

# Organización de la Seguridad de Vuelo en el Ejército del Aire

TOMAS RAMOS GIL DE AVALLE  
Teniente Coronel de Aviación

**L**A Seguridad de Vuelo en el Ejército del Aire tiene por finalidad potenciar al máximo la capacidad operativa de las Unidades Aéreas evitando la pérdida de vidas humanas y de material. Su ámbito de aplicación abarca todas las funciones y actividades del Ejército del Aire, bien sean de organización, mando o ejecución, y se ve afectada por las actitudes y acciones de todos y cada uno de sus miembros; es decir: la Seguridad de Vuelo ES RESPONSABILIDAD DE TODOS.

Las operaciones aéreas militares llevan implícito un riesgo potencial que no puede eliminarse totalmente. El Ejército del Aire debe estar preparado para cumplir su misión en todo tipo de situaciones y las tripulaciones deben estar dispuestas para actuar donde y cuando se les requiera. Es precisamente en el control de los riesgos inherentes a la misión donde la Seguridad de Vuelo se convierte en parte integrante de ella, contribuyendo de forma decisiva a su éxito. Éste es uno de los principios esenciales y junto al otro: "Todo accidente es previsible y por tanto evitable", forman las ideas básicas en las que se sustenta la Seguridad de Vuelo.

El interés de la Seguridad de Vuelo no es obtener "seguridad" como fin en sí misma, sino la Prevención de Accidentes que mantenga o incluso potencie la operatividad de las unidades aéreas, y para ello debe existir un adecuado y bien elaborado Plan de Prevención de Accidentes que abarque a los distintos niveles de la organización. Pero nada de esto sería posible si no existiese una sólida organización que sustente estas ideas.

## ANTECEDENTES

**L**A Orden nº 722/65, de 30 de marzo, del antiguo Ministerio del Aire, creaba la Seguridad de Vuelo y regulaba la Investigación Técnica de accidente de aviación, especificando que, de manera "completamente independiente de aquélla de carácter judicial" que pudiera practicarse en relación con el siniestro, habría de llevarse a cabo por el Oficial de Seguridad de Vuelo de la unidad en cuya demarcación hubiese ocurrido. Igualmente creaba una Comisión de Seguridad de Vuelo en el Estado Mayor y las Juntas de Seguridad de Vuelo en las unidades.





*Sólo incorporando el factor "Seguridad" a cada misión se podrá considerar que ésta ha sido completada con éxito.*

Desde su creación la Seguridad de Vuelo en el Ejército del Aire ha experimentado ligeras variaciones hasta llegar a su actual organización que data de marzo de 1991, con una pequeña modificación habida a finales del año 92 donde el Negociado de Seguridad de Vuelo, perteneciente a la Sección de Espacio Aéreo, pasa a ser Sección independiente (SESEV) dentro de la División de Operaciones donde estaba encuadrado.

Como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley Orgánica 4/87, de 15 de julio, de la Competencia y Organización de la Jurisdicción Militar, y sin que se produjeran otras reformas de todo punto necesarias, los jueces togados militares comenzaron a solicitar los informes técnicos de los Oficiales de Seguridad de Vuelo, antes aludidos, para incluirlos en los sumarios que se estuvieran instruyendo en relación con los accidentes. Esto produjo en el Ejército del Aire un grave quebranto de la confianza de los pilotos en las actuaciones de Seguridad de Vuelo y como consecuencia una disminución de la colaboración con ella y un preocupante aumento de los accidentes.

#### **DIRECTIVA 6/91 DE MINISDEF**

El Ejército del Aire, consciente de la grave problemática que estaba surgiendo y en conjunción con los otros Ejércitos, donde estaba sucediendo lo mismo pero en menor grado, puso en conocimiento del Ministro de Defensa este problema y como resultado fue publicada la Directiva 6/91 de MINISDEF, de 22 de enero, "Para la revisión del Sistema de Seguridad de Vuelo en el ámbito del Ministerio de Defensa", y donde se decía que, la facultad reconocida por la Ley a Jueces y Tribunales de requerir colaboración para sus actuaciones estaba afectando a la eficacia de las organizaciones de Seguridad de Vuelo de las Fuerzas Armadas, y por tanto, parecía oportuno estudiar la forma de racionalizar la organización de la Seguridad de Vuelo en el ámbito del Ministerio de Defensa, de forma que se garantizara la finalidad última de la prevención de accidentes y se respetasen, al mismo tiempo, los principios establecidos en nuestro ordenamiento jurídico.

