



Algunas ideas sobre tráfico aéreo

Por el Comandante JOAQUIN FERNANDEZ-QUINTANILLA

“Hay que tener cuidado. No se nos vaya a quedar pequeña la caseta del perro”, viene a ser la consecuencia que sacamos cada vez que manejamos algo relacionado con aeropuertos.

Es la historia de siempre. El perro sin caseta, las buenas intenciones...; se trata de construir algo excepcional. Las obras se dilatan, el tiempo pasa y cuando, al fin, todo termina el perro ha crecido tan desmesuradamente que ya no cabe en la caseta.

Y esta es, también, la historia del avión y su aeropuerto.

La verdad es que cuando los perros están en edad de crecer, hasta los bozales se les quedan cortos. Hay que pensar siempre a varios años vista. Un buen esqueleto, sí, un buen armazón de sostén, pero también, por qué no, unas buenas células nerviosas. Los años pasan y después de la adolescencia, que es todo músculos y huesos, y de la juventud—que ya sabemos lo que es—ha de venir, sin

duda la edad madura, el establecer lazos en torno, el engranar dentro de la compleja red de los hombres, el atender arduas obligaciones. Habrá que usar la cabeza, sí, y discurrir hábilmente.

Hay que pensar también, pues, en el mañana de estas pequeñas neuronas, hoy embrionarias aún, que son los Oficiales de Tráfico, unidades funcionales elementales, con las que hemos de armar toda la trama del tejido más noble, de la sustancia gris del Aeropuerto.

* * *

Abocelamos aquí unas líneas de movimiento para los Oficiales de Tráfico. Unas directrices. Porque sólo es navío el barco que navega y sabe su capitán a dónde va y no el que está varado.

No se trata de desarrollar una doctrina—¿quién es capaz de disecar un cuerpo en movimiento?—sino de ofrecer un revulsivo que los estimule a pensar en ella.

Es importante para el Oficial de Tráfico

co tener conceptos claros sobre Tráfico Aéreo. En muchas ocasiones ha de trabajar alejado de todo posible asesoramiento, confiado exclusivamente a su criterio. Le interesa concretar sus ideas para decidir.

Para él el Tráfico Aéreo es un Servicio Público en el que intervienen tres elementos:

El usuario (pasaje y carga), que formula una "demanda" de transporte.

El interés comercial (compañías aéreas), que hace la "oferta" correspondiente, y

El Estado, que ofrece la "vía" (aeropuertos y rutas).

El Oficial de Tráfico es el representante del Estado en la explotación de aquella parte o aspecto de la "vía" que se halla bajo su inmediata responsabilidad.

Como tal, su misión es fundamentalmente dirigir y mantener la "corriente de tráfico".

Su actuación, aun cuando de una manera concreta debe ajustarse a las "Normas" que tuviere, en sus líneas generales debe inspirarse en los siguientes principios:

Principios básicos: 1. Seguridad. 2. Confianza.

Principios operativos: 1. Automatismo. 2. Unidad de procedimiento. 3. Tiempo; y 4. Integración de intereses.

Principio de seguridad.

"La primera y más alta obligación de cuantos intervienen en operaciones de Tráfico Aéreo es proteger la vida de los que vuelan."

1. Una de las misiones fundamentales del Estado, tan importante como las de proporcionar libertad, justicia, etc., es ofrecer seguridad a la Nación. Seguridad de la vida, de los bienes, de la honra de las personas.

Desde este punto de vista, la seguridad aérea, como la de todos los medios de transporte, es una parte de la seguridad pública del país. Porque no es tan sólo la

bomba del anarquista, sino, también, la traviesa podrida, quienes ponen las vidas en peligro. Y a las veces el criminal se nos ofrece sin revólver ni antifaz, bajo la apacible figura de un guardaguasas dormido.

El Estado, al hacerse cargo de la dirección y explotación de la "vía aérea" lo primero que debe ofrecer, pues, antes aún que la misma "vía", es seguridad absoluta a quienes la utilicen.

Para ello, después de adoptar las medidas generales que la garantizan, en la práctica diaria delega el mantenimiento de la seguridad en el Oficial de Tráfico, sobre cuyos hombros gravita así ingente responsabilidad.

