

Cavilaciones de un piloto de transportes públicos

Por EDUARDO SORIANO

Piloto aviador y de la Marina Civil

EL naufragio del trimotor francés *Émeraude*, destrozado en el aire por una tempestad, plantea de nuevo el problema, no claramente resuelto hasta ahora, de precisar a quién debe atribuirse la facultad y la responsabilidad de suspender la partida de una aeronave, cuando el estado atmosférico en el trayecto a seguir pueda hacer peligrosa la navegación.

El caso es muy diferente, según se trate de la Aeronáutica Civil o de las Militar o Naval. En éstas, las necesidades militares, de momento y oportunidad, se superponen a todas las otras, y el riesgo queda en muy segundo lugar. Y como, por otra parte, los jefes inmediatos a los pilotos son siempre hombres del aire, que a su experiencia aeronáutica unen la de su condición y categoría militar, evidentemente son los más capacitados para apreciar, en su justo valor, cada una de las circunstancias que deban influir en las decisiones de que se trata, y a ellos por completo debe corresponder la facultad y la responsabilidad de adoptarlas.

En cambio, en la Aeronáutica civil ocurre todo lo contrario. La seguridad es cosa esencial, especialmente si se trata de aeronaves que conduzcan pasajeros. Y como los jefes inmediatos a los pilotos, de quienes deben recibir autorización para partir, pueden no estar presentes, y suelen ser hombres que trabajan muy poco o nada en el aire, el resultado es que en la práctica, precisamente en los casos de tiempo más dudoso, se deja casi siempre al piloto que decida y haga lo que estime mejor.

El dilema en que con esto se coloca al piloto es el siguiente:

De un lado, su conciencia profesional y su lealtad a la Línea y Compañía en que sirve, le impulsan a partir a la hora prevista y a hacer todo lo humanamente posible por llegar a su destino, manteniendo así su reputación de regularidad y eficiencia en el servicio.

Y por otro lado, le detiene la consideración, de que si no logra alcanzar su objetivo y se ve precisado a volver al punto de partida, o lo que es peor, a una toma de tierra forzada en mal terreno, no sólo corre grave riesgo de averiar su avión, y tal vez de algún accidente en el pasaje, sino que de todos modos para éste, para la Compañía y para él mismo, se sigue un perjuicio inevitable. Y no mencionamos el riesgo que su persona pueda correr, porque el piloto es por naturaleza optimista y piensa siempre que en el peor de los casos, su dominio del vuelo le permitirá sortear el peligro y salir indemne de él.

Ante este dilema en que los pilotos muy frecuentemente se encuentran, cabe preguntar: ¿Es el piloto el más calificado para resolver? ¿Es él quien tiene más probabilidades de acertar con la mejor solución?

La contestación a estas dos preguntas podría ser completamente afirmativa, si el piloto estuviera siempre libre

de otras preocupaciones e influencias que las antes consignadas; pero son muchos los casos en que no ocurre así.

Supongamos, por ejemplo, el de un piloto de transportes públicos que debe emprender un viaje a hora determinada. La última información meteorológica, le indica tiempo no demasiado malo en el camino a seguir. Pero su experiencia en el vuelo por dicho camino, que lleva mucho tiempo recorriendo, le hace percibir determinados signos indicadores de que esa clase de tiempo acostumbra a evolucionar rapidísimamente en sentido muy malo, y que en una o varias partes del trayecto, será muy peligrosa o del todo imposible la navegación.

Lo prudente y sensato sería aplazar la partida en espera de nuevos y más favorables datos. Así lo informará seguramente el piloto si se le pregunta. Pero si se le deja en libertad de proceder, y es él quien por su cuenta y riesgo ha de adoptar esa resolución, probablemente dudará mucho antes de decidirse a hacerlo, y en muchos casos optará por partir. Y esto, porque es muy difícil, para un piloto en tal situación, el poder sustraerse a la idea de que es un Consejo Administrativo, formado por varias y muy distintas personas, quien en definitiva ha de juzgar su actuación, y teme que dentro de éste, sin otros datos que los partes meteorológicos, pueda alguno tacharle de remiso o falto de decisión para el cumplimiento de su deber.

Y si a esta preocupación, que en todos los casos dudosos ha de asaltarle, se añadiera la procedente de saber que otro aparato ha salido o debe salir, con poca diferencia de hora, para hacer el mismo o análogo recorrido, entonces, ante el temor de que dicho aparato logre rendir viaje y el suyo no, toda consideración de riesgo desaparecerá para él, y puede contarse como seguro que partirá sin vacilar, lanzándose a fondo en busca de su objetivo.

Otra de las causas que pueden influir fuertemente en el ánimo de un piloto para hacerle traspasar los límites de una prudente seguridad en caso de mal tiempo, es la de llevar a bordo uno o varios personajes de alta categoría para los que la suspensión o retraso del viaje signifique perjuicio o grave contrariedad.

El caso del trimotor *Émeraude*, al principio citado, es típico en este sentido. En él concurrieron además otra serie de circunstancias que colocaban al piloto en una muy difícil y enojosa situación.

Era el avión el último y más perfecto producto de la técnica aeronáutica francesa; acababa de batir varios records de velocidad a largas distancias, y, por ambas causas, sus vuelos eran seguidos con gran expectación en todo el país.

La Compañía «Air-France», a la que pertenecía, estaba recién formada por la fusión de las más importantes Compañías de Tráfico Aéreo de Francia; y en esta concentra-

ción de elementos y en el empleo del nuevo tipo de avión, que tan brillantes resultados estaba dando, se fundaban grandes esperanzas de lograr un rápido progreso en el tráfico de las líneas aéreas existentes y de las nuevas que se proyectaba establecer.

Y, por último, el piloto elegido por la Compañía como el más hábil, seguro y práctico de todo su personal, no sólo correspondía a la confianza en él depositada, sino que con su labor venía poniendo a gran altura su nombre y haciendo popular el de su avión.

En estas condiciones, — bien poco favorables para que un piloto se decida por su propia iniciativa a aplazar un viaje por un presumible riesgo — hizo escala el *Émeraude* en el aeropuerto de Lyon, de regreso de la Indochina, el día 15 de enero último, a las diez y ocho horas, ya completamente de noche, y llevando como pasajeros al gobernador general de los citados territorios, al director de la Aviación Civil francesa, al de la Compañía «Air-France» y a cuatro personalidades más de su séquito, todos ellos esperados ya a esa hora en el aeropuerto de Le Bourget, en París.

El tiempo había sido hasta entonces muy mediano, con fuertes vientos contrarios que habían frenado la marcha desde Marsella, escala anterior. La meteorología señalaba mal tiempo en dirección a París, con ráfagas muy duras y chaparrones en la región Morvan, donde las tempestades suelen adquirir una violencia extraordinaria.

¿Podía el piloto, basado en estos datos, negarse a partir o, por lo menos, hacer constar que lo consideraba una temeridad? Evidentemente, no. Y éste, aun dándose cuenta, como indudablemente se dió, de que existía un grave peligro a correr. Lo prueba el hecho de que, antes de partir, consultó el caso con las autoridades que llevaba a bordo. A un piloto tan experto como era el del *Émeraude*, con más de seis mil horas de vuelo y bastantes ya en este su último avión, probablemente no le había pasado inadvertida alguna pequeña deficiencia, bien fuera en los mandos, en sus reacciones o de cualquiera otra clase, que le hacía difícil de dominar con tiempo tan desigualmente violento como el que se le anunciaba, y a ello debe atribuirse su consulta.

Pero se trataba de un avión que era tenido por todos como lo más acabado y perfecto que existía, capaz de arrostrar toda clase de tiempos, con luz o en la más completa oscuridad, y de recorrer un trayecto muy corto, todo él señalado por aerofaros y terrenos de socorro con luces Neón, y toda negativa a emprender el vuelo o simplemente una decidida opinión de aplazarlo, seguramente hubiera sido acogida con gran extrañeza e interpretada muy poco a su favor, por cuantos iban a bordo y por los que impacientes les esperaban en París. La consecuencia fué partir.

Ante la terrible catástrofe ocurrida hora y media después, en la que quedó completamente destruído el avión y muertos cuantos se hallaban en él, el ministro del Aire creyó necesario dictar algunas disposiciones encaminadas a prevenir, en lo posible, parecidos accidentes. Las dos únicas referencias que con este motivo se han añadido a la reglamentación de los vuelos son las siguientes:

1.^a La partida de todo aparato transportando uno o más pasajeros, sea a título regular o a título excepcional, no podrá tener lugar sin la autorización del jefe del aeropuerto, responsable de la seguridad.

2.^a El tráfico de noche de las aeronaves civiles será reducido al mínimo cuando las circunstancias atmosféricas sean malas; sólo los aviones postales, asegurando un tráfico regular y presentando una seguridad suficiente, podrán ser autorizados para partir.

La primera es exactamente igual a la contenida en el reglamento español para el Tráfico Aéreo, vigente desde el 28 de septiembre de 1928, fecha en que se dictó. Está evidentemente inspirada en los reglamentos del Tráfico Marítimo, que atribuyen al capitán del puerto el derecho de cerrar éste a la navegación, impidiendo la salida de todas las naves, siempre que así lo exija el estado del mar. Pero sus atribuciones y responsabilidad sólo alcanzan y pueden tener efectividad dentro del puerto y, a lo más, en la zona de aguas jurisdiccionales inmediatas a él. Del riesgo que pueda existir en alta mar, en las diversas direcciones a seguir, es el capitán de la nave, de acuerdo con los datos meteorológicos y con sus armadores, quien puede decidir si el viaje se debe o no aplazar.

Respecto a su eficacia para el fin perseguido ya hemos manifestado nuestras dudas. Podríamos citar algunos casos de vuelos emprendidos desde aerodromos españoles que, aun sin haber terminado en trágicos accidentes, era de prever su imposible éxito, y, no obstante estar vigente la disposición citada, no fueron impedidos.

En cuanto a la segunda, no es en realidad otra cosa que una orden conminatoria dirigida a los jefes de aeropuerto, para que prohiban, casi por completo, a los aparatos de viajeros, los vuelos de noche con mal tiempo. De su eficacia no cabe dudar. Suprimidos esos vuelos quedan suprimidos los accidentes que pudieran ocasionar. La dificultad está en que los jefes de aeropuerto puedan y sepan determinar dónde empieza y acaba el mal tiempo. Lo probable será que, a causa de esto, se impidan muchos vuelos realizables sin grave riesgo, con grave perjuicio para el coeficiente de regularidad de las líneas a que afectan y de su utilidad comercial.

Dadas las facilidades que hoy ofrecen el teléfono y la radio para la rápida comunicación con los aerodromos, parece mejor solución la adoptada en las líneas aéreas españolas de nombrar un jefe de Tráfico competente, encargado de dirigir éste y de adoptar en todos los casos dudosos la solución que estime mejor. Puesto dicho jefe al habla con el piloto, con el servicio meteorológico y conociendo, como necesariamente ha de suceder, las líneas, los pilotos y el material, podrá desempeñar la citada misión con mayor acierto y la unidad de criterio que no pueden tener varios jefes de aeropuerto, confinados obligatoriamente cada uno dentro del suyo respectivo, y con otras muchas y complejas obligaciones que cumplir.

Sea cualquiera la solución, lo esencial es que exista alguien capacitado para evitar que los pilotos, por competencias o preocupaciones como las expuestas, sean impulsados a traspasar los límites de seguridad, que una bien ponderada prudencia exige para los servicios de viajeros.