

Perill en el cel

L'augment del nombre de vols i les insuficiències tècniques i humanes per posar ordre al trànsit intens han fet créixer la preocupació a Europa entorn de la seguretat de volar.

Viatjar en avió és fer-ho en el mitjà de transport més segur, segons les estadístiques. Això no treu, però, que sigui el mitjà que dona més ensurts i maldecaps als seus responsables. A Europa la saturació del trànsit i les deficiències de tota mena en els controls estan fent, cada vegada més, que viatjar en avió ja només sigui segur en les estadístiques i la situació té perspectives d'empitjorar.

El passat mes d'octubre tingué lloc a Barcelona la trobada anual de l'IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers Association), a més de per a canviar impressions entre les controladors de diversos països, el congrés va servir per a la redacció d'un document titulat: «Control del trànsit aeri: ¿el taló d'Aquiles del transport aeri europeu?».

Segons el document hi ha seriosos problemes en el cel europeu. Per exemple, Grècia encara no ha adoptat el radar com a instrument de control aeri; l'aeroport de Brussel·les ja no pot més; el radar i les comunicacions per ràdio no funcionen bé a una àmplia zona dels Alps suïsos; a Espanya hi ha greus problemes tècnics. Segons el document, els controladors europeus estan «frustrats perquè les seves recomanacions basades en l'experiència no són tingudes en compte per les administracions dels diferents països».



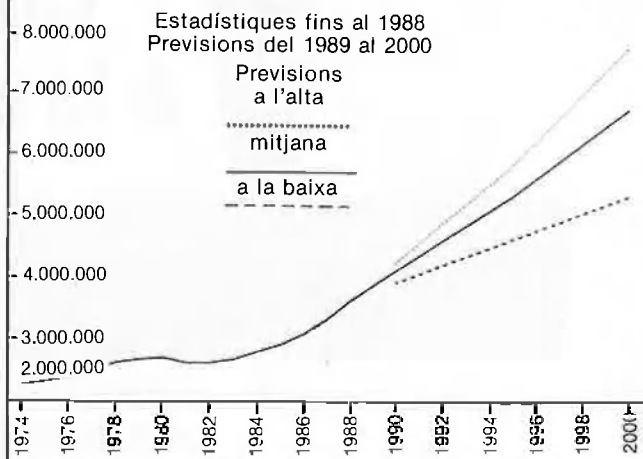
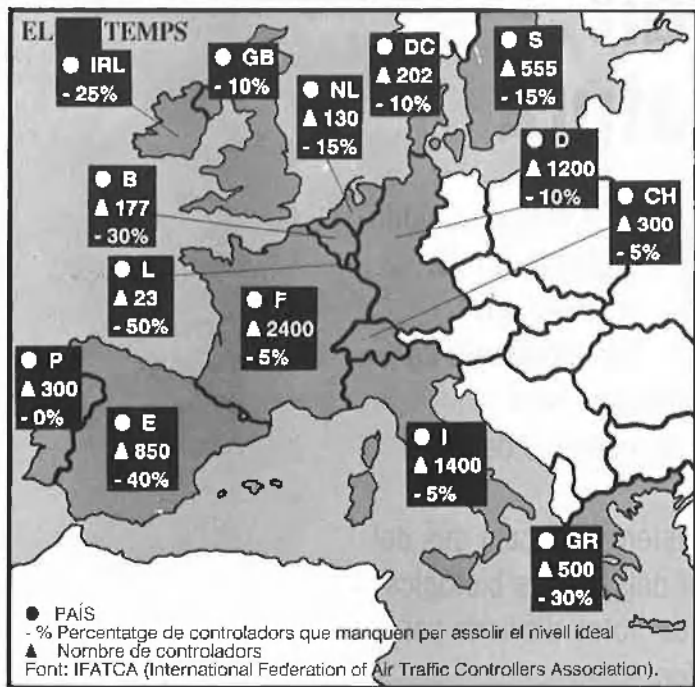
PREOCCUPACIÓ A LA CEE

Aquesta preocupació que sembla que els feliços passatgers no comparteixen —cada dia hi ha més vols— ha arribat a les institucions europees. Una comissió de la Comunitat Econòmica europea que estudiava els problemes relacionats amb la capacitat del trànsit europeu d'avions va expressar en

un document que reproduceix IFATCA i al qual EL TEMPS ha tingut accés, que «la demanda del trànsit ja excedeix la capacitat disponible. La situació és prou amenaçant com per impedir el futur desenvolupament de l'aviació. Les inversions fetes en control i aeroports per a dominar la situació no seran efectives fins d'aquí uns anys».

La diferència entre Europa i els Estats Units és la que hi ha entre saturació i densitat. Saturació —que és el que hi ha a Europa— és quan la densitat s'ha fet tan gran que s'està prop del col·lapse. En canvi, una situació de densitat controlada i ben portada no té perquè bloquejar-se i pot continuar molt de temps.

«La manca de controladors és preocupant i, a la majoria de països, el nivell de reclutament actual només hi permetrà la renovació de personal però en cap cas l'increment».



