

INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA POLITÉCNICO GRANCOLOMBIANO  
FACULTAD DE SOCIEDAD, CULTURA Y CREATIVIDAD  
GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE PSICOLOGÍA, EDUCACIÓN Y CULTURA  
LÍNEA DE INVESTIGACIÓN ORGANIZACIONAL  
DEPARTAMENTO ACADÉMICO DE PSICOLOGÍA  
PROGRAMA DE PSICOLOGÍA

PROYECTO DE PRÁCTICA II – INVESTIGACIÓN APLICADA  
PERCEPCIÓN DE LOS CONTROLADORES AÉREOS DE LA EMPRESA UNIDAD  
ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL, SOBRE EL  
ACOMPAÑAMIENTO PSICOLÓGICO POST INCIDENTE GRAVE O ACCIDENTE.

PRESENTA:

BAYONA JIMENEZ NIDIA ARLEY, 1511023555  
MARTINEZ DE LA ROSA ANA MARIA, 1120012462  
MEDINA RAMIREZ ALEJANDRA, 1611025076  
ROJANO PEREZ BLANCA CECILIA, 1421029889  
TRUJILLO GALVIS LILIANA DEL CARMEN, 1421022180

SUPERVISORA:

JOHANNA MARCELA TRIVIÑO JAIMES MGS.

BOGOTÁ, MARZO A JULIO DE 2020

## Tabla de Contenidos

Resumen.....	1
Capítulo 1. Introducción. ....	2
Descripción del contexto general del tema. ....	2
Planteamiento del problema.....	3
Pregunta de investigación. ....	4
Objetivo general.....	4
Objetivos específicos. ....	4
Justificación. ....	4
Capítulo 2. Marco de referencia.....	5
Marco conceptual.....	5
Marco teórico. ....	7
Marco Empírico. ....	8
Capítulo 3. Metodología. ....	10
Tipo y diseño de investigación. ....	10
Participantes.....	10
Instrumentos de recolección de datos. ....	11
Estrategia del análisis de datos. ....	12
Consideraciones éticas.....	12
Capítulo 4. Resultados. ....	12
Discusión.....	20
Conclusiones. ....	21
Limitaciones.....	22
Recomendaciones. ....	23
Referencias bibliográficas.....	23
Anexos. ....	27

## Lista de figuras

Figura 1. Resultados ítem 1. ....	13
Figura 2. Resultados ítem 2. ....	13
Figura 3. Resultados ítem 3. ....	14
Figura 4. Resultados ítem 4. ....	14
Figura 5. Resultados ítem 5. ....	15
Figura 6. Resultados ítem 6. ....	15
Figura 7. Resultados ítem 7. ....	16
Figura 8. Resultados ítem 8. ....	16
Figura 9. Resultados ítem 9. ....	17
Figura 10. Resultados ítem 10. ....	17
Figura 11. Resultados ítem 11. ....	18
Figura 12. Resultados ítem 12. ....	19
Figura 13. Resultados ítem 13. ....	19
Figura 14. Resultados ítem 14. ....	20

### **Resumen.**

El control de tránsito aéreo es considerado por el Ministerio de Protección Social (Decreto 2090 del 28 de julio de 2003) y la OIT como una profesión de alto riesgo debido a la complejidad de su naturaleza y el impacto de esta labor sobre la sociedad y el individuo que la ejerce, razón por la cual se plantea en la investigación como objetivo principal el indagar cual es la percepción de los controladores aéreos de la empresa Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, sobre el acompañamiento psicológico post incidente grave o accidente, a fin de establecer la importancia y los beneficios de la aplicación de dicho acompañamiento, para finalmente proponer un plan de acción; investigación de enfoque cuantitativo con diseño descriptivo, por medio de la aplicación de un cuestionario de percepción aplicado a 16 trabajadores. Los resultados indican que el 100% de los trabajadores ven necesario el desarrollo de planes o programas que propendan por el acompañamiento psicológico, en situaciones de conflicto emocional a raíz de las actividades propias de los controladores y más si están involucrados en accidentes o incidentes. Se concluye que se debe identificar la importancia y el beneficio del acompañamiento desde la óptica de los controladores.

