Resumen de congreso

Types of injuries in Ground Support Equipment Operators.

Tipos de lesiones en Operadores de Equipos de Apoyo en Tierra.

Jacaranda Nitzarindani Hernández Jiménez[1], Ambrosio Contreras Puente[1] y Mario Mendoza Garrido[1]

[1] Escuela Nacional de Medicina y Homeopatía, Instituto Politécnico Nacional
Dirección (autor principal): Guillermo Massieu Helguera 239. Col. Fracc. La Escalera-Ticomán. Alcaldía Gustavo A. Madero, Ciudad de México, C. P. 07320.

Correo electrónico de contacto: ing.nitzahernandez@outlook.com

Fecha de envío: 03/06/19
Fecha de aprobación: *18/06/2019*

Introducción

Los Equipos de Apoyo en Tierra (EAT) son vehículos o dispositivos diseñados para los servicios a las aeronaves cuando no están en vuelo (Ministerio de Educación, 2011). El área donde laboran se llama rampa aeroportuaria y el conjunto de estas actividades Operaciones en tierra (International Air Transport Association, 2019), la rampa está en funcionamiento 24x7. La operación de los EAT está a cargo de personal entrenado en la dinámica de rampa. De acuerdo al rango alcanzado pueden ser Oficial de operaciones, Operador habilitado o Empleado General. Depende de la etapa de servicio al avión el tipo de EAT a utilizar y por lo tanto los riesgos a que están expuestos. El objetivo de esta investigación es identificar el tipo de lesiones que causan los EAT y con cuales de estos hay una mayor frecuencia de accidentes, para posteriormente proponer un programa de capacitación que priorice la importancia en el cuidado de las regiones anatómicas mayormente expuestas durante la operación de estos equipos y un programa de mantenimiento preventivo que evite la recurrencia en la generación de lesiones.

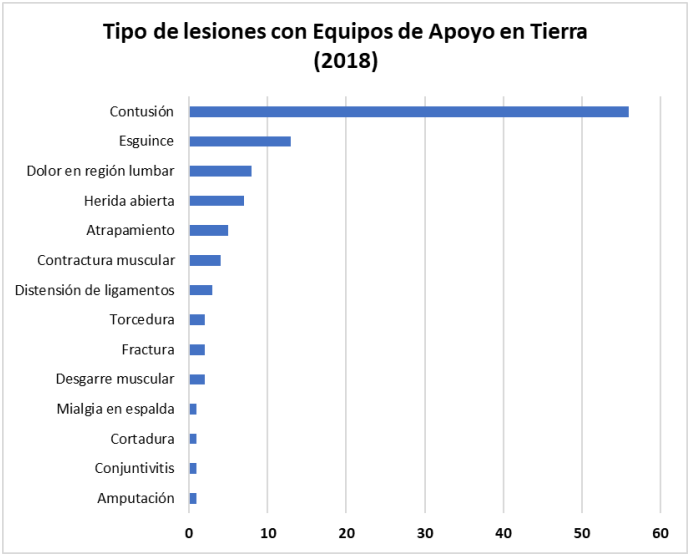
Método

Este estudio fue cuantitativo, transversal y descriptivo. La población estudiada fueron los operadores de EAT de una aerolínea mexicana, la muestra fue tomada del Registro general de accidentes año 2018 de la aerolínea, considerando únicamente aquellos donde se hayan visto involucrados EAT. Estadísticamente se hizo un conteo de frecuencias y un cálculo de tasa de accidentes.

Resultados

Durante el año 2018 ocurrieron 961 accidentes, de los cuales en 106 se vieron involucrados EAT. La población de operadores es de 1,690, dando como resultado una tasa de accidentabilidad de 6 accidentes por cada 100 trabajadores.

En la Gráfica 1 se presentan los tipos de lesiones que resultaron más frecuentes durante el análisis de la información proporcionada por la aerolínea.



Gráfica 1. Tipos de lesiones ocurridas a operadores de Equipos de apoyo en tierra durante 2018.
Fuente: Trabajo de campo, 2018-2019.

Resumen de congreso

En cuanto a las regiones anatómicas mayormente afectadas, resultaron ser los dedos de las manos, pies, rodillas, tórax y región lumbar.

En la Tabla 1 se presentan los EAT con que ocurrieron la mayor cantidad de accidentes, cabe destacar que el 75% de estos fueron con equipos de la clase no motorizados y solo el 25% restante ocurrieron con equipos de la clase motorizados.

Tabla 8. Equipos de apoyo en tierra con mayor cantidad de accidentes ocurridos durante 2018.

EAT	ACCIDENTES	%
Carro equipajero	26	24.5
Leonera (carro para equipaje)	17	16.1
Escalera manual	14	13.2
Dollie container	10	9.4
Otros	39	36.8
TOTAL	106	100

Fuente: Trabajo de campo, 2018-2019.

También se observó que la cantidad de lesiones registradas fue directamente proporcional a la variedad de equipos que las provocaron.

Discusión de resultados y conclusiones:

En proporción, el 53% del total de las lesiones contabilizadas, correspondió a contusiones principalmente en los dedos de las manos y de los pies, ocurridas durante la operación de Equipos de apoyo (EAT) en tierra de la categoría no motorizados, lo cual nos indica que en aquellos EAT que requieren de una mayor interacción con el operador, es prioritario garantizar un estado óptimo de sus componentes, específicamente de las partes móviles. La segunda lesión más común (12%) fue el esguince en tobillos, pies, dedos de la mano, hombro, cuello y columna vertebral, estos ocurridos mayormente con EAT motorizados.

Aquellos accidentes que pueden considerarse como más graves, sucedieron de una a tres veces, sin embargo, no se contó con información que pudiera aclarar si en previas ocasiones el operador ya había tenido incidentes con el mismo EAT y no se dio aviso para actuar de manera preventiva y evitarlos.

Referencias

International Air Transport Association. (Febrero de 2019). IATA Ground Operations. Retrieved from https://www.iata.org/whatwedo/ops-infra/ground-operations/Pages/index.aspx

Ministerio de Educación, C. y D. (2011). Glosario de términos utilizados en operaciones auxiliares de mantenimiento aeronáutico*. Retrieved from https://incual.mecd.es/documents/20195/1873855/TMV407_1+-+A_GL_Documento+publicado/dea36646-acce-4853-9175-153e0e43bd6b*

Obra protegida con una licencia Creative Commons

Atribución-No Comercial-No Derivadas

Atribución-No comercial-No derivadas