2. El Oficial de Tráfico debe tener presente que la seguridad es, más aun que la sujeción a unas "Normas", un estado de espíritu, una situación latente, pero permanente, de alerta, presta a actualizarse en cualquier momento. Porque es en un instante, el menos pensado, cuando este deber moral que le ha sido confiado, de velar por las vidas humanas, puede convertirse en una responsabilidad criminal.

Y es importante que cuantos toman parte activa en operaciones de Tráfico aéreo tengan una clara conciencia de esto.

3. Interesa, a este respecto, recordar que toda profesión tiende a producir una deformación en el que la ejerce, en el sentido de habituación ante la reiteración de las "situaciones típicas" de la misma. Es así como el médico se insensibiliza ante el dolor.

Entrañando todo avión en vuelo un peligro latente, aun cuando remoto, interesa al Oficial de Tráfico estar avisado contra esta su posible deformación profesional de "habituación al peligro", incompatible a todas luces con la situación de "alerta permanente", citada anteriormente.

Principio de confianza.

"El personal de vuelo debe tener confianza absoluta en el personal de tierra y en las instalaciones y servicios.

El personal de tierra, a su vez, debe tenerla en la disciplina del de vuelo."

1. El Comandante del avión ha de apoyar su vuelo sobre una base firme. "Necesita" el convencimiento consciente de que maneja datos y cifras exactas y de que dispone de Oficiales de Tráfico capacitados y de instalaciones de tierra seguras.

Pero el Oficial de Tráfico, a su vez, necesita también para dirigir el Tráfico tener la seguridad de que maneja tripulaciones disciplinadas.

Ambas necesidades tan sólo es posible satisfacerlas cuando entre ambos rige el principio de "confianza".

2. Hasta el presente, el principio que viene rigiendo con carácter universal es el de "desconfianza".

El personal de vuelo, consciente del peligro aéreo, de la responsabilidad que lleva en sus manos y de su superior preparación, se resiste a convertirse en agente pasivo de las posibles equivocaciones del personal de tierra, al que, con frecuencia, dejándose llevar por un orgullo mal entendido, menosvalora.

El personal de tierra, a su vez, con una visión de la situación de conjunto más completa y con un mejor conocimiento del esfuerzo de disciplina que exige el mantenimiento del orden en la corriente de tráfico, teme siempre al "individualismo" del personal de vuelo, cuyas geniales inspiraciones personales pueden agravar en un momento dado una situación de peligro.

Se hace necesario eliminar esta desconfianza, de la que sólo resultados negativos se deducen; no existe antagonismo alguno entre el personal de vuelo y el de tierra, sino, antes bien, colaboración, y es este espíritu el que debe prevalecer.

El mejor desarrollo del Tráfico Aéreo aconseja, pues, conocimiento y estima mutuos, indispensables para una buena penetración.

Y esta estima, indudablemente, sólo puede basarse en un incremento de la capacidad y del concepto de la responsabilidad del personal de tierra, hasta alcanzar el nivel del personal de vuelo y, por parte de éste—una vez equiparadas capacidades y responsabilidades—, en una supe-

ración del orgullo citado, un tanto ingenuo e infantil. El "complejo de héroe", por lo que a la Aviación comercial se refiere es—lá hace ya tiempo trasnochado. Cada uno en su sitio y a su modo sirven a una misma causa.

3. Existe un tercer aspecto de este "principio de confianza" y es aquél que se refiere a la que deben tener los Oficiales de Tráfico en el apoyo de la Superioridad, respaldando su autoridad.

Siendo una de sus misiones reprimir con energía cualquier intento de irregularidad o indisciplina en el Tráfico Aéreo, necesitan hallarse investidos ante las tripulaciones del máximo prestigio, el cual tan sólo pueden llegar a conseguir cuando tienen el convencimiento de contar constantemente con el apoyo de la Autoridad a quien representan.

En los siguientes "Principios operativos" se condensan las ideas que deben informar, en sus líneas generales, las operaciones de Tráfico Aéreo.

Principio de automatismo.

"Se debe tender a tener resuelto con anterioridad y a aplicar automáticamente la solución prevista."

1. En un mecanismo tan complejo como es el dispositivo de Tráfico Aéreo, se debe reducir al mínimo la improvisación. Es necesario tener prefijadas las soluciones y aplicarlas automáticamente.

