



**EL QUEPIS BAJO EL BRAZO: LAS CONDICIONES INVISIBLES DEL PILOTO**

**MODALIDAD: INVESTIGACIÓN PERIODISTICA**

**MANUELA ALEJANDRA NARIÑO HOYOS**

**DIRECTOR  
EDUAR BARBOSA CARO**

**PERIODISMO Y OPINIÓN PÚBLICA  
ESCUELA DE CIENCIAS HUMANAS  
UNIVERSIDAD DEL ROSARIO**

**2018**

## **TABLA DE CONTENIDO**

COTIDIANIDAD .....	<b>3</b>
CAPÍTULO I	
LA PARADOJA DE ÍCARO: SALUD Y SEGURIDAD AÉREA.....	<b>4</b>
CAPÍTULO II	
DE PÍLDORAS Y FOBIAS: CONDICIONES PSICOLÓGICAS DEL AVIADOR .....	<b>10</b>
CAPÍTULO III	
DOCUMENTACIÓN Y BUROCRACIA .....	<b>14</b>
DESPEDIDA	
MEMORIAS DE UNA MADRE.....	<b>16</b>

## INTRODUCCIÓN

La aviación comenzó su historia en Colombia en 1919, con un grupo de empresarios colombianos que invitaron a un piloto francés a volar su aeronave estilo Blériot. La historiadora Karim León Vargas resalta que la exhibición de vuelo culminó en la venta de tiquetes para ver al avión colapsado contra una reja dado a la altura de la capital de la nación que inhibió su trayectoria. 107 años después la acción de volar se ha democratizado. La aeronáutica Civil Colombiana estimó que 35,77 millones personas se desplazaron en aeronaves en el sentido de origen a destino.

Sumado a ser un medio de transporte masivo, la aviación también es una fuente de trabajo. Según la ATAG, la aviación civil generó 62,7 millones de puestos de trabajo mundialmente y 5,2 millones en Latinoamérica y el Caribe, en el año 2016. En el documento titulado La aviación en cifras, edición 2017, la Aeronáutica Civil Colombiana proyecta que para el 2030 se necesitará 160.000 aviadores nuevos.

La necesidad creciente de personal aeronáutico indica el crecimiento de este sector. Por ende, es necesario evaluar las condiciones en que labora este gremio. Los pilotos de línea cumplen con una serie de requisitos médicos y psicológicos para poder ejercer su profesión. Sumado a operar bajo horarios laborales rotativos y en condición de ser constantemente errantes.

## COTIDIANIDAD

La pantalla del celular se ilumina. Correo nuevo. El pulgar se desliza sobre el iPhone para desbloquearlo y poder leer. Llega la programación. El copiloto de Airbus A320 sabe que este mes no solo habrá vuelos sino también exámenes semestrales, los cuales son determinantes para que continúe en la empresa.

El uniforme, los zapatos lustrados y el quepis aguardan a quien los porta. El carro lo recoge en su domicilio tres horas antes del vuelo. Se tarda una hora en llegar al aeropuerto. Ese día el copiloto Martínez cumple con un vuelo Bogotá-Barranquilla-Bogotá, seguido de un Bogotá-Miami. Pernocta en su último destino. Llega a la 1:45 a.m. a la Florida. Se demora una hora haciendo inmigración y 20 minutos más mientras hace el traslado a su hotel asignado. “No descanso tan bien cuando estoy pernoctando, el hecho de llegar a un sitio extraño no te deja descansar tampoco tan bien”.

Pernoctar significa dormir fuera de la casa o base asignada. Es usual que los aviadores colombianos que pernocten hagan en promedio cinco aterrizajes para tener un periodo de descanso de diez o doce horas en un hotel. En el caso del tripulante Martínez, su noche por fuera de base fue seguido de un Miami-Bogotá con decolaje a las 2:30 a.m.

Los días 3 y 4 de septiembre se somete a un simulador recurrente. El horario agendado es de diez de la noche a dos de la mañana. Esta es una prueba que se hace con periodicidad a los tripulantes de mando para revisar que sus conocimientos acerca de la aeronave estén en un alto nivel. “Uno está como una hora antes del simulador, cuatro horas haciendo la simulación de vuelo y como una hora en el de *briefing* [conocimientos técnicos]. Entonces vienen siendo como cinco horitas y media que uno está ahí”, explica el copiloto de 39 años.

El simulador, como su nombre lo indica, es un juguete a escala real. La cabina del Airbus 320 es recreada de manera funcional en la máquina. Está programada para reproducir eventos riesgosos como pérdidas de motor o vientos a grandes velocidades. El horario de madrugada se debe a que son los únicos que deja disponible Avianca, ya que los simuladores son de su propiedad. Por lo tanto, los mejores horarios los ponen para sus tripulaciones. “El horario que me asignaron no es el más picho. Hay un sitio que se llama Puerta Viso y otro que se llama Centro de la Excelencia. En el último, es mejor el horario porque allá es de 10:00 p.m.

a 2:00 de la madrugada. En el otro, es de 2:00 de la madrugada a 6:00 de la mañana. Ese es asqueroso”, apunta con voz cansada el tripulante Martínez.

Las pruebas semestrales son realmente costosas para las compañías. En promedio, las aerolíneas invertían, en el año 2013, entre dos y tres millones de dólares anuales en instrucción a sus trabajadores de vuelo. Avianca tiene dos sitios de entrenamiento en la capital del país. Uno, en la Diagonal 25 G # 95 A 85 para Airbus A320 y otro en la Transversal 93 # 51-98 (Bodega 7) para Airbus A320 y Airbus 214.

Las aerolíneas proporcionan a sus pilotos en evaluación un *syllabus* de instrucción. En este documento se contemplan todos los procedimientos a examinar. Se esclarece tiempo, maniobra a desempeñar, comentario del instructor y condición en que se debe efectuar. Por ejemplo, en el simulador de Airbus A320 se puede dar un tiempo de 20 segundos para iniciar motores. La condición puede ser que se prenda solo un motor y el segundo se iniciará en periodo de taxi (carretear). A su vez, este presentará situaciones de riesgo como el caso de colisión de un pájaro, el cual cause pérdida de motor y antes de dar pie a un viraje.

Martínez es padre, tiene dos hijos que no superan los diez años. “Cuando llego de vuelo voy hasta mi casa, me cambio y voy a donde los niños. Termino mamado porque jugar y hacer tareas... termino recargadísimo. Es como tener una doble asignación. Digamos, si llego de volar al medio día o una de la tarde, estoy llegando a mi casa tipo 1:30 p.m. o 2:00 p.m. Salgo, como algo y llego a donde los niños. Ellos llegan a las 3:00 p.m. y estoy con ellos toda la tarde. Por ahí a las 8:30 p.m. o 9:00 p.m. me voy a mi casa a descansar”. Para este piloto divorciado, sus hijos son prioridad y trata de verse con ellos lo más posible.

A partir del primero de octubre, tendrá quince días de vacaciones. Las asignaciones que tendrá después del ocho de septiembre le resultaron con mayor intensidad debido a su lapso de días libres.

## **CAPÍTULO I LA PARADOJA DE ÍCARO: SALUD Y SEGURIDAD AÉREA**

A las 9:00 a.m. del 12 de septiembre, cuatro varones esperan a ser atendidos en el consultorio del Doctor Gracia. Sin uniforme ni charreteras, cada uno aguarda a que un médico o una enfermera les llamen para proceder con el siguiente examen. Uno de ellos, al escuchar su nombre, se pone de pie y se sitúa al frente de la pantalla de la recepcionista, quien comienza a verificar número de licencia, nombre completo, estatura, edad, color de iris, peso y color de pelo. Le han certificado como apto para renovar su licencia.