**Palabras clave:** Percepción, acompañamiento psicológico, incidente, accidente, controladores aéreos.

### **Abstract**

Air traffic control is considered by the Ministry of Social Protection (Decree 2090 of July 28, 2003) and the ILO as a high-risk profession due to the complexity of its nature and the impact of this work on society and the individual who exercises it, which is why the main objective of the investigation is to investigate what is the perception of the air traffic controllers of the company Special Administrative Unit of Civil Aeronautics, about the psychological support after a serious incident or accident, in order to establish the importance and benefits of the application of such support, to finally propose an action plan; Quantitative approach research with descriptive design, through the application of a perception questionnaire applied to 16 workers. The results indicate that 100% of workers consider it necessary to develop plans or programs that promote psychological support, in situations of emotional conflict as a result of the activities of the controllers, and more if they are involved in accidents or incidents. It is concluded that the importance and benefit of accompaniment must be identified from the controllers' point of view.

**Key words:** Perception, psychological support, incident, accident, air traffic controllers.

## **Capítulo 1.**

### **Introducción.**

El control de tránsito es considerado por el Ministerio de Protección Social (Decreto 2090 del 28 de julio de 2003) y la OIT como una profesión de alto riesgo debido a la complejidad de su naturaleza y el impacto de esta labor sobre la sociedad y el individuo que la ejerce. La dimensión del impacto sobre la sociedad se puede medir en términos de vidas; un accidente aéreo tiene gran repercusión en la comunidad por ser un hecho de impacto mediático. Mientras que, para el individuo que ejerce el control de tránsito aéreo como profesión, el impacto es acumulativo sobre su condición física y psicológica.

Condiciones constantes de presión por carga de trabajo, responsabilidades civiles y penales, largas jornadas de trabajo y complejidad elevada de las funciones son los principales precursores de una salud mental en peligro (Leyva, 2012).

El controlador de tránsito debe mantener un alto nivel de concentración constante durante periodos de tiempo prolongados sin la opción de dirigir esa atención a otra actividad, ni siquiera en periodos cortos de tiempo. Para los controladores del Centro de Control (ACC) de Bogotá es común en periodos de alta densidad de tránsito mantener vigilancia sobre 30 aeronaves o más, vigilando rumbos, altitudes, velocidades y mantenerlos separados de acuerdo a la reglamentación, manteniendo un flujo seguro, ordenado y rápido; se puede decir que el margen de error es mínimo, así pues, cualquier equivocación puede terminar en un incidente grave; donde dos o más aeronaves están en peligro de colisionar, o en un accidente, como el registrado sobre el lago Constanza en 2002, donde dos aeronaves colisionaron en el aire y fue atribuido al control de tránsito aéreo como causa. (*Investigation Report AX 001-1-2-02, German Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation, mayo 2004*).

### **Descripción del contexto general del tema.**

La reglamentación colombiana en materia de aviación es regulada a través de los del Código de Comercio y los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia RAC donde se establecen los requisitos para obtener una licencia aeronáutica (RAC65) y todas las

normas que debe seguir un controlador para prestar el servicio de tránsito aéreo (RAC 211), así como el régimen sancionatorio y los procedimientos de investigación de incidentes (RAC114).

De la misma manera existen reglamentos que tienen por objeto la prevención de los accidentes RAC (219) donde se da guía sobre la gestión de seguridad operacional. Aquí se considera el factor humano como parte importante de la gestión de seguridad operacional y hace especial énfasis en el error humano, por lo cual reglamenta que hacer con el individuo una vez que este está involucrado en un accidente o un incidente. Para ello recomienda que el personal involucrado, pilotos, tripulantes y controladores aéreos sean retirados de la operación de manera inmediata. Este mismo documento hace la observación acerca de la alta posibilidad de un incidente subsiguiente y solo admite que el individuo regrese a la operación cuando se considere seguro.

