

PRESIONES CONTRA LA SEGURIDAD AEREA

General USAF (R) E. R. QUESADA



La aviación no es, por sí misma, peligrosa; pero es, aún más que el mar, tremendamente implacable ante cualquier descuido, negligencia o incompetencia.

Durante cuatro décadas, desde que por primera vez ingresé a la aviación, he comprobado en repetidas ocasiones la verdad fundamental de esas palabras, conocidas como el código del piloto. En diciembre de 1958 emprendí la tarea de eliminar de las vías aéreas de este país, tanto como fuera humanamente posible, "el descuido, la negligencia y la incompetencia".

La aviación afrontaba el peligro de la intersección de las rutas aéreas. Cuando apareció la era del jet, el tránsito civil y el tránsito militar funcionaban, para todos los efectos prácticos, como dos operaciones separadas, sin un control coordinado y efectivo. La tragedia dramatizó el riesgo, cuando en dos oportunidades se presentó la colisión de un avión civil y uno militar en el aire, con el resultado de la pérdida de 61 vidas.

Renuncié a mi condición de oficial retirado de la Fuerza Aérea para convertirme en el primer jefe civil de la recién creada Federal Aviation Agency (Agencia Federal de Aviación), la cual había recibido autoridad que excedía ampliamente a la de cualquier otro cuerpo regulador anterior en este campo. Nuestra res-

ponsabilidad, en efecto, abarca todos los aspectos civiles de la aviación; desde la construcción de aviones, hasta el diseño de asientos y ceniceros y la provisión de whisky para el consumo de los pasajeros; desde el mantenimiento en tierra, hasta la competencia del piloto y la tripulación. Comprende, asimismo, aspectos vitales del vuelo militar.

Cuando entré a desempeñar ese cargo, encontré que años de regulación tímida e indecisa por parte del gobierno, habían creado un espíritu de complacencia en todo lo relacionado con la aviación. Me dí cuenta de que alguien tenía que enfrentarse a este problema. No eludí la tarea, ni lo haría hoy.

La industria de la aviación, por iniciativa propia, dedica mucho tiempo, dinero y esfuerzo, a fin de conseguir la seguridad del vuelo. No obstante, a nadie le gusta que le impongan reglamentos; y menos que a cualquiera otro, al tipo de hombre cuyo espíritu aventurero lo ha llevado a volar.

De manera que yo estaba prevenido de que encontraría resistencia, polémica y dilaciones. Pero no estaba preparado para las campañas coactivas, persistentes y organizadas por lo alto, que habríamos de confrontar muy pronto en toda ocasión. No preveía que mis propios móviles y los de la agencia, serían constantemente puestos

en tela de juicio; que el Congreso y el público serían deliberadamente mal informados y conducidos a conclusiones falsas; y que voluntariamente se emplearía la tergiversación para suscitar reclamaciones y fomentar resentimientos, precisamente entre los hombres cuyas vidas estaban en juego en los reglamentos de seguridad.

Desde el primer día la irresponsable presión se hizo evidente. La agencia estaba apenas surgiendo, cuando Max Karant, Vicepresidente de la Aircraft Owners and Pilots Association (AOPA) (Asociación de Pilotos y Proprietarios de Aviones), a la cual se le atribuye la representación de los aviadores privados, previno severamente a sus miembros contra "la creciente dominación militar de la FAA". (Por ese tiempo, únicamente dos de las veinte posiciones ejecutivas de la agencia habían sido ocupadas. Hoy, de un total de 38.000 empleados solo 130 son militares y solo uno de los cargos principales está encabezado por uno de ellos). Poco tiempo después, recibí la visita del Presidente de la misma organización, Joseph Hartranft. Su objetivo era el de protestar por los nuevos requisitos médicos que exigíamos a los pilotos para sus licencias de vuelo, asunto que trataré más detalladamente en este informe. Lo escuché muy atentamente y luego le dije que se mantendría nuestra decisión.

"Esto significa la guerra", me contestó, con manifiesta excitación.

GENERAL

USAF QUESADA (r)

Retirado de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, con una brillante hoja de servicios; después de haber volado durante la paz y la guerra, fue nombrado Director y funcionario de la OLIN INDUSTRIES LOCKHEED AIRCRAFT. Desde 1958 por nombramiento expreso del Presidente Eisenhower es Administrador de la FAA.

