Engineers International) **la no desaparición de la Inspección de Tránsito realizada por los Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves**, aún en contra de la opinión de los fabricantes, **en aras de mejorar la Calidad del Mantenimiento Preventivo de las Aeronaves.**

* Esta nota de prensa fué enviada a los medios de comunicación el pasado 6 de Febrero de 2004.

Las EMI, un problema para la seguridad en vuelo



Cockpit de última generación susceptible a las EMI.

Por todos es sabido, que cuando subimos a un aerodino está totalmente prohibido hacer uso o tener el teléfono móvil conectado. Esta recomendación (obligada) no es más que una norma más para hacer que el vuelo que vamos a realizar transcurra con la máxima seguridad.

Explicaremos eso de la seguridad, existen una serie de dispositivos electrónicos personales que se conocen como PED's los cuales son capaces de generar una serie de interferencias electromagnéticas (EMI) las cuales pueden interferir en los sistemas eléctricos y electrónicos de la aeronave.

Durante una serie de pruebas realizadas en condiciones de laboratorio la CAA ha encontrado que se producen las siguientes anomalías en los sistemas de abordó:

- Ralentización o variaciones bruscas en el rumbo magnético.
- Los indicadores se convierten en inestables.
- Errores mayores de 5° en el rumbo del sistema de navegación digital VOR.
- Inversión del indicador TO/FROM en el sistema de navegación VOR.
- Errores en el indicador de desviación de radial, tanto del VOR como del ILS aunque se han apreciado en ocasiones con el aviso de fallo del sistema y en otras sin este.
- Reducción de la sensibilidad del localizador de ILS
- Generación de pulsos de ruido en las salidas de audio.

Por supuesto estas pruebas se han llevado a cabo en condiciones de laboratorio, lo cual implica que en

condiciones reales de vuelo de la aeronave estas anomalías pueden variar, debido a que es en la fase de vuelo de la aeronave cuando muchos de los sistemas electrónicos empiezan a comunicarse y posibles fallos generados mientras estábamos en tierra o en otra fase del vuelo pueden crear fallos momentáneos que pueden hacer cambiar el funcionamiento correcto de algún computador implicado, no hay que olvidar que la mayoría de accidentes o incidentes son producidos por pequeños errores.

Como resultado de las muchas pruebas que se realizan, por parte de Autoridades Aeronáuticas, la Comisión Federal de Comunicaciones y los Fabricantes, se está tratando que las principales afectadas, las compañías aéreas, reduzcan los precios aplicados a las llamadas realizadas desde los teléfonos por satélite instalados en las aeronaves, también decir que en países como Australia se está hablando de penas de cárcel para aquel que utilice el móvil en cualquier fase del vuelo, todo lo contrario de algunas compañías aéreas estadounidenses que permiten el uso



del teléfono móvil a sus clientes una vez se ha despegado.

Así pues, tenemos polémica para largo tiempo, y desde aquí recomendamos, para el bien de todos y como siempre para la seguridad en vuelo, no utilicéis el móvil.

D. Felicia Fortuny.

Secciones Sindicales

AIR EUROPA

El pasado 10 de diciembre de 2003 la sección sindical de ASETMA firmó en Lluçmajor (Mallorca) el II Convenio colectivo entre Air Europa y sus Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico.

Con la aplicación de este nuevo convenio se regulariza mucho más favorablemente el desarrollo profesional del TMA dentro de Air Europa para los próximos tres años. Quedando reflejadas todas las particularidades del trabajo de Técnico de Mantenimiento de Aeronaves en la empresa así como su formación dentro de ésta y que siempre se realizará la formación dentro del horario laboral.

Otras mejoras son la mejor regularización del personal destacado y los destacamentos, el aumento del importe de dietas, el plan de progresión y carrera, la programación de días festivos, la reducción de la jornada anual real, seguros de accidentes y responsabilidad civil, prejubilaciones voluntarias a partir de los 58 años de edad, cobro de responsabilidades.

Después de la firma del convenio queda constituida la comisión paritaria compuesta por tres miembros de la empresa y tres miembros de la sección sindical que se reunirán cada seis meses de forma ordinaria o cada vez que se convoque extraordinariamente para realizar un seguimiento del cumplimiento del convenio así como dar solución a los problemas que puedan surgir derivados de dicha aplicación.

Para el año 2004 la sección sindical de ASETMA tiene prevista la negociación de la revisión salarial anual, la mejora del vestuario y la aplicación de diversos beneficios sociales como son billetes con tarifa reducida, acuerdos Interempresas, planes de jubilación, etc.

