

ESTAT

Malestar entre els pilots aeris de l'exèrcit espanyol

## La nova força aèria, conflictiva

A causa de la falta de seguretat i defensa civil en cas d'accident, els pilots aeris de l'exèrcit de l'estat han realitzat diverses mobilitzacions contra la gestió de Narcís Serra.



Pilots aeris: una situació confusa que caldrà veure com es desenvolupa.

**L**a recent vaga de pilots aeris en reivindicació d'una llei de responsabilitat civil ha posat d'actualitat un tema del qual fa temps ja es parlava. Els pilots militars estan molests. La causa no és només perquè no tenen seguretat ni defensa civil davant els accidents —com es va demostrar en el sinistre del F-18 a Saragossa que va causar que dos membres de la tripulació i el controlador militar fossin processats—, sinó que el conflicte i la vaga de zel també és conseqüència de la negativa del ministre Narcís Serra a concedir la baixa als pilots que ho sol·licitin i de la manca de seguretat d'alguns aparells que ja tenen moltes hores de vol.

La vaga ha estat en certa manera una rabiola, una protesta pública en solidaritat amb els dos capitans que el passat 15 de novembre de 1988 van xocar amb el seu aparell F-18 contra un avió Hèrcules. El jutge del cas demana 750

milions de pessetes i quatre anys de presó per als encausats i una condemna menor per al suboficial de la torre de control.

Aquesta petició, considerada en medis militars com a molt dura, va fer que els pilots es declarassin en vaga de zel i es neguessin a volar afirmant que els aparells no eren segurs. Una quarta part dels pilots van fer vaga i on es va notar més va ser a les bases de Torrejón de Ardoz, San Javier, Saragossa i Talavera la Real. Es tractava d'una protesta al ministre Serra amb el qual les relacions darrerament no són gaire bones.

Segons els pilots, molts cops es veuen obligats a pilotar aparells amb algun petit defecte de funcionament i fins i tot en alguns casos amb més d'un. Fins ara no havien dit res de la situació, però el processament dels seus companys els ha fet adonar-se que en cas d'accident la responsabilitat és seva ja que no comp-

ten de moment amb una llei que els empari.

Els membres de les Forces Aèries opinen que el nombre cada cop més escàs de pilots és producte de la política de Serra que ha limitat els aspirants per tal de reduir el contingent de militars de manera dràstica. Sembla ser que alts càrrecs de l'exèrcit consideren que les aspiracions dels pilots a canviar de càrrec (una qüestió en la que rau el fons del conflicte entre Serra i els militars) són del tot il·legítimes perquè la culpa de la possible mancança de professionals que volin en els aparells militars és la falta de previsió del govern socialista.

Els oficials actuals no posseeixen una auto-asserurança, assegurança a tercers o assistència lletrada per la qual cosa qualsevol accident els podria posar en el cas que ara es veuen els seus companys processats per l'accident del F-18. Aquest és un dels motius de ma-

lestar. La situació abans no era igual. Anteriorment era l'estat el que es feia càrrec dels danys produïts en un accident aeri però actualment si un pilot té un accident en acte de servei la responsabilitat és només seva i si mor la vídua ha d'esperar durant un llarg període de temps i, després d'omplir múltiples papers o expedients, pot aspirar a cobrar una pensió per la mort del seu marit (sempre que aquest hagi cotitzat més de quinze anys consecutius).

Aquesta situació de desprotecció

ple més evident és el del recent accident d'un helicòpter que després de trencar-se-li el rotor es va estabellar sobre el pati d'una escola madrilenya. Els familiars de les tres víctimes no van rebre cap indemnització.

Lògicament si un pilot cobra quatre vegades més a l'empresa privada que en el seu càrrec públic de defensa de la seguretat de l'estat, és normal que demani l'excedència i intenti guanyar més diners per realitzar la mateixa tasca i sense tanta inseguretat. Però hi ha un altre factor a tenir en compte: els pi-

i que si després dels vuit anys continuessin unes quantes generacions, al cap d'uns anys hi hauria un excedent d'aquests professionals tan ben preparats. D'aquesta manera cada vuit anys es va renovant el cos amb gent jove dotada de bons reflexes per volar en òptimes condicions.

La formació que reben aquests cadets no sols està fonamentada a fer unes determinades hores de pràctica de vol sinó que també reben classes d'instrucció tàctica i tir, ètica i redacció de documents militars. A més, fan



Els pilots de l'exèrcit acusen el Ministeri de no haver investigat a fons les causes dels accidents.

sembla que està intentant arranjarse des del ministeri de Defensa, que vol regular unes mesures legislatives com la llei de responsabilitat civil. Com a primer pas es podria donar un aixecament de la sanció d'empleament i sou que pesa sobre els tres encausats. De moment, el portaveu del departament va garantir en una roda de premsa que la defensa lletrada dels militars processats seria efectiva i va afirmar que s'instaria al fiscal togat militar perquè intervingués en el cas en el moment que es cregués més oportú.

Els pilots de l'Exèrcit de l'Aire acusen el ministeri que en general aquests accidents no han estat investigats de manera exhaustiva i no s'ha averiguat si estan cansants per fallades de material o per altres causes. Segons ells, el ministeri en alguns casos ha tancat els expedients sense que siguin concedides les indemnitzacions pertinents. L'exem-

lots es formen a expenses de l'exèrcit i aquest es nodreix dels diners que paguem tots els contribuents, és a dir, que l'estat forma teòrica i pràcticament uns pilots sense exigir res a canvi.

Per intentar paliar aquesta fugida en massa de pilots ja s'està ensinistrant la primera generació de pilots amb un contracte de vuit anys al Centre d'Ensinistrament de Seguretat i Defensa (GASYD) de Los Alcázares a Múrcia des del passat més de juliol. Es tracta del fruit d'un compromís ja que és molt possible que després de vuit anys de disciplina militar i sous no gaire alts (unes 180 mil pessetes mensuals) se'n vagin a una línia privada regular o chàrter, un sector que es troba en clara expansió a l'estat espanyol.

La solució no és dolenta si tenim en compte que els pilots de complement són el cos d'èlit dins les Forces Aèries

gimnàstica i classes de primers auxiliis. El contracte preveu que els dos primers anys dels vuit rebin aquesta formació i els altres sis ja s'integrin de ple a l'Escala de Complement de l'Arma d'Aviació on poden assolir el grau de tinent.

La decisió de fer un pacte ha vingut just després que el Tribunal Suprem declarés que eren prioritàries les necessitats de la defensa estatal sobre el particular de les persones ja que era un cas d'interès general. Ara bé, aquest tribunal no ha dictat cap llei sobre el tema encara que ha recomanat que tot i ser legítim demanar la baixa, una coincidència de moltes pot lesionar els objectius de la defensa estatal. Un cas doncs, que està plenament dins una situació confusa legalment i que caldrà veure com es desenvolupa.

*Centre d'estudis Estratègics de Catalunya (CEEC)*