

Responde el Jefe de Estado Mayor del Aire

LOS accidentes aéreos constituyen una enfermedad endémica que padece el Ejército del Aire. El teniente general Federico Michavila Pallarés, Jefe de Estado Mayor del Aire, está firmemente decidido a disminuir en lo posible sus efectos, impulsando para ello, a todos los niveles la observación de las normas de la Seguridad en Vuelo.

Esta es la razón de que haya querido aprovechar este "dossier" para exponer sus opiniones sobre el tema, en respuesta a las preguntas que le formula Revista de Aeronáutica y Astronáutica.

— **El accidente es algo consustancial con la vida moderna; hasta tal punto que la estadística puede prever los de automóvil antes de cada puente o período de vacaciones, ¿se hacen estudios estadísticos que permitan también una estimación de los de aviación para un período de tiempo determinado?**

— La actividad de la Fuerza Aérea, al igual que cualquier otra actividad en la vida, está sujeta a un riesgo, riesgo que es mayor que el inherente a otro tipo de actividad y que debe ser calculado y asumido, buscando el necesario equilibrio entre el nivel de operatividad y la seguridad en el entrenamiento.

Al comportar cualquier accidente aéreo un muy doloroso coste humano y un elevado coste económico, se hace más necesario realizar todo tipo de estudios, entre ellos los estadísticos, con el fin de evitar o al menos disminuir el número de aquellos accidentes.

Mediante estos estudios estadísticos, se llegan a conocer con cierta exactitud las pérdidas que a lo largo de un tiempo determinado se han de asumir. De hecho, en los cálculos que se efectúan para la adquisición de un nuevo sistema de Armas se deben tener en cuenta las pérdidas que estadísticamente se prevé va a haber debido a accidentes.

— **¿Qué coste anual suponen los accidentes para el Ejército del Aire?**

— Es muy complicado estimar el coste de un accidente aéreo, sobre todo si hay pérdida de vidas. La experiencia acumulada por un piloto o tripulante aéreo es muy costosa y difícil de valorar, en general la pérdida de la vida de un ser humano no tiene precio.

Con respecto al material, se puede establecer un coste concreto, aunque varía mucho cada año en función del número de accidentes, tipo de aviones, etc... Por otra parte, hay que cuantificar no lo que costó el avión perdido, sino lo que cuesta reponerlo por otro de capacidades similares. No sería lo mismo, el coste de reponer un F-18 que el de una Bonanza (E-24).

Teniendo en cuenta todos estos aspectos, se sabe con aproximación cada año, el coste de las pérdidas de material por accidente.

— **A lo largo de sus años de servicio, mi general, el avión ha experimentado una evolución y transformación radical, tanto en tecnología como en precio, ¿supone esa evolución una menor probabilidad de accidente?**

— Es indudable que sí. Actualmente el avance tecnológico, tanto en sistemas como en materiales, da un mayor grado de fiabilidad a los aviones. Además las empresas constructoras dedican especial atención al diseño de las cabinas, sistemas de emergencia, etc. contando con un equipo de técnicos dedicado a este área, proporcionando todo ello, en conjunto, seguridad.

— **También el piloto ha evolucionado en su preparación y capacitación técnica y profesional, ¿le hace ello más seguro, más responsable, más capaz de evitar el accidente?**

— Por supuesto que sí. Teniendo en cuenta que lo que da vida al avión es el hombre, es lógico pensar que la evolución habida en los aviones, ha tenido que ir acompañada de una mejora sustancial en la formación de los pilotos, a fin de conseguir una mejor utilización de todas las capacidades y medios que llevan. Con esta formación integral, que se inicia desde los primeros momentos, se pretende mentalizar a los pilotos con respecto a la Seguridad en Vuelo suponiendo ello una menor probabilidad de accidente.



El GJEMA hace entrega del primer premio de Seguridad de Vuelo al Coronel Jefe del Ala número 11.

— **¿En qué momento de su vida profesional puede ser un piloto más proclive al accidente?**

— Creo que no hay una norma general aplicable.

El piloto, como ser humano que es, a lo largo de su vida está sujeto a todo tipo de condicionantes y problemas, que pueden afectar a su actuación como tal, en un momento determinado. Por ello considero de la máxima importancia que el piloto, al ser pieza fundamental en la actuación del sistema de armas que emplea, conozca sus limitaciones de todo tipo y actúe acorde con su capacidad y preparación.

Sé que es difícil conseguir lo que he dicho anteriormente, pero considero que se puede lograr mediante un constante ejercicio y aplicación de una verdadera autodisciplina en el campo de la Seguridad de Vuelo.

