

Los acontecimientos en torno al accidente de un avión de la compañía alemana Germanwings se han ido desarrollando a una enorme velocidad. Sin embargo, y a pesar de que los expertos constatan

que es uno de los medios de transporte más seguros que existen en estos momentos con las estadísticas en la mano, vuelven a sacar a relucir la necesidad de seguir reformando las medidas de forma-

ción y seguridad para evitar que se repita este tipo de sucesos, donde está en juego habitualmente la vida de cientos de pasajeros.

Fernando Marián

Vocal técnico de Aprocta

“La industria aérea reduce costes sin mirar los riesgos”

Javier Bolaños

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

¿Avanza la tecnología más rápido que la formación de pilotos?

Sin duda. Aquí lo que se está abriendo es una brecha entre la responsabilidad que adquiere la tecnología en el manejo y supervisión de los sistemas, y la capacidad del ser humano para adaptarse y recuperar el control de la situación. El problema es que la industria tiene que formar a personas muy cualificadas y muy expertas que en un momento dado sepan reaccionar antesituaciones muy comprometidas y con poco margen de maniobra. Eso cuesta mucho dinero y tiempo de formación. Hoy sabemos cuál es la fiebre del 'low cost' (bajo coste) que consiste en pagar barato. Y para eso necesita personal barato, con formación exigua, escasa y cuanto más rápida mejor. En mi gremio antes se exigía una formación académica, casi la que fuera, como garantía de madurez y experiencia en la vida. Hoy con 18 años y un curso que no llega al año puedes trabajar como controlador. Antes se exigían dos. Si no más.

¿Y sin bagaje universitario?

Eso da una pista. La experiencia universitaria no es garantía de ser mejor profesional, pero da idea de que has tenido un recorrido en la vida. Con 18 años no se reacciona igual que con 25. La industria está *bypassando* esa trayectoria vital, y pone a trabajar a personas con cierta inmadurez vital y personal a trabajar con sistemas complejos que no aprenden en su totalidad. A veces la industria aérea es tan segura, que se cae en el error de pensar que como no va a ocurrir lo que yo no quiero que ocurra, no es necesario que esas personas aprendan en profundidad el sistema. Y tienes situaciones extraordinarias y necesitas personas extraordinarias.

Hace poco se supo que un piloto que salió de Bilbao, con experiencia, supo reaccionar a un inesperado problema técnico. ¿Es un ejemplo de lo que habla?

Casi nunca hay dos casos iguales. Pero la formación y el entrenamiento no se pueden despreciar. Y no se puede tener a los mandos de

sistemas complejos a personas no preparadas. Todo el mundo sabe sentarse delante de una cabina de vuelo y no hacer nada. Pero no todo el mundo sabe recuperar un avión de una situación de emergencia con garantías de poder llevarlo a cabo con total éxito. Ese es el matiz que la industria y la sociedad tienen que darse cuenta. Volar no es barato, no debe serlo nunca.

¿Son conscientes las Administraciones de esta realidad?

Para nosotros, los controladores, es que no. Hay una huida hacia adelante para abaratar al coste que sea, recortando la formación y abaratando la operación, sin mirar las consecuencias. Porque casi nunca ocurre nada, pero cuando ocurre nos echamos las manos a la cabeza. Y la industria dice que es poco habitual, y escurre el bulto echando la culpa al muerto. Pero nadie mira hacia instancias superiores, de quién formó al piloto, qué tipo de formación llevaba, quién la regulaba, y si había un control de calidad. Eso incomoda al sector industria y a la clase política.

¿Habla en clave española?

España está al amparo de la Comisión Europea, aunque se haga de una forma u otra. Pero, la tendencia es la misma, porque vamos a una ley de mínimos. Y, quizá, el mínimo de hoy en día no es el suficiente.

“No se puede tener a los mandos a personas sin preparación, y no parecen darse cuenta; volar no es barato”



Marián, vocal de los controladores aéreos. | GUERRA

Mario Pons Grau

Gerente de la escuela de pilotos Canavia

“Habría que exigir a las aerolíneas que el copiloto tenga más horas de vuelo”

J. Bolaños

LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

¿Qué situaciones anómalas detectó desde que se conoció el accidente hasta que se ha ido clarificando lo que sucedió?

No había nada anormal. No hay sonidos de emergencias, ni sistemas que dejaran de funcionar, ni comunicación con control aéreo, el descenso no fue tan brusco, ya que fueron 18 minutos de descenso planificado; y hubo tiempo para comunicar, atacar cualquier emergencia y comunicarse con los tripulantes que están fuera de la cabina.

¿Habría que poner límites al uso de la tecnología y confiar más en la mano humana?

En aviación, la seguridad se evalúa en base a los riesgos. La progresiva computerización de las aeronaves, o mecanización, y dejar cada vez menos en manos de los pilotos el vuelo tiene una ventaja, que es más econó-

mico y fiable, pero también tiene unos riesgos. La modernización de las aeronaves incrementa unos riesgos, pero reduce otros. Este avión Airbus 320 es uno de los más modernos, más computerizado y es europeo, aunque pilotos se quejan de que es muy automático todo. Pero vuelan miles cada día, con miles de pilotos distintos, y no hay problemas. Un accidente no decide que el avión sea malo, que sea la culpa de la tripulación o de los aviones. Los accidentes son tan poco habituales que cuando ocurre uno es una excepción.

Pero, da la impresión de que hay más accidentes, sobre todo en Asia. ¿Es así?

Porque son quienes compran aviones, vuelan más y contratan pilotos. En Europa, en cambio, se cierran compañías aéreas y se despiden pilotos, aunque ahora menos. Para sacar conclusiones hay que ir a las estadísticas, y cada vez hay menos accidentes. La automatización no es un problema. Lo que hay que hacer es adaptar la formación a los tiempos modernos. Cada vez se enseña menos a volar a mano.

¿Y se soluciona con más experiencia o una mejor formación?

No hay una deficiencia en la formación. Hoy las aeronaves son modernas y la formación ha evolucionado al mismo ritmo que las aeronaves. No sería negativo. Es más una cuestión económica. En aviación, lo primero es la seguridad.

¿Es normal que el piloto saliera de las cabina cuando apenas llevaba 45 minutos de vuelo?

Es normal. Una vez que llegas a velocidad de crucero.

¿Habría que ampliar las exigencias a los pilotos?

Para ahorrar costes se tiende a tener un comandante con experiencia y al copiloto sin experiencia. Y el copiloto a veces se encuentra solo ante el vuelo. Ya ha pasado que el piloto se queda incapacitado. Estados Unidos obliga a que los copilotos tengan 1.000 horas de experiencia. Y un piloto termina los estudios con 200 horas. Y a partir de ahí entra en el mercado de trabajo. Una buena medida es pedir más experiencia al segundo piloto. Aunque sería más caro.



Mario Pons. | JOSÉ CARLOS GUERRA

“La mecanización es más económica y fiable, aunque tiene sus riesgos; cada vez se vuela menos a mano”