



La prioridad de la *sangre*

ALFONSO VICENTE LÓPEZ SORIANO
Comandante de Aviación

No solemos ser conscientes del valor que tienen las cosas hasta que las perdemos. Tomemos la salud, por ejemplo, un profundo y molesto corte en el dedo índice, una ampolla en el pulgar del pie, un orzuelo en el ojo...fiebres, conjuntivitis, papilomas, contracturas, tendinitis, lumbalgias, afonías, dolores de cabeza, etc., pequeñas dolencias, que no livianas; y es en el preciso momento en que nos afectan, cuando tomamos conciencia de lo bien que se está...cuando se está bien, y de lo poco que valoramos ese precioso bienestar mientras lo poseemos.

Quizá sea sólo mi caso, pero hay cosas como la salud, el amor o la seguridad, que damos excesivamente por sentado. ¿He dicho seguridad? Pasemos a ese tema...

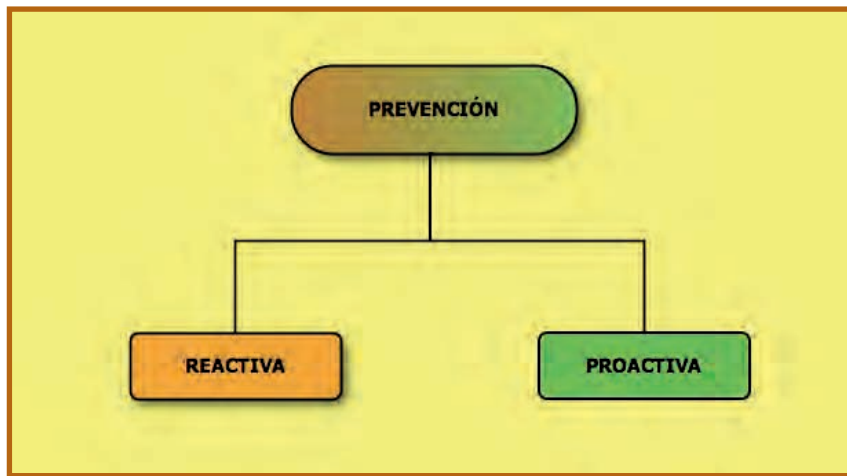


En castellano el término seguridad puede resultar un tanto ambiguo, por lo amplio de su significado. Podemos hablar de seguridad física (lo que los anglosajones denominan “security”), de seguridad de la información o “infosec”, de seguridad industrial, etc. Este tipo de “seguridades” tienen por objeto proteger un

bien (físico o no) para que no sea adquirido por terceros (copiado, usado, plagiado, robado, etc.). Pero existen otros tipos de “seguridades” que buscan protegernos a nosotros mismos (como individuos, grupos, sociedades, organizaciones, empresas...) de nosotros mismos, en nuestros quehaceres o trabajos diarios; lo que los an-

glosajones definen con el término “safety”, y que en castellano vuelve a llamarse “seguridad”. En este saco entrarían la seguridad e higiene en el trabajo y la seguridad de vuelo. ¿He dicho seguridad de vuelo? Pasemos a ese tema...

En la práctica totalidad de los casos, la seguridad de vuelo ocupa un



lugar privilegiado en la cúspide de las organizaciones, sean éstas civiles o militares, teniendo su encargado, director o jefe, dependencia y acceso directo al director ejecutivo, jefe de operaciones o puesto de similar categoría. En el Ejército del Aire, a nivel de unidad, el Oficial de Seguridad de Vuelo depende directamente del jefe de dicha unidad; y a nivel de dirección y doctrina, la Sección de Seguridad de Vuelo depende del jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor.

A la seguridad de vuelo, por tanto, le deberán corresponder unos recursos (financieros, materiales y humanos) acordes con su entidad dentro de la organización. Se podría decir entonces, que debería tener una considerable visibilidad dentro de la misma, nada más lejos de la realidad...