Sin embargo, ningún documento de los anteriores hace referencia al impacto psicológico del individuo y las medidas de acompañamiento necesarias para ayudar a su completa recuperación después de una experiencia traumática como la descrita, lo que eventualmente desarrolla un agotamiento emocional (Jaimes, 2017)

### **Planteamiento del problema**

Accidentes como el del Avión de la aerolínea LaMia ocurrido en Antioquia, el 28 de noviembre de 2016, el cual transportaba la delegación del Chapecoense, en donde fallecieron 71 personas, o el ataque aéreo registrado en Nueva York el 11 de Septiembre del 2001, en los cuales fallecieron 3016 personas, son los que terminan desarrollando un conjunto de problemas psicológicos, tales como TEPT, depresión, los trastornos de ansiedad y las conductas autodestructivas, incluyendo el alcoholismo y la drogadicción, no solo en los sobrevivientes, sino en el personal involucrado en estos como son los controladores aéreos, es por esta razón necesario el acompañamiento psicológico post incidente/accidente, como medida de protección integral al individuo y como estrategia de recuperación.

**Pregunta de investigación.**

¿cuál es la percepción de los controladores aéreos de la empresa unidad administrativa especial de aeronáutica civil, sobre el acompañamiento psicológico post incidente grave o accidente?

**Objetivo general.**

Indagar cual es la percepción de los controladores aéreos de la empresa unidad administrativa especial de aeronáutica civil, sobre el acompañamiento psicológico post incidente grave o accidente, a fin de establecer la importancia y los beneficios de la aplicación de dicho acompañamiento, para finalmente proponer un plan de acción.

**Objetivos específicos.**

Diseñar e implementar una herramienta que permita conocer la percepción de los controladores aéreos de la empresa unidad administrativa especial de aeronáutica civil, sobre el acompañamiento psicológico post incidente grave o accidente.

Identificar la importancia y los beneficios del acompañamiento psicológico post incidente grave o accidente, en el desarrollo de las actividades laborales de los controladores aéreos de la empresa unidad administrativa especial de aeronáutica civil

Proponer un plan de acción para la implementación de programas de acompañamiento psicológico post incidente grave o accidente, para los controladores aéreos de la empresa unidad administrativa especial de aeronáutica civil.

**Justificación.**

El acompañamiento psicológico supone, aportar al proceso de resiliencia del individuo, a fin de que este le permita regresar a las actividades propias de su trabajo de forma segura y normal para el sistema y para él mismo; desde este enfoque, el desarrollo de la investigación permite conocer la óptica del controlador, la percepción que tiene este sobre la necesidad de implementar este acompañamiento, y así, otorgar herramientas para el desarrollo de planes y programas que propendan por el mejoramiento de su salud y seguridad mental. Desde lo psicológico, autores como Stanley (1994 pág. 3) manifiestan

que esta ofrece procesos complementarios con relación al comportamiento del personal de aviación, desde la formación y la eficiencia de ese comportamiento (Stanley, 1994).

Finalmente, desde lo académico, esta investigación pretende entender cómo el comportamiento del ser humano bajo presión, puede ser beneficiado por el acompañamiento psicológico a fin de evitar la recurrencia de incidentes o accidentes en corto tiempo, que se puedan presentar por la disminución de las capacidades cognitivas, motoras y psicológicas del controlador causa del estrés del oficio.

## **Capítulo 2.**

### **Marco de referencia.**

#### **Marco conceptual.**

Los controladores aéreos de acuerdo con la resolución 01856 de 2015, expedida por el Ministerio de transporte y la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, son los que deben garantizar que el servicio de control de tránsito aéreo sea satisfactorio, de acuerdo con los niveles de seguridad, desde la salida a la llegada de los vuelos. Dentro de las diferentes funciones, se destacan las más esenciales, tales como: suministrar los servicios de control aéreo de acuerdo con los procedimientos aplicables al espacio aéreo bajo su jurisdicción, prestar servicios de información al vuelo en el espacio aéreo asignado a fin de proveer datos útiles en la evolución del vuelo, coordinar los servicios de tránsito aéreo (ATS) y complementarios con las dependencias respectivas, organismos militares y demás entidades gubernamentales, impartir instrucción y entrenamiento en el puesto de trabajo al personal en proceso de habilitación, proveer asistencia a las aeronaves en situación de emergencia y/o contingencias de acuerdo con los procedimientos establecidos, notificar sobre el funcionamiento y novedades de los equipos, procedimiento y normas técnicas de navegación aérea a las dependencias correspondiente de acuerdo a las necesidades operativas, informar al superior o encargado de la dependencia ATS correspondiente sobre las quejas de los usuarios, incidentes o accidentes relacionados con los servicios ATS, procedimientos y reglamentos aeronáuticos, coordinar con las dependencias respectivas el servicio de alerta



de acuerdo con los procedimientos establecidos, y demás funciones que se le asignen al superior inmediato y que correspondan a la naturaleza del cargo (Mintransporte 2015).