Previsió de vols anuals a Europa per als anys 90

	1990	1995	2000
b	3.900.000	4.600.000	5.300.000
m	4.090.000	5.300.000	6.700.000
a	4.210.000	5.800.000	7.700.000

claus b = hipòtesi a la baixa m = hipòtesi mitjana a = hipòtesi a l'alta

Font: European Office of ICAO (International Civil Aviation Organization), juny 1989.

Aquest és el cas americà.

Segons ha expressat Philippe Domogala, vicepresident d'IFATCA per a Europa Occidental, cal elaborar un estatut de controlador europeu i, sobretot —aquí tothom coincideix—, incrementar notablement el nombre de controladors que, com ens mostren les xifres, és molt més que defi-

cient a gairebé tot el continent.

La manca de controladors és preocupant i a la majoria de països el nivell de reclutament actual només permetrà la renovació de personal, però en cap cas l'increment. Això, és clar, en cas que les diverses administracions continuïn sense veure que el caos al cel ja és un fet i

s'aprestin a posar-hi remei.

PER ESGARRIFAR-SE

El juny del 1986 un Boeing 747 de la British Airways en ruta a Seattle (EUA) i un DC 8 de Scandinavian en ruta a Copenhaguen (Dinamarca) van ser a punt de col·lidir frontalment en ple vol sobre Islàndia. El fet hagués estat desconegut fora dels àmbits aeronàutics si

no fos perquè un radioaficionat islandès va sentir les transmissions de ràdio que parlaven en to esverat de *near collision*. El radioaficionat va avisar la premsa i fins i tot va haver-hi un judici aquest any, el veredict del qual, pel fet de no haver-se provat les responsabilitats dels acusats, s'ha suspès fins d'aquí 5 anys.

Segons han assenyalat a



Crèdit a la natura

El Banco de Crédito
Agrícola, a més
d'ajudar a la
modernització de

l'agricultura i la pesca se sent
compromès amb la protecció del medi
ambient.

És per això que estem finançant des del
desenvolupament dels cultius biològics
fins l'adquisició de flotes d'avions per
lluitar contra el foc.

Per realitzar les seves noves
idees i projectes compti
amb els nostres
professionals.
Naturalment.



Banco de Crédito Agrícola

LA NOVA BANCA PÚBLICA

EL TEMPS, fonts de la torre de control del Prat, «d'accidents, n'hi ha uns pocs a l'any, però, d'incidents, n'hi ha molts cada dia». Existeix una classificació de la gravetat dels incidents d'l (lleugers) a 3 (perillosos) i la majoria dels que passen en els cels europeus no són precisament del nivell 1. Les mateixes fonts han posat com a exemple que a primera hora del matí i només en un quart d'hora, surten 7 vols de Barcelona cap a Madrid, si bé el reglament vigent indica que entre un enlairament i un altre ¡ha de transcórrer un marge de 10 minuts!

AUGMENTA EL TRÀNSIT

Tot i el creixement del sistema europeu d'autopistes i de la previsible connexió per TGV de les principals ciutats del continent per al 2015, el

trànsit aeri continuarà creixent a Europa. Les comunicacions terrestres per molt que millorin seran sempre un complement i mai un competidor seriós. En distàncies com Barcelona-Lió o Milà-Munic, el TGV pot competir, però no ho pot fer en un trajecte com Lisboa-Varsòvia o d'altres similars, i Europa és gran.

Així, la ICAO (International Civil Aviation Organization) ja ha fet càlculs sobre l'augment del tràfic a Europa fins a finals de segle (vegeu gràfiques). No hi ha una sola previsió sinó tres, atenent a tres hipòtesis (baixa, mitja i alta). En qualsevol cas l'augment és espectacular i no té res a veure amb els nivells dels anys 70 que estaven fortament condicionats per la crisi econòmica mundial. Una forta recessió mundial als anys 90 invalidaria sens dubte les hipòtesis d'augment del trànsit aeri però per ara res no fa preveure que una tal recessió pugui tenir lloc.

¿AEROPORTS MÉS GRANS?

Mentre aquí celebrem joiosos l'ampliació de l'aeroport de la nostra capital, els informes d'ICAO assenyalen que les possibilitats d'ampliar els aeroports o de construir-ne de nous en les àrees densament poblades d'Europa són molt limitades.

De nou, cal pensar, a nivell europeu, per resoldre el problema, ja que en el futur no es tractarà de veure qui té l'aeroport més gran. A nivell continental, els experts analitzaran els fluxos de tràfic i, tenint-los en compte, assignaran a un o altre aeroport les seves funcions. Els grans

aeroports continuaran existint sens dubte, però alhora cobrarà importància la xarxa de vols regionals.

Si les males carreteres afavoreixen els accidents de cotxe, el mateix passa a l'espai aeri, i l'espai aeri europeu és ara per ara tan dolent o més que les pitjors carreteres del país més pobre. La causa que això sigui així és la divisió política d'Europa en estats i fronteres, segons l'IACO i els seus informes, «l'actual divisió artificial del espai aeri europeu, causada per l'existència de fronteres nacionals, hauria de ser abrogada el més aviat possible», l'IACO considera que «el nou disseny de l'espai aeri europeu ha de tenir en compte plenament que el principi de segregació de l'espai s'ha d'evitar».

Albert Punsola

EL FRUIT D'UNA OBRA D'ART

