



Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial

SUPLEMENTO ESPECIAL Boletín Informativo Nº 5

A LOS PROFESIONALES DEL SECTOR DE ACTIVIDAD AEROESPACIAL

Expresión de motivos

El Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial quiere dirigirse a los profesionales del Sector, matriculados o no, entendiendo que esta modalidad se justifica en función de circunstancias hoy presentes y que hacen prever la necesidad de una activa y coordinada participación de todos en el futuro.

Entre las varias motivaciones se destacan las revisiones de las Regulaciones RAAC 65 y 119 en curso, sus precedentes y secuelas y el anuncio del Poder Ejecutivo Nacional de transferir las atribuciones y responsabilidades hoy en el ámbito militar, al civil (Comando de Regiones: DHA, DNA y JIAAC), más una carencia -ya crónica- de objetivos y políticas en materia de Industria Aeroespacial y con respecto a la cual el CPIAyE se hace el deber de atraer la atención primaria, intentando así ayudar a ejercer la necesaria coordinación a los nuevos responsables de manejar tan delicada transición.

Finalmente, en los momentos en que se está compaginando, editando y haciendo llegar a ustedes estas inquietudes, el Consejo está a la espera de la recepción del Proyecto de Ley de creación de la Autoridad de Aeronáutica Civil, previo al envío por parte del Ministerio de Defensa al H. Congreso la Nación, a fin de que emitamos opinión al respecto, tal lo adelantado por las autoridades de ese Ministerio durante la audiencia concedida al Presidente del Consejo por parte del Secretario de Asuntos Militares, el Lic. Garretta. En esa oportunidad, se hizo llegar las inquietudes aquí expuestas.

Un precedente próximo

Oportunamente y como consecuencia de expresas solicitudes y consultas, el CPIAyE decidió enviar al Señor Comandante de Regiones de la Fuerza Aérea una nota en la que se sintetiza nuestra contribución a la temática relacionada con las revisiones a los RAAC 65 y 119, preparada por nuestra Comisión de Aeronavegabilidad.

Si bien durante la elaboración del documento hubo muchas reuniones con los organismos designados como interlocutores por la autoridad aeronáutica, en ellas no fue posible arribar a acuerdos tácitamente expresados y acordados. Por ende tampoco se dieron las circunstancias propicias para hacer una entrega formal de lo concluido en dichos actos optando entonces por hacer llegar en forma directa nuestra colaboración al Comandante de Regiones Aéreas. Con ello hemos cumplido formalmente nuestro cometido esperando que nuestra labor se vea correspondida con la crítica o la aprobación de la autoridad en la materia.

En el Acta #537 de este Consejo, constan los temas tratados, en general, y en particular los derivados del tratamiento del tema citado en el párrafo anterior.

Las conclusiones emergentes de su análisis fueron unánimemente acordadas por todos los Consejeros presentes y que, visto el mecanismo de elección de autoridades que por Reglamento Interno rige el funcionamiento del CPIAyE, puede decirse que dichas opiniones son las predominantes en todo el ámbito de los profesionales involucrados. No obstante ello, estimamos que la trascendencia que vislumbramos poseen los temas tratados, unida a la inminencia de su ulterior tratamiento por las autoridades, hacen aconsejable su divulgación inmediata. Ello para conocimiento de los 4.000 profesionales del Sector de Actividad Aeroespacial –matriculados o no- y para que su participación pueda ser tomada como referencia válida y fundamentada en las resoluciones a que haya lugar en el futuro.

La razón de fondo que subyace en el precedente citado

Aunque no se haya hecho expresa mención de ello, la razón de la revisión citada ha sido consecuencia de la decisión de la FAA (Federal Aviation Administration) de pasar a la Argentina a Categoría II e imponiendo como condición necesaria (no suficiente) para volverla a Categoría I, la previa aprobación de las enmiendas por su parte.

La revisión de las RAAC 65 y 119 que se realiza hoy en distintos ámbitos de la Fuerza Aérea Argentina por imposición de la FAA (primariamente en la Dirección de Habilitaciones y en la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad), en ocasiones encuentra justificaciones en falencias de carácter técnico y operativo en las regulaciones; ello convertiría a dicho propósito de revisión en loable, en tanto debe tenerse en cuenta que la categorización por parte de la FAA, ha tenido siempre un fuerte contenido político, respondiendo en gran medida al estado de las relaciones diplomáticas imperante en el momento entre EE UU y el país involucrado.

Algunas secuelas de procedimientos inconexos desde el origen.

Huelga mencionar que la presión resultante es de carácter económico en tanto los operadores 121 y 135 de Argentina (principalmente su línea de bandera), no podrán operar o incrementar sus mercados, según el caso, en el espacio aéreo de los Estados Unidos mientras no opere una recategorización, para el caso unilateralmente decidida y con independencia -inclusive- del cumplimiento de los Anexos 6 y 8 de OACI.