Por otro lado, el estudio está dirigido a conocer la percepción de los controladores de tráfico aéreo, entendiendo la percepción como un proceso de identificación, selección y asimilación que hace el sujeto con relación a su realidad, desde su racionalidad y coherencia, la cual se produce inicialmente con la experiencia sensorial, al tomar solo la información susceptible de agrupar en la conciencia para generar una representación mental. De acuerdo con la teoría de la Gestalt, la percepción no está sometida a la información que se adquiere por los órganos sensoriales, sino que son estos la que la regulan y modulan, pues de lo contrario el ser humano estaría expuesto continuamente a una cantidad de datos indiscriminados. Finalmente, la teoría de la Gestalt definió a la percepción como una tendencia de orden mental, que discrimina la entrada de la información y garantiza que la información tomada del ambiente forme juicios, categorías, conceptos etc. (Oviedo, 2004).

Adicional a esto, el acompañamiento se concibe como la necesidad de brindar apoyo, reconfortar y aliviar, a las personas que se encuentren en medio de una situación problemática, supone la escucha atenta, permitir el silencio, la conversación, el desahogo de la tristeza y el dolor. Este acompañamiento desde la psicología está dirigido a los problemas psíquicos, espirituales y emocionales, lo que involucra ayudar a la víctima contra la irrupción de los impulsos propios y sentimientos, logrando que su mundo interno sea más manejable, de manera que se logre el dominio de las reacciones físicas y psíquicas, mejorando la autoestima del sujeto, la confianza, mejore su adaptación y se aleje de la situación vulnerable en la que se encuentra. El acompañamiento psicológico debe poder lograr el cumplimiento de los siguientes objetivos: Acompañar al sujeto con emociones y vivencias generadas por algún acontecimiento importante, posibilitar un contacto humano que reconforte, manejar el duelo, pérdidas, o situaciones de intenso dolor, ayudar al manejo de miedos, angustias y ansiedades, brindar seguridad y confianza (Raffo, 2015).

Finalmente, se considera accidente a cualquier suceso que se presenta de manera inesperada, no es previsto ni deseado por quien lo vive, y que en la mayoría de los casos

interfiere en el desarrollo normal del trabajo y la vida cotidiana de quien lo sufre, resultando en daños a bienes, y lesiones físicas, emocionales y psicológicas de quien lo sufre, siendo estas incapacitantes o no incapacitantes. Las causales de accidentes son, las condiciones inseguras y los actos inseguros. La diferencia entre accidente e incidente, radica en que el ultimo no genera ni pérdidas materiales ni lesiones en el que lo sufre (Gwiazda, 2017).

### **Marco teórico.**

Dentro del desarrollo de la investigación, se plantea la teoría de Benyakar (2010), quien aborda el impacto interno que tienen las situaciones relacionadas con incidentes o accidentes graves, con el psiquismo del ser humano. Se plantea que todo evento o suceso que logre interrumpir en el psiquismo del ser humano, producirá reacciones que alteran la capacidad integradora y de elaboración del mismo.

El autor propone dos términos, el disruptivo que reemplaza la palabra traumático, que hace referencia a cualquier situación que pueda experimentar el ser humano y que sea vista como una amenaza. El autor propone tres conceptos, que ayudan a entender su postulado teórico, los cuales son: el efecto factico, la vivencia y la experiencia, en donde el efecto factico es lo externo del suceso, es decir el mundo o el contexto, la vivencia se remite a lo que ocurre en el mundo interno del ser humano y la experiencia es la articulación entre el contexto y la experiencia.