— **De los distintos factores que motivan el fallo humano, estadísticamente la principal causa de accidentes, —factores fisiológicos, patológicos, tóxicos, del vuelo, profesionales, de la conducta— ¿cuáles cree que serían más fácilmente atenuables en un plan de prevención?**

— Aunque todos esos factores que menciona, pueden influir en la conducta humana, creo que los patológicos, tóxicos y fisiológicos son los más fácilmente atenuables con un adecuado plan de prevención.

Por otra parte, los más difíciles son los relativos a la preparación y habilidad propia del piloto como tal. Aquí es donde principalmente han de actuar los Jefes de Escuadrilla, Escuadrón, Grupo y Ala mediante un control exhaustivo del grado de entrenamiento de sus pilotos y de sus capacidades e incapacidades.

— **¿Cómo afecta el proceso de selección y calidad de la instrucción en vuelo?**

— Este es el verdadero "quid" de la cuestión y donde tenemos las máximas posibilidades para reducir el riesgo. La calidad y el rigor en la selección e instrucción son los pilares básicos en los que ha de apoyarse la Seguridad de Vuelo para disminuir el riesgo de accidentes.

Esto quiere decir que, por muy doloroso que nos parezca, es preciso aplicar al máximo los criterios de selección establecidos, de forma que lleguen a ser pilotos únicamente aquellos que verdaderamente reúnan todos los requisitos precisos para ello.

— **¿Puede suceder que si se reducen por razones económicas el número de horas de vuelo de entrenamiento, aumente la probabilidad de accidente y a la postre resulte más caro?**

— Efectivamente, si se reducen, por las razones que sean, las horas de vuelo de entrenamiento de los pilotos de forma irreflexiva, puede disminuir el grado de Seguridad de Vuelo.

Considero que mediante una adecuada utilización de los simuladores en tiempo y forma, y una exhaustiva y completa preparación de cada uno de los vuelos programados, se puede disminuir el número de horas de vuelo de entrenamiento manteniéndose con ello e incluso mejorando, aquel nivel de Seguridad de Vuelo.

Todo esto, unido a que tanto los Jefes de Escuadrilla, Escuadrón, Grupo y Ala tengan la adecuada preparación y calificación y sepan transmitirla a sus subordinados, traerá consigo, sin duda, un alto grado de Seguridad de Vuelo.

— **¿Hasta qué punto se debe aceptar el factor riesgo en el adiestramiento de los pilotos, de cara a conseguir un nivel elevado de operatividad?**

— Contestando a una de las primeras preguntas le decía que en la vida no se alcanza nada sin riesgo y que la actividad de la Fuerza Aérea comporta un riesgo que debe ser calculado y asumido.

Ahora bien, es necesario buscar un equilibrio adecuado entre la operatividad y la seguridad en el entrenamiento, de tal forma que el nivel de riesgo calculado, no supere el nivel de control.

Debemos tener en cuenta que al ser los recursos con que contamos casi siempre escasos, aquel equilibrio ha de ser prioritario. No podemos perder recursos materiales y mucho menos humanos más difíciles y costosos de reponer. Hemos de tener constantemente en la mente que la instrucción nos prepara para operaciones en situación real, pero no debe ser tan real que origine pérdidas innecesarias.

— Sabido es que, normalmente, los accidentes son producto de una concatenación de causas en las que el piloto figura como último protagonista. ¿Sobre qué otros factores, además del piloto, considera que se debería actuar decididamente?

— Es cierto que muchas veces el piloto es el que en último lugar tiene que resolver situaciones creadas por otros. Esta es la servidumbre y la responsabilidad de la profesión.

Considero que para disminuir el riesgo de accidente es preciso actuar, no solamente sobre el piloto, sino sobre todo aquello que afecta al vuelo, como son los trabajos de mantenimiento, control de calidad de los múltiples elementos del material aéreo, adecuación de los Planes de Instrucción, etc.

— Dada la importancia de la disciplina de vuelo en la prevención de accidentes ¿qué medidas serían las más adecuadas para ir mejorando este factor?

— Desde que existe la Fuerza Aérea ha sido una constante la prevención de accidentes mediante la mejora de la instrucción de los pilotos y la debida mentalización.