“Cuando tu carrera depende de un certificado médico también genera estrés, uno dice *qué tal que me enferme y no pueda trabajar ya en lo mío*”, aclara el Doctor Orlando Gracia. La Aeronáutica Civil Colombiana, encargada de regular a este gremio, exige dos licencias a los pilotos para poder desempeñar su profesión: licencia de vuelo y licencia médica.

Cuadros hemáticos, pruebas de esfuerzo, electrocardiogramas e incluso encefalogramas son rutinarios para aquellos que concurren este recinto situado en la calle 134 con 84 de la ciudad de Bogotá. En el apartado 67 del Reglamento Aeronáutico Civil (RAC), específicamente en las enmiendas 169A, 169B y 170 se esclarece que los tripulantes portarán la licencia médica para que se tenga un control sobre su salud. Así, se podrán determinar actuales y posibles desarrollos de enfermedades físicas y mentales que puedan incidir en la seguridad aeronáutica.



A la espera. Fotografía: Manuela Nariño Hoyos.

Los pilotos de línea son hijos de Dédalo y, por tanto, la medicina aeronáutica se ha encargado de generar mecanismos para que sus alas no sean derretidas por el sol. “La acción de volar es ajena al ser humano. Por este motivo, los pilotos son propensos a sufrir de alucinaciones o desorientación en pleno vuelo”, explica el médico de aviación Eduardo Mera. La tripulación cuenta con tres tipos de licencia médica: la primera es un certificado inicial (primera postulación); a su vez, existe uno de índole periódico (actúa como una renovación del certificado para aquellos que ya lo posean); y, por último, otro de tipo extraordinario (entregado en caso de accidentes, incidentes o circunstancias singulares).

Los aviones tienen una serie de factores medioambientales constantes. Vibraciones y ruidos causados por las turbinas, oscilación de temperatura y presión atmosférica, exposición a campos electromagnéticos, radiación solar y monóxido de carbono. “En la actualidad no se reconocen enfermedades laborales específicas y propias de los pilotos. En otras épocas, por allá en los cincuentas y sesentas, universalmente se consideró el trauma acústico (sordera inducida por ruido), al igual que los problemas de columna y hombro como enfermedades profesionales en pilotos. Hoy en día son muy pocas las aerolíneas y autoridades aeronáuticas en el mundo que las reconocen. Las pocas que aún reconocen los trastornos osteomusculares y algunos problemas auditivos como enfermedades profesionales en pilotos (como Avianca), lo hacen únicamente porque hacen parte de convenciones colectivas laborales”, esclarece la Doctora aeroespacial Laura Duque.

Por otra parte, el médico avalado por el *Federal Aviation Administration*, Orlando Mera, explica que “la enfermedad es una correlación entre varias cosas. El primer factor es el genético, o sea tu genética hace que seas propenso a enfermarte de ciertas cosas. Las personas que han tenido padres con infartos se podrían infartar más fácilmente. Segundo, el estilo de vida. De cómo vivas es lo de que te enfermas. Si vives estresado, corriendo a toda hora y no duermes, pues vas a desarrollar una enfermedad relacionada con eso. También en lo que trabajas tiene condiciones que pueden desarrollar padecimientos. El cuarto, es el mismo acceso a la salud. Si tú tienes un servicio que te atiende, que te previene y te dan los medicamentos tu bienestar será mejor”.



Consulta en progreso. Fotografía: Manuela Nariño Hoyos.

Uno de los padecimientos que se rastrean en los aviadores son los relacionados con la columna vertebral. La espalda sufre debido a los períodos prolongados en que los pilotos mantienen una posición de noventa grados.

Uno de los padecimientos que se rastrean en los aviadores son los relacionados con la columna vertebral. La espalda sufre debido a los períodos prolongados en que los pilotos mantienen una posición de noventa grados. Martínez, el copiloto de Airbus A320, tuvo un inconveniente médico con relación a su espalda. A sus 39 años, desarrolló una hernia discal que le causó una cojera pasajera, le impidió dormir acostado y, en sí, llevar las tareas de su día a día. No se encontró que esta patología estuviese ligada con su profesión. La cirugía fue llevada a cabo con éxito y reanudó sus actividades laborales al cabo de un mes.

Una situación en la que se presentó una condición física especial fue en la de una piloto que reside actualmente en Ecuador. La copiloto Lucrecia Valle nació con luxación congénita de cadera, la cual fue tratada en su adolescencia. Con el paso de unos 15 años fue necesario volver a tener un procedimiento quirúrgico para continuar con una alta calidad de vida. Sin embargo, la mujer consideró que no era necesario hasta que padeció de intensos dolores que le bloqueaban el músculo de la pierna. “Mi artrosis de cadera se hizo porque como nuestro trabajo es principalmente sedentario, uno casi no hace ejercicio y como yo ya venía con esa alteración desde niña, entonces contribuyó a mi condición. Yo no le echo la culpa a mi trabajo”, relata la piloto.

Contrario a lo que reconocen buena parte de las empresas, un *paper* médico titulado *Aspectos clínicos de la medicina aeronáutica* (2003), de la autoría de J. Pérez y J. Rodríguez, señala que estos trabajadores pueden desarrollar varias enfermedades relacionadas con el desempeño de su profesión. Los padecimientos comunes de los aviadores son gastrointestinales (30-60%), trastornos neurológicos y psiquiátricos (10-20%), cardiovasculares (10%) y otorrinolaringológicos (10%).

# ENFERMEDADES COMUNES PILOTOS COLOMBIANOS

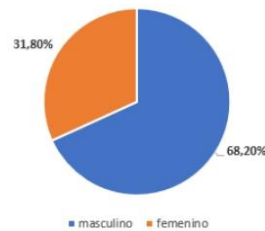


Estimación del Perfil de Morbilidad en el Personal de la Aviación Civil en Colombia- Salamanca M & Fajardo H.

## MUESTRA

**Pilotos de línea, privados & helicóptero**

El estudio seleccionó 1.059 certificados médicos de personal aéreo vigentes a la fecha de al 10 de marzo de 2005. Un total de 4734 pilotos fueron seleccionados de manera aleatoria



**30,6% de los del personal áero presentaron restricciones como:**

**23,3%**

USO DE LENTES

**10,1%**

USO DE PROTECTOR AUDITIVO

**2,8%**

CONTROL DE ALGUNA ALTERACIÓN METABÓLICA

## TRASTORNOS ESPECÍFICOS DE LOS AVIADORES

Padecimientos comunes	Porcentaje
Colesterol alto (dislipidemias)	69,50%
Sobrepeso	45,10%
Alteraciones oculares refractivas	44,60%

SALAMANCA, M. A., & FAJARDO, H. A. (2009). ESTIMACIÓN DEL PERFIL DE MORBILIDAD EN EL PERSONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL EN COLOMBIA / ESTIMATING THE MORBIDITY PROFILE AMONGST COLOMBIAN CIVIL AVIATION PERSONNEL. REVISTA DE SALUD PÚBLICA, (3), 425.



