

ENTREVISTA A CONTROLADOR AÉREO

Edad: 58 años

¿Cómo se forma quien esté interesado en dedicarse al Control Aéreo?

Bueno, cuando hay necesidad de tener un ingreso de personal, lo que nosotros hacemos es publicar en la prensa, en los diarios de la capital, la necesidad de la presentación de los jóvenes, ¿no? Y ahí requerimos una edad mínima de 20 años y una edad máxima de 27 años, con conocimientos firmes de inglés, con Bachillerato completo de cualquier orientación y ser ciudadano oriental, nada más. No se necesita ningún conocimiento como Piloto, ni de Navegación Aérea, ni de Control Aéreo, ni nada, la formación específica la damos nosotros luego de aprobado el ingreso. Puede ser cualquier egresado de Bachillerato de cualquier rama, simplemente cumplir con el Inglés, que es la exigencia máxima, debe presentar el certificado de aprobado el First Certificate. Y bueno, posteriormente se le da más formación de inglés, para alcanzar mayor nivel y poder tener una conversación fluida, sin inconvenientes. Después que las condiciones de ingreso se cumplen, la formación en sí lleva tres años, es una formación teórico-práctica. Además hay un examen psicofísico, donde se detecta si tienen la habilidad para trabajar en grupo, para tener multitareas. Hay una prueba de inglés y hacen una prueba técnica también, que es un poco en base a Cálculo, Matemática, pero no cálculos muy profundos, sino más bien de habilidades. El curso se inicia en marzo: hay un semestre de Teoría, luego tienen un segundo semestre de entrenamiento en Simulador de Aeródromo. En el segundo año se preparan para trabajar en Aeródromo: el Aeródromo tiene un espacio aéreo que va desde el centro del Aeropuerto hasta unas diez millas, con una base que es el suelo y un tope que son tres mil pies. En el segundo año también se capacitan teóricamente en Control de Aproximación y de área o ruta: son dos servicios, los capacitamos en Teoría y en Simulador y los espacios que manejan son, en Aproximación desde dos mil pies hasta Nivel 195, que son nueve mil pies y en Control de Área, son los límites del Uruguay, los límites geográficos y va desde los 1.200 metros hasta el tope ilimitado. Eso atiende todo el tránsito que sobrevuela el Uruguay o que vengan a los aeropuertos nacionales nuestros. En el tercer año se les da la Teoría de Radar y el Simulador de Radar.

Culminados todos los cursos teóricos y prácticos en simuladores, comienzan las habilitaciones. Las Habilitaciones se hacen en los tres Servicios, el Servicio de Control de Aeródromo, que es en la Torre de Control y lleva unos tres meses mínimo, acompañado continuamente por un Instructor, no pueden tomar decisiones por sí mismos, es decir sí las puede tomar pero son corregidas por un Instructor. Luego el Servicio en Control de Aproximación y Control de Área, cada uno de tres meses. Egresados de esto, ya se incorporan a un turno de guardia con un compañero, pero siempre el que recién entra tiene una atención distinta al que ya tiene cierta experiencia. Trabajan doce horas, en las cuales se trabajan dos horas corrido y se descansa media hora mínimo, puede haber hasta una hora de descanso, así hasta completar el turno: luego hay dos días de descanso por cada doce horas trabajadas. De esa forma lo que se logra es no llegar a la fatiga de la persona, sino tenerlo en el correr del día siempre disperso de una actividad tan intensa, ¿verdad? Los fines del Control del Tránsito Aéreo son mantener el Tránsito seguro, ordenado y ágil: esa es la función del controlador.

¿Cuál es el título que tú tenés?

Yo me formé como Controlador Aéreo y en este momento soy Jefe de Control Aéreo, que es el escalafón máximo. En la Torre de Control están los Controladores Aéreos, luego en el escalafón están los Supervisores y luego estaría el Jefe de Control Aéreo. Tenemos escalafón Técnico de la Administración Pública.

