

## MUJERES Y SEGURIDAD AÉREA

09/05/2017



¿Existe alguna relación entre el género y la seguridad aérea en las aeronaves?

**Laura Victoria Duque Arrubla, Instructor Factores Humanos y Medicina de Aviación**

En 2013 el Ejército de Estados Unidos publicó un estudio sobre el papel de las mujeres en combate en el cual se muestra cómo, en el lapso de los años 2002 a 2013, las mujeres estuvieron involucradas en menos accidentes de aviación que las tripulaciones masculinas, comprendiendo sólo el 3% de los accidentes. Siendo las mujeres aproximadamente el 10% de los aviadores, la evidencia podría sugerir, según el estudio, que las mujeres pueden operar una aeronave de manera más segura. En lo pertinente a sólo el AH64-APACHE, el 100% de los accidentes, en la guarnición y en el teatro de operaciones, involucraron tripulaciones masculinas, lo cual sugeriría, según el autor del estudio, que las pilotos de ataque mujeres podrían ser incluso más seguras en el desempeño de actividades de vuelo. (1)

¿Es esta una tendencia generalizada o es específica de la población estudiada?

En 1986 se publicó un estudio en el cual, al analizar por género los archivos de NTSB de todos los accidentes de aviación general ocurridos entre los años 1972 y 1981, se encontró una tasa de accidentes más alta en hombres que en mujeres y una más alta proporción de muertes o heridas graves en los accidentes de hombres que en los de mujeres. Estas diferencias se encontraron en todas las variables analizadas: tipo de licencia, edad, tiempo total de vuelo, tiempo de vuelo en el tipo de aeronave, fase de operación, categoría de vuelo, causa específica y factores causales. (2)

Por otra parte, un estudio publicado en 1996 analizó si existieron diferencias en la tasa de accidentes entre hombres y mujeres pilotos de aerolínea en Estados Unidos, basado en el análisis de la información obtenida de la FAA sobre accidentes ocurridos entre 1986 y 1992. Inicialmente se encontró que, en general, las mujeres contratadas por aerolíneas mayores tuvieron tasas de accidentalidad significativamente más altas que los hombres. Sin embargo, el estudio hace énfasis en que en promedio las mujeres eran mucho menores y con menos experiencia que los pilotos hombres, por lo cual los accidentes de pilotos hombres fueron ajustados por edad, experiencia (tiempo total de vuelo), exposición al riesgo (horas voladas en los 6 meses anteriores) y aerolínea (aerolínea mayor vs aerolínea no mayor), usando la regresión logística. Después de ajustar las variables se encontró que no hay diferencia en las tasas de accidentes de mujeres y hombres, lo cual sugiere que ni las mujeres ni los hombres son un grupo más seguro que el otro. (3) (NOTA: la regresión logística es un tipo especial de regresión que se utiliza para expresar y predecir la probabilidad entre dos grupos de que ocurra un evento, dada una serie de variables independientes)

La misma autora publicó en 1997 un estudio similar analizando esta vez la tasa de incidentes en una población de 70,164 pilotos de aerolínea. El análisis de la regresión indicó, nuevamente, que no hay diferencias significativas en el desempeño entre mujeres y hombres pilotos de aerolínea. (4)

En la misma vía, en 1998 Caldwell & Le Duc encontraron que en pilotos de combate, el género no produjo efectos operacionales significativos en el desempeño en vuelo o en el estado anímico y la capacidad de enfrentar los estresores asociados al combate. (5)

Sin embargo para la aviación general las causas de los accidentes aéreos sí parecen estar relacionadas con el género, como lo muestra un estudio publicado en 2001 en el cual la rata de accidentes per cápita, fatales y no fatales, fue mayor en hombres que en mujeres (3,20) lo que además confirmaría los hallazgos del estudio de 1986, previamente citado (6)

Finalmente, en 2002 se realizó un estudio en Embry Riddle Aeronautical University en el cual se encontró que no hay aspectos de la competencia de un capitán que estén relacionados con el género. El autor del estudio incluso plantea la posibilidad de que esta falta de diferencia en el desempeño sea debida a los rasgos de personalidad presentes en los pilotos, ya sean hombres o mujeres. Lo anterior, basado en un estudio que mostró a través de pruebas psicológicas que el perfil de personalidad de las mujeres pilotos tiene poca semejanza con el perfil de las mujeres adultas en EEUU, seguido por una alta semejanza con el perfil de hombres adultos en EEUU y con la mayor semejanza con el perfil de pilotos hombres. Esta similitud en la personalidad, dice el autor del estudio, posiblemente eliminó las diferencias en las habilidades que han sido aparentes en otros grupos laborales que no requieren, atraen y seleccionan un tipo de personalidad tan específico (7).

Con base en todo lo anterior podríamos concluir que aunque para algunos tipos de aviación es cierto que las pilotos muestran mejores índices de desempeño que sus colegas hombres, esta diferencia no se presenta en la aviación comercial. Mejor aún, no hay razones para pensar que haya alguna diferencia en la capacidad de desempeño entre los pilotos de aerolínea de ambos géneros.

Por tanto, no hay razón para preferir a unos sobre otros en los procesos de selección para ingresar a la aviación de aerolínea que es la que nos ocupa, y la que por obvias razones genera más atención en el público, los medios de comunicación y los gobiernos.

Entonces ¿por qué no hay más mujeres pilotos? No tengo la respuesta a esa pregunta, pero sí les puedo decir que por razones de seguridad aérea, no es.

Aunque aún hay controversia acerca de si existen o no diferencias en habilidades cognitivas relacionadas con el género, cualquier variación que existe tiene muy poca relevancia en las operaciones aéreas. (Caldwell & LeDuc, 1998).

## REFERENCIAS

1. Peña-Collazo, Seneca. Women in Combat Arms: A Study of the Global War on Terror. A Monograph. U.S. Army, School of Advanced Military Studies. United States Army Command and General Staff College. Fort Leavenworth, Kansas. January, 2013. Page 47
2. Vail GJ, Ekman LG, Pilot-error accidents: male vs female. Applied Ergonomics. 1986 Dec;17(4):297-303.
3. K.L. McFadden, Comparing pilot-error accident rates of male and female airline pilots. Omega Volume 24, Issue 4, August 1996, Pages 443-450.
4. Kathleen L. McFadden, Predicting pilot-error incidents of US airline pilots using logistic regression. Applied Ergonomics Volume 28, Issue 3, June 1997, Pages 209-212
5. Caldwell JA Jr, LeDuc PA, Gender influences on performance, mood and recovery sleep in fatigued aviators. Ergonomics. 1998 Dec;41(12):1757-70.
6. Baker SP, Lamb MW, Grabowski JG, Rebok G, Li G, Characteristics of general aviation crashes involving mature male and female pilots. Aviation Space and Environmental Medicine. 2001 May;72(5):447-52
7. Paulsen , Marianne, Perception of Competence in Male and Female Pilots: Between Group