El señor Hartranft ha cumplido, ciertamente, su amenaza. La AOPA ha mantenido una persistente ofensiva de distorsión e inactiva. A través de su revista y de su "carta confidencial de noticias", ha combatido inclusive disposiciones que de ninguna manera afectaban a los aviadores privados. Nos ha acusado de concebir planes siniestros y luego ha reclamado el mérito de haber derrotado proyectos que jamás contemplamos.

Igualmente hostil ha sido la Air Line Pilots Association (ALPA), organización que lleva la vocería de los aviadores comerciales. A veces las tácticas de ALPA han puesto en aprietos a sus propios miembros y algunos se han apartado para contarnoslo.

Uno de ellos, por ejemplo, nos envió anónimamente aquello que nosotros llamamos el "hágalo usted mismo" de ALPA. Consiste en una colección de material mimeografiado, diseñado para enseñar a los pilotos cómo se envían a los miembros del congreso protestas escritas contra la FAA. Incluye listas de los miembros claves de las Comisiones, insinuaciones útiles acerca del estilo, reseñas, una colección de "trozos apropiados", y consejos varios sobre cómo dar a las cartas un toque de originalidad. Muchas de las comunicaciones de los aviadores, que los Congresistas transmiten a nuestra agencia, obviamente han sido inspiradas en esta forma.

AOPA y ALPA no han sido las únicas fuentes de coacción. Más de 40 de los grupos que representan los intereses de la aviación, han intervenido en nuestras actividades reguladoras y, en una u otra ocasión, algunos han conseguido colocar serios obstáculos en nuestro camino. El hecho de que la nueva agencia se consagrara íntegramente al cumplimiento de su deber, les produjo a muchos de ellos, o al menos, así parece, una gran conmo-

sulta ser uno muy conocido y sin ninguna importancia. A pesar de todo, nos las hemos arreglado para proseguir nuestra tarea.

Hoy bajo la nueva agencia, este país cuenta con un sistema de tránsito aéreo coordinado para los aviones militares y civiles. Todas las rutas a gran altura son guiadas por un radar de tierra. En nuestro centro experimental cerca de Atlantic City, New Jersey, estamos desarrollando el que consideramos constituirá un sistema automático de control terrestre, plenamente efectivo.

Pero el problema del tránsito por los cielos, continúa desafiando nuestros mejores esfuerzos. Porque la aviación ha progresado más rápido que nuestros procedimientos para regularla. En 1938 había solamente 29.000 aviones en el aire. Hoy hay más de 102.000, de los cuales cerca de 2.000 son aparatos pertenecientes a líneas aéreas comerciales (incluyendo 150 jets), 70.000 privados y 30.000 aviones militares.

El crecimiento meteórico del transporte aéreo no va a disminuir, y tampoco queremos que disminuya. Pero son tan grandes los peligros inherentes al aumento del tránsito aéreo y al desarrollo de aviones siempre más veloces, que el programa regulador del gobierno constituye un asunto de importancia capital para el público. Por ello las tentativas de descrédito a este programa y las pretensiones de ahogarlo en un mar de formalismos y demoras, no pueden considerarse solamente como una desagradable carga que deben soportar el burócrata y la agencia. **Elas son una amenaza para la seguridad pública.** Es particularmente desconsolador ver que la campaña de vejaciones ha sido en parte conducida por la Air Line Pilots Association, cuyos miembros son en su mayoría hábiles y devotos profesionales.

Un dios griego en la cabina

La ALPA es un sindicato de trabajadores muy especial en su género. Sus 13.000 miembros ganan desde US \$11.000 hasta US\$32.000 por año. Se dice que el sindicato posee millones de dólares en sus "arcas de guerra" y que puede pagar durante las huelgas de US\$ 500 a US\$ 600 mensuales. Su Presidente, Clarence N. Sayen, recibe un salario de US\$ 36.000 anuales. Dicho señor recientemente describió su calidad de socio como "altamente individualista".

Esta es una descripción que pocos intentarían refutar. Infortunadamente, cuando la FAA, fue creada el individualismo, en algunos casos, había adquirido un carácter de satisfacción personal y abierto desprecio por las regulaciones del gobierno. En su nuevo libro, "The Probable Cause", Robert J. Serling, conocido y capacitado reporter de aviación, observaba:

"La CAA casi parecía tener miedo a los pilotos. Hace algunos años a un inspector de la CAA se le preguntó por qué no llamaba al orden a las tripulaciones de vuelo".

"Cómo se hace para castigar a un Dios Griego?", replicó simplemente el inspector".