¿Cómo fue que empezaste en esta profesión?

Fue a partir de un tío que era piloto y conocía este trabajo. Esto me resultó un desafío y decidí dejar mi trabajo y ponerme a estudiar esto, la verdad que lo tomé como un desafío y no fallé.

Fue un desafío en el sentido de responsabilidades, yo era joven y debía demostrar que era capaz de ser responsable y entonces, como esta tarea tiene una misión muy fuerte para cumplir, respecto al servicio que se está dando, la seguridad, adentro de un avión van vidas, desde el que va un solo piloto volando en una avioneta chica a una aeronave que carga 200, 300 pasajeros.

¿Cómo es un día de trabajo de un Controlador?

Acá entra a las 7 de la mañana un grupo, luego, un segundo grupo entra a las 19 horas y sale al otro día a las 7 de la mañana, son turnos de 12 horas. Está el Supervisor y es quien debe actuar cuando yo no estoy. Las medidas que se tomen deben ser acertadas. Todo se basa en el conocimiento de la Reglamentación Internacional, no aplicamos otra que no sea la Internacional. Si tú te dedicas a esto y te sentís profesional, tenés que nutrirte de toda la información, entenderla, comprenderla y manejarla. Y saber dónde está cada cosa, ese es el punto más clave.

¿Qué condiciones personales te parece que hay que tener para dedicarse a esta profesión?

Tienes que tener condiciones para trabajar en grupo y a la vez para tomar decisiones solo, además de capacidad de poder estar concentrado en varias cosas a la vez. No te olvides que los Controladores están trabajando cada uno en lo suyo, pero al lado está un compañero también trabajando y uno tiene que poder estar atento a todo lo que está pasando y a la vez concentrado en lo que está haciendo. En el trabajo diario, si alguien tiene algún momento, durante la guardia, si tiene algún problema, tiene la posibilidad de pedir ser relevado: el supervisor hace un primer contacto con esa persona, lo saca de la tarea, acá hay salas de descanso, hay duchas, puede salir a caminar, hay un comedor grande, hay una cafetería, hay lugares para ver televisión, para escuchar radio, se puede dispersar bien. Inmediatamente se busca un relevo para ese puesto y el relevo puede estar al alcance, o sea, dentro de la guardia, todos los que están en la Torre, en el Control de Aproximación o de Área, están capacitados para trabajar en cualquier sector. En lugares donde hay mucho trabajo se mantiene la cantidad de personal; en otros donde hay baja intensidad de trabajo, se puede retirar a uno y ponerlo en forma inmediata a relevar a esta persona. Se toma entonces la segunda medida, que es llamar a un Retén, que está en su casa a la orden, todos los días hay uno distinto, llamamos a esa persona que demora unas dos horas en llegar acá: esa persona viene y completa toda la guardia y la otra se puede retirar. Tenemos un Psicólogo aquí, que cumple horario como yo, administrativo, y tiene una entrevista, detecta la situación, si es algo del momento, si es algún problema familiar, o económico, o cualquier otro caso, me da un primer informe y ahí puede determinar, a

lo máximo, una Junta Médica para determinar si psicológicamente está bien para continuar trabajando o si se le puede dar una licencia médica, o se le puede dar un tratamiento, medicamentos, etc. No puede, no debería haber una persona que esté en una situación psicológica que no es la adecuada.

¿Lograste apasionarte por tu trabajo?

Sí... ¡sí! ¡Es una enfermedad! Ahora estuve una semana en Chile, pero no fui a pasear, fui a esto... Fui a visitar Institutos de Entrenamiento de Controladores, de Formación de Controladores, fui a visitar el Centro de Control de Chile, fui a visitar la Torre de Control del Aeropuerto de Santiago y bueno, estuve en contacto todos los días con ese tema. La verdad que estoy muy contento, llevo 38 años de trabajo, en poco tiempo ya me jubilaré.