AIR NOSTRUM

Estamos mejorando, hace unos meses se estrenaron las nuevas instalaciones de Valencia, es decir, el hangar nuevo. Lo que lo hemos podido ver estamos de acuerdo en que es un "lujo", ahora podremos realizar revisiones y procedimientos varios de mantenimiento de una manera más correcta, de lo que antes lo hacíamos, puesto que muchas de las tareas tenían que realizarse al aire libre.

Desde aquí felicitamos a todas las personas que han hecho que sea posible lo que parecía un sueño.

Como Siempre nos estamos fijando en la seguridad en

vuelo, hay que decir que la construcción de este hangar nos ayudará a mejorar esta, ya que por todos es conocido que el entorno de trabajo incluyendo las condiciones, hacen que se trabaje de manera más consciente mejorando la tan preocupante y deseada por todos, seguridad en vuelo.

IBERIA

El pasado mes de Diciembre concluyó la negociación del Ordenamiento Laboral de los Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves de Iberia y el Pacto de Flexibilidad, con la firma de ambos acuerdos por parte de ASETMA, tras ser aprobada dicha firma en Asamblea de Afiliados de Iberia.

Los puntos más importantes a resaltar son:

1. El establecimiento de tres Áreas de trabajo con requisitos de entrada diferentes, según marca la Ley.
Área de Hangar Línea con las especialidades de Mecánica y Aviónica.
Área de Motor Componentes con las especialidades de Mecánica y Aviónica.
Área de Procesos con las especialidades de Estructuras y Tratamientos Superficiales.
 2. El valor y la importancia que se le da a la Licencia, dentro del Área de Hangar Línea, siendo el ingreso por dos niveles superiores (nivel 6) y comenzando el estudio para pasar al nivel 6 los TMA con Licencia que entraron con anterioridad.
 3. Subida de 2 Niveles en el techo profesional de todas las especialidades, llegando al 12 los Mecánicos y Aviónicos y ad personam las anteriores Estructuras y al 11 las nuevas Estructuras y Tratamientos Superficiales. Los TMA Jefe llegan al Nivel 15 con el compromiso de progresiones especiales de dos niveles más para los TMA Jefe que sean Jefes de Cadena, Hangar o Rampa.
 4. Plus TMA por Áreas de Trabajo, según los diferentes requisitos de entrada, Licencia y/o Certificación. En el Área de Hangar Línea la subida es de 135 Euros a partir del nivel 7.
 5. La empresa se hace cargo de los gastos de la Licencia Part 66, así como facilitará las gestiones necesarias para su obtención y renovación.
 6. Venta voluntaria de 7 Festivos al año, a 135 Euros por Festivo.
 7. Redistribución de jornada con programación de 13 Semanas al año donde la Empresa podrá requerir 3 días a la semana a los trabajadores programados para realizar jornada de 12 horas, con 1 hora de comida. Se cobrarán 45 Euros más transporte y se librarán 3 horas, por cada día. Los trabajadores que lo deseen podrán ceder otros 15 días de forma voluntaria.
- En definitiva aunque no se alcanzaron todos los objetivos,

se llegó al máximo posible, al que nuestra Asamblea de Afiliados dio su aprobación, con la intención de seguir trabajando los próximos años por mejorar otros temas que quedan pendientes de esta negociación.

Por otra parte la Sección Sindical quiere dejar claro que en todas las mesas donde ha estado ha expresado su desacuerdo con la aplicación del Mantenimiento a Requerimiento por parte de Iberia.

De hecho debido a nuestra oposición la aplicación de esta medida se ha retrasado más de un año.

A día de hoy aún seguimos luchando por recuperar la Inspección de Transito, ya que creemos que aporta mayor calidad al mantenimiento y seguridad a la operación y evitaría las pérdidas de puntualidad y el aumento de diferidos y pendientes que se están dando desde su aplicación.

SPANAIR **Comisión Técnica Spanair**

Hace un par de años echó a andar la Comisión Técnica en Spanair formada por tripulaciones técnicas (SEPLA, ASPA) y

Mantenimiento (ASETMA), desde el inicio, los encuentros han sido cada vez más fructíferos contribuyendo a que el entendimiento y el buen hacer imperaran en la Compañía.

El momento actual es amargo ya que la Dirección de la Compañía quiere seguir el mismo ejemplo tomado por otras líneas aéreas, nos referimos a la retirada de la PFC ó Tránsito al colectivo de mantenimiento, esta Comisión se ha reunido últimamente en varias ocasiones para tratar este tema llegando a un total compromiso por los integrantes para que sea mantenimiento quién siga realizando su trabajo y no terceros a los que no sabemos que preparación se les exige.

