

Mi experiencia en beneficio de todos

En esta edición del Boletín SARSEV revisaremos algunos casos de usuarios que tuvieron la iniciativa de reportar, reconociendo su error para que otros aprendan de él.



Como veremos a continuación, las emergencias son propias de la actividad aérea, son siempre imprevistas y diferentes. **¿Estamos preparados para enfrentar una emergencia?**

EMERGENCIA EXPLOSIVA

En una situación de emergencia el miedo y la angustia pueden bloquear nuestro desempeño y así, aunque conozcamos los procedimientos, podemos actuar de modo distinto a como lo habíamos planeado. En este caso, una situación inesperada con su pasajero le jugó una mala pasada al piloto.



"En final corto sobre XXX, el pasajero en el asiento de copiloto, vomitó explosivamente sobre los mandos de su costado y parte salpicó a este piloto. Me concentré en el aterrizaje pero creí que iba controlado e inicié un porpoising, ante lo cual al segundo o tercer bote al agravarse, puse potencia y rehusé. Iba full flap, con tres pasajeros y full combustible. Cometí el error de sacar no sólo dos puntos de flap, sino los tres, por lo que quedé volando sin este hipersustentador, lo que hizo que saliera muy ajustado en esta rehusada. Creo que en mi caso no estaba preparado para una situación como esa, por lo que hay que instruir a los pilotos ante un evento como éste."

Los pilotos no están exentos de vivir situaciones como esta, las cuales dificultan un aterrizaje estabilizado. Si bien este piloto se salvó y es cierto que la mayoría de las aproximaciones no necesariamente terminan en accidentes, a veces rehusar a tiempo es la decisión más acertada. Si estás considerando la posibilidad de rehusar porque no te sientes cómodo o confiado, como en este caso, la mejor medida es hacerlo.

NO BAJAR LA GUARDIA

En la siguiente experiencia un instructor nos cuenta cómo manejó una situación de emergencia en vuelo con un piloto experimentado. Los instructores tienden a estar más atentos con alumnos de menor experiencia y en cambio, a confiarse con aquellos más experimentados porque tienen mayores expectativas sobre sus habilidades.

Esta condición se conoce como "fenómeno de complacencia".



"En vuelo de estandarización con otro piloto (P2) en práctica de emergencias en un helicóptero:

- Llevé el interruptor a FADEC del motor 2 a OFF
- El P2 recitó "falla de FADEC motor 2, reduzco acelerador motor 2 a 30%", pero redujo el acelerador del motor 1.

En esa condición (circuito de tránsito) el helicóptero quedó con ambos motores en manual y cualquier movimiento del colectivo pudo haber provocado una situación de peligro: pérdida de revoluciones de ambos motores y por ende del rotor principal, o bien sobre revoluciones de ambos motores.

Error del piloto al mando (en este caso mío):

- No haber mantenido la mano sobre el acelerador del motor 1 de manera de haber detectado inmediatamente cualquier intención del P2 de reducirlo.
- No haber insistido en repasar los procedimientos durante el briefings antes del vuelo, confiando en que la experiencia del P2 lo hacía innecesario.

Mi decisión: "Yo lo tengo". Asumí el mando y sin mover los controles colectivo ni cíclico, uno a uno restauré la condición de vuelo con ambos FADEC."

Los instructores deben tener en cuenta que la instrucción en sí misma produce ansiedad y que en este contexto, incluso los pilotos experimentados pueden cometer errores. Por esto, siempre se debe realizar un buen briefing de lo que se va a practicar en vuelo y estar atento a asumir el mando a tiempo en una situación de emergencia, tal como lo hizo este piloto.

Mi experiencia en beneficio de todos

EN FRECUENCIAS DISTINTAS

Este caso da cuenta de la importancia de considerar todas aquellas condiciones con las que nos podemos encontrar durante la ruta de vuelo. Para facilitar una adecuada toma de decisiones ante una situación imprevista, contar con más información hace la diferencia, por esto, la planificación de vuelo es esencial.