Tal vez porque yo mismo soy aviador, no considero a los pilotos como deidades infalibles. En el primer año recibimos 235 informes sobre infracciones cometidas por pilotos de las líneas aéreas. Esta cifra representaba un aumento de casi el 100 por ciento, en relación con el promedio registrado en cualquiera de los cinco años anteriores.

Fue para la ALPA motivo de gran excitación, el temprano anuncio que hice acerca de mi propósito de mantener a los pilotos dentro de la cabina durante los vuelos. Era por entonces una práctica corriente, estimulada por algunas compañías, que los pilotos al-

ternaran socialmente con los pasajeros. Me parece que el lugar que corresponde a los pilotos es el de los controladores, y comencé a poner en funcionamiento estricto nuestro requisito de vigilancia permanente en la cabina.

A pesar de todos los controles automáticos que hemos perfeccionado, aún tenemos que depender en gran parte del ojo humano como defensa esencial contra las colisiones. Por esa razón, el principio de "ver y ser visto" continúa siendo cardinal para la seguridad aérea. Para ilustrar el hecho podríamos citar el caso del piloto de un DC-7 que llevaba 35 pasajeros, a quien multamos por haber estado a punto de estrellarse contra un avión-nodriz de la Fuerza Aérea que se encontraba aprovisionando a dos aviones de combate. El piloto de este último vio al DC-7 cuando se hallaba a una milla de distancia. Pero el piloto del DC-7 no dió evidencia de haber visto jamás al avión-nodriz, porque, como lo demostró nuestra investigación, en ese momento estaba con los pasajeros.

Este es solo un caso entre muchos que han demostrado la necesidad de vigilancia constante en la cabina. Sin embargo, cuando emprendimos el programa de que se cumplieran estrictamente los reglamentos, la ALPA combatió nuestros esfuerzos, alegando que se trataba de la imposición de una "infantil Gestapo", y se empeñó en una campaña pública y de engaño y difamación contra nuestra agencia.

También ha asumido una actitud similar respecto de la presencia de nuestros inspectores a bordo de uno de cada 500 vuelos de las compañías aéreas, a fin de verificar personalmente el cumplimiento de las prácticas de seguridad. Aplicándoles los calificativos de "hostiles y peligrosas" a estas inspecciones, la ALPA se opuso enérgicamente a que nuestros inspectores ocuparan el sitio apropiado para poder

observar el desarrollo del vuelo. Para sostener esta absurda posición, el sindicato mantenía una disputa con las compañías, solicitando que en la tripulación de los jets figurara un "piloto calificado" adicional.

Me parece interesante anotar los puntos de vista expresados por la Flight Engineers International Association, organización que hizo una declaración con el propósito de proteger a sus miembros del "injustificado disgusto público que las actividades irresponsables de la ALPA provocaban contra ellos". "Como resultado de la presión que ALPA ejercía", puntualizaba la declaración, "al comienzo de 1959 y de la era del jet, en la cabina encontramos cuatro personas: el piloto, el copiloto, el ingeniero de vuelo y... el tercer piloto. Desde el principio este personaje constituyó un problema en la cabina. No tenía tarea que cumplir y la cabina había sido diseñada sin tenerlo en cuenta. En innumerables ocasiones la FAA ha procedido a efectuar sus inspecciones en ruta y en muchos casos ha tenido que ordenar al piloto adicional el abandono de la cabina de cuatro puestos, para poder observar las operaciones de vuelo en forma adecuada... La mayoría de los capitanes se alegran de poder perder de vista al personaje adicional...."

"Parece que este nuevo golpe de la ALPA a la FAA, constituye un esfuerzo para justificar en los jets la presencia de una persona que carece de funciones, que no puede alcanzar nada desde su asiento, y que en la mayoría de los casos es incapaz de manejar el aparato. En su intento de justificar la presencia del piloto adicional, la ALPA ha decidido atacar a la FAA con un argumento totalmente irreal y carente de lógica...."

Fue sobre esta misma cuestión que el 7 de junio de 1960 algunos pilotos de la Eastern Airlines y de la Pan

American, en franco desafío a las órdenes de la Corte Federal, promovieron una inepta y descabellada huelga, un remedo de la repentina ola enfermiza. El sindicato no hizo nada efectivo para prevenir su ocurrencia. Al contrario, poco tiempo después un consejo local de la ALPA, en una exposición ante sus miembros, deploró "la falta de simpatía pública por la causa de los pilotos en el grave problema que la nación confrontaba". La misma exposición anunciaba que para mejorar las relaciones públicas se estaban tomando medidas, entre las cuales figuraba lo siguiente: "Se está reuniendo un archivo de los hechos relacionados con cada incidente, infracción, multa o sanción impuesta por la FAA y compañía. Necesitamos urgentemente poder citar casos concretos... de malos tratos y abusos cometidos por el régimen dictatorial de la FAA. Con la ayuda de ustedes tendremos este archivo a nuestra disposición en el preciso momento en que se necesite. Los periódicos, por ejemplo, se interesan únicamente por el sensacionalismo... Los editores son individuos mordaces".