Los elencos profesionales que están abocados a la tarea descrita son, por lo general, pertenecientes al ámbito militar (DHA), habiéndose suscitado los siguientes interrogantes en el seno de las comisiones de este CPIAyE:

- a. Supuestamente lograda la recategorización ¿se agotaría con ello y finalizaría la labor de estas comisiones ad-hoc?
La revisión de las regulaciones de un país es una labor permanente que debe realizarse además y por principio con arreglo a las normas OACI.
Ya insertada la responsabilidad en el ámbito civil, ¿quienes continuarían el tema con FAA?
¿Quienes en relación a OACI? ¿Cómo se logra la continuidad de tratamiento?.
- b. Una distorsión que deriva del mencionado origen del proceso de revisión es que sólo se estén cubriendo regulaciones de específico alcance operativo comercial (DNAR 121, 135 y 119), no estando incluido el tratamiento de regulaciones “madre” como lo son las DNAR 91, 145, 137, 21 en las que, como se sabe, abundan las consideraciones muy particulares para la Argentina y más que dignas de tenerse en cuenta. Pesan para ello también las interfases entre todas las regulaciones: operativas, de aeronavegabilidad continuada y de certificación en todos los ámbitos. (Ejemplo: un TAR de un operador 121 es habilitado bajo 145, etc.).
- c. Nuestra duda: ¿Se piensa encarar *después*?, ¿con qué profesionales?, ¿matriculados inscriptos y con validez de ley de sus títulos para el ejercicio de la profesión?, ¿con qué experiencia previa?.

La Industria Aeroespacial, punto nodal de necesaria resolución urgente

Relacionado con ello, este Consejo viene destacando la situación actual de la industria aeronáutica nacional, calificándola de “agónica”, maguer la reciente acción de fuerte contenido político coyuntural, que asignó refuerzos de aportes presupuestarios para la extensión de la serie de aviones IAe 63 “PAMPA” en 12 (doce) unidades. Esta acción, a 25 años del nacimiento del proyecto, ahora al parecer enancado en perspectivas de exportación, dista de ser la esperada acción de gobierno tendiente a cerrar la brecha tecnológica que hoy nos separa de los países de avanzada. La cita lejos de significar una crítica circunstancial intenta ser un ejemplo que identifica que la magnitud del problema es muy otro.

Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial SUPLEMENTO ESPECIAL

En Desarrollo, Fabricación y Producción de productos Clase I y II se necesitan objetivos a 25 ó 30 años y políticas definidas.

NOTA: En página web www.cpiaye.org.ar en la solapa Boletines (BI N°4) puede consultarse la posición del CPIAyE en materia de Industria, expresada en el discurso que el Presidente del Consejo brindara en ocasión de cierre del 3º Congreso Argentino de Tecnología Espacial.

La inexistencia de objetivos de nivel nacional para una industria aeronáutica con raíces en la ingeniería nacional, hace cuestionable el sostenimiento de 5 centros de estudios de nivel universitario para la formación de Ingenieros Aeronáuticos.

NOTA: Francia tiene una sola Escuela para ello la École nationale supérieure de l' aéronautique et de l'espace y forma aproximadamente solamente 80 ingenieros por año para su industria.

Sin una acción urgente se extingue la genuina razón de ser de la profesión de Ingeniero Aeronáutico, cuya razón de existencia sine qua non, es el *Diseño y la Fabricación de Aeronaves y sus componentes* cuyas raíces son los Estándares. El ámbito de los CTS es circunstancial y –aunque válido- carece de magnitud para justificar la existencia de tantas instituciones de nivel universitario.

El impacto de secuelas de este proceso decadente en las otras dos profesiones que agrupa el CPIAyE (Técnicos y Mecánicos) fueron puestas de manifiesto en el seno de las reuniones realizadas por El Consejo Directivo. Sintéticamente: la Producción de componentes para provisión de repuestos para subvenir a los requerimientos de la Aeronavegabilidad Continuada, de todo el mundo estará en manos del OEM y el proveedor externo –si es homologado- lo hará bajo un régimen de Aprobación de Partes o PMA. El Patrón es válido también para la provisión de componentes para cumplimentar SB (Boletines de Servicio) y AD's (Directivas de Aeronavegabilidad) pues aprobaciones y convalidaciones serán promovidas casi exclusivamente por las agencias extranjeras (FAA, JAA, para el caso).

Lógico es que eso suceda en nuestro país, pues lamentablemente en el caso de los Boletines de Servicios (no es el caso de Brasil) no hay actividad industrial y de I & D nacional que avale su emisión.

CONCLUYENDO:

En el CPIAyE y solo en él convergen, hoy y al mismo tiempo, profesionales que poseen todos los atributos invocados: Profesionales (Ingenieros, Técnicos y Mecánicos) con el aval de todas las instituciones de Instrucción Reconocida, más la invaluable experiencia de civiles y militares, provenientes de todo el país, de Talleres, de Empresas de Transporte Aéreo, de organismos de aeronavegabilidad y de todos los institutos de formación.

Por ello lo expuesto es una manifestación de su disposición a colaborar con las autoridades, pues es evidente que la responsabilidad nos ha caído y como en el caso del sayo, al que le cae debe ponérselo.

Por eso, en las labores descriptas el CPIAyE tiene un rol preponderante. De ser así la reestructuración de su funcionamiento será necesaria pues ya no sería sólo atender la administración de las matrículas, incumbencias y ética profesional.

Debe quedar claro que, en este caso, no es la del CPIAyE la posición de defender el ejercicio de la profesión por "incumbencias" si no antes bien la puesta a disposición de una capacidad única avalada por la pertenencia a los sectores de actividad real.