Debido a mareo y malestar de un pasajero, una aeronave desvió su destino, aproximando a un aeródromo controlado con jurisdicción y frecuencia específica. Esto generó dificultades en las comunicaciones con la Torre de Control, debido a que el piloto y el controlador estaban transmitiendo en frecuencias distintas. Afortunadamente, se estableció la comunicación y la aeronave fue autorizada a aterrizar, sin embargo, quien



reporta expresa: "Si hubiese habido tráfico en el sector, como generalmente ocurre, probablemente habría ocurrido un incidente."

La planificación de vuelo no es un mero trámite. Hacerla a consciencia puede salvar su vida. Considere siempre el tipo de aeródromos que sobre volará, su jurisdicción y frecuencias, aeródromos o rutas alternativas, tipos de espacios aéreos, pues en caso de una emergencia que implique un aterrizaje imprevisto, usted podrá enfrentar de mejor manera esta situación sin poner en riesgo su seguridad.

VIENTOS ARRACHADOS

A continuación, el relato de un piloto de ala rotatoria que se encontró con condiciones meteorológicas adversas que dificultaron su aterrizaje.



"Aproximando para aterrizar mi helicóptero, tuve fuertes vientos arrachados y de direcciones diferentes, lo que me produjo dificultad de control en la fase de aterrizaje. El lugar era de propiedad privada y no contaba con cataviento ni indicación de su dirección ni intensidad. Pude haber sufrido un accidente."

El viento es impredecible e incontrolable. Para ello usted cuenta con las siguientes defensas:

- Planificación del vuelo: informarse de las condiciones meteorológicas del lugar donde se dirige (METAR, Google Earth, entre otros).
- El cataviento es una herramienta simple y de fácil instalación que puede indicarle cómo se encuentran las condiciones de viento en el lugar donde se va a posar.
- Vuelos de reconocimiento del área a posar: uno alto y otro bajo para así poder planificar su aproximación.



La esencia de una situación de emergencia es el estrés que se genera en el organismo. Éste pasa de un estado de tranquilidad a uno de máxima alerta, experimentando diversos cambios fisiológicos y psicológicos. En consecuencia, puede bloquearse nuestro desempeño intelectual y podemos cometer errores. Por esto, lo

Mi experiencia en beneficio de todos

importante no es la emergencia en sí sino como nosotros reaccionamos a ésta. Entonces, ¿cómo diagnosticamos la situación y actuamos eficazmente?

Muchos factores afectan la **toma de decisiones** en caso de emergencia: la experiencia, el entrenamiento, los conocimientos e información con que se cuenta, entre otros. De la forma como utilizemos las herramientas que previamente adquirimos depende que podamos salir airoso de esta situación.



Información: En una emergencia, codificamos y decodificamos una gran cantidad de información y tenemos un límite de tiempo para procesarla y actuar. Para tomar una decisión efectiva, necesitamos que la información que tengamos sea la adecuada. *Planificar a conciencia* nuestro vuelo nos permite anticipar situaciones y posibles soluciones. Esos minutos adicionales de los que disponemos previo al vuelo pueden hacer la diferencia al enfrentar una emergencia.

Entrenamiento: Al tomar decisiones se compara la información con la que se cuenta con cursos de acción almacenados en la memoria de largo plazo. Por ello, se ha visto que las personas con mayor experiencia toman decisiones más efectivas. Afortunadamente, estos cursos de acción se adquieren a través del entrenamiento en procedimientos de emergencia.

NÚMERO DE REPORTES RECIBIDOS	
Pilotos	25
Mantenimiento	1
Tripulantes de Cabina	0
Controladores de Tránsito Aéreo	5
Otro	1
TOTAL	32

CLAVES PARA HACER UN BUEN REPORTE

Al momento de reportar nuestras experiencias debemos tener en cuenta lo siguiente:

- ✈ Reporte siempre sus *errores* y toda situación que pudiese inducir a *error humano*.
- ✈ SARSEV no requiere que identifique a ninguna persona en su reporte.
- ✈ SARSEV *no* recibe información falsa o malintencionada, problemas laborales o acusaciones personales.
- ✈ Guarde el *código de verificación* que aparece al enviar el reporte para consultar su estado y mantener comunicación con el Equipo SARSEV.



Esríbenos tus comentarios al correo electrónico contacto@sarsev.cl