

DEPTO PREVENCIÓN ACCIDENTES DE AVIACIÓN

Claudio Pandolfi, MBA



Las diferentes tendencias y directrices formuladas por la comunidad aeronáutica mundial (FAA, JAA, IATA y OACI) han determinado que las estrategias de prevención de accidentes aéreos sean un punto de inflexión, produciendo y dirigiendo con ello, los ámbitos de acción para las diferentes organizaciones que se encargan de esta importante actividad, en donde la Fiscalización, Auditorías de Seguridad, Certificación, la Base Estadística y la aplicación de Normativa representan los pilares fundamentales en este sentido operacional.

Consecuente con lo anterior, es importante señalar las diferentes actividades que ha ejecutado el Departamento Prevención de Accidentes en el cumplimiento de los objetivos fijados por el plan estratégico para la DGAC 2005-2010, donde el subproducto de "prevención de accidentes", ha desarrollado un importante rol en esta tarea, siendo esto tanto a nivel nacional como internacional, generando en este sentido tácticas innovadoras tendientes a mitigar el "Error Operacional", accediendo a un sistema de seguridad operacional de calidad y el cual ha sido admirado y adoptado como modelo por autoridades aeronáuticas extranjeras tales como : Republica Dominicana, Venezuela y Ecuador entre otras.

Se ha participado con expositores en diferentes tipos de seminarios relativos a seguridad aérea, entre otros: Argentina, Gestión de mantenimiento (MRM), Bolivia; Entrenamiento de Tripulaciones Aéreas (CRM), México en la reunión del Trinacional de aviación de América del Norte o NAAT 2006 (FFHH y Security), Colombia Gestión Inteligente de los Recursos Operacionales Sistémicos (GIROS) y en España en las I Jornadas de Seguridad aérea para Iberoamérica, y el en XII Seminario de la Sociedad de Investigadores de Accidentes ISASI 2006, con exposiciones relativas a las tendencias en el entrenamiento de los Factores Humanos y Programa de Cualificación Avanzada o AQP. Desde el año 2004 se han dictado seminarios en la Asociación Latinoamérica de Aviación ALA-Miami, con seminarios relativos para la Gestión Inteligente de los Recursos Operacionales Sistémicos para toda la región CAR /SAM.



De los desafíos, que ha enfrentado la institución en el ámbito nacional, uno de ellos ha sido aplicar las diferentes tendencias definidas por OACI. Para este propósito se ha utilizado la información validada de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación, las cuales han generado conclusiones y recomendaciones efectivas, que han permitido incrementar los factores de seguridad aérea en todo el espectro operacional, permitiendo con ello contribuir al

estándar de seguridad aérea que permita sustentar nuestra clasificación de Categoría 1 por parte de la autoridad aeronáutica de los Estados Unidos (FAA)

Bajo este contexto; se ha gestionado por medio de programas efectivos tendientes a reducir los accidentes por impacto controlado hacia el terreno o CFIT, junto al programa de reducción de accidentes durante la fase de Aproximación y Aterrizaje definido por OACI y Flight Safety Foundation (ALAR). Estos programas han tenido el propósito de ejecutar aproximaciones estabilizadas, las cuales sean más eficientes y seguras, para ello se adoptado la palabra nemotécnica *ALARMA* para su denominación y memorización por parte de las tripulaciones aéreas de Chile.

Asimismo, se difundió entre las empresas aéreas la importancia de la aplicación de destrezas en la gestión de las tripulaciones o CRM para todo tipo de operaciones aéreas, junto con aplicar un cierto grado de manejo en los riesgos operacionales o de análisis de costo/beneficios, bajo el concepto de Manejo de los Riesgos Operacionales o MAROP. Al mismo tiempo, se esta impulsando decididamente la transición desde programas de seguridad aérea a la aplicación de sistemas de Gestión de Seguridad Aérea o SMS.

Del mismo modo, se ha buscado educar en la dinámica de la *Gestión del error* (Detección y resolución en el modelo TEM) aplicando lo referido a los factores humanos y técnicas en CRM para permitir una Gestión eficiente del Error Operacional o TEM, las cuales están definidas y especificadas en la resolución A26-9 de OACI para los diferentes estados contratantes.

Todo lo anterior, ha permitido cumplir en forma integral con estos retos. Para ello se ha buscado ***sensibilizar e instruir*** a los diferentes tipos de operadores, sean estos profesionales, deportivos o alumnos pilotos. Esta compleja tarea; se ha trabajado en todos los ámbitos de acción, buscando una interacción acabada y bajo la perspectiva del trabajo en equipo con nuestros usuarios, buscando soluciones sistémicas.