...Y es que con la seguridad de vuelo ocurre algo muy parecido a lo anteriormente descrito respecto a la salud: mientras las cosas van bien no nos solemos acordar mucho de ella, la damos por sentado; es como si desapareciera de la ecuación. Los técnicos, trabajadores, oficiales y demás empleados en seguridad de vuelo suelen trabajar todo el año "en la sombra", llevando a cabo su trabajo con abnegación y constancia. Elaboran panfletos, boletines, carteles, propuestas de modificación de procedimientos, batidas de limpieza de FOD (Foreign Object Debris/Damage, objetos extraños que pueden ocasionar im-

portantes daños en los motores por ingestión). Estudian minuciosamente cada incidente/accidente en vuelo o en tierra, realizan inspecciones periódicas en los aeropuertos y bases en diversas instalaciones, carreteras, caminos, pistas y calles de rodaje. Comparten información con otros compañeros, unidades, ejércitos... Se forman a sí mismos leyendo libros y revistas especializadas. Y todo, normalmente bajo un casi completo anonimato, como hormigas silenciosas.

Uno de los principales inconvenientes de la seguridad de vuelo es precisamente el bajo perfil que muestra a primera vista, pues lo que solemos ver desde fuera no es más que una ínfima parte, la punta del iceberg, pero bastaría con meter la cabeza bajo el agua para poder ver el resto (entendamos iceberg en un contexto positivo, no en el negativo que le suele acompañar...)

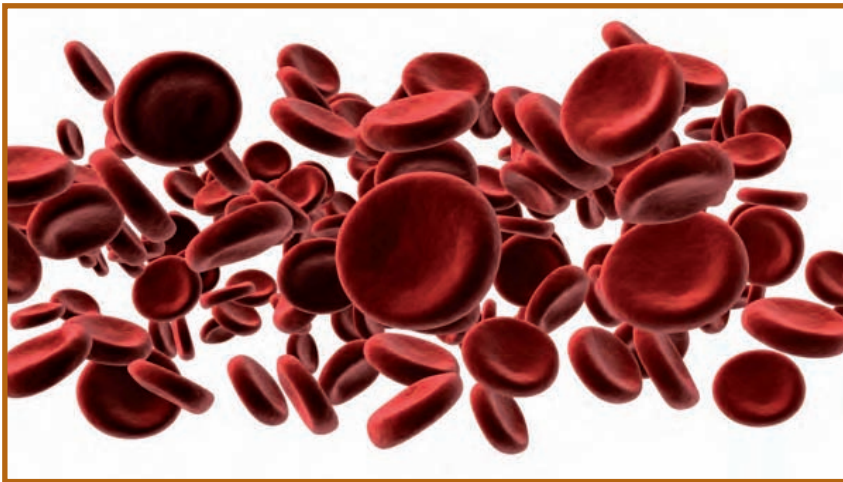
Reconozcámoslo; desde cualquier puesto de responsabilidad nuestra postura a menudo ha sido "*si no mo-*

lesta, ¿para qué tocarlo? Mejor dejémoslo como está..." ("if it ain't broken...why fix it?"). El problema quizás radique en que solemos relacionar la falta de incidentes/accidentes con estar realizando un buen trabajo, y su existencia como un mal trabajo; ¡error garrafal! Si bien es cierto que esa forma de pensar es la más cómoda y sencilla, no es menos cierto que no es nada rigurosa. Una sección de seguridad en vuelo en una unidad puede estar haciendo un trabajo impecable y ocurrir un accidente, y otra sección en otra unidad un trabajo horroroso y no ocurrir nada. Aunque lo normal sería que la unidad cuya sección realizara el mejor trabajo, fuera "recompensada" con mejores estadísticas de accidentes/incidentes, la triste realidad es que la estadística y la probabilidad siguen sus propias reglas.

Con todo esto quiero decir, que desde el punto de vista del Mando, entendiéndolo como tal cualquier puesto de la cadena orgánica u operativa con responsabilidad en materia de seguridad de vuelo, se le debería dedicar más tiempo y prestar más atención en época de bonanza. No cabría ser complacientes y pensar que las cosas están yendo bien porque no esté ocurriendo nada, al contrario, habría que hacer hincapié en las tareas de supervisión y vigilancia, y mantener un alto estado de alerta; tanto mayor cuantas menos cosas ocurran, pues por pura estadística y probabilidad, cuanto más tiempo lleve una unidad (o un sistema de armas) sin sufrir un incidente grave/accidente, más "papeletas" tendrá de que suceda. En este caso en particular se encontraría actualmente el Ala 11 de Morón, cuyo historial en seis años de operación del EF-2000 es envidiable, máxime cuando se trata de los primeros del ciclo de vida, esperamos que siga así durante mucho tiempo...toquemos madera.