La propuesta de Benyakar (2010) afirma, que los eventos facticos, producen una sintomatología que genera una perturbación traumática, como la presencia de somatización, dificultad de recordar o pensar, imposibilidad de elaboración de la angustia, repetición de sensaciones y pensamientos, sensación de vacío corporal, vivencias de desvalimiento y desamparo, entre otras. Ante lo anterior, el autor afirma que se deben conocer la sintomatología, y lo que lo produce, pues de esa manera se podrá saber que tratamiento requiere el paciente.

Dentro de los síndromes que señala el autor, se encuentra el SAD, síndrome de ansiedad por disrupción, que se caracteriza por el malestar psicológico que presenta el sujeto, como desorientación, incertidumbre, frustración, desesperanza, impotencia, miedo

difuso pero permanente, desconfianza que promueve el aislamiento, culpa, necesidad imperiosa de hablar, sentimiento de responsabilidad por los acontecimientos, etc aunque el autor hace énfasis en la diferencia entre trauma y estrés.

### **Marco Empírico.**

Dentro de las investigaciones desarrolladas con relación al tema del acompañamiento psicológico a los controladores aéreos en situaciones de post accidentes o incidentes, se relacionan las siguientes:

En la investigación “Delimitación del campo de la psicología aeronáutica y su objeto de estudio” desarrollada por Galeano (2017), se planteó como objetivo delimitar el objeto de la psicología aeronáutica, desde una metodología cualitativa con enfoque descriptivo. Se utilizó una matriz de datos para revisión documental y una matriz analítica de encuesta. Los resultados arrojan que, la producción textual en torno a la aeronáutica y la psicología ha crecido gradualmente desde 1990, con relación al objeto de estudio de la psicología aeronáutica, los profesionales participes de la encuesta, aseguran que esta debe ayudar a estructurar la personalidad del personal aeronáutico, además de desarrollar la aptitud psicológica del personal aeronáutico, fortaleciendo los factores humanos en la aviación, y por último el desarrollo de habilidades no técnicas. En cuanto a las limitaciones de la psicología aeronáuticas, los participantes concluyeron que la formación de los profesionales debe ser en un alto porcentaje de manera autodidacta, y que no hay mucho material formativo al respecto, dado a que esta se encuentra en inglés, además del poco personal capacitado en programas aeronáuticos, sin contar que la formación especializada es poca o limitada.

En la investigación “psicología y factores humanos de la aviación” desarrollada por Mon (2016) planteó como identificar las fuentes de errores que pueden llevar a que se produzca un accidente, en donde por medio de una revisión documental, se logró conocer que la actitud de los controladores aéreos en el momento en que desarrollan sus actividades, influye de tal manera que se produzcan actos o acciones inseguras, se incumplan las normas legales. Los resultados concluyen que, los errores se clasifican en errores de omisión, los cuales reflejan fallos a la hora de realizar una acción, errores de

comisión, los cuales representan las acciones incorrectas que desarrolla el personal, la secuencia de los errores, es decir que los pasos previamente establecidos para el desarrollo de una actividad específica, se omiten o se desarrollan incorrectamente, además de los errores de tiempo, en donde la acción se produce antes o después de lo establecido. Finalmente, se identifica que la fatiga por las horas de trabajo, son originarias de accidentes, combinados con la meteorología, la carga laboral, la densidad del tráfico aéreo, y los incidentes en las aeronaves.

En la investigación “¿Cómo ha aportado la psicología al ámbito aeronáutico?” desarrollada por Oliveros (2015) planteó conocer desde la perspectiva del modelo Mirabal, como esta ha aportado a la aeronáutica, concluyendo que, el aporte se da a nivel aeronáutico, en procesos de evaluación y selección, en la identificación de patologías, en la investigación de accidentes, desde la prevención y en las características propias del vuelo. Para Colombia, los bomberos aeronáuticos fueron los que ayudaron en el desarrollo de conocimientos a la población de los psicólogos, puesto que en Colombia en la parte civil, no se ha desarrollado últimamente cursos específico en psicología aeronáutica, lo que podrían explicar que existen muy pocos psicólogos vinculados en la AEROCIVIL.

