25 de octubre de 1978.
"UNO MAS UNO"

A LA OPINION PUBLICA

El Sindicato de Empleados de RAMSA ha expresado clara y públicamente su mejor disposición para encontrar conjuntamente con los colaboradores del señor Presidente, una fórmula satisfactoria para todos.

Abrigamos la esperanza que, dentro de los lineamientos del convenio suscrito el 19 de septiembre próximo pasado, por las propias secretarías del Trabajo y Previsión Social y de Comunicaciones y Transportes, se busque una fórmula de solución al conflicto que confronten en la que sean preservados los derechos del demandado (sindicato) y de los trabajadores que lo integran.

Es urgente llegar al entendimiento para que ya no se sigan efectuando las operaciones aéreas con grave detrimento de la seguridad, como ha quedado de manifiesto por los frecuentes incidentes reportados, que demuestran que el personal técnico asignado a los servicios de control de tránsito no cuenta con los conocimientos, experiencia y pericia que estipulan los reglamentos nacionales y las normas de la OACI.

Las fallas reportadas van desde el simple titubeo o error de fraseología para dar instrucciones a los aviones, hasta instrucciones contrarias a las normas de seguridad y procedimientos vigentes, como por ejemplo:

1. El vuelo 111 de Aeroméxico del 6 de octubre de 1978, al estar manteniendo en Otumba, fue autorizado al rumbo 90° y descender a 11,000 pies al confundirlo con el vuelo AM/105. El comandante del AM/111 corrigió al controlador, ya que de no hacerlo así se hubiera enfilado hacia un cerro de 11,214 pies de altura.

2. El vuelo 170 de Aeroméxico del 5 de octubre de 1978, fue autorizado a descender a 10,000 pies, al este de Guadalajara, en un sector donde el mínimo para librar los obstáculos es de 12,000 pies.

3. El 7 de octubre de 1978, los vuelos AM/410 y TACA/310 convergieron peligrosamente en sus rutas inicialmente al mismo nivel, por falta de comunicación entre el centro de control de Mérida y el de La Habana, falla que se ha venido presentando desde hace 15 días.

4. El vuelo 311 de Aeroméxico del 15 de octubre de 1978, al descender hacia Acapulco fue instruído a esperar sobre mojoneras a 6,000 pies, donde la altitud mínima de seguridad es 10,000 pies.

Y más aún, hasta acercamientos peligrosos (casi colisión) de aeronaves en vuelo, como sucedió entre otros:

1. Los vuelos AM/221 y AM/161 de Aeroméxico del 21 de octubre de 1978, fueron autorizados al mismo nivel sobre el vor de Salinas y a la misma hora. Al informar el piloto al control sobre esta circunstancia, se ordenó al AM/221 descender a otro nivel de vuelo, evitando así el cruce peligroso.

II. El vuelo AM/102 de Aeroméxico del 5 de octubre de 1978 fue autorizado para ascender a 18,000 pies sobre el vor de Guadalajara estando un Boeing 727 de Mexicana manteniendo a 12,000 pies.

De haberse efectuado el ascenso, hubiera estado en peligro de una colisión.

III. El 8 de octubre de 1978, en Mérida, Yuc., cuando el vuelo AM/473 de Aeroméxico efectuaba un descenso por instrumentos, se cruzó en su trayectoria un avión Aerocomander 690 procedente de San Andrés, Colombia, poniendo en peligro la seguridad de ambos aviones.

IV. El 21 de octubre de 1978, en el área de aproximación de Tijuana, los vuelos AM/170 y MX/960 fueron autorizados en su trayectoria de descenso a un mismo punto, provocando un acercamiento peligroso en la fase final de su aproximación.

V. El 19 de octubre de 1978, a su llegada a Cozumel el MX/301 fue autorizado a descender hasta a 2,000 pies teniendo en su trayectoria dedescenso a un avión T-28. A fin de evitar la colisión, el comandante del MX/301 viró rápidamente a la derecha.

Al pretender incrementar los vuelos sin contar con el personal capacitado, aumentarán considerablemente los riesgos y no es aceptable ni legítimo que el cielo de México sirva de escuela para controladores inexpertos.

ASPA de México exhorta a las HH. autoridades competentes para que atiendan la petición hecha por el Sindicato de Empleados de Radio Aeronáutica Mexicana, S.A. de C.V. (SERAM) y sus miembros, y abran el diálogo e inicien los trabajos que concilien los intereses y se ponga fin al conflicto que tan gravemente está afectando las operaciones aéreas, la industria y el país en general.

Asociación Sindical de Pilotos Aviadores de México.

Secretario General

Cap. Andrés Fabre Tirán