Uno de los más perversos ataques que hemos experimentado, ocurrió después de que un aparato de la National se hizo pedazos en el aire sobre la Costa de Carolina del Norte durante el pasado mes de enero. Al día siguiente el Capitán R. J. Rohan, miembro del National Airlines Council de ALPA, lanzó una acusación pública, según la cual la estructura del avión había sido fatalmente debilitada por las maniobras que exigían los inspectores de la FAA cuando supervisaban el desempeño de los pilotos. Según se vió después, los restos del desastre proporcionaron evidencia suficiente para comprobar que la explosión había sido ocasionada por una bomba que llevaba a bordo uno de los pasajeros. Sin embargo, si el

avión se hubiera hundido en el mar, en vez de caer en tierra, la irresponsable acusación del Capitán Rohan no habría podido ser desmentida jamás.

La cuestión de los sesenta años

Uno de los más ásperos antagonismos que sostuvimos con la ALPA, fue sobre el reglamento que limitaba la edad de los pilotos hasta los sesenta años para las operaciones de transporte aéreo. La decisión se debía a consideraciones de carácter médico: con el pasar de los años el hombre se deteriora psicológica y físicamente. Después de los sesenta años es mucho más probable que se presenten síncope o ataques al corazón, y tales accidentes físicos son imposibles de predecir.

En la aviación se debe llegar a ciertas conclusiones principalmente a través del buen juicio. No podemos siempre sustentarlas por medio de amplias e irrefutables estadísticas, como sucede en el caso del transporte terrestre, porque la aviación es una industria muy joven. No había en el servicio suficientes aviadores de avanzada edad, para poder obtener una comparación significativa respecto del promedio de accidentes ocurridos a los pilotos, según fueran ellos jóvenes o viejos. Pero sí podíamos recurrir al ejemplo de sentido común que nos daban las líneas aéreas de otras naciones, y así lo hicimos. (BOAC y KLM han establecido el retiro obligatorio para los aviadores a la edad de 55 años, y la SAS a los 60).

En 1959 aproximadamente 40 aviadores comerciales habían llegado a los sesenta años. En el año de 1967 habrá 250. Según el método de clasificación por antigüedad, los viejos aviadores tienen prioridad para escoger los nuevos aparatos, cuyo manejo generalmente implica salario superior y mayor prestigio. Como consecuencia, el promedio de edad de los pilotos de

jet supera considerablemente el promedio general. (Hace un año mucho más de la mitad de los pilotos de los jets pertenecientes a líneas comerciales, tenían más de 60 años). En años pasados la ALPA ha admitido ampliamente que volar es un juego para los jóvenes. (Esto no quiere decir que un piloto experto tenga que abandonar su trabajo a los sesenta años; si desea continuar en la aviación, existen innumerables tareas, en las cuales su experiencia resulta de gran utilidad, que puede realizar en tierra y aún en vuelos de entrenamiento y supervisión).

El sindicato se movilizó en defensa de sus miembros más antiguos y su campaña de presión continúa conquistó la adhesión de los aviadores privados, representados por la AOPA, organización que no había sido afectada por el requisito de la edad límite y que era, por muchos otros aspectos, un extraño aliado para los pilotos comerciales.

Por naturaleza, existe aún menos afinidad entre el piloto de un jet comercial y el de un Piper Cub, que entre el conductor de un bus de la Greyhound y el individuo que maneja un Volkswagen. El que conduce el aparato pequeño se inclina a pensar que el del aparato gigante lo está acosando y rara vez tiene la oportunidad de formar equipo con él. Hay además otras diferencias fundamentales entre una y otra organización. A pesar de que la ALPA es esencialmente un sindicato, también desarrolla diversas funciones propias de una asociación profesional, incluso estudios sobre programas importantes de seguridad aérea. Aún más, la ALPA está organizada de manera más acorde con los lineamientos democráticos, lo cual permite que las filiales seccionales y los consejos ejecutivos de dirección influyan en la política general, y da a

sus miembros el derecho de elegir directamente con sus votos a los funcionarios.