En el panorama colombiano hay casos que corresponden a las cifras anteriores. “Yo nunca había tenido ningún antecedente, ni en la familia ni en mi historia clínica. Estaba en mi casa, haciendo ejercicio y tuve un evento coronario. Tenía 48 años en el momento”, relata el Capitán retirado Miguel Torres. Tres años antes de su afección cardíaca, los exámenes rutinarios revelaron colesterol y triglicéridos levemente altos, los cuales disminuyó con ejercicio y una dieta apropiada.

Las razones por las cuales el corazón se puede ver afectado son múltiples. Al inquirir por una causa médica concreta, el piloto dice que nunca hubo una. Solo sabe que le hicieron un *bypass*. “Yo creo que los pilotos puede que no sintamos el estrés en el momento, pero el trasnochar otras veces, el levantarse temprano, así te sientas bien... eso sí genera estrés y fatiga”, asegura el Capitán Torres.

Los ciclos de sueño son esenciales para el funcionamiento correcto de cualquier ser humano. Si el individuo no descansa las ocho horas nocturnas recomendadas, sus procesos cognitivos y su concentración se verán negativamente afectados. Si la vigilia de sueño se prolonga, la persona sufrirá estragos físicos.

Un comandante de 58 años, Antonio Flórez, dormía en promedio tres horas y media. Sus lapsos de sueño eran interrumpidos por faltas de aire y ansiedad constante. “El estrés de volar, los cambios de horarios, todo lo que implica este trabajo... cuando era más joven y la aviación no era tan segura por la precariedad de los equipos... era sonámbulo. Me paraba de la cama y trataba de buscar con la mano lo que sería la luz de la cabina”.

Su esposa relata que, la época en que su pareja tenía esos episodios de sonambulismo correspondió con un periodo en que la gran mayoría de sus compañeros de trabajo murieron en accidentes aéreos. “Su licencia la perdió a los 55 años. Al final de su carrera nunca se quejó del volumen de trabajo. Solo decía que se sentía muy cansado”. Este Capitán fue diagnosticado con apneas de sueño, una condición en la que la persona no puede entrar a fases REM (*Rapid Eye Movements*, en inglés) de sueño debido a un colapso respiratorio constante durante el periodo de descanso.

En el Decreto 2742 de 2009, expedido por el Ministerio de Transporte, se regula la capacidad horaria laboral de los aviadores en Colombia. En este, se estipula que los empleados de vuelo deben llegar una hora antes si son trayectos nacionales, o una hora y media antes en trayectos internacionales. Este tiempo es utilizado para hacer chequeo de lista con los demás miembros del equipo y, además, para recibir las instrucciones de los chequeadores de vuelo sobre las particularidades del clima, mercancías a bordo, entre otros.



En el despacho recibiendo particularidades del vuelo. Fotografía: Manuela Nariño Hoyos.

En el decreto se esclarece el plazo de vuelo (artículo segundo, punto uno), el cual empieza desde el momento en que la aeronave comienza a desplazarse (por cualquier tipo de inercia), hasta que esta se detenga. En el caso de la tripulación comercial, esta puede tener un lapso de vuelo máximo de nueve horas y un total que no sobrepase las noventa horas mensuales. En caso de ser un trayecto que exceda las horas máximas, se cuenta con doble tripulación (artículo primero, apartado ocho).

Las horas de descanso, puntualizadas en el artículo dos, sección cinco del decreto, funcionan para el piloto de la siguiente manera: se tienen diez horas de descanso (dentro y fuera de base), por cuatro o menos horas de vuelo. De ahí hasta las ocho horas de vuelo, se generan doce horas de reposo (dentro y fuera de la base). Entre nueve y menos de doce horas, dieciocho horas de descanso (solo aplica fuera de la base de residencia). Vuelos mayores a ocho horas en lugar de base de residencia, el doble de las horas voladas sin sobrepasar el día entero de reposo.

Un piloto con periodos de descanso rígidos equivale a seguridad de vuelo. El estrés y la fatiga son las dos condiciones invisibles e inherentes al aviador. En la aviación colombiana se han presentado accidentes fatales por confusión en instrucciones simples. Un avión carguero, Boeing 727, se estrelló en el aeropuerto de Rionegro porque el capitán confundió la izquierda con la derecha. La geografía montañosa y la ubicación de aquel aeropuerto solo permiten que la entrada y la salida sean por el costado derecho. Ese día murieron el comandante, el copiloto y el instructor de vuelo, quien tenía experiencia de siete años en ese equipo.

La fatiga es una circunstancia física en la que la atención y la posibilidad de efectuar operaciones disminuye. Esto comprende un estado negativo al que los aviadores están expuestos de manera constante por su mismo quehacer. Los especialistas en ella sugieren mitigarla en lugar de pretender eliminarla, ya que lo último no es factible. “La fatiga es una condición que surge por dos razones principales: cambios en el ritmo circadiano y trastorno de sueño. El trastorno del ritmo circadiano es que tu organismo se desincronice, haciendo que el

cuerpo piense que es de noche cuando está de día. Mientras que el del sueño es que tú no duermas adecuadamente. El uno conlleva al otro, entonces el trastorno de sueño afecta el ritmo circadiano”, explica el doctor Eduardo Mera, quien es especialista en medicina aeronáutica y Coronel retirado de la Policía.

La fatiga, a grandes rasgos, se podría clasificar por tipo de origen en los vuelos de un piloto de línea. “Hay una fatiga relacionada con vuelos de corto alcance, varios despegues y aterrizajes. Cada vez que el piloto despegue y al poco tiempo tiene que aterrizar, sus tareas incrementan. Su alerta situacional, sus comunicaciones y sus tareas en la cabina incrementan. El hacer una aproximación genera estrés y quiérase o no, esto, varias veces en el día o varias veces en el mes genera fatiga”, apunta el médico Gracia.

Un aviador tiene una extensa lista de tareas cada vez que va a iniciar o culminar un vuelo. La tripulación llega con una hora de antelación, si se trata de vuelos nacionales, para recibir información sobre condiciones meteorológicas del aeropuerto de salida, llegada y situación de emergencia, aeropuertos alternos. Además, deben saber peso, cantidad de combustible, mercancías y número de pasajeros, entre otras cosas. A esto se le denomina *briefing*.

Una vez el avión se encuentra a una altitud correcta o en etapa crucero, tanto copiloto como comandante repasan una lista de vuelo. Uno de ellos tendrá la autonomía sobre el avión y el otro ingresará los datos necesarios a la computadora de la aeronave. Ahora bien, cuando se aproxima el aterrizaje los tripulantes de cabina vuelven a hacer un *briefing* o lista de chequeo, en la cual se repasa casi la misma información del despegue. De manera inmediata se harán comunicaciones con tierra y torre de control, y se efectuará el descenso.

Las comunicaciones con demás personal aéreo, quienes cuentan como empleados de la Aeronáutica Civil Colombiana, tienen que ser precisa y certeras. Ahora bien, este flujo de información entre controladores aéreos y tripulantes es constante tanto en procedimientos de despegue como en situaciones de riesgo. “Si un piloto o una tripulación nos notifica algo anormal, que no esté dentro del plan de vuelo y no se esté progresando de la manera adecuada, hay unos medios y mecanismos descritos para apoyarles en la situación que estén viviendo. Por ejemplo, si se presenta un caso de despresurización, tenemos nosotros unos procedimientos específicos de llamados generales y tratamos de orientar al piloto hacia donde se dirige, si le queda tiempo. Pero la prioridad es que él decida hacia dónde va y ahí nosotros lo protegemos”, comenta el controlador y profesor del Centro de Estudios Aeronáuticos Guillermo Jurado.