Por encima de estos contratiempos surgen noticias como en el caso de Air Europa, en la que la Dirección ha manifestado que mientras exista mantenimiento en esa Compañía, nadie que no sea de mantenimiento hará sus funciones.

La verdad es que sentimos envidia sana, ojalá nuestras direcciones se dieran cuenta de que la seguridad de tripulaciones y pasaje es más importante que cualquier ahorro o garantía de puntualidad.

Suerte para todos y mucha serenidad.



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

Entrevista con el Presidente del SEPLA



En el año 2002 se creó la Comisión Técnica para Seguridad Aérea por parte de las Secciones Sindicales en Iberia de SEPLA y ASETMA. En la creación de la misma participó activamente el que a día de hoy es presidente del SEPLA. D. Andoni Nieto García. Antes de ocupar este cargo en Marzo de 2003 y dentro del SEPLA fue responsable de los servicios a los afiliados desde 1996 a 2001, de 2001 al 2003 fue Delegado Sindical y portavoz de la Sección Sindical de Iberia.

Profesionalmente hablando Andoni ingresa en el Ejército del Aire en el año 1982, para formarse como piloto de complemento. Desde 1984 a 1987 vuela el F-4 Phantom en la base Aérea de Torrejón. Desde 1987 a 1990 forma parte del equipo del Ejército del Aire que coordina el servicio del Control Aéreo con las fuerzas Armadas Norteamericanas de la Base de Rota. En 1990 ingresa en la Compañía Iberia, donde continúa en la actualidad. Ha volado el B-727, DC-8 y el B-747. Actualmente es Comandante de A-320

Estimado ANDONI:

- **¿Qué opinas de las relaciones ASETMA/SEPLA, y de la creación de Comisiones Técnicas de Seguridad?**

La relación es excelente. Hay gran sintonía personal y eso se nota a la hora de trabajar conjuntamente. Las

Comisiones Técnicas de Seguridad han sido el fruto de ese trabajo.

- **¿Cómo podría mejorar la relación Pilotos y TMA?**

Piloto y TMA son dos eslabones de un proceso que coinciden durante un corto espacio de tiempo. Históricamente tuvieron una gran relación. En los tiempos de la industrialización de la aviación hemos vivido demasiado alejados, y hoy, gracias al esfuerzo de muchos de nosotros, se está volviendo a la relación de confianza.

En las grandes compañías es difícil conocerse personalmente, pero cuando un piloto ve a un TMA con la cinta de ASETMA colgada al cuello, intuye que esa persona es un trabajador sindicado igual que él y con los mismos problemas.

Los pilotos no somos la Dirección de Operaciones, y los TMA'S no son la Dirección de Material.

- **¿Cuál es la opinión de SEPLA acerca de la eliminación de la inspección de tránsito en algunas Compañías?**

SEPLA está a favor de que los aviones vuelen en las mejores condiciones posibles. Aceptamos que en determinados casos sea muy costoso disponer de un TMA para inspecciones rutinarias, y que éstas sean realizadas por el piloto.

Estos casos se deben basar en la confianza hacia el sistema y sólo lo aceptamos allí donde es muy complicado hacerlo de otra manera.

En el caso de Iberia dudamos

mucho de que este procedimiento se pueda sostener mucho tiempo.

A diferencia de otras compañías donde el piloto hace el *line-check* (y cobra por ello), en Iberia, sencillamente nadie hace inspección de tránsito, por lo que el piloto hace lo mismo que antes, pero habiendo desaparecido dicha inspección. Este procedimiento sólo puede mantenerse si hubiera un cambio profundo en la mentalidad de los directivos de Iberia, haciendo mantenimiento preventivo en vez de intentar "colar aviones" con MEL cogida por los pelos.

Quiero que quede claro que no cobramos nada por ello y que en otras compañías en las que se ha ofrecido dinero por aceptar el procedimiento SEPLA se ha negado.

Simplemente es una imposición aceptada por Aviación Civil, en la que el tiempo nos dirá si es efectiva.

- **¿Por qué problemática estáis afectados principalmente en la actualidad?**

Cada día disponemos de menos márgenes, y sin embargo, ahí arriba siguen apareciendo los mismos problemas de siempre.

Parece que el usuario sólo demanda puntualidad y precio, con lo que estamos instalados en una espiral de deterioro importante.

La operación aérea puede ser de buena o mala calidad, al igual que hay coches con más o menos seguridad pasiva.

Debemos trabajar para que el pasajero conozca estas circunstancias.