Finalmente, en la investigación “Estresores laborales y calidad de vida en pilotos hispanoparlantes de aeronaves comerciales” desarrollada por Aguirre (2014), se planteó por objetivo generar un modelo que permita determinar cuáles son los estresores organizacionales de los pilotos, por medio de una metodología descriptivo correlacional con corte transversal, con participantes de Panamá, España, Chile, México, Colombia, Argentina, y Uruguay, en donde se aplicó un cuestionario denominado Instrumento de medición de detonantes de Estrés Laboral para pilotos. Los resultados arrojaron que los estresores se clasifican en: factores extra organizacionales como la relación entre la familia y el trabajo, los factores organizaciones como la falta de políticas en salud ocupacional al interior de las empresas, las relaciones interpersonales en el trabajo y los factores ambientales.

### **Capítulo 3.**

#### **Metodología.**

##### **Tipo y diseño de investigación.**

La investigación se desarrolla desde un enfoque netamente cuantitativo, ya que, los instrumentos de recolección de datos arrojan unos resultados que se pueden tabular de manera cuantitativa. Sampieri et al (2010, Pág. 5), indican que este enfoque permite la medición numérica y el análisis estadístico de la investigación (Sampieri y Mendoza, 2018).

Por otro lado, el diseño de la investigación es descriptivo, ya que, de acuerdo con Sampieri et al (1998), este diseño permite detallar la situación problémica, conociendo como esta se manifiesta en el grupo de personas y así poder analizarla. Finalmente, el método de investigación aplicado es el inductivo que, según Hernández Sampieri, R., et al (2006, p.107) permite llegar a casos particulares, a partir de un enlace de juicios de acuerdo con los resultados obtenidos, esto desde el procesamiento y el análisis de los datos obtenidos del cuestionario aplicado y la interpretación de la información

##### **Participantes.**

La población de controladores de tránsito aéreo está constituida por 660 individuos en todo el país, de los cuales 220 trabajan en Bogotá, el aeropuerto más congestionado del país y el tercero con más tránsito en Latinoamérica. De los 220 controladores de Bogotá 160 trabajan en el centro de control Bogotá, en el control de área superior y control de aproximación. De este último grupo se escogió una muestra de manera aleatoria con la característica común de ser accesibles para la investigación en curso. Para la muestra fueron escogidos 16 individuos del grupo de controladores del centro de control Bogotá adscritos a la Unidad Administrativa especial de Aeronáutica civil AEROCIVIL, correspondiente a un 10 % de la población seleccionada, de los cuales 8 corresponden al género femenino y 8 corresponden al género masculino; con relación al estado civil, 6 son casados, 3 son divorciados, 3 están en unión libre y 4 son solteros. Desde la formación profesional 11 cuentan con tecnologías, 4 cuentan con formación

profesional y 1 cuenta con postgrado; el nivel de antigüedad en el cargo va desde los 10 a los 30 años, sus edades oscilan entre los 35 y 55 años; el 100% pertenece al nivel socioeconómico 4; 13 cuentan con casa propia, dos con casas familiares y 1 con casa en alquiler. Es un grupo homogéneo con condiciones socioeconómicas similares y niveles de educación parecidos con las siguientes características en común: Todos los individuos tienen los mínimos requerimientos de capacitación comunes análogos a un nivel tecnológico con conocimientos específicos y proeficiencia certificada en inglés. El ingreso económico del grupo es relativamente igual y alto para una clase media; el general de los controladores ubica su vivienda en estrato 4 y en la mayoría de los casos es propia. El control de tránsito aéreo es considerado una profesión de alto riesgo y el común del grupo tiene aspiración pensional entre los 52 y 58 años, por debajo del común en Colombia. Todos los controladores cumplen con funciones similares en responsabilidad y funciones. El estado de salud es verificado bianualmente y certificado por lo que se puede considerar común en el grupo un buen estado de salud.

### **Instrumentos de recolección de datos.**

El instrumento de recolección de datos, es un cuestionario de percepción (ver anexo 3) que será aplicado a los participantes de la muestra; el instrumento es diseñado por los investigadores y se pretenden conocer las siguientes variables:

Acompañamiento preventivo: desarrolladas en las preguntas 1, 2, 3, 4 y 5.

Post incidente: desarrolladas en las preguntas 6, 7, 8, 9 y 10.