El aterrizaje implica una maniobra donde la totalidad de la autonomía del avión está en manos humanas. Aquí los pilotos pueden realizar en promedio dos aproximaciones. Esto es, un número determinado de intentos de ingreso al aeropuerto de destino, lo cual está limitado por la cantidad de combustible.

El avión entrará por la pista indicada, le darán sitio de parqueo y desembarque. Se notificará la llegada satisfactoria al destino y la tarea siguiente será continuar la lista de chequeo. Para esto, deben encontrarse presentes tanto el comandante como el copiloto. El comandante también se verá en la necesidad de cumplir con un 360 o *walk around*, una vuelta de 360 grados por la parte exterior del avión.

El segundo tipo de fatiga al que están expuestos los aviadores es por aburrimiento. Esta ocurre en trayectos de larga duración. Por ejemplo, una ruta de Bogotá a Madrid (España) implica doble tripulación. Debido a que la duración del vuelo excede las nueve horas, tiene que haber bien sea un comandante o un copiloto extra. La longitud de este vuelo causa que los procesos operacionales bajen y aparezca el piloto automático.

De igual manera, quien está más expuesto a la fatiga por aburrimiento es el tripulante que va de reserva. Por reglamentación este individuo tiene que mantenerse despierto a pesar de que no esté cumpliendo una tarea específica en el momento. Lo anterior se debe a lo conocido

como *sleep inertia*, término acuñado para designar el periodo de somnolencia y disminución de capacidad motoracognitiva que antecede cuando alguien despierta.

En el aire no hay lugar para los errores. Los procedimientos en que mayor control tiene el aviador también son en los que hay mayor riesgo de accidentabilidad. Por ende, los momentos de mayor tensión son los aterrizajes y despegues. “El estrés se entiende como una sobrecarga de demandas, para una capacidad de respuesta mínima. En la aviación nos vemos en un escenario en que el hombre tiene una capacidad mínima de respuesta para una demanda altísima de operaciones”, explica el Médico Mera.

El estrés puede generar detrimentos en el estado físico. Este fue el caso del piloto de aviación Josué Vélez, quien no continuó con la carrera. “Una vez estaba en la casa de mis abuelos y sentí un malestar muy grande, el corazón me latía rapidísimo. Una sensación semejante a como si me fuera a desmayar en cualquier momento y de repente el corazón me latía durísimo”, comenta Vélez.

El joven de 23 años se hizo pruebas de esfuerzo con un médico particular. Cuando lo evaluaron médicamente para ingresar a la escuela de aviación, no presentó anomalía alguna. En su examen con el cardiólogo de la EPS apareció una arritmia. La máquina del electrocardiograma mostraba picos altos con ciertas palpitaciones. “Yo tuve ataques de pánico, pero en tierra. Nunca le tendría fobia a volar. Creo que las arritmias surgieron porque estaba pasando por una situación económica apretada”, esclarece el estudiante retirado.

La escuela aeronáutica a la que asistía Vélez le aconsejó que fuese chequeado por un médico de su EPS, en lugar de un médico delegado de la Aerocivil, ya que podría tener una anotación. El tener un comentario en el historial médico de un aviador sería como ingresar a una lista roja. “Si yo como médico le hago el examen periódico a un piloto, casi siempre me va a negar lo que tiene, por lo que ya sabemos, y es que está pasando una prueba”, apunta el médico Gracia. Su proyecto de convertirse en aviador caducó a la par de sus horas de vuelo, las cuales oscilan entre 400.000 y 600.000 pesos cada periodo de 60 minutos de entrenamiento, ya que paró su aprendizaje por más de un año.

## **CAPÍTULO II**

### **DE PÍLDORAS Y FOBIAS: CONDICIONES PSICOLÓGICAS DEL AVIADOR**

“Se despertó una mañana después de un sueño intranquilo, se encontró sobre su cama convertido en un monstruoso insecto.”  
*La metamorfosis*, Franz Kafka.

La intimidad y cercanía de las personas les hará entablar conversaciones que no podrían ser pronunciadas en ningún otro escenario. La brecha de comunicación, a pesar de ser un deber del aviador, surge cuando hay conflicto de intereses entre su bien personal, la empresa para la que laboran y la reglamentación expedida por la Aeronáutica Civil Colombiana.

El tripulante de mando está en la obligación de velar por la seguridad del vuelo. Por lo tanto, en caso de presentar alguna anomalía física o psiquiátrica, tiene el compromiso de notificar a la aerolínea y a la Aeronáutica Civil. “Las empresas, en su mayoría, tienen un departamento bien consolidado de factores humanos. La Aeronáutica Civil se ha vuelto muy incisiva con esto ya que es un problema de salud pública. Los problemas mentales son el número uno cuando las empresas se enfrentan a incapacidades laborales”, puntualiza el psicólogo Douglas Garcés, miembro de la Asociación Colombiana de Psicólogos Aeronáuticos.

Los mecanismos instaurados por normatividad de la institución oficial son la vigilancia directa, englobada en un sistema conocido como *Safety Management System*. Aquí yace el

reporte y el autorreporte. El último corresponde a los mecanismos del Sistema de Manejo de Riesgo en Fatiga (*Fatigue Risk Management System* o FRMS, por sus iniciales en inglés), y la efectividad de estos depende de una normatividad clara, junto con un adecuado manejo organizacional para que no conlleve a detrimentos monetarios.

El sistema de vigilancia adoptado por algunas empresas hace un control directo sobre la índole lectiva como horario de trabajo, relación entre pares, etc. Sin embargo, es común que se obvие que los trabajadores de este gremio también desempeñan otros papeles como miembros de familia, situación que es afectada por su condición rotativa laboral.

En promedio, un piloto puede volar cinco días seguidos y descansar uno, lo que significa que pasan mayor tiempo por fuera de su unidad familiar. Sumado a esto, hay que resaltar que su horario es rotativo, por ende, no tendrán lapsos de ocio a la par de una persona con horario regular. “Al irse de la casa el piloto comienza a alejarse de la familia. Hay quienes se sienten solos con la llegada a un hotel y comienzan a consumir licor. O se reúnen entre varios pilotos a tomar. Otros desarrollan depresión por estar solos. De hecho, cuando están de vacaciones y están en su entorno familiar se sienten incómodos, porque ya la familia dice *lo tuve un mes entero aquí metido y no me lo aguanto más*”, detalla el médico aeronáutico Gracia.

La carga laboral, la vida en pareja e incluso el estado financiero estaban agobiando a un piloto con una experiencia de unos 30 años. El comandante relataba a uno de sus compañeros que la relación con su mujer era casi inexistente y sus hijos estaban a puertas de comenzar la universidad. La presión económica, junto con deudas que había acumulado, hizo que fumara una cajetilla de cigarrillos al día.

Su compañero, quien le escuchaba con paciencia, solo podía asentir con la cabeza a medida que el relato vislumbraba una carga emocional densa. El comandante, quien por casi tres décadas ha llevado un ajeteo propio de la aviación, irrumpió en lágrimas tímidas y aceptó que pensaba en estrellar la aeronave para que se acabaran las situaciones que le generaban tensión.