Por otra parte, la AOPA es una de las numerosas agrupaciones que adornan la escena en Washington, constituida por personajes que ejercen presión, que frecuentan las corporaciones públicas para influenciar la legislación, y que parecen dedicar por lo menos la mitad de sus energías a mantener unos cuantos funcionarios en las posiciones directivas. La experiencia ha demostrado que para que organizaciones de este género obtengan publicidad y conserven la simpatía de quienes la sostienen económicamente, no existe medio más eficaz que el ataque agresivo y simultáneo de cuatro de ellas contra una agencia gubernamental.

Este interés por la perpetuidad personal ha sido comprobado por un reciente despacho de la AOPA, cuyo título era: "Su Derecho a Volar está en Peligro". En esta comunicación, la AOPA decía a un grupo de personas que podían eventualmente convertirse en miembros de la organización:

"El actual administrador de la FAA va por un camino que, si resulta lo peor, conduce al caos. Si resulta lo mejor, produce un grave estancamiento en el progreso de la aviación general.

Esta es una batalla que ustedes no pueden arriesgarse a mirar desde la barrera. Si aún vuelan....deben entonces utilizar toda su firmeza y apoyar a la AOPA en su lucha por lograr una legislación razonable y en sus esfuerzos por mantener el espacio aéreo de la nación abierto para ustedes.

Por tanto, ahincadamente solicito a ustedes que se afilien a la AOPA e incorporen sus nombres a los de más de 80.000 pilotos con que ya contamos

y que en la actualidad sustentan nuestro vigoroso programa....”

La técnica es simple. Primero se provoca el resentimiento de los pilotos con una presentación errónea de la justicia. Luego viene un atrevido llamamiento para que se unan a la AOPA, por ser ella el escudo y la espada de los pilotos privados. El propósito es claro.

La AOPA está constituida en New Jersey como una asociación que no percibe ganancias. Sin embargo, las cuotas de sus miembros, los ingresos por concepto de avisos en su revista, la venta de varios tipos de equipo y los seguros, le producen un ingreso calculado en más de un millón de dólares. Aunque la AOPA dice hablar a nombre de 80.000 aviadores privados, los pilotos miembros no son consultados sobre la política de la organización y no tiene voz en la escogencia de sus dirigentes, quienes son elegidos por los fideicomisarios de la asociación.

En los Tribunales

La FAA, naturalmente, se ha preocupado por la seguridad de los pilotos privados. Hemos, por ejemplo, exigido que sean entrenados en el manejo de los instrumentos, por cuanto que, cuando el mal tiempo no permite ver el horizonte, solo los instrumentos pueden habilitar al piloto para volar con exactitud y uniformidad, y así evitar el desastre. Nos hemos negado asimismo a expedir certificados a los individuos que padecen enfermedades como epilepsia, locura, diabetes o serias afecciones al corazón. (Los ataques al corazón han sido un factor significativo en los desastres de los aviones privados; y recientemente el accidente de uno de nuestros más nuevos jets comerciales durante un vuelo de entrenamiento, parece haber sido ocasionado por un ataque al corazón). A diferencia de las agencias que nos

precedieron, la nuestra no acepta certificados médicos firmados exclusivamente por el facultativo personal del aplicante. Exigimos que uno de los miles de médicos que hemos designado, y que han sido puestos al corriente de nuestras normas, efectúe los exámenes. Desde 1926 hasta 1945 el Gobierno mantuvo precisamente ese sistema. Pero después de 1945, a pesar de la opinión médica, la CAA moderó el requisito, permitiendo que cualquier médico practicara los exámenes. Cuando la FAA investigó la situación, encontramos que de los certificados de perfecta salud expedidos originalmente a aviadores que más tarde la agencia rechazó por no corresponder a nuestras exigencias sobre estado físico, el 84 por ciento procedían de examinadores particulares.

De consiguiente, en el pasado mes de junio, después de un debate público y con la aprobación de la American Medical Association, estatuímos que los certificados fueran expedidos por examinadores especialmente designados, que conocieran la medicina de aviación. Nuestro proceder produjo una avalancha de protestas por parte de la AOPA. Fuimos acusados, entre otras cosas, de planear la “proscripción del médico familiar”. La realidad de los hechos es la de que cualquier médico, familiar o no, puede ser escogido como examinador si demuestra interés en la medicina de aviación y se mantiene informado acerca de nuestras normas y procedimientos respecto de los exámenes.

