



Nueva regulación FTL

Alejarse de los máximos en favor de la seguridad en lucha contra incendios

[Comunicación COPAC](#)

La campaña LCI de 2022 fue una de las más duras de los últimos años por la cantidad e intensidad de grandes incendios que se sucedieron, situación que llevó a AESA a desarrollar y aprobar una exención que permitiera aumentar las horas de vuelo de 80 a 120, durante 28 días continuados de trabajo de las tripulaciones de vuelo, incrementando

considerablemente la exposición al riesgo de los pilotos de extinción de incendios, en una actividad que por su propia naturaleza se caracteriza por unos elevados niveles de estrés y de fatiga en escenarios de elevada peligrosidad, sean incendios forestales grandes o pequeños. La medida fue criticada por parte del COPAC, que cuestionó la falta

de previsión de las autoridades y de las compañías y pidió un análisis serio para identificar líneas de acción que aporten soluciones efectivas, seguras y sostenibles en la lucha contra incendios sin necesidad de implementar medidas que resten seguridad a la operación de vuelo. Así, desde finales de septiembre 2022,

HELICÓPTEROS

AESA ha convocado mensualmente a operadores, pilotos y a responsables de la operación con medios aéreos en el ámbito de las emergencias de MITECO y SASEMAR, con el fin de revisar y proponer una evolución de la regulación FTL que recoja unas limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad, así como requisitos de descanso de las tripulaciones de vuelo, en las actividades LCI y SAR, que protejan al máximo a las tripulaciones y garanticen el servicio de estos profesionales a la sociedad y a su medio natural.

En estos meses se han abordado cuestiones como la gestión del riesgo de fatiga (FRM), los esquemas de especificación del tiempo de vuelo, las posibles actividades múltiples del miembro de la tripulación de vuelo, el concepto de base habitual, los tiempos de vuelo y los periodos de actividad de las tripulaciones, el concepto de actividad partida (Split Duty, o Descanso Parcial en Tierra, como se venía llamando), las imaginarias y actividades en la base o en el aeropuerto, los periodos de descanso o el desarrollo de actividades de formación para gestionar la fatiga. El COPAC, en representación de los pilotos y en contacto con ellos, ha participado en estas reuniones para aportar la visión operacional de los profesionales de primera línea dando prioridad siempre a la seguridad aérea, la prevención de la fatiga y la protección de las tripulaciones, y partiendo de la premisa de que la solución para hacer frente a los incendios pasa por una adecuada planificación de administraciones y operadores, y por contar con más pilotos adecuadamente formados y entrenados.

Además, durante las reuniones celebradas en numerosas ocasiones, el COPAC ha tenido que aclarar determinadas cuestiones, matizar enfoques y tratar de corregir derivas alejadas de la prevención.

Posicionamiento del COPAC

El COPAC ha expuesto su posicionamiento basado en criterios de seguridad y de prevención, respaldado así mismo por la opinión de los colegia-

dos. En este sentido, durante los meses de trabajo con AESA y el resto de participantes en el grupo de trabajo, el COPAC se dirigió a los colegiados de trabajos aéreos para conocer su valoración sobre los temas que se estaban tratando en estas reuniones. De esta forma, al conocimiento y experiencia del equipo técnico de trabajo que se creó para esta labor se sumaba la visión de los colegiados que año a año se enfrentan a las labores de lucha contra incendios y que son quienes conocen las dificultades, carencias y problemas principales de la operación y de la actividad en su conjunto.

En base a todo ello, el COPAC ha establecido los criterios que considera necesarios para el ejercicio profesional en LCI, criterios que ha trasladado a AESA para su consideración en la futura regulación FTL:

- Dotación de dos tripulaciones como mínimo para cada aeronave adjudicada a un servicio de emergencias de orto a ocaso (HJ) o H24, con un máximo de 14 días continuados de actividad tanto de “imaginaria en base o aeropuerto”, como de actividad en “otras imaginarias” (“guardias” en hotel o alojamiento adecuado, incluido el domicilio del tripulante), añadiendo medidas mitigadoras contra la fatiga de vuelo ante días continuados con elevado número de salidas debido a emergencias continuadas durante días o semanas, en forma de límites cada 7 días continuados y la dotación de tripulaciones de refuerzo.

- Para las aeronaves que no realicen lanzamiento de agua (avión terrestre, avión anfíbio/hidroavión o helicóptero), un máximo de tiempo de vuelo de 3 horas.