La conversación llegó a su fin con la conclusión de que confiando en Dios todo era posible, y que sus hijos debían ser una razón de peso para que luchara por mejorar. La intimidad de la amistad entre los compañeros de trabajo permitió que afloraran los pensamientos turbios del piloto, agobiado por su situación personal y la intensidad laboral. Al profundizar más en lo acontecido con el aviador, su compañero de gremio contestó: “El piloto tenía tantas deudas que llegó a decir que quería matarse en el avión y así tendría paz. Pero eso nunca te lo van a repetir y menos en una entrevista”.

Las enfermedades mentales son ampliamente estigmatizadas y el gremio aeronáutico no es la excepción. “La vaina con los pilotos es que son un grupo cerrado. Un piloto no se entiende con otra persona sobre aviación a menos que este hable aviación: por identificación en el sitio, empatía, experiencias vividas. Así nacieron los grupos de ayuda a los pares en Europa, en los que entre aviadores hablan de salud mental”, explica el especialista Garcés.

En el campo aeronáutico las enfermedades mentales han sido señaladas como una causa de pérdida de licencia. “Los trastornos psiquiátricos son enfermedades ocupacionales en la aviación, en donde esa enfermedad les imposibilita su quehacer y su oficio. Los más comunes son ansiedad y depresión”, apunta la psiquiatra con especialidad en aeronáutica Shara López. “Cualquier diagnóstico que sea dentro de la parte de salud mental, entra bajo una investigación o tratamiento, y mientras dure el tratamiento los pilotos no pueden ejercer sus actividades de vuelo. Si los síntomas de la enfermedad mental persisten, pierden automáticamente su licencia de vuelo por el tema de seguridad de operación”, continúa comentando la especialista.

Un estudio conducido por la Universidad de Harvard, el cual recopiló de manera anónima y por encuesta respuestas de tripulantes de mando, cabina y agentes aeroportuarios por medio de la plataforma de la *Federal Aviation Administration*, arrojó resultados contundentes. El *paper* titulado *Mental Health and Suicidal Thoughts: A Cross-sectional*

*Descriptive Study Via Anonymous Web-based Survey* establece que cerca de un 4% de su muestra total tenía pensamientos suicidas.

El Doctor Orlando Gracia considera que en el presente los mecanismos de detección de condiciones mentales se quedan cortos. Por su parte, el psicólogo Douglas Garcés indica que su campo progresa a partir de incidentes y accidentes a nivel mundial. “El más conocido de todos es el de *Germanwings*. El copiloto era de base depresiva y no se atendió adecuadamente. De un momento a otro, cayó en un estado psicótico y mató a un montón de gente. Él se encerró y mató a todo el mundo al colisionar contra los Alpes franceses. La Agencia Aeronáutica y Espacial Europea sacó una normatividad que obliga a todas las empresas a mantener un nivel de vigilancia alto y hacer varios chequeos a su personal. Y también brindar grupos de apoyo, lo cual fue un avance enorme”.

Los pilotos cuentan con un proceso de admisión para la escuela de vuelo, el cual evalúa su condición mental. “Los estudiantes se someten a una prueba de personalidad y una de habilidad. En la parte médica, se hace una entrevista por parte de psiquiatría, en que se corroboran los resultados hechos en las pruebas anteriores y se hace la entrevista de psiquiatría que va nada más dirigida hacia la parte de patología clínica. Cuando existe alguna duda de alguna patología, se hacen pruebas clínicas y de salud mental para revisar que esa persona no tenga una patología general y no tenga desarrollada depresión, ansiedad, neurocinismo, etc.”, esclarece la psiquiatra López.



Estudiante en cabina simulada. Fotografía: Manuela Nariño Hoyos.

Aunque resulte un hecho que hay una mayor empatía para discutir problemáticas de índole psicológico entre personas que se encuentran desempeñando esta carrera, también hay situaciones en las que el ambiente laboral puede jugar en contra. “La compañía siempre creó una persecución hacia ciertas personas que pertenecemos a la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC). Esto, sumado al estrés cotidiano del trabajo, no tanto por el desarrollo del vuelo sino por el entorno laboral. Lo que son simuladores, licencias médicas y exámenes de inglés son estresantes para un piloto”, relata el Primer Oficial al mando César Sierra, de 62 años.

El tripulante al mando Sierra, comenzó su carrera aeronáutica en 1978 con la activación de su licencia de vuelo. A lo largo de su historial médico no tuvo la necesidad de recurrir a un

especialista o incapacitarse por fuerza mayor. “Aparte de la persecución laboral que se tuvo, hubo muchos trastornos de sueño, síntomas de depresión y de angustia. Traté durante cuatro o cinco meses de encargarme de mi propia situación hasta que me tocó ir a la Clínica Monserrate de urgencias. Todo esto porque le di un papayazo a la empresa y ellos aprovecharon para recargarme con cursos de tierra, con una serie de cosas que tendría que estar desde las cinco de la mañana estudiando hasta las once de la noche. Duré dos meses con ese ritmo”.

El Capitán Sierra fue diagnosticado con depresión y a raíz de su enfermedad abandonó la vida en la ciudad, para residir en el campo. “Los síntomas de la depresión son una tristeza perdurable en el tiempo y que no tiene una causa específica aparente. Esta trae problemas en el área laboral y personal, porque la persona es anhedonia. Son personas que no se ven interesadas por nada en su vida.”, dilucida la psiquiatra López.

El tratamiento proporcionado por su médico psiquiatra particular incluye el consumo de desvenlafaxina, que es comercializado bajo el nombre de *Styma* en presentación de 50 mg. La desvenlafaxina es un inhibidor que funciona por medio del aumento de serotonina y noradrenalina. Las drogas para manejar la depresión, como la que sigue consumiendo el piloto, tienen efectos secundarios que imposibilitan el vuelo. Este aviador tuvo un tratamiento psiquiátrico prolongado, lo cual generó que se le revocara la licencia médica.

El punto de quiebre fue tal vez un simulador asignado en el horario de una a seis de la mañana. Este le implicó estudiar y prepararse arduamente, pues ya se sentía acosado por los altos mandos. “Presentar un simulador es ir a renovar contrato”, concluye el comandante Sierra. En lo que respecta a la razón de fondo para que un tripulante presente un examen práctico-teórico anual o semestral (simulador), el doctor Mera explica: “El cerebro humano guarda el conocimiento al igual que un computador. Cuando uno va ingresando información, este la va mandando a otra carpeta. Yo tengo que hacer que la información sea recurrente y salga del fondo de las carpetas. El cerebro funciona mandando lo importante a una carpeta frontal. La aviación no es del todo recurrente, por eso hay que llamar los procedimientos de emergencia, así no se usen siempre”.

El hombre comenta que en el entorno familiar hubo episodios de irritabilidad. Pese a esto, quienes conforman su hogar le apoyaron y le hicieron saber que primaba su salud sobre la situación económica que este llevaba a costas.

A pesar de que la ansiedad y la depresión son los padecimientos más identificados en el gremio de los pilotos, también hay otras afecciones psiquiátricas tales como la fobia al vuelo. “Las fobias básicamente son dificultades que tiene una persona para afrontar una situación, que van acompañadas de pensamientos obsesivos y normalmente catastróficos. Las fobias normalmente son tratadas con la exposición a la situación. Digamos que si es un piloto y desarrolla fobia al vuelo, ya es una condición de salud mental complicada”, ilustra el médico Shara López.