Con tal fin se creó, bajo la presidencia del General Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, un Grupo de Estudio con representantes de los Cuarteles Generales de Tierra, Armada, Aire, Asesoría Jurídica General, JEMAD y Dirección General de la Guardia Civil para:

- \* Proponer soluciones que compaginen la consecución de los fines perseguidos por la Seguridad de Vuelo con los requerimientos de nuestro ordenamiento jurídico.
- \* Estudiar las ventajas, inconvenientes, problemática, posible constitución y forma de actuación de una

posible Comisión Técnica Nacional de Investigación de Accidentes de Aeronaves Militares.

En junio de 1991, el Grupo de Estudio elabora el informe final de conclusiones alcanzadas sobre lo ordenado en la Directiva 6/91 y cuyas propuestas finales fueron:

\* Crear en el Mando del Apoyo Logístico del Ejército del Aire, con representación y apoyos de los otros Ejércitos y de la Guardia Civil, una Comisión para la Investigación Técnica de los Accidentes de Aeronaves Militares.

\* Que se clasificasen como materia reservada, las actuaciones de Seguridad de Vuelo referentes a las investigaciones de accidentes e incidentes de aeronaves militares.

Con la primera de ellas se pretendía crear un verdadero grupo de expertos que proporcionaría información técnica a los Ejércitos y en particular a sus organizaciones de Seguridad de Vuelo, completamente diferenciada de las actuaciones de prevención propias de esta última, y se garantizaría a los Jueces y Tribunales la mejor información técnica posible sobre los accidentes de aeronaves militares, sin tener que recurrir a los Oficiales de Seguridad de Vuelo, cuyas actuaciones están encaminadas a otros fines.

*La Seguridad de Vuelo es responsabilidad de todos los hombres y mujeres del Ejército del Aire.*

dos los niveles del Ministerio de Defensa y hoy en día disponemos de:

\* Acuerdo de Consejo de Ministros de 17 de marzo de 1994, donde se amplía el punto Primero del Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de noviembre de 1986, mediante la adición de un apartado 7), a la lista de materias clasificadas de SECRETO, con el siguiente texto:

7) Las actuaciones de Seguridad de Vuelo.

\* R.D. 1099/94, de 27 de mayo, por el que se regulan las investigaciones e informes técnicos sobre los accidentes de aeronaves militares.

\* O.M. 68/1994, de 28 de junio, sobre la organización y actuaciones de la Seguridad de Vuelo en los accidentes de Aeronaves Militares Españolas.

\* Ratificación del STANAG 3531, con implantación a 1 de enero de 1995, sobre investigación e informes de Seguridad de Vuelo relacionados con los accidentes/incidentes de aviones y/o misiles militares.

Toda esta nueva normativa legal ha sido suficientemente analizada en un excelente artículo del Teniente Coronel Auditor D. Juan M. García Labajo en la R.A.A. de noviembre de 1994 y cuya lectura es muy recomendable.

### CAMBIOS EN LA ORGANIZACIÓN DE SEGURIDAD DE VUELO

TODO el conjunto legal antes mencionado obliga a una revisión de la organización de la Seguridad de Vuelo en los tres Ejércitos y en la Guardia Civil.

El cambio más radical se deriva de la creación de la Comisión para la Investigación de Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM), órgano técnico encargado de la investigación de los accidentes de aeronaves militares españolas, así como de los que sufran las militares extranjeras en España, liberando, por tanto, a los oficiales de Seguridad de Vuelo de las unidades en cuya demarcación se produjera un accidente de la responsabilidad de la investigación técnica, según se contemplaba en la O.M. 722/65, de 30 de marzo.

Por todo lo anterior, la norma básica del Ejército del Aire sobre "Organización y funciones de la Seguridad de Vuelo", IG-10-9, se encuentra en proceso de revisión por un Grupo de Trabajo, formado por expertos en el área de la Seguridad de Vuelo, y ya se ha elaborado un primer borrador de la citada Instrucción General.

CUADRO Nº 1



Con la segunda de las propuestas se pretendía recuperar la confianza del personal de vuelo en sus oficiales de seguridad, con el fin de obtener datos fidedignos capaces de servir de base para una eficaz prevención de accidentes.

