

TRIBUNA: CARLOS SANCHEZ TARIFA

Las ambiciones de los pilotos

CARLOS SANCHEZ TARIFA 08/05/1982

Los pilotos de líneas aéreas han reivindicado, mediante diversas acciones, titulaciones universitarias para su carrera. Estas titulaciones facultarían a los pilotos para diversas misiones aeronáuticas adicionales a las de operación y mando de aeronaves, y evidentemente su posición profesional mejoraría sustancialmente al tener acceso a puestos de alto nivel en líneas aéreas y en la Administración, para los que se requiere específicamente este nivel universitario. Por su parte, el autor trata de mostrar en este artículo las razones para oponerse a esta pretensión, presentada ya en una ocasión con la amenaza de huelga.

Los pilotos de líneas aéreas justifican sus reivindicaciones no como un problema de tipo corporativo, sino insistiendo reiteradamente en que la operación y mando de una aeronave deben estar a cargo del personal con formación y titulación universitarias. Nadie duda de la gran categoría del título de piloto de transporte aéreo, y de la muy alta responsabilidad del comandante de una aeronave, siendo también indudable que las condiciones psicotécnicas y de mando deben ser excepcionales, sobre todo en situaciones de emergencia. Todo ello justifican alta categoría profesional, sueldos elevados y máximo respeto al título de piloto de líneas aéreas, pero no justifica, en nuestra opinión, que este personal tan calificado deba tener precisamente formación y titulaciones universitarias. La titulación universitaria superior corresponde a profesiones que desarrollen labores creativas y necesiten tanto el estudio de ciencias básicas y aplicadas específicas para el desempeño de sus tareas profesionales como el desarrollo de investigación, circunstancias todas ellas que no ocurren en la profesión de piloto.

Esta opinión la refuerza el importante dato de que entre los centenares de líneas aéreas del mundo occidental, regulares o irregulares, de pasajeros o de carga, no existe ni una sola que exija titulación universitaria a sus pilotos, y aún más, no hay escuela de pilotos o de vuelo en las

que los títulos de piloto que imparten sean al mismo tiempo títulos universitarios. Hemos citado específicamente el mundo occidental, ya que los pilotos señalan que Aeroflot constituye una excepción a esta regla, y que incluso los comandantes de líneas aéreas soviéticas tienen categoría de viceministros (señor Perales Manjón, *Abc*, 7 de abril de 1982), ejemplo tan raro que no quita validez a lo anteriormente expuesto.

Pudieran también justificarse las reivindicaciones de los pilotos si existiese escasez de titulados aeronáuticos universitarios en determinadas especialidades, pero, como veremos, lo que precisamente existe es la situación inversa.

Las titulaciones universitarias aeronáuticas españolas están a cargo de la Escuela de Ingeniería Técnica Aeronáutica y de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos, ambas dependientes de la Universidad Politécnica de Madrid.

Especialidades y masificación

Las especialidades y opciones de la Escuela Superior incluyen, además de aeronaves,

misiles y motores, los aeropuertos, transporte y navegación aérea, es decir, que cubren toda la gama de conocimientos de la ciencia aeronáutica y de la navegación aérea, especificándose así, con estas mismas palabras, en el decreto que regula las funciones inherentes al título de ingeniero aeronáutico.

En la Escuela Técnica Superior existen actualmente nada menos que unos 1.500 estudiantes, y unos 1.300 en la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica.

No es de extrañar que con esta masificación, de unos 1.800 ingenieros aeronáuticos superiores colegiados, menos de la mitad ocupen puestos de trabajo de calificación aeronáutica y que la cifra del paro, en la actualidad, alcance cifras muy elevadas.

No obstante, los ingenieros aeronáuticos han conseguido logros poco corrientes en España. La primera industria aeronáutica nacional, Construcciones Aeronáuticas, exporta sus aviones CASA-212 y CASA-101 a veinte países, entre ellos a Estados Unidos. En este país varias líneas aéreas de tráfico local emplean 54 aviones CASA-212 para el tráfico de pasajeros, estando en fase de discusión la fabricación bajo licencia de estos aviones en dicho país; caso inverso a lo que usualmente acontece en las relaciones comerciales España-EE UU concernientes a productos de alta tecnología.

Los planes de estudio de la Escuela Nacional Aeronáutica (ENA), en donde se forman los pilotos en nuestro país, no corresponden a los de una enseñanza universitaria, y mucho menos superior, lo que estimamos lógico. Por añadidura, el sistema que proponen para acceder a la titulación superior (licenciatura) es anómalo en las circunstancias actuales, ya que los pilotos se incorporan a las líneas aéreas una vez terminados los estudios de piloto comercial de primera en la ENA, no existiendo ni la escolaridad ni los estudios de alto nivel que se requieren en todas las universidades españolas.

Planes de estudio

Ciertamente que estos planes de estudio de la ENA podrían adecuarse para impartir a la vez formación universitaria y formación de pilotos, todo sería cuestión de modificación y ampliación de los planes de estudio y, sobre todo, de dinero, incrementando el ya muy elevado presupuesto de la ENA.

Uno no acierta a ver qué ventajas reportarían al país incrementar sus presupuestos de enseñanza para formar nuevos titulados aeronáuticos, titulados que ya existen aunque con otro nombre, y que desempeñarían las mismas misiones.

Existe una posible solución que parece razonable y que en cierto modo podría satisfacer las reivindicaciones de los pilotos. Constituye una aspiración justificable que un cierto número de pilotos quiera obtener titulaciones aeronáuticas universitarias de grado superior, como en el caso, por ejemplo, de los pilotos de pruebas. Para ello, podrían prepararse planes de estudios de adaptación, para que los pilotos que hayan cursado en la ENA los estudios necesarios para la obtención del título de piloto comercial de primera clase y quisieran adquirir el título de ingeniero aeronáutico, podrían completar su formación en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos.

Recíprocamente, los alumnos de esta escuela desean y deberían tener acceso, mediante cursos de verano en la ENA, para que un cierto número de ellos pudiesen adquirir el título de piloto comercial, lo que también sería por completo deseable y conveniente, especialmente para los ingenieros aeronáuticos dedicados al diseño de aeronaves.

Carlos Sánchez Tarifa es director y catedrático de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos.