

A MODO DE INTRODUCCION

Por
L. Herranz

(A mi maestro, Lucien Saboy)

Cuando el hombre —el niño del hombre— alcanzó a divisar la primera estrella, tendió la mano hacia lo alto y pretendió asirla: desde entonces, nuestro deseo de volar.

Primero, el hombre ha volado con la imaginación de sus novelistas y sus poetas. De sus locos de siempre, soñadores, orates: uno, quemó sus ojos intentando desentrañar cara a cara el aún hoy misterio ignoto del sol; otro, inventó las alas emplumadas y enceradas de Icaro... intuyendo además el duro castigo que la realidad desconocida guarda para los pioneros, los atrevidos; otros... y otros más. Recortemos, en un paréntesis de honor, la gran proeza mecánica de Leonardo da Vinci, ese «sublime fracasado», cuya magia creadora intuía ya el verdadero camino a seguir: ese camino natural que los hombres olvidamos tantas veces y que la propia naturaleza nos recuerda silenciosa a cada desvío: es el vuelo del pájaro, aterrizando hoy a nuestro lado, suavemente, sobre una rama débil y ondulante de un arbusto... ¡cuánto nos queda por aprender!

De la aventura científica de aquellos grandes pioneros, descubridores, creadores del problema básico de volar siendo más pesado que el aire... y resolviéndolo una y mil veces, nos beneficiamos ahora —al cabo de solamente medio siglo— con toda una compleja industria, cuyas redes se extienden por toda la superficie del planeta; allí donde llega la civilización, el transporte aéreo está presente. De los Wright, de los Santos Dumond, de los gigantes solitarios de la primera época, con los Ansaldo y los Pombo de nuestro inmediato ayer —si es que la aviación comercial tiene ayer, porque desde este 1973 que termina, todo se nos antoja un breve presente maravilloso—; primero, lógicamente, la aviación —iniciando su vuelo comercial en 1919— ha basado su actividad en un hombre único: el piloto.

Pero, luego, inmediatamente casi, la balbuceante industria ha ido dando a luz nuevas profesiones, diferentes especialidades: el hombre de operaciones, que calcula en tierra lo que el avión debe ejecutar en el aire, mide, pesa, analiza y centra —parando, templando y mandando— con su arte personalísimo, ese difícil y seguro equilibrio diario de miles de aeronaves «más pesadas que el aire» surcando cada minuto los aires del mundo, en todos los idiomas. La comercialización del pasaje, carga y correo, han creado las tres derivaciones complementarias hoy de nuestra actividad: el pasajero —dejándose llevar en la confiada experiencia de otro ser humano— agiganta el alcance de su espacio vital como no podían ni haberlo soñado nuestros abuelos.

El pasajero, que ve pasar bajo sus ojos sorprendidos un mar de nubes aborregadas, blancas, translúcidas al sol... a retazos, una laguna verde o gris, surcada por la línea infinitesimal de la mano del hombre: una carretera, una ciudad diminuta... ¡y el mar! Para el viajero de avión, el mar es una comprobación personal, táctil casi, de la anunciada esfericidad de nuestro planeta, aceptada antes por fe en los libros de texto. Yo la he visto.

Para que todo este gran tinglado de la industria aérea funcione, han sido precisas horas y horas de estudios, en el laboratorio de los hangares, una paciencia pertinaz en perfilar el último detalle de la técnica, de la comodidad, de la previsión; porque, una vez en vuelo, toda previsión habrá sido poca. Un esforzado equipo de especialistas heterogéneos, colabora a crear este servicio permanente al hombre de hoy. Permanente en el sentido total de la palabra, ya que en su lucha contra los husos horarios, contra los meridianos en rotación bajo sus pies, el avión sólo conoce una exactitud de su «hora Z» y a ella ajusta su cronómetro, para seguir volando: cuando amanece en la India y anochece en Los Angeles, el viajero vuela... eso es lo que nos importa.