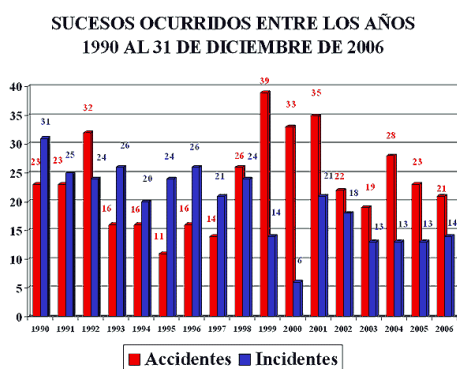
Un ejemplo importante de destacar; ha sido el esfuerzo conjunto que hemos logrado con nuestros operadores que combaten los incendios forestales, con los cuales hemos trabajado por medio de Talleres, Seminarios, Charlas, e Instructivos, lo que ha permitido la reducción de nuestros índices de accidentabilidad. También se ha aplicado en forma coordinada un modelo sistémico, tanto en la instrucción en los Factores Humanos y en las destrezas de equipo o CRM, definidas por OACI como SKA (habilidad, conocimiento, actitud). Igualmente se ha logrando una eficiente fiscalización operacional, permitiendo con ello un real equilibrio entre "*Producción y Seguridad*" para las diferentes empresas.

Estas funciones; han permitido la integración con la autoridad aeronáutica Española y la comunidad Europea, generando alianzas estratégicas y reconocimientos mutuos en estas relevantes materias operacionales.

En la aviación de transporte público, se esta desarrollando y apoyando el innovador programa de cualificación Avanzada o AQP, el cual ha permitido una real integración y trasferencias de

conocimientos con la autoridad aeronáutica Norteamérica (FAA), generando con ello, un nuevo estándar en concordancia con la aplicación tecnológica del siglo XXI. Este innovador programa, se ha apoyado en base al concepto de la aplicación operacional de los factores humanos, donde la interacción con el programa de aseguramiento de la calidad de las operaciones aéreas o FOQA, en conjunto con las auditorías de seguridad de línea de vuelo o LOSA, además de la gestión del error o modelo TEM y la integración de las técnicas avanzadas en CRM, han permitido acceder a un nuevo estándar en sistemas de instrucción aéreo. Para lograr este nuevo desafío, se han definido los diferentes cronogramas de instrucción que permitirán lograr la certificación en este novedoso e innovador programa operacional tanto en Chile como en Latinoamérica.

De igual modo, se ha generado la necesidad de contar con reportes voluntarios y anónimos por parte de las tripulaciones aéreas, como una manera de conocer los errores operacionales y generar con ello un *mapa de riesgos operacionales* tendiente a su identificación y determinación tendiente a su mitigación. Para esto; se ha incorporado el tan anhelado sistema de *reportes anónimo de seguridad aérea* o SARSEV, el cual ha sido desarrollado en conjunto con el Círculo de Pilotos de Chile, el cual ha dado muestras de su importante rol en el ámbito de la preservación de los factores de seguridad aérea en el sistema aeronáutico nacional.



Definitivamente, es importante destacar que al final del siglo pasado, el sistema aeronáutico nacional mostraba un registro de 39 accidentes por año, al compararlo con el 2005, este registra 23 accidentes, es decir un 41% menos, logrando un promedio de 28 eventos por año entre para el periodo de 2000/2005, aún cuando hemos incorporado un nuevo tipo de aeronaves; como lo es la aviación del tipo *ultraliviana*; los cuales no formaban parte de la estadística histórica y en la actualidad representan un nuevo actor operacional en nuestro sistema aeronáutico.

En síntesis, estas tendencias reflejan objetivamente el resultado de nuestros esfuerzos destinados alcanzar un sistema más seguro y eficiente, que permite expresar en forma inequívoca que nuestra *visión y estrategias fijadas* apuntan en la senda correcta, permitiendo con ello; minimizar o reducir al máximo la ocurrencia de accidentes en nuestro sistema aeronáutico nacional, lo cual accederá proyectar nuestra institución como un modelo para la región CAR/SAM, *permitiendo constituirse en la mejor autoridad aeronáutica de Latinoamérica y en consecuencia en la Institución Pública más eficiente del país.*