GIRONA NOTICIES.COM
+ Periodisme

Spanair Errare humanum est.

Opinió | 20/08/2008 | 11:46

Hay otros factores que pueden estar en el origen de una catástrofe.

Errare humanum est.-En todas las épocas el derecho al error ha sido reconocido y reivindicado como propio del hombre. Actualmente ha disminuido mucho la indulgencia para con el error humano. So pena de consecuencias severas, las aeronaves, las tecnologías y los sistemas aéreos requieren automatismos y componentes estables, pero sobre todo hombres y mujeres fiables. Cada nueva catástrofe aérea suscita el problema del error humano y provoca en los españoles una ola de temor e incomprensión: ¿cómo es posible equivocarse cuando se tiene la responsabilidad de vidas humanas y el error puede ser fatal? Con el corolario siguiente, tan insistente o más: ¿cómo es posible confiar a hombres, frágiles e inconsistentes, la responsabilidad de ciertos sistemas de alto riesgo? El derecho al error no pertenece ya al común de los mortales: al piloto al mando de su avión y al operador en la sala de control se les exige un juicio infalible, el gesto oportuno en el momento oportuno. En realidad, en el proceso que actualmente se instruye al error humano se perfilan en la sombra unos sistemas complejos supuestamente controlados por los hombres y las mujeres. Lo que angustia no es tanto el error como sus consecuencias dramáticas.

La insistencia en el factor humano siempre es sospechosa: facilita la ocultación de los demás factores de riesgo que pesan sobre la seguridad aérea, unos factores que, de ser puestos en tela de juicio, obligarían a una profunda revisión del desarrollo de esos sistemas y de su futuro.

El hombre es un excelente regulador porque decide y juzga en la incertidumbre y puede hacer frente a situaciones inesperadas. Siempre palia múltiples carencias.

En general, sus posibilidades de diagnóstico exceden las de los sistemas aéreos expertos más eficaces. Aunque sus prestaciones bajen en ciertas circunstancias de estrés o fatiga, sigue siendo un elemento clave de la seguridad. Por lo demás, lo importante no es el hombre aislado sino el Colectivo de Trabajo. Si está bien organizado y tiene experiencia, objetivos y un lenguaje común, este Colectivo constituye la mejor respuesta que cabe dar a los problemas de seguridad planteados por las campañas de aviación. Los sistemas aéreos actuales generan unos riesgos que rebasan el marco de la técnica. Su tamaño y diferenciación, la complejidad de las tecnologías puestas en juego, las múltiples interacciones que pueden producirse entre las componentes, hacen que sea difícil, por no decir imposible, dominarlos de un modo global y planificado. Cuando se producen disfunciones, los ajustes más eficaces son los que se realizan casi sobre la marcha. Desde este punto de vista, los errores humanos, en muchos casos, no serían sino tentativas de regulación que han salido mal. Unos momentos en que la intervención humana no ha podido poner coto al riesgo.

Estas ideas modifican la consideración del error humano; en vez de ser la causa primera de las catástrofes, el error no es más que un factor entre otros muchos, se produce dentro de una cadena en la que se liberan los riesgos producidos dentro del sistema y habitualmente controlados. Hay que mencionar tres ideas principales. La primera es que el hombre, pese a cometer errores, es un excelente agente de fiabilidad. La segunda es que el error puede interpretarse a menudo como una inadecuación entre las características de una situación y los límites del funcionamiento cognitivo del hombre. Sabemos actualmente que algunos sistemas

aéreos son patógenos y conocemos la dinámica del funcionamiento humano. Una vez recogido y analizado, el error permite poner el dedo en las carencias de los sistemas de navegación aérea y actuar preventivamente para evitar catástrofes. Por último, hay que aprender a vivir con el error porque está lejos de ser negativo.

En algunos casos, está íntimamente ligado al modo cómo el hombre se adapta a las situaciones y saca partido de su experiencia. En otras, es una forma residual del aprendizaje: tiene un valor pedagógico y marca la progresión de los conocimientos. La gestión de los errores es tan importante como la forma de reducirlos.