2. En términos generales a ello tienden las "Normas" e "Instrucciones". Sin embargo, por tener cada Aeropuerto características peculiares, en muchas ocasiones el Oficial de Tráfico debe reajustar estas soluciones generales a las necesidades locales y a los medios disponibles, estudiando y previniendo las posibles "situaciones típicas" antes de que se produzcan.

Principio de unidad de procedimiento.

"En todos los Aeropuertos las operaciones de Tráfico se deben desarrollar conforme a un sistema único."

El Oficial de Tráfico debe tener presente que aun cuando su Aeropuerto se ha-

lla distanciado de los demás en el espacio, para el que vuela no existe esta separación en el tiempo, ya que, simultáneamente o en breve plazo, puede entrar en contacto con varios aeropuertos.

Cualquier pequeña diferencia de procedimiento, de esas que con tanta facilidad se desarrollan en dependencias aisladas, obliga a las tripulaciones a un trabajo estéril de acomodación.

En todos los Aeropuertos las operaciones de tráfico, tanto de vuelo, como de tierra, deben desarrollarse conforme a un mismo sistema.

Principio de tiempo.

"En todas las operaciones de Tráfico Aéreo el "tiempo" debe contar como parámetro fundamental."

1. Si en todos los medios de transporte el "tiempo" es fundamental, en el aéreo lo es en grado sumo, puesto que su característica es la velocidad y cuanto más elevada es ésta, menores son las fracciones de tiempo que se manejan y mayor la importancia que adquieren en orden a la seguridad.

Una medida que en un momento dado puede ser vital, segundos más tarde puede ser inútil por completo.

2. La ordenación del Tráfico Aéreo es, por otro lado, en esencia un escalonamiento en el espacio y el tiempo. La "corriente de tráfico" va encajada dentro de unos límites de tiempo y todo el dispositivo de Control se apoya, precisamente, en la exactitud en la observancia de estos límites.

3. Por último, la elevada velocidad del Transporte Aéreo obliga a todas las operaciones con él relacionadas a seguir su ritmo. La actuación del personal de tierra debe, por tanto, desarrollarse con la rapidez necesaria a fin de que nunca constituya un freno a la cadencia que impone el avión.

Principio de integración de intereses.

"Cuanto intervienen en el transporte aéreo se hallan unidos por una integra-

ción de intereses. Sus relaciones han de ser, pues, de colaboración."

1. El mejor desarrollo del Tráfico Aéreo aconseja un espíritu de colaboración entre cuantos en él intervienen—Estado, compañías comerciales y usuarios—, tanto más, cuanto que no existe oposición alguna entre ellos, sino, antes bien, integración de intereses.

Efectivamente, todo transporte supone en principio una necesidad para quien formula la demanda y un beneficio para quien lo realiza. De ahí que los transportes, considerados desde un punto de vista genérico, satisfacen una necesidad pública y se traducen en riqueza que, en última instancia, vierte sobre el país.

Es así como cuantos intervienen en el transporte aéreo, aun cuando acuden a él con fines inmediatos distintos, cooperan a un fin mediato común, el incremento del bienestar y de la riqueza nacional.

2. En este sentido el Oficial de Tráfico debe estar informado por un criterio de respeto, tanto de los intereses del público, como de los comerciales de las compañías aéreas; naturalmente, siempre que ello sea compatible con las Normas de Tráfico y no afecte a la seguridad.

Por lo que al público se refiere no debe olvidar que la "vía"—que es el Estado—se halla al servicio del usuario—que es la Nación—y que, tanto ella como su explotación, se mantienen con el erario público, formando parte del patrimonio nacional, lo que la da un carácter de Servicio eminentemente público.

En lo que a las compañías aéreas respecta, debe tener en cuenta que, en muchas ocasiones, soluciones que desde el punto de vista de tráfico son indiferentes, económicamente pueden no serlo para las compañías, debiendo respetar en lo posible sus intereses comerciales.

3. Este espíritu de respeto y colaboración debe informar, asimismo, al público y a las compañías aéreas, tanto en sus relaciones mutuas como con el Estado, y el Oficial de Tráfico debe hacerlo prevalecer así en cuantas discrepancias entre las partes deba dirimir como representante de la Autoridad.