### NUEVA LEGISLACIÓN

PESE al largo proceso legislativo sufrido por los proyectos de ley elaborados para cumplir con los objetivos propuestos, se ha actuado diligentemente a to-





los programas de prevención de accidentes aéreos, haciendo responsable a los Jefes de Estado Mayor y Director General de la Guardia Civil de la Seguridad de Vuelo de sus fuerzas, ejerciendo esta responsabilidad a través de las respectivas estructuras de mando orgánico.

Como órgano asesor se establecerán Comisiones de Seguridad de Vuelo (pendiente de establecerse), responsables de informar y asesorar a sus Jefes respectivos sobre asuntos concretos en el ámbito de su competencia. El nombramiento de los Presidentes y demás miembros de las Comisiones corresponderá a los Jefes de Estado Mayor y Secretaría de Estado de Interior. Estas podrán organizar seminarios, estudios y, en general, promover cuantas actividades tiendan a mejorar el programa de prevención de accidentes; con la obligación de celebrar una reunión anual con objeto de intercambiar enseñanzas e ideas.

Por otra parte, los Jefes de Estado Mayor contarán con un órgano de trabajo que les auxilie en el planeamiento, organización, dirección, coordinación y control de la Seguridad de Vuelo. En los Cuarteles Generales de los Mandos y en las Bases Aéreas existirán órganos de trabajo para auxiliar a los Jefes respectivos en todo lo concerniente a Seguridad de Vuelo. La organización de la Seguridad de Vuelo en el Ejército del Aire figura en el cuadro nº 1

#### JUNTA DE SEGURIDAD DE VUELO

Es el órgano asesor del Jefe de la Unidad o Base Aérea en materia de Seguridad de Vuelo. Será presidida por el Jefe de la Base, Aeródromo o Unidad Aérea y serán vocales de la Junta los Jefes de las Unidades subordinadas, los oficiales de Seguridad de Vuelo y aquellos otros que se consideren necesarios. El Secretario de la Junta será el Oficial de Seguridad de Vuelo de la Base, Aeródromo o Unidad Aérea. Esta Junta se

reunirá con la periodicidad necesaria para determinar y desarrollar las medidas a adoptar en todo lo relativo a Seguridad de Vuelo. De cada Junta se levantará acta por el Secretario que será remitida al Jefe de Estado Mayor por el conducto reglamentario.

#### EL OFICIAL DE SEGURIDAD DE VUELO DE LA BASE

Pieza clave del engranaje de la Seguridad de Vuelo. Como técnico en la materia, asesorará al Jefe de la Unidad, del que depende directamente, en todo lo relacionado con su especialidad. Su misión principal

La nueva normativa mantiene el espíritu de la IG-10-9, que se encuentra en vigor en todo lo que no se oponga a la Legislación existente, consolidando una estructura más sólida de Seguridad en Tierra y eliminando del cuerpo de la IG aquellas partes que son más propias de un Manual de Seguridad de Vuelo que se elaborará con posterioridad.

Otra de las novedades aparecidas son las COMISIONES DE SEGURIDAD DE VUELO. La O.M. 68/1994 dispone, en su artículo Primero, que en los tres Ejércitos y en la Dirección General de la Guardia Civil existirá una organización de Seguridad de Vuelo que tendrá a su cargo la elaboración y la ejecución de

será elaborar y proponer al Jefe de la Unidad los Programas de Prevención de Accidentes, que se basarán en los datos que posea de las inspecciones de seguridad efectuadas a su Unidad, así como en el análisis que se efectúe de todo incidente o accidente y de las anomalías observadas antes, durante o después del vuelo, tanto de la aeronave como de los elementos terrestres de apoyo a aquélla, poniendo especial énfasis en aquellos FACTORES HUMANOS que puedan incrementar la posibilidad de accidente o incidente.

A tal fin, los Oficiales de Seguridad de Vuelo participarán en las investigaciones de accidentes o incidentes que se realicen por la CITAAM, como observado-