El Capitán Julián Piñeros lleva dos años en tratamiento psiquiátrico y consume Citalopram, un inhibidor de serotonina. Este fármaco le fue recetado con la finalidad de que pudiera dormir. Debido a la extensión del tratamiento, su licencia médica fue revocada a los seis meses de invalidez. “Estoy haciendo un vuelo Medellín-Apartadó, entonces ya estoy nivelado. Yo llevo el avión y no el copiloto. Resulta que siempre fui muy metódico en todo y empecé a ver delante, como a cuarenta millas, un mal tiempo. Puse el radar, empecé a mirarlo y a pensar en el radar. *¿Por dónde me voy a meter? ¿Será que se me va a congelar el avión?* Me preocupé mucho. En esa preocupación se me pasó el punto de notificación para empezar el descenso. El copiloto me dijo: *Capi, Capi, ¿será que comenzamos el descenso?* Yo estaba completamente ido por la tormenta que había delante. Perdí la consciencia situacional de lo que estaba haciendo en mi trabajo”. Así relata Piñeros uno de sus peores episodios de fobia al vuelo y al clima.

El comandante Piñeros indica que su aerolínea tiene rutas con aeronaves muy grandes para las pistas de los aeropuertos de destino. Los procedimientos de aterrizaje le causaban estrés. Él atribuye el desarrollo de su condición psiquiátrica a esto, ya que en promedio dormía tres horas en la noche por preocupaciones concernientes a las condiciones climáticas de su siguiente asignación.

La compañía en la que trabaja, al momento de desarrollar su enfermedad, no tenía implementado el Sistema de Manejo de Seguridad (SMS). Por lo tanto, no hubo un autorreporte por parte de Piñeros, ni un seguimiento que podría rastrearse en una documentación periódica y adecuada. “Es probable que en diez o quince minutos no pueda saber sus antecedentes y no pueda evaluarlo adecuadamente. Es posible que un aviador se esté haciendo un tratamiento psiquiátrico por la prepagada y yo como médico o Aeronáutica Civil no lo sepa”, enfatiza el doctor Orlando Gracia. Las fallas comunicativas entre empresa, aviador, médico evaluador y Aeronáutica Civil pueden ser fatales. En el escenario del accidente de *Germanwings*, no fue posible prever ni controlar las acciones del piloto suicida a raíz de que los entes de control y seguridad desconocían su situación. El copiloto Andreas Lubitz había recibido tratamiento psiquiátrico a través de un médico personal. A su vez, estuvo internado por depresión en su periodo de estudiante de vuelo.

### **CAPÍTULO III DOCUMENTACIÓN Y BUROCRACIA**

La Asociación Colombiana de Aviadores Civiles (ACDAC) tiene como domicilio una discreta casa en la zona del *World Trade Center*, en Bogotá. Las oficinas, con personal licenciado en leyes y salud ocupacional, están en constante movimiento. Como es de esperarse, muchos miembros del gremio que acuden a este lugar tienen algún tipo de inconveniente con su empresa.

Una mujer lleva tres tazas de café y se inclina encima de los documentos que le ha proporcionado su abogado. “Doctor, qué pena que sea molesta con este tema, pero necesito revisar al pie de la letra”. Las gafas suben y bajan delatando que sus ojos están cansados de escarbar minuciosamente las hojas.

A las 10:40 a.m., un hombre entra por el pasillo hacia la mesa principal en la que se encuentra ella. Son cercanos en edad, ambos deben rondar los cincuenta. La mujer lo saluda como *Capi* y luego le da un abrazo. Trabajan para la misma empresa. De manera inmediata se comienzan a preguntar por su situación de trabajo. Pocos recurren al sindicato a menos que tengan problemas por solucionar.

La charla se transforma en una mezcla de indagatoria, por la situación laboral de la mujer, aligerada por los comentarios sutiles acerca del partido de la Copa Mundial de Fútbol. La mujer se encorva en la silla y sacude la cabeza. “Llevan meses sin pagarme. Ni vacaciones, ni sueldo. Los voy a demandar”. El hombre se queja abiertamente de la empresa empleadora y le explica a su compañera que agradece infinitamente que su hijo se haya dedicado a la música.

Muchos pilotos que se resguardan en la ACDAC comparten la percepción de que la aviación ha cambiado. Apuntan que las condiciones laborales son paupérrimas y sienten una angustia constante por la posibilidad de ser despedidos. El simple hecho de que se encuentren vinculados a un sindicato hace que la relación con sus empleadores se torne difícil.

Los tripulantes de mando que pierden su licencia médica ingresan a un limbo laboral. La Aeronáutica Civil Colombiana les exige que, quienes quieran ejercer esta profesión, cuenten con el certificado médico y el de vuelo. En los años noventa este gremio era legalmente visto como una profesión de alto riesgo, lo que significa que por razones de salud ocupacional su edad de pensión era menor que la de la población laboral común.



“Hoy se busca renovar la profesión de alto riesgo porque se ha demostrado, y la Aeronáutica Civil tiene cifras, que los problemas cardiovasculares y psiquiátricos son las principales causas de la pérdida de licencia de un piloto. Por ahora lo que tienen los pilotos es un sistema especial de calificación de invalidez en caso de que esto ocurra, que es la Junta Especial de Calificación para la Invalidez. Una persona del común tiene una junta que les quita por porcentaje su capacidad laboral y se les permite seguir trabajando. (...) Si un piloto tiene invalidez, la Junta Especial le da un 100% ya que no se puede desempeñar como piloto”, explica Orlando Gracia, quien aparte de ser médico, es abogado.

El Capitán Alfonso Maya, quien obtuvo su licencia de vuelo en el año 1998, se encontraba en perfecta salud antes de comenzar su carrera en la aviación. En un vuelo Cali-Bogotá sintió un malestar semejante al de una gripe común. Al terminar con su asignación, retornó a su hogar y sintió un fuerte mareo. Acto seguido contactó a su aerolínea y notificó que no se encontraba en condiciones de trabajar al día siguiente. “Fui al médico, me apareció algo en el oído y me hice unos exámenes de rigor. Me dijeron, *te tengo una noticia... te acaba de dar un infarto y tienes que ir a una clínica*”, relata el hombre quien ya no puede ejercer su profesión.

“Estuve ocho días internado en la Clínica Colombia haciéndome estudios y dio como resultado que no sabían por qué tuve el infarto. Por eso perdí mi licencia médica. Los médicos nunca se sintieron con la potestad de dar una razón”, continúa relatando el Capitán Maya. El hombre señala que el nivel de estrés en la empresa era alto y estaba cumpliendo con numerosos vuelos debido a la escasez de tripulaciones. Cuando ocurrió su evento coronario llevaba tres días pernoctando fuera de su casa.

El exceso de trabajo en un piloto es otra de las minucias que entra a divagar en el espectro de lo permitido y lo debido. “Cualquier piloto que esté despierto en el horario de dos de la mañana a seis de la mañana, necesita 16 horas de sueño nocturno. Pero si una persona de estas vuela durante las horas señaladas y al día siguiente vuela, entra en fatiga. De hecho, el reglamento lo permite”, apunta el doctor Gracia. No obstante, este Capitán ha tenido una vida de productividad laboral corta y su Administradora de Riesgos Laborales (ARL) declaró no estar de acuerdo con lo dictaminado por la Junta Especial de Calificación de Invalidez.