Post accidente: desarrolladas en las preguntas 11, 12, 13 y 14

La escala del instrumento se valora de 1 a 3, donde 1 es de acuerdo, 2 en desacuerdo y 3 ni de acuerdo ni en desacuerdo; la duración estimada de aplicación del instrumento es de 30 minutos; se aplica de forma presencial teniendo en cuenta los horarios laborales de los participantes de la muestra.

### **Estrategia del análisis de datos.**

Teniendo en cuenta que el instrumento de recolección, arroja datos numéricos, una vez recolectada la información se hará la tabulación por medio del programa Excel de Microsoft, el cual permite ingresar la información y tabularla fácilmente.

### **Consideraciones éticas.**

De acuerdo con la resolución No. 08430 de 1993, se aplicó el consentimiento informado acorde con el artículo 6 del capítulo II, se protegió la identidad de los participantes acorde con el artículo 8 del capítulo II, al igual que con Ley 1090 de 2006, en el Artículo 50, se garantizó que no representaba un riesgo para el participante hacer parte de la investigación, acorde con el artículo 11 del capítulo II, se actuó con objetividad conforme el Artículo 55 de la Ley 1090 de 2006. *Ver anexo 1* Solicitud de permiso desarrollo de investigación.

## **Capítulo 4.**

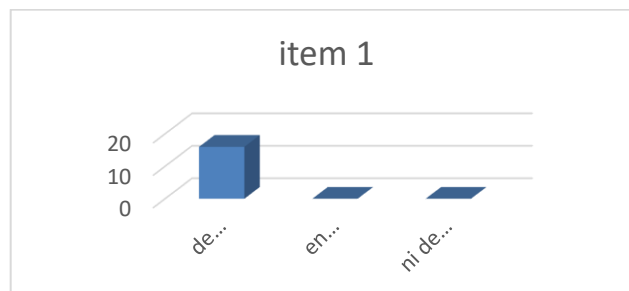
### **Resultados.**

Los hallazgos y resultados del trabajo, se listan de acuerdo con los objetivos planteados.

En la aplicación del cuestionario de percepción, se logró evidenciar que:

Del 100% de los trabajadores el 100% está de acuerdo con que sería ideal contar con alguien que lo pueda escuchar en el trabajo.

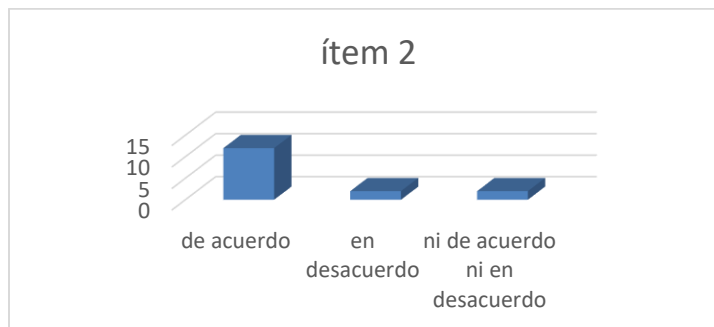
Figura 1. Resultados ítem 1.



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores, el 74% indica que sería ideal tener encuentros para desahogo personal y laboral, el 13% no esta de acuerdo y el 13% restante no está ni de acuerdo ni en desacuerdo.

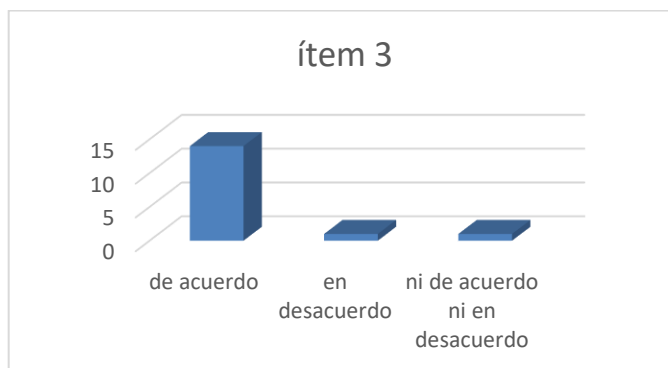
Figura 2. Resultados ítem 2.



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores el 88% está de acuerdo en que sería ideal que se les permitiera hablar sobre sus frustraciones en el trabajo, el 6% está en desacuerdo y el 6% ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Figura 3. Resultados ítem 3.