La mayoría de las veces estos riesgos están inactivos, están canalizados, circunscritos. Sólo se vuelven devastadores cuando están asociados a otros elementos difíciles de nombrar. Se trata de los herederos de toda una serie de opciones de diseño y de gestión en las que la seguridad ha sido minimizada.

Los sistemas aeroportuarios de gran complejidad comportan este doble aspecto: de una parte, la aparición de ciertos fenómenos que, en unos momentos más que en otros, ponen en marcha interacciones imprevistas, y, de otro, la ausencia de unos hombres que por una profunda experiencia del lugar serían capaces de hacer frente al fenómeno de una catástrofe aérea. Los servicios aéreos no se comporta de otro modo. Los trabajadores de la aviación comercial tienen que conocer los mínimos detalles del avión que puede súbitamente embalarse: las válvulas más insignificantes, los circuitos, las vías de acceso. Actualmente no siempre es así.

Hay otros factores que pueden estar en el origen de una catástrofe. Así, al haberse modificado profundamente la naturaleza del trabajo, el hombre pierde su control directo sobre el medio y sólo se comunica con la información. Cuando un incidente le obliga a repasar el manual, queda momentáneamente confundido. Esta pérdida de control no supone demasiados riesgos en los sistemas cuya automatización es estable; pero cuando hay frecuentes imprevistos, este deterioro de la experiencia puede ser muy preocupante. El mundo de la aviación comercial española está repleto de puestos de trabajo totalmente inadaptados, toda distorsión entre la percepción de los diseñadores y la percepción de los trabajadores es una fuente de dificultades. ¿Es eso tanto como decir que produce inevitablemente catástrofes? Si así fuera, la mayoría de las empresas que operan en España habrían cerrado ya sus puertas. En realidad, los operadores desarrollan una experiencia que suele compensar los errores de diseño.

Otro factor agravante: los efectos sobre los individuos del trabajo nocturno y de los horarios alternantes en general. En general, sabemos que ciertas formas de organización del trabajo capitalista obstaculizan dicha fluidez. Es el caso del taylorismo aéreo, este modelo piramidal de organización del trabajo capitalista es, con mucho, demasiado pesado para que las empresas de la aviación comercial puedan sobrevivir en España en un medio económico fluctuante. La mezcla de ideas, la circulación de la información, el recurso a todo tipo de inteligencias son las consignas básicas de las nuevas técnicas de gestión capitalista.

Pero puede ser que la empresa, como Pénélope, deshaga de noche lo que hace en pleno día. Mientras que con una mano procura establecer vínculos, fluidificar las comunicaciones y detectar las fuentes de riesgo, con la otra, por cálculo económico y viajes baratos, favorece la fragmentación del tejido social acentuando el recurso al trabajo temporal y a la exteriorización de parte de sus trabajos, bien lo saben los sindicalistas de Comisiones Obreras (CC.OO).

La compañía Spanair, ha sufrido accidente aéreo hacia las 14.45 horas cuando iba a despegar, teléfono directo para los familiares de los pasajeros que viajaban en el avión, número 800 400

200. El siniestro se produjo tras el despegue en la Terminal Cuatro (T-4), justo cuando la aeronave ha alcanzado la velocidad V2 o punto de no retorno (momento en que debe levantar el morro al haber alcanzado el final de la pista). En ese momento, se ha incendiado el motor izquierdo y el avión se ha salido de la pista y ha chocado contra el suelo, se trata del vuelo JK 5022 de Spanair, con destino a Las Palmas de Gran Canaria y operado en código compartido con la compañía alemana Lufthansa. El avión accidentado es un McDonald Douglas 82, El MD82 monta unos motores Pratt&Whitney JT8SD, cuenta con una autonomía de 3.800 kilómetros y una velocidad de crucero de 811 kilómetros por hora, con un peso máximo en despegue de 67.800 kilogramos. Posee una longitud de 45,1 metros, una envergadura de 32,8 metros y un máximo de techo de 9,05 metros.
Spanair tiene en su flota, 63 aviones, un total de 36 unidades de la serie MD, 17 Airbus A320 y 7 Boeing B717.

Autor: juan_r
juan_r

https://gironanoticies.com/noticia/8452-spanair-errare-humanum-est.htm