Conversión de Licencias: conoce la normativa PART



La entrada en vigor de la Normativa PART 66 hace necesaria la conversión de las actuales licencias nacionales, así como las atribuciones de certificación, en licencias PART 66 antes del próximo día 28 de septiembre de 2005

En el reglamento (CE) nº 2042 de 20 de noviembre de 2003, en su artículo 5.2 dice: "Toda licencia de mantenimiento de aeronaves y, de haberlas, sus correspondientes limitaciones técnicas, expedida o reconocida por un Estado miembro según los requisitos y procedimientos de las JAA, y que sea válida en el momento de entrar en vigor el presente Reglamento se considerará expedida de acuerdo con el presente Reglamento".

Desafortunadamente, en España no se han emitido licencias JAR 66, lo que sin duda hubiera ayudado a agilizar el proceso de convergencia.

Asimismo, y ya en la propia Normativa PART 66 (Anexo III del citado Reglamento), se establecen disposiciones en cuanto a la conversión de licencias. Así en el artículo 66.A.70 apartado (a) se dice:

"El titular de una cualificación de personal de certificación válida en un Estado miembro, con fecha anterior a la entrada en vigor de esta PART, deberá recibir una licencia de mantenimiento de aeronaves sin necesidad de más exámenes siempre que se cumplan las condiciones especificadas en 66B.300".

El artículo 66B.300, así como 66B.305 y 66B.310, hace referencia a la necesidad de la elaboración de informes de conversión, por parte de la Autoridad competente, en el que se describa, tanto para la conversión de cualificaciones nacionales como de autorización de organizaciones de mantenimiento aprobadas, el ámbito de aplicación de cada tipo de cualificación, y mostrar a que licencia de mantenimiento de aeronaves se convertirá, que limitaciones se añadirán y los módulos o materias de la PART 66 sobre los que se necesita realizar un examen para garantizar la conversión a la licencia de mantenimiento de aeronaves sin limitaciones, o para incluir una (sub) categoría adicional.

Por lo tanto, lo que debe hacerse ahora por parte de la Autoridad competente (Dirección General de Aviación Civil) es comenzar, a la mayor brevedad posible, con el proceso de convergencia de licencias al objeto de adecuarnos con prontitud a la norma europea. Cuenta para ello, con lo que podamos aportar desde ASETMA, tal y como lo hemos manifestado en las diferentes reuniones mantenidas hasta el momento.

D. Crisanto Bermejo.



E-mail: asetma@asetma.com
www.asetma.com
Tel.: 91747 0622

ASETMA

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

Acoso moral en el puesto de trabajo (Mobbing)

¿Cuáles son las consecuencias?

Para las víctimas del acoso moral, las consecuencias pueden ser significativas. Los síntomas físicos, mentales y psicosomáticos están bien claros, por ejemplo stress, depresión, falta de autoestima, sentimientos de culpabilidad, fobias, trastornos del sueño, problemas digestivos y musculoesqueléticos. El trastorno del stress postraumático, parecido a los síntomas que aparecen después de otras experiencias traumáticas, como desastres y agresiones también es habitual entre las víctimas de acoso moral. Estos síntomas pueden durar años, después de los incidentes. Otras consecuencias pueden ser el aislamiento social, problemas familiares y económicos a causa del absentismo laboral o el despido.

En cuanto a la organización los costes del acoso moral pueden desembocar en un mayor absentismo y rotación de personal, en la pérdida de efectividad y productividad, no sólo con respecto a las víctimas del acoso moral, sino también a otros compañeros que sufren el clima psicosocial negativo en el trabajo. Los perjuicios legales que se derivan de casos de acoso moral también pueden ser elevados.

¿Cómo prevenir el acoso moral en el trabajo?

La prevención del acoso moral es un elemento básico para mejorar la vida laboral y evitar la exclusión social. Es importante, adoptar medidas en una fase temprana para evitar un entorno de trabajo destructivo. Los empresarios no deberían esperar a recibir quejas de las víctimas. Sin embargo, a veces resulta difícil distinguir entre acoso moral y los conflictos inter-

personales. Una estrategia de dos niveles puede ser la más eficaz, que incluya tanto en esfuerzos concretos contra el acoso moral, como en mejoras del entorno psicosocial del trabajo. Implicar a los trabajadores y a sus representantes en la estrategia será crucial para su éxito.

Mejora general del entorno psicosocial del trabajo:

1. Ofrecer a cada trabajador la posibilidad de escoger la manera de realizar su propio trabajo.
2. Reducir el volumen de trabajos monótonos y repetitivos.
3. Aumentar la información sobre objetivos.
4. Desarrollar el estilo de Dirección.
5. Evitar especificaciones poco claras de funciones y tareas.
6. Conocimientos por parte de todos de lo que es el acoso moral.
7. Investigación del alcance y la naturaleza del problema.
8. Formulación de una política.
9. Distribución efectiva de normas y valores en todos los niveles de organización, por ejemplo a través de manuales de personal, reuniones informativas, boletines.
10. Garantizar que todos los empleados conocen y respetan las normas y los valores de la organización.
11. Mejorar la responsabilidad y la competencia de la Dirección, a la hora de abordar conflictos y la comunicación.
12. Establecer contactos independientes con los trabajadores.
13. Implicar a los trabajadores y a sus representantes en la evaluación de riesgos y la prevención del acoso moral.