Lo anterior también fue uno de los puntos clave de la huelga de los aviadores de Avianca en el 2017. El sindicato de aviadores civiles colombianos, ACDAC, presentó un pliego de peticiones en que se especificaba en la cláusula 141 y 142 ajustes en los lapsos de descanso. Puntuablemente en el apartado 142 se establece el descanso mínimo previo a vuelos nocturnos. Los trabajadores señalaban que necesitaban una noche entera de reposo y una pausa de 12 horas anterior al vuelo asignado. Dicho reclamo por parte del gremio se encuentra fundamentada en la valoración médica para mitigar la fatiga.

El recurso al que ha acudido el aviador es la demanda. “Asumir ellos una pensión para una persona relativamente joven (yo tengo 42 años) es un gasto muy alto. Para la Junta esto fue un accidente laboral, pero para la ARL esto es una enfermedad de origen común”. Este caso irá a un juez, quien será el encargado de señalar la entidad que debe pagar. Sin embargo, y debido a las particularidades de esta profesión, es factible que el juez recurra a una segunda valoración. El piloto Maya asegura que no será algo a lo que accedan, ya que bajo las normas de la Aeronáutica Civil la calificación de la Junta es definitiva y sin posibilidad de segunda instancia.

El Capitán Roberto Ballén es un hombre moreno, robusto y de voz penetrante. Actualmente es vocal de la Junta Directiva del sindicato. Es uno de los pilotos que, al ver la dificultad de su entorno laboral, ha decidido contribuir de manera visible por medio de la ACDAC. Casos como el anteriormente descrito, son la realidad a la que se enfrenta el sindicato. Ellos amparan a sus pares bien sea ante las aerolíneas o los fondos de pensiones.

En lo que respecta a la comprensión legal y práctica del estado laboral de los aviadores, el Capitán Ballén también encuentra dificultades. “La profesión de alto riesgo no se ha perdido en la práctica, pero el Estado no aplica lo que tiene que hacer: las pensiones. El Decreto 1282 de 1994 habla de los aportes y estipula que los pilotos deben seguir cotizando como de alto riesgo. Lo que pasa hoy es que las ARL recogieron el riesgo, pero nunca lo analizaron desde lo que se puede cobrar por condiciones especiales laborales o las juntas de calificación médicas”.

El quehacer de los pilotos es semejante en cuanto condiciones laborales con los controladores aéreos. Estos trabajadores laboran en turnos de seis horas, las cuales se doblan con regularidad por falta de personal. En un día se les es permitido un turno máximo de 12 horas bien sea seguidas o fraccionadas. Al igual que los aviadores, los trabajadores de este gremio cuentan con un certificado médico, que al perderlo los imposibilita para ejercer su profesión.

Esta profesión es considerada legalmente como de alto riesgo, debido a su exposición a estrés y fatiga. “Yo creo que aquí hay una injusticia. Si las condiciones laborales son muy similares en régimen, prestaciones y todo esto, en estos cuentos legales deberían ser iguales también. Los sindicatos y las asociaciones son las personas que trabajan estos temas. Afortunadamente para los controladores es así. Tengo entendido que los pilotos han perdido una parte bien importante en este tema, que la quieren y deben recuperar. La asociación de controladores ha hablado con el sindicato de pilotos y se les ha apoyado para que tengan el mismo, régimen especial que tenemos nosotros, l cual nos lo quieren quitar también”, opina el controlador de torre, Guillermo Jurado.

Los controladores han sido incluidos en la Ley 100. Dicha normatividad cambió las condiciones anteriores en que estos empleados trabajaban un promedio de 20 años con posibilidad de pensión en cualquier momento. Actualmente deben cumplir un plazo mínimo de 25 años de servicio con determinadas horas de servicio puntualizadas. El Estado desea ajustarles a un régimen común de salud, obviando así situaciones de riesgo laboral las cuales son tratadas por medio de la asignación de médicos especiales aeronáuticos.

Si la situación laboral de un tripulante de mando es definida por la Junta Especial de Calificación para la Invalidez, entonces esta última debería estar a total disposición de los trabajadores. Pese a su relevancia para los aviadores, hay veces que esta se niega a convocarse o toma mucho tiempo. “Ya llevo dos años esperando mi calificación y no pasa absolutamente nada. Somos como 32 pilotos en este momento y dentro del *chat* en el que estamos los que peleamos en contra del comité, hay dos que han muerto esperando que los califiquen. Creo que ellos sufrían de enfermedades coronarias. Incluso, hace poco fui y me encontré con otro aviador en la ACDAC y está completamente paralizado. No puede hacer nada y lleva un año esperando. Uno no entiende cómo creen que una persona de estas va a volver a volar y lo ignoran de esta manera. Es una cosa absurda”, comenta el Primer Oficial al mando Julián Piñeros, quien ha estado afiliado al sindicato desde hace más de un año y quien sufre de fobia al vuelo.

Las acciones legales a las que ha sometido a la Junta de Calificación no han sido efectivas. Un juzgado de Pereira les dictaminó que era obligatorio calificarlo en 60 días y ha pasado un año desde entonces. Por el momento, se le ha notificado de la situación al Ministerio de Trabajo.

El Capitán se queja especialmente del manejo dado por la empresa a su enfermedad. “Al comienzo cuando yo me hice comandante de la compañía, la empresa me dio apoyo total. Fui a una reunión a decir que me estaba dando fobia al vuelo. Me dijeron *pare, vaya al médico*, porque yo iba a renunciar de lo estresado que estaba. Fui al médico y me incapacitaron. Cuando pasaron uno o dos meses de esto, comenzaron a no querer hablar conmigo, a decirme que volviera y un día me dejaron de pagar”. De igual manera, asegura que el psicólogo asignado por la empresa se negó a atenderlo. También interpuso una demanda a la aerolínea.

Las aerolíneas también pueden ser un obstáculo para sus trabajadores. La ACDAC interpuso un pliego de cargos contra Avianca por el uso indiscriminado de pactos colectivos. En el Auto 0062-17 del 17 de agosto del 2017, el Ministerio de Trabajo esclarece que la aerolínea violó el derecho de asociación sindical. La compañía según la nota del 6 de marzo del 2018, de Caracol Radio, despidió cerca de 107 pilotos afiliados al sindicato y quienes hicieron parte de la huelga.

# LA HUELGA DE AVIANCA 2017

## GREMIO DE AVIADORES

- 107 pilotos despedidos
- 90 aviadores suspendidos
- 41 tripulantes de mano renunciaron



## CONCEPTOS DE TRIBUNALES

**Corte Suprema:** la huelga es ilegal dado al Artículo 444, del Código Sustantivo del Trabajo. Solo se votaron los pilotos sindicalizados sobre un total de 8.540 aviadores activos.

**Organización Internacional del Trabajo:** la huelga era legítima ya que el tipo de transporte que ofrecen no es un servicio público vital. También, el proceso de decisión de huelga se dio bajo los parámetros de la mayoría. 699 aviadores votaron a favor de entrar en paro bajo un total de 702 asociados al sindicato.

## DERECHOS

Tanto la **Organización Internacional del Trabajo** como la **Corte Interamericana de Derechos Humanos** reconocen como derecho las agremiación sindical. A su vez, avalan el derecho la huelga como un recurso empleado por los trabajadores para cuidar de sus intereses económicos y sociales.



