

de col·laboració

# CESDA, un enlairament.

## Referents generals i locals

L'emergent aviació comercial dels anys trenta arrenca decididament en concloure la II Guerra Mundial. De fet, durant aquesta, es negocia el Conveni Internacional d'Aviació Civil que se signa a Chicago l'any 1944. Dos són els factors que permeten a l'aviació comercial constituir-se com el quart mitjà de transport amb un pes específic propi. D'una banda, els ingents recursos tècnics i humans alliberats en recuperar-se la pau, i, de l'altra, la seguretat i fiabilitat demostrada pels nous models d'avions de transport assajats en el camp militar.

L'existència i pervivència de l'aviació comercial depengué fonamentalment del fet de mantenir unes cotes de seguretat i fiabilitat de les operacions aèries capaces de generar un clima de consens social prou elevat per desterrar la sensació del vol com a aventura.

L'OACI, com a organisme de l'ONU, creat expressament per impulsar l'aviació civil a escala mundial, assumeix des del primer moment, en col·laboració amb els seus estats membres, la tasca de dictar les normes d'homogeneïtat tècnica per a les infraestructures i les operacions de la navegació aèria. Així doncs, estats, empreses manufactureres d'avions i companyies de transport aeri, coordinades per l'OACI, desenvolupen en forma d'annexos al Conveni els reglaments oportuns de general acceptació.

Com era d'esperar, precisament el primer d'aquests annexos fixa les categories i condicions que ha de reunir el personal tècnic de vol, així com els requisits mínims exigits en la seva formació. Curiosament, la necessitat de fixar uns requisits de formació d'acceptació generalitzada va permetre enfocar la formació dels pilots d'aviació civil de manera similar a la que es dona, de fet, en la del conductor d'automòbil. Es prepara l'aspirant per superar uns exàmens pràctics de maneig de l'avió i de regles i de teoria aplicada.

El desenvolupament econòmic i tecnològic de l'aviació comercial en els darrers cin-

quanta anys ha estat veritablement espectacular. Malgrat això, les majors exigències de formació no han desenvolupat un sistema educatiu adequat a les noves circumstàncies. Són les companyies de transport aeri les que, per a cada model específic de la seva flota, formen i entrenen els pilots i el personal tècnic de vol amb criteris d'economia estrictament pràctics.

Donada la privilegiada situació social del pilot de companyia aèria, l'expressat anteriorment sembla una contradicció. Per això interessa destacar alguns matisos significatius sobre aquesta qüestió.

Des que, a finals dels anys setanta, als pilots de formació militar se'ls limita l'accés a les companyies aèries, sorgeixen iniciatives públiques i privades que, aplicant el model de formació esmentat, preparen un nombre significatiu de pilots comercials, teòricament preparats per accedir a les companyies aèries. La realitat és que, donada la formació insuficient d'aquests pilots, en el terreny pràctic i teòric, s'enfronten, per reunir les condicions d'accés exigides per les companyies aèries, a una veritable travessa del desert en la qual la pràctica i els coneixements s'han d'adquirir, en la majoria dels casos, a empentes i rodolons i de forma pràcticament autodidacta.

Certament, no es qüestiona la seguretat de l'operació aèria. El sistema dominant es caracteritza per l'aplicació rigorosa i metòdica de normes estrictes per a totes les fases del vol, tant si aquest es desenvolupa normalment com si sorgeixen incidents lleus o situacions greus de risc. Ara bé, el pilot al qual la seva companyia ha confiat la direcció del vol (el conegut com a comandant, amb clares reminiscències castrenses) assumeix tal responsabilitat des del moment d'acceptar l'avió per iniciar un seguit de rutes fins que el retorna a l'aeroport d'origen, que ha d'estar permanentment prenent decisions transcendents, relatives no només a l'operació aèria en si sinó com a màxim delegat de la companyia, amb efectes econòmics,

socials i fins i tot polítics.

La crisi actual del transport i la navegació aèries, sobretot a la Unió Europea, fou albirada ja en els anys vuitanta en les institucions comunitàries. Les normes JAR de la UE, avui en fase de redacció final, en allò relatiu a la formació dels tripulants de cabina i sobretot dels pilots, exigeixen, de fet, un enfoc i un marc formatiu nous per a aquesta comesa.

El projecte del Centre d'Estudis Superiors de l'Aviació (CESDA) d'inscriure, més que la formació, la instrucció dels pilots d'aviació comercial en el seu més ampli sentit, en el grau universitari, suposa, sens dubte, un salt qualitatiu sense precedents a l'Europa Comunitària per donar resposta a les exigències i paradoxes citades. Aquesta iniciativa, impulsada per l'Asociación Española de Pilotos Civiles Comerciales (AEP) i l'Ajuntament de Reus, constitueix, a més, un acte de solidaritat amb les generacions futures, precisament per part de les persones pertanyents a l'AEP (que és la més representativa de les existents) que han vingut col·laborant incondicionalment en el projecte, tot i estar assentats a la cúpula de la professió.

A la ciutat de Reus hi ha un aeroclub, fundat l'any 1933, que dona testimoni de la inquietud esportiva de la ciutat.

Un dels poemes de Gabriel Ferrater i Soler, fill il·lustre de Reus, "In memoriam", esmenta l'ampliació de les pistes confiscades a l'aeroclub, en els anys de la guerra, 1936-1939.

També el propi Centre de Lectura ha estat en el passat el marc d'activitats docents eventuais en el camp de l'aviació.

Reus, ciutat universitària des del 1981, pot acollir una iniciativa d'ampli abast acadèmic, social i econòmic, com és el CESDA.

Moltes generacions de reusencs i veïns de les rodalies han fet el servei militar a la Base Aèria del Camp d'Aviació de Reus, a l'exèrcit de l'aire. La recent desaparició d'aquesta base no posa en perill el futur d'un aeroport cridat a un paper progressiu en les comuni-





cacions de Catalunya.

Dels innombrables avantatges d'aquest projecte per a una ciutat com Reus, en la qual el clima cultural i l'ambient universitari conviu amb la prosperitat econòmica, en un àmbit urbà mitjà, a mida de la naturalesa humana, en destacaríem tres.

Incorpora al món universitari una activitat dominada per un alt desenvolupament tecnològic. A més, donada la importància de la instrucció pràctica en la formació del pilot, que ha de ser personalitzada, es requereix un pla d'estudis completament nou on s'ha de compensar unes classes pràctiques altament qualificades amb una instrucció teòrica en què l'èmfasi en el rigor lògic i el mètode científic es mantinguin en un tall universitari clàssic.

La ciència i la tècnica aplicada en la construcció d'avions i la més avançada investigació i desenvolupament de sistemes de navegació aèria a punt d'entrar en joc en l'espai aeri europeu, obren unes ingents possibilitats d'investigació en l'àmbit universitari de la URV i en el sector productiu de tota la zona.

En aquest sentit, el CESDA, així emparat, ha de constituir-se, sens dubte, en un estímul per a tots.

Per últim, és previsible que les futures promocions de pilots civils del CESDA es caracteritzin per un tarannà diferent del que ha estat propi, en els seus comportaments col·lectius, dels grups de pilots de línies aèries, considerats socialment com a elitistes. És més que probable que, a termini mitjà, coadjuvin a fomentar un nou clima social, en el qual la desavinença entre pilots i usuaris del transport aeri doni pas a la necessària conciliació i reconeixement social.

■ ANDREU PUJOL I DEL POZO  
I EMILIO URIEL CANO  
PATRÓ I GERENT, RESPECTIVAMENT,  
DE LA FUNDACIÓ REGO