Formulario de una política con directrices claras, para interacciones sociales positivas, que incluya:

1. El comportamiento ético por parte del empresario y de los trabajadores de impulsar un entorno libre de acoso.
2. Explicar los tipos de acciones que son aceptables y las que no lo son.
3. Establecer las consecuencias que acarrea el incumplimiento de las normas y los valores de la organización, y las sanciones correspondientes.
4. Indicar dónde y cómo pueden obtener ayuda las víctimas.
5. Compromiso para garantizar el derecho a quejarse "sin represalias".
6. Explicar el procedimiento para formular una queja.
7. Especificar la función del director, supervisor, compañero de contacto, etc.
8. Datos de servicios de asesoramiento y ayuda a disposición de la víctima y del acosador.
9. Mantenimiento de la confidencialidad.



¿Seguridad en la aviación?

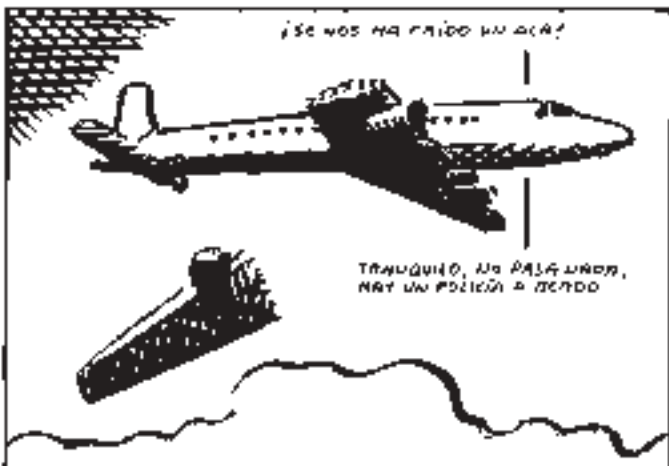
El aumento de seguridad en los Aeropuertos con respecto a los accesos a zonas aeroportuarias así como a las aeronaves, ha sido considerable, desde los desaprensivos actos terroristas ocurridos en Nueva York el 11 de septiembre de 2001.

Evidentemente, esto ha supuesto inconvenientes y molestias para los pasajeros, pero debe ser entendido como un peaje que es necesario pagar en aras de la seguridad de los pasajeros.

Sin embargo, la intención por parte de las Autoridades Norteamericanas de autorizar que agentes de la seguridad de incógnito viajen armados en los aviones, no queda tan claro que preserve la seguridad del pasaje y del vuelo, puesto que entraña riesgo parejo sino mayor al que se quiere evitar. Las consecuencias que podría traer la utilización durante el vuelo de un arma de fuego son imprevisibles, y entrañan un evidente peligro; desde hacer una perforación en la estructura del fuselaje, hasta la posible explosión por el impacto en botellas de oxígeno, en equipos electrónicos o en tanques de combustible, lo que podría ser catastrófico.

Como Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves no podemos sino opinar sobre estas decisiones que en definitiva no nos corresponden ni afectan de plano. Por esta razón, cuando venimos hablando de seguridad, nos hemos siempre referido a la seguridad de la maquina y a su correcto mantenimiento. Por tal razón, hemos criticado duramente y nos hemos opuesto a la eliminación de la Inspección de Tránsito que realizábamos los Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves con carácter general, medida que están adoptando las diferentes Compañías operadoras y que desde ASET-MA se ha advertido públicamente que puede conllevar graves riesgos.

D. Alberto Alesanco Montes.



Viñeta publicada en "El País".

Seguramente todas las personas que hayan volado en el último año habrán percibido ese incremento en la seguridad que se encuentra al borde del insulto a las libertades personales. Un ejercito de vigilantes se encargan de escudriñar su persona y sus pertenencias, para evitar que consiga usted pasar con su cortaúñas de toda la vida. Además, otros tantos agentes de la guardia civil controlan a esos vigilantes para que cumplan su cometido correctamente; también se ha multiplicado por cien el gasto en scanners y equipos de vigilancia electrónica, en definitiva un gasto impresionante.