El Turismo, ese gran abrazo a escala internacional entre los hombres de todos los países, de todos los idiomas y colores, ha sido posible en la gran versión estadística que hoy nos afecta a todos —y singularmente a España—, gracias a la aviación comercial: ella ha permitido acortar distancias, hacer accesibles puntos prohibidos, ajustar los cálculos y las previsiones, y, fundamentalmente, ¡alargar unas siempre cortas vacaciones!

Un dato, un único dato si se me permite este pequeño recurso de la estadística personalizada: en el mes de septiembre, en España, un 24,8 por 100 del turismo internacional ha llegado —el más lejano, el más caro quizá— a través de nuestros aeropuertos internacionales, gracias a la Aviación Comercial.

Desde el señalero que marca el sitio exacto para detenerse en la pista, desde el modesto pero rápido de reflejos compañero que quita y pone los «calzos» en las ruedas del avión en tierra; desde la juvenil sonrisa políglota de nuestra azafata, o la cartera repleta de folletos y de horarios del promotor de ventas; desde el complicado cálculo de nuevas tarifas —siempre, siempre, existe otra más barata—, hasta el especialista que rellena la «hoja de carga», todos son necesarios, imprescindibles, en este complicado engranaje de nuestra querida aviación comercial.

A todos ellos, cuya extensa e intensa relación, haría interminables estas páginas, dedicamos hoy la atención de este memorándum de urgencia, confeccionado en apretado equipo, por un puñado de especialistas: ellos están tocando a diario el tema, en su cotidiana actividad. De la sinceridad de sus asertos, de sus experiencias y convicciones, damos fe.

Alguien, algún día, se atreverá a definir taumatúrgicamente, quizá, ese nexo de unión impalpable pero sólido como los cables de acero que sujetan el puente de San Francisco, que nos ata a los hombre de la aviación de todo el mundo (eso que podía llamarse «interline», cuando la Academia de la Lengua se percate de su especial significado) y que, no importa en qué idioma, en qué base social o económica nos desenvolvemos, ni de qué continente de la Tierra, nos hace hablar un lenguaje común, participar de una emoción y de una inquietud latente, inaccesible, que está ahí: a la vista de todos.

Esta aproximación de intereses y participación de esfuerzos en común ha venido a plasmarse en las normas de la Organización de la Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.), en la IATA (Montreal, Ginebra, Nueva York), Asociación del Transporte Aéreo Internacional, la IACA, joven agrupación de las compañías charter, y otros grupos no menos importantes de estudios y de trabajo.

Múltiples son las asociaciones y grupos profesionales nacientes al amparo del ala gigante de nuestros aviones: IFALPA, es por ejem-

plo, la Unión Mundial de Pilotos de Líneas Aéreas; los controladores de vuelo —cuya importancia comienza a estimarse hoy, como auténticos pilotos de tierra que son—, cuentan también con su propia unión profesional... El mundo se queda corto, en manos de los hombres que vuelan: recientemente, este mismo mes, acaba de finalizar la gran Asamblea General de la IATA... ¡nada menos que en nuestros antípodas: en Nueva Zelanda!

Superando su propia crisis de crecimiento, la Aviación Comercial —sonrojándose aún ante ese registro minucioso a que se somete hoy en muchas partes del mundo a sus antes intocables clientes—, se apresura a reconstruir diariamente su prestigio en entredicho. La era del reactor, que tocábamos de la mano del «caravelle» hace solamente una década, aboca hoy en la era del «supersónico»; que estará volando comercialmente, sin duda alguna, al comenzar el último cuarto de nuestro siglo: en 1975, exactamente... si no antes.