Consideramos que para el piloto estos reglamentos son la salvaguardia de su derecho a conservar la vida; pero fue precisamente sobre este asunto que la AOPA se hizo sentir para decir a sus miembros: “Su derecho a volar está Amenazado”.

Protestando contra nuestros “irrazonables reglamentos médicos” y contra

nuestras "irrazonables restricciones a la edad de los pilotos", la AOPA y la ALPA, en una declaración conjunta, anunciaron que el problema de la "dictadura de la FAA" y de nuestro "arbitrario y militarista imperio", sería llevado directamente al Congreso. Las dos organizaciones montaron un asalto al Capitolio.

Es interesante observar que, aunque las dos asociaciones actuaban unidas, sus motivos eran diferentes. El objetivo que la AOPA perseguía era un aumento de afiliados, mientras que la ALPA, cuyos miembros se habían mostrado complacientes a través de los años de indecisión gubernamental, objetaba la determinación de la FAA de establecer ella misma los reglamentos, en vez de que lo hicieran quienes habrían de obedecerlos.

Entre tanto, ALPA llevó la cuestión de la edad límite de sesenta años ante los tribunales para someterla a un examen legal. Los tribunales confirmaron la disposición "como justa según las normas prescritas en los reglamentos y frente a los hechos presentados por el Administrador". Pero ALPA no cesa en su batalla, en la cual ha llegado hasta denunciar, en un debate en el Senado, que los tribunales no proveen un adecuado sistema de análisis. Desde entonces han afirmado que su derrota en la disputa legal, se debió únicamente a que fueron menos "vivos" que los abogados del gobierno.

Para ser justo con la ALPA, debo decir que ella no está sola. Otros en la comunidad aérea comparten su actitud e insisten en que debe existir un poder adicional de revisión, por encima y más allá de los tribunales, capaz de suspender los reglamentos del Administrador de la FAA; en otras palabras, que cuando hay acuerdo entre el tribunal y el Administrador, algo anda mal en el tribunal.

A través de los años la industria

de líneas aéreas y la Air Transport Association (Asociación de Transporte Aéreo) desarrollaron la teoría de que la regulación debía realizarse a través de una especie de esfuerzo conjunto de las líneas comerciales y el gobierno, y que a la decisión última debía llegarse por acuerdo mutuo. Recuerdo una reunión en que se agitada a un grupo de presidentes de líneas aéreas, diciéndoles que nosotros no teníamos noción alguna de que la industria tenía que convenir con las reglamentaciones de la FAA, antes de que fueran adoptadas. Inevitablemente, ha habido varias ocasiones en que ellos no han convenido con nuestras regulaciones, pero creo que el público tiene razón de estar agradecido por nuestra firmeza de propósito.

Dólares versus vidas

Hemos soportado un constante ataque de los directores y de la industria, principalmente porque la seguridad es costosa. Por ejemplo, la instalación de un radar en los aviones cuesta, en cada uno, hasta US\$ 25.000. No obstante, hemos insistido en que todos los aviones comerciales sean equipados en esa forma y la terminación de este proyecto ha sido programada para el año entrante.

Igualmente, nos hemos propuesto que todos los turbojets lleven grabadoras de vuelo conectadas al tablero de instrumentos y que se conserve durante sesenta días toda la información registrada. Estos datos suministran un informe detallado de la velocidad, altitud, dirección y hora. Estas informaciones no solamente son invaluable para la investigación de los accidentes, sino que son fuente de útil verificación diaria del funcionamiento del avión. Las grabadoras cuestan desde US\$ 5.000 hasta US\$ 7.000. Peor aún desde el punto de vista de los negocios, porque por pesar cada una

de ellas cerca de 25 libras, en todo viaje se ha de disminuir la carga, lo cual significa que se deja de recibir el dinero equivalente al transporte de 25 libras. Como era de esperarse, las líneas comerciales encontraron innumerables razones para decir que las grabadoras no eran necesarias.

Igualmente, les disgustó que nosotros nos empeñáramos en que los copilotos de los jets, debían alcanzar un grado de pericia casi tan alto como el de los pilotos. Esto podía ser logrado solo con diez o quince horas de entrenamiento adicional. En el caso de los nuevos jets, el alquiler para este propósito puede costar hasta US\$4.000 por hora. Las líneas aéreas han estimado que este entrenamiento adicional, las abruma con un recargo de millones de dólares. Y esa perspectiva no las entusiasma.