Pero lo que probablemente no habrán podido percibir esas personas, es que aquellos trabajadores/as a los que se les confiaba distintas actividades relacionadas con la operación de las aeronaves a pie de pista, están sufriendo una ultrajante agresión.

Con la misma excusa que se reforman las empresas y se crean nuevos "holdings", se procura ante todo reducir al máximo el coste de la operación. A las señoras de la limpieza les quieren hacer contratos de un mes con el sueldo mínimo, el "catering" se suprime al máximo, a las azafatas les hacen la vida imposible con traslados incoherentes para que aguanten lo menos posible y se vayan, contratando gente más joven y más barata. Y el paso más arriesgado, suprimir las inspecciones técnicas durante la operación diurna que como su nombre indica la realiza un técnico aeronáutico especializado.

La nueva táctica es que realicen esta inspección los pilotos. Les dan un cursillo para que lo efectúen y... ¡a volar!. Yo no soy un estudioso de la macroeconomía internacional, solo soy un técnico que ve que cada día surgen infinidad de problemas en las aeronaves que hemos de solventar, evidentemente, si los ojos que buscan esos problemas no saben identificarlos, no hay problemas.

Solo deseo transmitir esta situación a todos esos posibles pasajeros que no saben que tipo de inspecciones pasa el avión en el que van a volar, pero lo que sí que saben es que ningún sospechoso pasará al avión con un cortaúñas.

D. M. Ángel Guirado.

¿Es este el futuro de la aviación?



En la actualidad dos son los males que acechan a la normal operación de las compañías aéreas, tan peligrosos o más que el terrorismo, para el que se dedican todos los medios necesarios y se gastan cientos de millones de euros en equipos técnicos y humanos.

Por su difícil detección y por ser actualmente práctica habitual y estar incorporándose a estas modalidades cada vez más compañías. Lo que cuentan y valga la redundancia, son las cuentas de resultados para sus inversores. Como consecuencia, ahí tenemos los resultados, los accidentes más recientes, el de los militares españoles a la vuelta de su misión, o aún más reciente el del 737 de la compañía Egipcia Flash Air (más tarde se dió a conocer que dicha compañía tenía prohibido sobrevolar ciertos países, cosa que ignoraban sus ocupantes).

El primero: La existencia de compañías en países donde los organismos estatales y de Aviación Civil correspondientes, custodios y garantes del cumplimiento de los procesos de mantenimiento y operación de las aeronaves no se ajustan al 100% a las normativas internacionales y los estándares de los constructores en cuanto a tiempo, tipos y normas de mantenimiento recogidas en los acuerdos y reglamentación internacional ya sea bajo normas J.A.R o F.A.A, y tratan de buscar atajos económicos, al cumplimiento de estas normativas.

El segundo: que es la que más nos concierne a nosotros, la

reducción de costes, forzados por la aparición de las compañías llamadas 'de bajo coste'.

Supongo que este coste al que se refiere dicho apelativo será, solamente al económico, que no al que pudiera devenir de accidentes con el resultado de pérdidas humanas.

Dichas reducciones de costes llegan a ser de hasta un 52% menos con respecto a las compañías tradicionales debido sobre todo a la isiosincrasia operativa de estas, tal y como se ha publicado hace unos días en un diario de tirada nacional.

¿Qué como se consigue?. Reduciendo los gastos en todas las áreas, sí, en todas las áreas pasando desde la prensa, expedición de billetes sólo por Internet, supresión de comidas..., hasta, y esto es lo mas grave, la contratación de aeronaves de países afectados por el primer punto de este artículo, tripulaciones, no se sabe si con la misma experiencia, preparación, horas de vuelo y controles sanitarios, pero seguro que con mucha mayor 'productividad diaria', más horas al día volando con menores períodos de descanso.

Y como no, en cuanto a lo que a nosotros nos atañe, mantenimiento. Contratando revisiones, en centros donde la relación calidad-precio sea la mejor, pero como anteriormente decíamos, que lo que más interesa son los costes, irán a contratar a los centros más baratos, a países con personal de baja especialización y formación. Donde si las Aviaciones Civiles de los diferentes países y los departamentos de Control de Calidad de las distintas compañías, no están en constante alerta y son capaces de detectar y filtrar todas las operaciones de mantenimiento a que son sometidos o debieran ser sometidos los aparatos, puede que se tengan los mismos con defectos ocultos que resten fiabilidad en su operación y cuando menos años de vida de los propios aparatos.

Pensamos en definitiva que los clientes que compran sus billetes, no están suficientemente informados de todo esto.

¿Sería necesario hacerlo, como algunos países proponen ahora que se haga?.

¿Seguiría el usuario utilizando ciertas compañías, o por el contrario preferirían que se hiciera más realidad aquel eslogan que decía: "SÓLO EL AVIÓN RECIBE MÁS ATENCIONES QUE USTED"?