El creciente prestigio de la Aviación Comercial y su relación con unos determinados estamentos económico-sociales afortunadamente, de mayor ampliación cada día, han venido a crear una especial imagen de prestigio, bien aprovechada por los publicitarios: en efecto, un agua tónica, un automóvil, un reloj de lujo... y cien productos más, quedan mejor «reflejados» en su sector social si la presentación va montada sobre el contraplano de un avión, un aeropuerto, una azafata sonriente. Tanto es así, que ese sencillo y práctico recuerdo —costoso, por cierto—, como es la modesta bolsa de lona, rotulada con el título de cada Compañía y con la que se suele obsequiar a ciertos pasajeros o en determinados vuelos... ha sido copiada y se vende hoy en todos los grandes almacenes del mundo... ¡y se compra, es cierto!

Luego, no hace muchos años, una ola de inquietud ha venido a pesar sobre nuestra sufrida industria: los secuestros aéreos —cuya motivación política o económica se apoya sin duda en la repercusión desproporcionada que algunos medios periodísticos han concedido a la noticia. Y, también, la «bomba a bordo», ese temido equipaje ya facturado, cuyo dueño no aparece, ese correr de urgencia a la pista número 23, ese desalojar el avión en emergencia; puros y simples efectos de la imaginación cinematográfica o novelista de un autor, y de la falta de imaginación y de caridad del hombre moderno, abocado a la paranoia. Una simple llamada de teléfono... ¡es tan fácil hacerse

famoso! Y una nueva crisis que se apunta ya ennegreciendo el horizonte: la posible restricción del combustible, fruto lamentable de una guerra que no debió iniciarse nunca, como todas.

Es posible que todas estas crisis económico-políticas de la Aviación Comercial, vengan a proponer de urgencia sobre el tapete de las negociaciones una solución de mejora en los planteamientos: un acercamiento de la explotación de líneas paralelas, sobre el Atlántico Norte, por ejemplo; descreando así la imagen de «vuelo por tal o cual Compañía» para afirmar «vuelo de tal punto a tal otro, en las mejores condiciones». Se perdería con ello un punto en cuanto a independencia y a representatividad nacional de nuestra propia bandera, en otros aeropuertos del mundo: se ganarían, a cambio, tantas cosas...

Por eso, quisiera considerar este apunte de urgencia, como la voz de embarque para que todo el experto equipo de cualificados profesionales a los que me cabe el honor de anteceder —con estas páginas apasionadas— sepan que mi voluntad está en ellos, en su saber hacer, en su conocimiento de cien temas diferentes y sutiles: aquí les hablará un experto en Derecho Aeronáutico (el doctor Enrique Mape-lli). ¿Podrían los juristas romanos intuir siquiera que una faceta importante de la jurisprudencia internacional tendría su propia y peculiar disciplina? Un experto en aeropuertos, el señor Cudós, les habla de sus fundamentos de infraestructura. Y un historiador singular, Estanislao Bernad, nos cuenta la aviación en su historia y en sus hombres, con pluma ágil y amiga. Y Benjamín Martín Pelayo, desde la atalaya magnífica de su Agencia de Viajes ideal, también viene a decirnos algo, algo importante, con ese don especial de sabernos decir lo que nosotros mismos quisiéramos haber dicho. Y Gaspar M. Palenzuela, grave especialista en el manejo de hombres de la aviación... Y Luis Alberto Petit-Herrera, quien vino al turismo para darnos su mensaje de informática vivida... Y Arturo Estrada, dinámico puño comercial lanzado hacia adelante... Y José Antonio Martínez Cabeza, uno de los ingenieros españoles que más saben de aviones comerciales... pese a no haber volado nunca, todavía. Y Lorenzo Rodríguez —cuya edad no menciono— porque hace ya una larga docena de años, sabía más de tarifas aéreas que ningún compatriota por mí conocido.

A todos ellos, porque han permitido que mi modesta convocatoria les distraiga de sus ocupaciones, porque han sabido responder con ca-

riño y con esfuerzo a este emplazamiento de historiar —desde este 1973 que termina— lo que sabemos hoy de aviación comercial, **gracias**, amigos.

Como el señalero de pista, con el dedo pulgar extendido hacia lo alto, cubiertas ya todas las previsiones del embarque, verificados todos los controles, damos la voz de «listos para el despegue».

—Señores, adelante.