En general, la presión de los directores ha sido más sutil, aunque no menos obstructora que las campañas de la AOPA y la ALPA. Por ejemplo, las compañías reclamaron este año en un debate ante el Senado, que la FAA no investigaba los puntos de vista de la industria con suficiente anticipación para que pudiera adelantarse una amplia discusión.

Cuando yo examiné la situación, encontré personalmente con gran consternación, que nuestro Bureau of Flight Standards (Oficina de Normas de Vuelo) había llevado a cabo 506 reuniones, a las cuales concurren 5.158 personas. El Bureau of Air Traffic Management (Oficina de Manejo del Tránsito Aéreo) había hablado con 2.077 personas, durante 363 conferencias formales. El Bureau of Aviation Medicine (Oficina de Medicina de Aviación), había realizado 175 reuniones, a las cuales asistieron 2.038 personas. Para completar, habían tenido lugar tantas reuniones informales y regionales, que no pudieron ser regis-

tradas. Me inclino a dudar que tanta discusión sea necesaria o siquiera útil.

Dudo también que la discusión, no importa cuán amplia sea, pueda llegar a satisfacer a la gente que solo acude a las reuniones con el propósito de oponerse. Por ejemplo, como respuesta a la solicitud de "tomar parte en los primeros planteamientos", cuando la actitud de la FAA era "todavía flexible", convocamos en agosto pasado una reunión de 200 personas, con el objeto de explorar y discutir los problemas de mantenimiento en las líneas aéreas. Sin embargo, William B. Becker, Director de Operaciones e Ingeniería de la Air Transport Association (Asociación de Transporte Aéreo), antecámara de las líneas aéreas en Washington, abandonó la reunión, porque, así lo afirma él, no habíamos preparado una agenda suficientemente detallada. Partió anunciando su propósito de "desarrollar una posición unificada de la industria", la cual resultó ser, cosa que a nadie sorprendió, una inflexible oposición a todo cambio en las regulaciones.

Las conferencias y juntas llegan a un punto en el cual ya no cumplen función diferente a la de aplazar innecesariamente la acción. Me parece, también, que si accedemos, más allá de los límites tradicionales y legales, a las falsas e hipócritas exhortaciones en que se pide un más amplio "proceso de consideración" y "protección para los derechos individuales", corremos el riesgo de perder de vista el objetivo principal.

El equilibrio que existe entre la legítima preocupación por los derechos individuales y el bien público, nos lo demuestra el desastre de un avión de la Artic Pacific ocurrido cerca de Toledo en el pasado mes de octubre, en el cual murieron 22 personas. El piloto, quien también pereció, era Dona

F. J. Chesher. Algunos meses antes la FAA le había revocado su calificación como piloto de las líneas aéreas, después de una audiencia en que se estableció que había violado el reglamento y demostrado falta de precaución, criterio y responsabilidad. Sin embargo, automáticamente nuestra orden fue demandada ante el CAB y de consiguiente quedó suspendida, pendiente del resultado de la apelación, y el piloto pudo seguir volando. Legalmente, su proceder era completamente apropiado. Pero debemos preguntarnos si los derechos que en justicia deben ser defendidos, encontraron adecuada protección en esta oportunidad.

Ahora, yo no pongo en duda que pueden existir rectas y valederas diferencias de opinión en cuestiones de seguridad. Ella envuelve asuntos de complejo discernimiento y pocas decisiones son inmunes al argumento plausible. La crítica basada en los hechos y documentada con los antecedentes, debe ser siempre bien recibida por los funcionarios públicos. Pero la oposición que solo persigue el obstruccionismo, es una cuestión bien diferente. Aún más reprochable es el esfuerzo calculado para atribuir motivos oscuros a las agencias gubernamentales y el ataque desmedido para minar la confianza pública en sus decisiones.

Afortunadamente, soportando esta clase de tácticas, nos familiarizamos con el juego. Dos años de experiencia nos han hecho más perspicaces. Sabemos lo que se puede esperar. Conocemos la pauta. Los acontecimientos se desarrollan, generalmente, en la siguiente forma: El primer ataque consiste en acusar a la agencia misma de "arbitraria y caprichosa". La segunda acometida va contra el procedimiento empleado para ejecutar las decisiones. Este último es calificado invariablemente de "injusto y arbitrario". Luego se combate a la agencia por ser una

"dictadura". El objetivo último soy yo, el Administrador. Se pide mi renuncia y se envían comunicaciones al Presidente, solicitando mi destitución.