**CUADRO Nº 2  
STANAGS REFERENTES A SEGURIDAD DE VUELO**

**Grupo "FS" (Seguridad de Vuelo):**

- 3101.—"Exchange of accident/incident information concerning aircraft and missiles". RATIFICADO.  
 3102.—"Flight safety co-operation in common ground/air space". RATIFICADO.  
 3117.—"Aircraft marshalling signals". RATIFICADO.  
 3230.—"Emergency markings of aircraft". RATIFICADO.  
 3379.—"Inflight visual signals". RATIFICADO.  
 3533.—"Flying and Statics displays". RATIFICADO.  
 3564.—"Rules for live air weapons demonstrations". RATIFICADO.  
 3570.—"Reporting and investigation of airmess incidents". RATIFICADO.  
 3531.—"Investigation and reporting of accidents/incidents involving military aircraft and/or missiles". RATIFICADO.  
 3783.—"Air weapons ranges-identification of control instalations and spectator sites during daylight operations". RATIFICADO.  
 3879.—"Birdstrike risk/warning procedures". SIN RATIFICAR.  
 Grupo "CFR" (Crash, Fire&Rescue):  
 3712.—"Airport rescue and fire fighting services identification categories". RATIFICADO.  
 3861.—"Heliport rescue and fire fighting services identification categories". RATIFICADO.  
 3929.—"Evaluation guide NATO crash/fire/rescue services". RATIFICADO.  
 3863.—"Fire protection requirements for fixed wing aircraft during manned aircraft turn arounds, refueling, and operations in hardened shelters with or without engines running.". RATIFICADO.  
 3896.—"Illustrated information on fire hazards and rescue features for NATO aircraft -AEP 11-". RATIFICADO.  
 3995.—"Marking on portable fire extinguishers". RATIFICADO.

res, y recibirán, a través de la SESEV, los informes técnicos que se elaboren. Los Oficiales de Seguridad de Vuelo serán igualmente responsables del estudio inicial de los accidentes aéreos que pudieran producirse dentro de su demarcación. Para este fin, el territorio nacional se divide en las zonas (todavía no aprobadas).

Los Oficiales de Seguridad de Vuelo realizarán el estudio de los accidentes de su Unidad, independiente de la investigación de la CITAAM, y no podrán ser nombrados para la instrucción del atestado que previene el artículo 115 de la Ley Orgánica 4/87, de 15 de julio. Como resultado del estudio emitirá unas recomendaciones, a efectos exclusivamente de preven-

ción de accidentes, teniendo en cuenta el informe técnico elaborado por la CITAAM y su valoración de los hechos.

Dada la importancia que para la prevención de accidentes tiene este oficial y la dedicación exclusiva que requiere un puesto de tal responsabilidad, es por lo que, en un futuro inmediato, se creará la vacante de Oficial de Seguridad de Vuelo en nuestras unidades.

## ÓRGANOS DE APOYO A LA SEGURIDAD DE VUELO

**P**ARA mejorar los Programas de Prevención de Accidentes es preciso, como se ha visto anteriormente, realizar estudios en el campo del FACTOR MATERIAL y en el cada vez más importante campo de los FACTORES HUMANOS, a la vez que se desarrollan los cursos y seminarios para la formación del personal. Fuera de la organización de Seguridad de Vuelo se cuenta con organismos e instituciones, que por su especial preparación técnica o capacidad tecnológica contribuyen a incrementar el nivel de seguridad de nuestras unidades. Entre los principales se encuentran: CIMA, INTA, CTAER, Gabinete de Psicología de la DST, EZAPAC, CITAAM, etc.

## RELACIONES CON ORGANISMOS INTERNACIONALES

**E**L Ejército del Aire es miembro permanente del Air Forces Flight Safety Committee, del que forman parte prácticamente todos los países de la OTAN además de Suecia, Suiza y Finlandia, y se reúne dos veces cada 18 meses. Además participa en los Grupos de Trabajo OTAN de Flight Safety y Crash Fire and Rescue, con reuniones cada 18 meses para revisar y poner al día los STANAG que figuran en el cuadro nº 2. También se participa en las reuniones del European Bird Strike Committee.

## TROFEO DE SEGURIDAD DE VUELO

**L**A labor de los que trabajan para la Seguridad de Vuelo en el Ejército del Aire es en muchas ocasiones abnegada e ingrata pero de una importancia trascendental. Para reconocer los méritos del personal e instituciones en el campo de la Seguridad de Vuelo fue creado el Trofeo de este mismo nombre. Después de unos años de ostracismo, en enero de este año fueron entregados los premios correspondientes al año 1994 y como novedad decir que, además de los tradicionales, fue instituido el premio a la mejor colaboración con el Boletín de Seguridad de Vuelo, que con gran esfuerzo personal está emitiendo la Sección de Seguridad de Vuelo del EMA cada cuatro meses, y que contribuye de manera especial a difundir la Seguridad de Vuelo a todos los niveles de la organización, dentro del Plan General de Prevención de Accidentes del Ejército del Aire. ■