Considero que entre las medidas precisas para prevenir los accidentes caben destacarse las siguientes:

- Un conocimiento exhaustivo y profundo por parte de los pilotos del Sistema de Armas que emplean.
- Necesidad de concienciación de que, en alguna medida, el piloto puede evitar o paliar el accidente.
- Hacer ver a los pilotos que cualquier accidente en que se vean implicados será objeto de una rigurosa investigación en orden a evitar que vuelva a repetirse uno similar. En esta investigación no se encubrirá ningún fallo ni habrá trato de favor.
- Recordar a los Jefes de Unidad que ellos son los últimos responsables de los accidentes y que por tanto tienen la obligación de tomar las medidas adecuadas ante todo acto de indisciplina o negligencia en vuelo, o en cualquier actividad relacionada con el mismo e incumplimiento de normas o procedimientos de vuelo.

— Una fase importante de la seguridad en vuelo es conocer las causas de los accidentes ¿dispone el Ejército del Aire de personal debidamente cualificado y preparado técnicamente para realizar la investigación de accidentes?

— Tenemos Jefes y Oficiales con conocimientos adecuados para llevar a cabo estas investigaciones. Se siguen cursos, tanto en EE.UU. como aquí en España y se cuenta con información al respecto de otros países. No obstante se tropieza con la circunstancia de que al estar distribuida la responsabilidad de las investigaciones por zonas territoriales y ser pocos los accidentes en valor absoluto, la práctica que desarrollan es escasa o nula en algunos casos. Esto hace que los conocimientos adquiridos en los cursos vayan adormeciéndose. Actualmente se está estudiando la posibilidad de crear un Equipo fijo de investigación, con lo cual se conseguiría una especialización más alta y así lograríamos sacar más rendimiento a dichas investigaciones.

— ¿Considera que se explotan debidamente, con posterioridad, los resultados de esos análisis?

— Quizá no siempre se exploten con la suficiente tenacidad, ya que se requiere un esfuerzo y dedicación del que no siempre se dispone. Además porque es consustancial con la naturaleza humana sólo "acordarse de Santa Bárbara cuanto truena".

Considero que aquí es plenamente de aplicación el refrán médico de que vale más prevenir que curar y cuesta menos. Los accidentes o incidentes hay que prevenirlos, no lamentarlos. Considero que estos no se producen por puro azar o por mala suerte, sino por falta de imaginación para prevenirlos.

— ¿Cómo cree que podría solucionarse el problema del desarrollo simultáneo de dos investigaciones de accidentes de tan diferente naturaleza, como son la de Seguridad en Vuelo y la disciplinaria o penal?

— Menciona dos investigaciones y en realidad son tres: la de Seguridad de Vuelo, la disciplinaria y la judicial, que pueden y deben subsistir y de hecho existen en todos los países, prueba de que no se ha encontrado un sistema mejor.

La judicial parece ser que pronto pasará a la Jurisdicción Ordinaria y ya hay reuniones mixtas a nivel Ministerio de Defensa para coordinarla con la de Seguridad de Vuelo. La disciplinaria corresponde a los Jefes Orgánicos, y son ellos los que, determinadas las causas, deberán adoptar las medidas convenientes.

Centrándonos más en la pregunta le puedo decir que hay veces en que es difícil evitar el roce entre ellas, pero al perseguir fines distintos cada una, no tiene por qué representar un verdadero problema.

— ¿Cree, mi general, que en el Ejército del Aire existe una verdadera concienciación a todos los niveles sobre la importancia de la seguridad de vuelo? ¿En cuál de ellos sería necesario un cambio más profundo?

— Considero que en todos los niveles del Ejército del Aire existe una concienciación sobre la importancia de la seguridad de vuelo. En los altos niveles porque fueron pilotos experimentados y en los medios y bajos porque ejercen esa función actualmente.

Esta necesaria concienciación a todos los niveles ha de ser tenaz, es decir, al mismo ritmo a lo largo de la vida, huyendo de lo cíclico y considerando que en este tema no está de más insistir constantemente evitando caer en la rutina y relajamiento de la disciplina.

— ¿Qué diría usted a los Jefes de Unidad respecto a los accidentes y a la Seguridad de Vuelo?

— A los Jefes de Unidad les diría, que aunque el riesgo va íntimamente ligado a esta profesión, cuanto mayor sea la concienciación de ellos mismos y de todos los miembros de sus Unidades en cuanto a la Seguridad de Vuelo, no sólo disminuiría drásticamente el riesgo de que ocurran accidentes e incidentes, sino que aumentará en grado sumo la operatividad y efectividad en el combate.

Indudablemente creo en la suerte pero no debemos dejar de pensar que esta se la busca uno mismo. A este respecto considero que cuanto más se extremen las medidas preventivas más lejos se estará de que se produzca un accidente por azar. ■