



PÉRDIDA DE CONTROL EN VUELO (LOC-I)



¿QUÉ ES?

En pocas palabras, la pérdida de control (LOC) se refiere a los accidentes aéreos que resultan de situaciones en las que el piloto debería haber mantenido o recuperado el control de la aeronave, pero no lo hizo. La LOC se subdivide en dos tipos: pérdida de control en vuelo (LOC-I) y pérdida de control en tierra (LOC-G).

La pérdida de control en vuelo (LOC-I), se debe a que la aeronave entra en un régimen de vuelo que está fuera de su envoltura normal, generalmente, pero no siempre, a un ritmo elevado, introduciendo así un elemento de sorpresa para la tripulación.

La OACI, IATA, NTSB y otras organizaciones, lo identifican al LOC-I como la categoría de eventos con la mayor cantidad de accidentes fatales.

La empresa Boeing informó en 2018 que de 2008 a 2017, más accidentes fueron clasificados como LOC-I, que en cualquier otra categoría.

LOS ACCIDENTES POR PÉRDIDA DE CONTROL EN VUELO (LOC-I) SE HAN CONSTITUIDO COMO UNO DE LOS TIPOS DE ACCIDENTES DE PREVALENCIA EN LA AVIACIÓN A NIVEL MUNDIAL. LA OACI LO HA INCLUIDO DENTRO DE LAS 5 CATEGORÍAS DE EVENTOS DE ALTO RIESGO (HRCS)



¿QUÉ NOS DICE LA ESTADÍSTICA?

Un estudio de la IATA, enfocado en los accidentes clasificados como LOC-I, identificó 64 accidentes de este tipo, sufridos por aviones comerciales a reacción y turbohélice de todo el mundo entre 2009 y 2018. Este estudio observó que:

- En el 94% de los accidentes de LOC-I se produjeron fatalidades incluyendo pasajeros y tripulación de vuelo.
- El LOC-I causó más fatalidades que cualquier otra categoría de accidentes (2.462 de 4.075). Superó a los accidentes por CFIT y a las excursiones en pista (RE) como la principal causa de muertes en los accidentes de la aviación comercial.
- Los accidentes por LOC-I se clasificaron en segundo lugar en cuanto a aeronaves que sufrieron destrucción total, después de las Excursiones en Pista.
- LOC-I es una de las categorías de accidentes con menor índice de supervivencia.
- Las tasas de accidentes por LOC-I y de accidentes fatales por LOC-I en el período observado, son de 0,17 y 0,16 por millón, respectivamente.
- El LOC-I puede ocurrir durante cualquier fase del vuelo, pero es más común durante el ascenso inicial.
- Los accidentes de LOC-I ocurren más a menudo en los turbohélices de la Segunda Generación.
- La LOC-I es una categoría compleja en la que los accidentes pueden ser el resultado de numerosos factores contribuyentes, ya sea actuando individualmente o (más a menudo) en combinación. Frecuentemente, el desencadenante que inicia una secuencia de accidente LOC-I es un factor ambiental externo, predominantemente meteorológico.
- Los accidentes de LOC-I no se producen por la imposibilidad de volar la aeronave manualmente, sino que se deben a una **decisión tardía** o a la **falta de decisión** de asumir el control manualmente.

Los siguientes factores observados en accidentes por LOC-I, pueden impedir una recuperación efectiva:

- Deficiencias en el rendimiento humano.
- Automatización y confusión en el modo de vuelo.
- Distracción o Efecto sorpresa.
- Pérdida de conciencia situacional.

¿CÓMO EVITAR EL LOC-I?

En general se reconoce que es necesario mejorar la formación referida al reconocimiento y recuperación de actitudes anormales, entradas en pérdida en todas las fases de vuelo, operación en aeropuertos de gran elevación y toma de decisiones entre otras. No solo es importante prevenir la LOC-I, sino también ser capaz de reconocer y recuperarse de las actitudes anormales en vuelo.

Con respecto a las mejoras en la formación de los pilotos, se resaltan los siguientes conceptos a tener en cuenta:

- Ser consciente de los conocimientos y habilidades propias para reconocer las pérdidas y recuperarlas.
- Estar preparado para reconocer las características de entrada en pérdida y las señales de advertencia, así como estar capacitado para aplicar las técnicas de recuperación adecuadas tanto previas como posteriores a la entrada en pérdida.
- Tener en cuenta que las características de entrada en pérdida pueden variar con la carga de la aeronave y suele ser peor que el centro de gravedad quede retrasado.
- Utilizar técnicas de toma de decisiones efectivas y herramientas de evaluación de riesgos durante la planificación del vuelo y durante la ejecución del mismo.
- Gestionar las distracciones para que no interfieran con la conciencia situacional.
- Conocer la performance de la aeronave a operar, mantenerse entrenado y vigente respecto a la operación a realizar.