INFORMACIÓN DE VARGAS VERGARA, C. (15 DE NOVIEMBRE DEL 2018). EL CONCEPTO DE LA OIT SOBRE HUELGAS EN EL SECTOR DE TRANSPORTE AÉREO. RECUPERADO DE: [HTTPS://WWW.ELESPECTADOR.COM/NOTICIAS/JUDICIAL/EL-CONCEPTO-DE-LA-OIT-SOBRE-HUELGAS-EN-EL-SECTOR-DE-TRANSPORTE-AEREO-ARTICULO-823773](https://www.elespectador.com/noticias/judicial/el-concepto-de-la-oit-sobre-huelgas-en-el-sector-de-transporte-aereo-articulo-823773)  
HERRERA VALENCIA, B. (25 DE NOVIEMBRE DEL 2018) OIT: EL PARO DE PILOTOS DE AVIANCA NO ERA ILEGAL. RECUPERADO DE: [HTTPS://WWW.PORTAFOLIO.CO/OPINION/BEETHOVEN-HERRERA-VALENCIA/OIT-EL-PARO-DE-PILOTOS-DE-AVIANCA-NO-ERA-ILEGAL-523738](https://www.portafolio.co/opinion/beethoven-herrera-valencia/oit-el-paro-de-pilotos-de-avianca-no-era-ilegal-523738)

El bienestar de este gremio de trabajadores se podría entender como una triada en la cual ninguna de las partes puede flaquear. “La responsabilidad de la salud está centrada en el Estado, en las personas y en las empresas. Las empresas se encargan de la salud ocupacional, el Estado de la normatividad y la persona de todo su cuidado propio. Volar no es una enfermedad. Es una de las tantas condiciones que podría llevar a enfermarse, mas no es el único”, hace hincapié el doctor Mera. “En Colombia hay un estudio sobre las enfermedades más comunes en pilotos y son las mentales. Pero es curioso que en el país sea así y no en todo el mundo. En otros países como Estados Unidos vuelan más y los pilotos de acá prefieren ir a volar allá, sin su familia y lejos de su casa”. El médico en cuestión señala, en su opinión, que uno de los factores puede ser la relación que existe con la empresa empleadora. En Colombia, el aviador depende enteramente de la empresa, ya que el Estado no puede protegerlo en su totalidad.

### **DESPEDIDA MEMORIAS DE UNA MADRE**

Un dormitorio aglutina fotos, biblias, VHS, ropa y una cama con cobertor gris. Clara Tovar viste una camisa naranja debajo de un saco negro. Se sienta en la cama y mira hacia la ventana. No titubea al buscar los recuerdos de su hijo. Andrés Hoyos se inició en el mundo de la aviación porque amigos cercanos a la familia ejercían la profesión.

Su madre, Clara, de 69 años, se divorció a temprana edad. Fue ella quien se encargó de costear la educación de sus dos hijos, incluyendo el curso de aviación de Andrés. “El accidente fue un cinco de noviembre. Él salía ese día con un trayecto a Cali y lo recogieron sobre las 8:30-9:00 de la noche”, relata la mujer en tono pausado mientras comienza a sacar fotos de sobres amarillos con sellos de Kodak y Foto Japón.

“Habíamos tenido un día muy tranquilo y... y él decía: *si a mí me llega a pasar algo... que no lo buscáramos y que lo dejáramos donde quedó... porque él, total, era aire*”. Hoyos era un joven copiloto de 22 años, de pelo negro, tez canela y de sonrisa grande. Su madre guarda las fotografías de él fumando en el despacho de la aerolínea de carga para la que trabajaba. Su atuendo usual eran las gafas de aviador marca Ray-Ban y una chaqueta abultada, negra, con parches referentes a aeronaves.



Estelas del pasado. Fotografía: Manuela Nariño Hoyos.

La mujer desvía su mirada a la ventana y aprieta los labios en una línea delgada, luchando para no arquearlos hacia abajo y contener el llanto. “Ese día salió y nosotras dormimos perfecto. Sobre las veinticinco para las seis sonó el teléfono de la casa y era Antonio”. Paralelamente, en la compañía, nadie más que quien es hoy en día el marido de su hija tuvo el nervio de llamar a la familia de Hoyos, ya que la noticia que seguía era difícil y todas en la casa eran mujeres. “(...) Era Antonio diciéndome que el avión, el *Dark Herald* que volaba Andrés, se había perdido desde antes de las doce de la noche y no lo encontraban”.

Esa madrugada del cinco de noviembre de 1989 una madre se enteró de que había perdido a su hijo. La Aeronáutica Civil Colombiana archivaría en sus reportes de accidentes lo sucedido y, 27 años y 47 días después, el portal *Las Dos Orillas* le daría un párrafo escueto en una nota titulada *Aerosucre: accidentes, coca y sobrecupos en el historial de la aerolínea*.

Avión: Handley Page HPR-7 Herald 401  
Matrícula: HK-2702

El avión de carga que cubría la ruta Bogotá-Cali, se estrelló contra una montaña cuando iba cerca de la población de Roncesvalles, Tolima. Murieron los 6 ocupantes del vuelo. Una de las posibles causas del accidente se cree que pudo ser el mal clima en la zona. Sin más información. (Hernández Godoy, 21 diciembre 2016, *Las Dos Orillas*)

Clara Tovar continúa con el que tal vez es su recuerdo más doloroso. “Eh... lloraba, gritaba, no sabía qué hacer”. La voz se le rompe y toma una bocanada de aire: “lo único en lo que caí en cuenta en ese momento fue ir al cuarto de mi hija... abrirle el cuarto y, en una forma muy brusca, le dije *Marcia, tu hermano se mató*”. En el momento de los hechos, Marcia Hoyos tenía 18 años. Su personalidad es fuerte y llena de coraje.

“Yo, a partir de ahí, quedé muy mal. Gracias a Dios mi hija fue fuerte y tomó como el control de la situación. Me ayudó a bañar, a vestir, a salir para el aeropuerto”. Clara solloza y sigue: “Una amiga que estaba con nosotros y unos familiares me dieron una pastilla y realmente quedé como si se me hubiera borrado el casete. No supe más, hasta ya como a las cinco de la tarde, que pregunté dónde estaba Marcia y me dijeron que ella estaba buscando a su hermano

en el sitio por donde él supuestamente tenía la ruta del avión. Cuando... cuando supe que mi hija estaba montada en un avión de esos... fue terrible porque... porque... era lo único que me quedaba”.



Relatos. Fotografía: Manuela Nariño Hoyos.

La familia de Hoyos afirma que el Capitán, quien tenía la autonomía de la aeronave, se encontraba en condiciones mentales pobres. Dormía en una camioneta y estaba en proceso de divorcio. Ninguno de sus compañeros le reportó la situación a la compañía carguera. Hace 29 años la aviación era precaria en cuanto a los sistemas de monitoreo psiquiátrico e incluso operacional. El accidente ocurrió ya que el comandante volaba por debajo de la altura estipulada en las cartas de navegación, debido a que, según él, la altura le causaría problemas para mantener una erección.

“Después del accidente, yo me preocupaba mucho por saber qué había pasado, porque siempre le decía que un error de alguno era la vida de ellos. Una noche, estando durmiendo en la casa, se iluminó el cuarto. No con la luz normal sino con una luz bastante brillante, y Andrés se paró al frente mío en la cama. Con su uniforme, como salió ese día a volar, me decía *Tú tranqui, mami, tú tranqui. Apaga la moto*”.