Se podría decir entonces que el "negocio" de la seguridad de vuelo es un tanto ingrato, pues cuando nos acordamos de ellos...es a menudo *cuando vemos la sangre correr*. La llamada *Ley de la Prioridad de la Sangre* viene a querer decir que las medidas, los recursos, los me-





dios, etc., en muchas ocasiones se ponen de forma reactiva: tras la catástrofe, el incidente grave, el accidente, las pérdidas, las muertes...la sangre. Parece ser que el término fue acuñado por un tal A.W. Brunetti en 1.986 (ver nota a pie de página), en un artículo escrito para la *Flight Safety Foundation*.

La máxima de la seguridad de vuelo es que todo incidente/accidente es previsible, y por lo tanto evitable. Su objetivo es por tanto la *prevención*. Podemos distinguir entre *prevención reactiva* y *proactiva*, según tenga lugar después, o antes de que ocurra un incidente/accidente. Prevenir de forma reactiva es equivalente a investigar un incendio en un hangar y descubrir como causa, el deficiente estado de su instalación eléctrica, tras lo cual se inspeccionarían otros hangares, encontrando deficiencias similares en sus respectivas instalaciones. La prevención reactiva es más cómoda que eficaz, pero nunca eficiente, pues la pérdida ya ha tenido lugar (recordemos que la eficiencia consiste en conseguir la eficacia con el mínimo consumo de recursos, la eficacia al mínimo coste). La prevención reactiva es completamente necesaria, pues todo incidente/accidente debe investigarse en busca de su causa última o raíz, de forma que se puedan extraer medidas preventivas que eviten incidentes/accidentes similares en el futuro; pero debe ir siempre acompañada de prevención proactiva. En el anterior caso del incendio, la prevención proactiva habría consistido

en la existencia de un programa de revisiones periódicas para las instalaciones eléctricas de los hangares, cuyo resultado habría sido la detección de deficiencias y su posterior subsanación, de forma que el incendio nunca hubiera tenido lugar. Este tipo de prevención es eficiente, pues la pérdida no llega a producirse.

Parece lógico pensar que con un buen programa de prevención proactiva reduciríamos el número de incidentes/accidentes, y por tanto la importancia del papel de la prevención reactiva. Yéndonos a un extremo, con un programa de prevención proactiva perfecto no sería necesario disponer siquiera de un programa de prevención reactiva, pues toda deficiencia habría sido detectada antes de que ocurriera ningún incidente/accidente.



Esta situación ideal de cero incidentes/accidentes es la que busca la seguridad de vuelo. Sin embargo, la experiencia nos dice que mantener ese programa ideal no resultaría nada rentable por una razón: el coste operativo, pues la operatividad se vería notablemente reducida como resultado de una política preventiva llevada al límite. Habría por tanto que buscar un equilibrio entre prevención proactiva y reactiva, y aceptar un determinado índice de pérdidas, errores, incidentes...y accidentes. Si cambiáramos de extremo y optáramos por una seguridad completamente reactiva, el coste se dispararía igualmente, como consecuencia de las pérdidas ocasionadas en medios tanto materiales como humanos.

El término medio consistiría en apostar por una prevención tanto proactiva como reactiva, en una proporción a definir por el Mando, aceptando un índice de pérdidas que concuerde con el grado de operatividad deseado.

Por desgracia, muchas organizaciones establecen un programa de prevención reactiva, pero tienden a olvidarse de la prevención proactiva, siendo una creencia muy extendida el pensar que esta última es muy cara. Esto es una clara indicación de carencia de cultura de seguridad de vuelo. La prevención proactiva necesita medios materiales y humanos, formación continua e inversión; mucho menos de lo que costará subsanar los efectos del próximo accidente.

Huyamos pues de la complacencia.

No seamos exclusivamente reactivos.

No sigamos la Ley de la Prioridad de la Sangre. ■

Nota: A.W. "Troy" Brunetti; antiguo piloto y oficial de seguridad de vuelo de la USAF, donde investigó 33 accidentes antes de retirarse del ejército. Ha dirigido los Programas de Seguridad de Vuelo de varias compañías aéreas, y ha participado en varios comités industriales relacionados con la Seguridad y los Factores Humanos. Ha sido profesor de Prevención e Investigación de Accidentes en la Universidad del Sur de California (USC, University of Southern California). Es miembro de la Sociedad Internacional de Investigadores de Seguridad Aérea. (ISASI). Ha dedicado gran parte de su vida a labores de consultoría en materia de Seguridad Aérea.