D. M Ángel Pingarron.

Noticias de nuestro entorno



BINTER CANARIAS

Binter Canarias ha firmado un contrato para la compra de 6 aviones ATR 72-500 con la intención de renovar su actual flota de 13 ATR.

Los aviones serán entregados de manera escalonada entre Mayo de 2004 y Febrero de 2005.

Binter Canarias fue fundada en 1988, su operación se basa en el tráfico Interinsular en el archipiélago canario. Realiza 47.000 vuelos anuales transportando al año 2'4 millones de pasajeros.

AIR FRANCE - KLM

La Comisión Europea aprobó la fusión de las Compañías Air France y KLM, pero con una serie de condiciones, en especial la resolución de los problemas de competencia en las rutas entre París y Ámsterdam, y entre Europa y Estados Unidos.

AIR FRANCE, KLM comenzarán a funcionar como grupo la primera quincena de marzo convirtiéndose en la 1ª Aerolínea Europea y dará nacimiento al mayor grupo de compañías aéreas de Europa, ya que esta fusión reforzará el grupo Sky Team.

Las autoridades de Estados Unidos también aprobaron la fusión, por lo que el último paso que queda es que sea aprobada por los accionistas de ambas aerolíneas.

Su intención inicial es unir España e Iberoamérica con precios asequibles, sin menospreciar la calidad. El proyecto se inicia con la Compañía Aérea Air Madrid y el operador Alada Tours, con unas previsiones de vender unas 30.000 plazas anuales y una facturación de 200 millones de €.

Es su intención aparte de ampliar mercado el ir contando con uno o dos aviones adicionales cada ejercicio.

AVIACIÓN CIVIL

La Aviación Civil cierra el año 2003 con el número de fallecidos por accidentes aéreos más bajos desde 1945.

Un total de 1024 personas fallecieron en los 162 accidentes de aviones civiles ocurridos durante el año 2003, de ellos 36 afectaron a aviones regulares, 22 a vuelos de carga, 51 a vuelos privados y 18 a vuelos charter.

AIR MADRID

Un grupo de inversores turísticos españoles crean AIR MADRID Líneas Aéreas S.A. En principio contará con 3 aviones AIRBUS 330 poniendo en mercado una oferta diaria de aproximadamente 1000 plazas.



Por continentes el número de accidentes fue de:

América 63%, África 13%, Europa y Asia un 10%, Oceanía 2%. El País con más accidentes fue EE.UU. con 60 seguida de Brasil con 8, Canadá 7, Colombia, México y R. del Congo con 5.

FAA

La Administración de Aviación Civil Estadounidense (FAA) exigirá a las aerolíneas estadounidense la instalación de nuevos dispositivos de seguridad que eviten de forma fiable la explosión de depósitos de combustible en los aviones BOEING y AIRBUS de que dispongan. Una deflagración de este tipo fue la causa del accidente de un B-747 de TWA en 1996 cerca de Nueva York, que dejó un total de 230 víctimas mortales.

Estos dispositivos deberán instalarse prioritariamente en los modelos B-737, 747 y A-320, ya que la FAA los identifica como aviones más vulnerables a este tipo de explosiones, aunque en un plazo de 7 años deben haber sido introducidos en todos los aviones BOEING y AIRBUS. (Quedan exentos los aviones construidos por MC. DONNEL DOUGLAS).

Ante este anuncio la constructora AIRBUS ha respondido garantizando la fiabilidad de los depósitos de sus aviones, recordando que nunca en sus modelos se ha producido este tipo de explosión.

GLOBALIA MANTENIMIENTO

El pasado viernes 13 de febrero a las

05:00 de esta mañana salía del hangar de Globalia Mantenimiento Aeronáutico (GMA) el B737-800 de Air Europa ECHKR tras finalizar una revisión 4C. El avión entró en revisión el 8 de febrero y el paquete de trabajo se realizó en cinco jornadas nocturnas. Con esta revisión GMA completa el programa de revisiones C para este invierno.

Durante el pasado invierno se realizaron cuatro revisiones C de B737-800 recuperándose las actividades de mantenimiento mayor con lo que se demuestra la capacidad competitiva en la realización de revisiones mensuales tipo A y en el mantenimiento mayor ligero.

Tras el éxito alcanzado en la planificación y realización de los trabajos, Globalia Mantenimiento Aeronáutico ha

sido elegida por Air Europa para la realización de las revisiones C de ocho de los quince B737-800, lo que convierte a GMA en el principal proveedor de estos servicios en la flota B737-800.