Tales ataques no me han intimidado. Pero me parece que ya es tiempo de que el público se de cuenta de las campañas subversivas, calculadas y deliberadas, que tienen que resistir las agencias reguladoras. En materia de aviación estas presiones pueden considerarse como la más seria amenaza que confrontamos para el logro de una regulación real y efectiva y, de consiguiente, la seguridad aérea.

La misión de la FAA

La seguridad aérea constituye la clave del progreso aeronáutico. Esto lo entienden, o deberían entenderlo muy bien, quienes derivan su subsistencia de la aviación, incluso los pilotos, los líderes sindicales, y los directores -conscientes de sus intereses de lucro- de las líneas aéreas.

El papel que me corresponde desempeñar a mí es diferente, aunque el objetivo es el mismo. Como Administrador de la Federal Aviation Agency mi tarea principal consiste en hacer por el público americano, en el campo de la seguridad, lo que el público no puede hacer por sí mismo. Mi encargo fue descrito por el Representante Oren Harris, Presidente de la Comisión de Comercio Interestatal y Exterior, en su informe de 1957, el cual sentó las bases para la creación de nuestra agencia al año siguiente:

"Debe evitarse, a cualquier precio, toda tendencia de las agencias gubernamentales a proceder con desmedida cautela en la promulgación o ejecución de los reglamentos para promover la seguridad aérea, aunque corran el riesgo de ser acusadas de excesiva rudeza... En el empeño de alcanzar, tanto como sea posible, los más altos índices de seguridad, todas

las ramas de la aviación tienen que tomar una responsabilidad, para el bien general. Las entidades o personas afectadas deben asumirla con alegría y cooperar en la consecución de controles efectivos y necesarios para la seguridad, sin tener en cuenta la carga que ello implica”.

Las campañas inmoderadas de presión violan claramente este concepto. Creo que la responsabilidad de los grupos que representan intereses especiales, los cuales, en realidad, hacen parte del interés público, va más allá de la exclusiva persecución de sus propósitos egoístas.

Los problemas de la aviación se hacen tan complejos, que se requerirá de parte del Gobierno, en los años venideros, resolución y una dirección de altísima calidad. La FAA debe continuar utilizando, efectiva y firmemente, las herramientas que le ha otorgado el Congreso. Infortunadamente ustedes, los millones de personas que necesitan de las líneas aéreas o que permanecen en tierra y exigen solamente que se les proteja de los aviones, no cuentan con un grupo de presión que apoye ruidosamente los esfuerzos que se hacen por ustedes. Estos esfuerzos son mantenidos por los Senadores y Representantes activos, que vigilan la aviación y velan por la agencia reguladora del gobierno.

Durante las próximas sesiones del Congreso se presentarán, muy probablemente, varios proyectos de ley sobre aviación, encaminados a acabar con el poder y la efectividad de la Federal Aviation Agency. Ese poder y esa efectividad fueron originalmente concedidos cuando el Congreso, los funcionarios oficiales y los dirigentes

de la aviación, admitieron la necesidad de crear una vigorosa agencia, capaz de asumir grandes responsabilidades, y trabajaron hasta conseguirla. Desde que la agencia se creó, hace dos años, hemos actuado en consonancia con lo que exigió el Congreso. Algunos miembros de la comunidad aérea se hacían la ilusión de que por milagro, sin tener que pagar un precio, se obtendría la seguridad aérea. La comunidad sabe ahora que dicha seguridad no puede ser alcanzada sin un recorte de sus actividades, como una contribución de su parte. Algunos amigos de la aviación, al examinar los dos pasados años y darse cuenta por primera vez de los esfuerzos que han costado, comienzan a flaquear en su propósito. Algunos ponen en duda su determinación original. Otros titubean. En cuanto a mí, a pesar de las críticas y de las presiones, mi resolución se mantiene inmovible.

Hemos llegado a considerar que el hecho de estar expuestos a la crítica irresponsable, es un riesgo normal del servicio público. Al cabo del tiempo, el servidor público aprende a encogerse de hombros ante esos ataques. El peligro, sin embargo, reside en que puede faltarle la firmeza de propósito necesaria para que los ataques no acaben por desgastar su valor y su determinación. Este es un problema inherente a la vida pública. Considero las actividades de los grupos de presión, como particularmente ominosas; no porque me afecten personalmente, sino porque en este campo nos enfrentamos, diariamente, a decisiones que implican la vida o la muerte.

(Tomado de "HORPER'S MAGAZINE").