- Para establecer los tiempos máximos de vuelo, debería ser la tripulación la que determine dichos máximos a lo largo del día, en función de su condición psicofísica, u otros criterios determinados por el piloto al mando junto al resto de su tripulación, cuando sea aplicable.

- El tiempo máximo de vuelo diario debería ser de 8 horas.

- El tiempo de vuelo acumulado en 7 días debería ser de 35 horas.

- El tiempo de vuelo acumulado en 28 días debería ser de 80 horas SP (único piloto) y 90 horas MP (2 pilotos).
- Los periodos de descanso de recuperación prolongados recurrentes seguirán un esquema 14/14.
- El establecimiento y mantenimiento de los alojamientos en base con las condiciones adecuadas para las tripulaciones será responsabilidad del prestador del servicio (comunidad autónoma, gobierno central u organismo que contrata) y no al prestador (operador aéreo).

Los máximos deben ser una excepción

Si bien entendemos que existe una voluntad real por parte de la Agencia de mejorar la regulación FTL, en estos meses de trabajo hemos percibido claramente una tendencia a ir a máximos en todos los parámetros que permiten esa flexibilidad, principalmente los tiempos de vuelo y los días continuados de actividad que se programa a las tripulaciones. Para el COPAC, la operación con los máximos de la regulación deben ser siempre una excepción y no una normalidad, mientras que los mínimos de descanso han de dar un margen generoso que facilite una recuperación mental y física suficiente para las tripulaciones de las actividades de emergencias. De lo contrario, dispondremos de un esquema en su conjunto que estará permanentemente tensionado y al límite, en el que la seguridad se podrá resentir con más facilidad, y la profesión será cada vez menos atractiva.

España -así como la mayoría de los países- necesita pilotos especializados en la lucha contra incendios. Disponer de estos profesionales pasa por formarles y entrenarles adecuadamente, ofrecer unas condiciones profesionales apropiadas y cuidarles; en definitiva, ampliar las horas de vuelo “resuelve” una campaña de manera puntual, pero no soluciona la falta de pilotos a medio y largo plazo. Desde el COPAC seguiremos trabajando para conseguir las mejoras profesionales que requiere una labor de servicio público tan necesaria como exigente. ■

Escuchar la voz de los pilotos para defender la seguridad operacional

Para elaborar su propuesta sobre la modificación de la normativa FTL en el grupo de trabajo constituido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), el COPAC realizó una consulta entre los colegiados de trabajos aéreos.

En esa encuesta se recibió y analizó la opinión de los pilotos consultados, más de la mitad de los cuales se dedican a operaciones de lucha contra incendios. Un 85% de los pilotos operan helicópteros y más del 80% de ellos mantiene una relación contractual indefinida con su operador.

Las claves

Ante el reto de defender su posicionamiento y su propuesta, el COPAC ha tenido en consideración algunas de las claves que nos han trasladado con sus repuestas.

La fatiga es una de las preocupaciones de los pilotos de trabajos aéreos tanto vinculada estrictamente a su actividad de vuelo como a los desplazamientos desde o hacia base.

- El 95% de los pilotos considera que la fatiga en su trabajo afecta de manera importante a la seguridad (de ellos, un 74% se muestra completamente de acuerdo con esta afirmación y un 21% muy de acuerdo).
- Un 69% de los encuestados considera que no puede mantener sus niveles de fatiga en unos límites aceptables después de 20 o 22 jornadas seguidas de trabajo. Sólo un 26% manifiesta que puede hacerlo.
- Un 83% considera que se deberían tener en cuenta los desplazamientos desde o hacia su base como parte del trabajo puesto que, en base a su experiencia, contribuyen negativamente a la gestión de la fatiga.
- El 69,22% de los encuestados consideran que informar de fatiga conllevará su sustitución y consecuencias económicas negativas.

Respecto a las herramientas de la actual normativa, hay división entre los profesionales. Mientras un 48,5% cree que le otorga herramientas suficientes para prevenir la fatiga causada por su trabajo, el mismo porcentaje considera que no lo hace. Una división similar se produce entre aquellos que consideran que el tiempo que intermedia entre dos periodos de vuelo se ajusta a sus necesidades de descanso (46,6% considera que es así, frente al 48,6% que se muestra en desacuerdo).

Según mi experiencia, la fatiga en mi trabajo afecta de manera importante en la seguridad



Según mi experiencia, puedo mantener mis niveles de fatiga dentro de unos límites aceptables después de trabajar 20 o 22 jornadas seguidas