De los 47 empleados que tiene GMA en plantilla, 35 son técnicos de mantenimiento, 18 de los cuales disponen de licencia de TMA otorgada por la DGAC.

GMA opera un hangar de 2700 m² en el aeropuerto de Palma de Mallorca dando servicios de albergue y de mantenimiento. Durante el año pasado realizó un total de 222 revisiones tipo A y 4 revisiones tipo C y entre sus principales clientes se encuentran Air Europa, Spanair, Air Plus Comet, Futura, Aebal y Hola.



E-mail: asetma@asetma.com
www.asetma.com
Tel.: 91747 0622

ASETMA

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

Ayudas a la navegación y su evolución

En el número anterior de nuestra revista, se comentó el apartado de las comunicaciones, en este nuevo número hablaremos de las ayudas a la navegación a larga distancia, en la que sólo existían los sistemas CONSOL y LORAN.

SISTEMA CONSOL:

Es un sistema de transmisión direccional, que transmite energía electromagnética, según un diagrama angular codificado en código MORSE. Cada 40sg. se repite el ciclo de radiación del sistema, de los cuales 10sg. trabajan como radiofaro no direccional, y otros 30sg. como radiofaro direccional, entre ambos ciclos hay un breve intervalo de separación, en el que se transmite una señal de identificación en MORSE. Sólo es necesario a bordo de la aeronave un receptor que trabaje en la banda de frecuencia citada y las cartas de navegación CONSOL, el transmisor trabaja en la gama de 300k/sg.

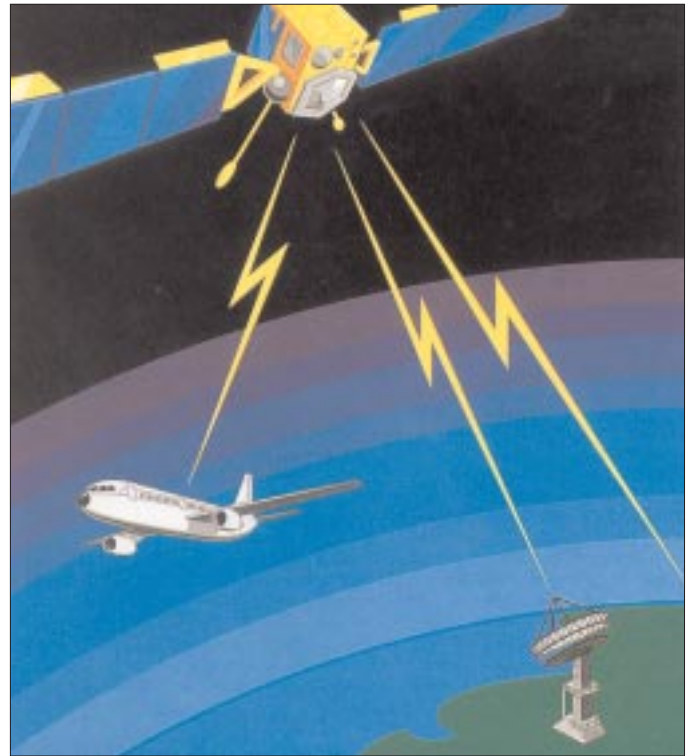
Este sistema de origen alemán, fue utilizado por americanos e ingleses con nombres distintos, SOL, CONSOL, SONNE, en la actualidad este sistema está fuera de uso.

SISTEMA LORAN:

El sistema Loran, también de larga distancia, es su filosofía totalmente distinta, ya que es un sistema hiperbólico que consiste en medir, la diferencia de tiempos, o la diferencia de fases, entre las señales electromagnéticas recibidas de dos estaciones situadas en tierra.

Puesto que la diferencia de tiempos o de fases teóricamente es constante, (en un plano la hipérbola y en el espacio un hiperboide), se emplean dos diferentes tipos técnicos, en la navegación en este sistema: la técnica impulso-tiempos, y la técnica de onda continua fase.

- **La técnica de impulso-tiempos**, consiste en la transmisión sincronizada de impulsos desde dos estaciones fijas en tierra.



La diferencia de tiempos, con que se reciben esos impulsos, determina la diferencia de distancia y por tanto la hipérbola correspondiente.

- **La técnica de onda continua fase**, transporta energía electromagnética, desde dos estaciones en tierra, pero en forma continua, y la diferencia de fases determina la diferencia de distancia y la hipérbola de situación.

El sistema LORAN se ha desarrollado con la técnica impulso-tiempo, y tuvo lugar en EE UU.

La frecuencia utilizada en el LORAN es de una portadora de 2Mc. Y 40 microsegundos de anchura de impulso.

D. Felicísimo Benito.

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