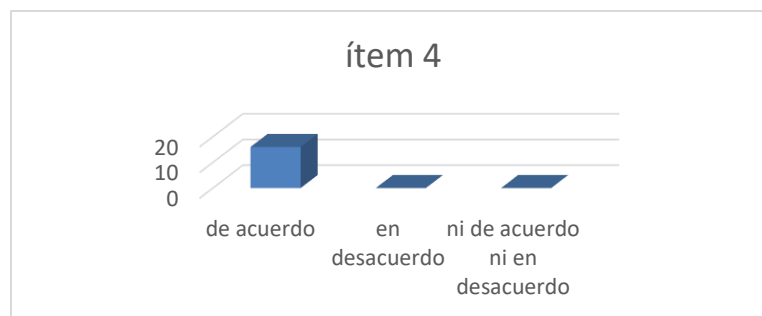


Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores el 100% está de acuerdo con que sería ideal poder contar con mecanismos de ayuda tranquilizadores.



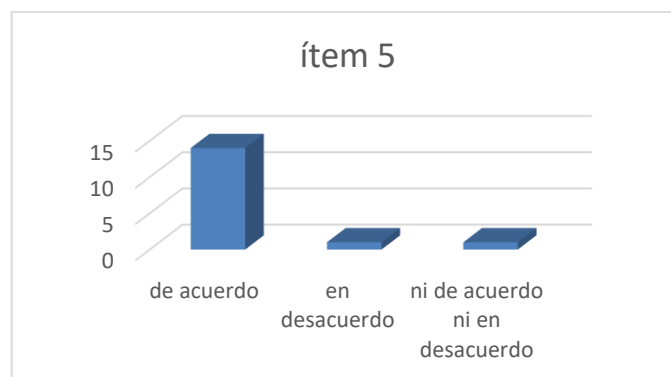
Figura 4. Resultados ítem 4.



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores el 88% está de acuerdo con que sería ideal poder contar con espacios para meditación en silencio en el trabajo, el 6% está en desacuerdo y el 6% ni de acuerdo ni en desacuerdo.

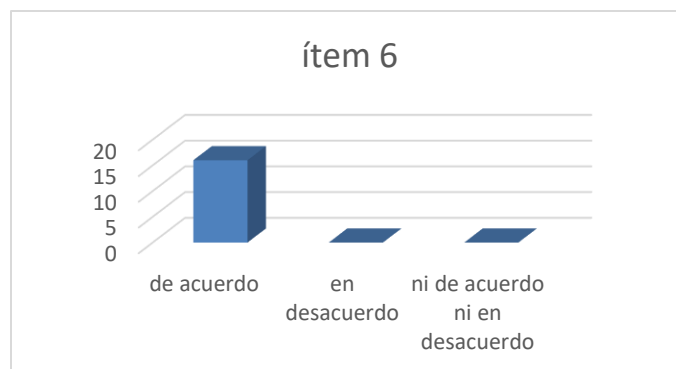
Figura 5. Resultados ítem 5



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores el 100% está de acuerdo con que sería ideal contar con apoyo emocional en el momento que se cometa un error en el trabajo.

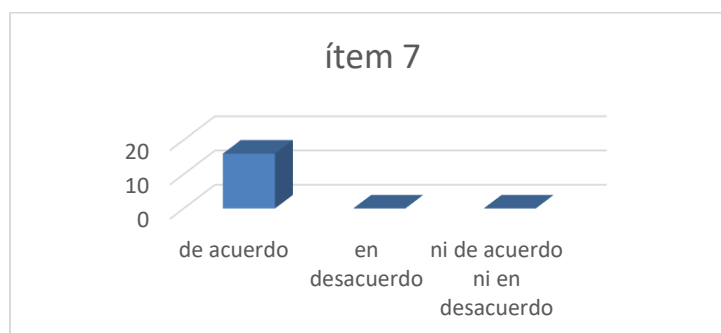
Figura 6. Resultados ítem 6.



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores, el 100% está de acuerdo con que sería ideal poder hablar de lo ocurrido sin la presión de la culpa en el trabajo.

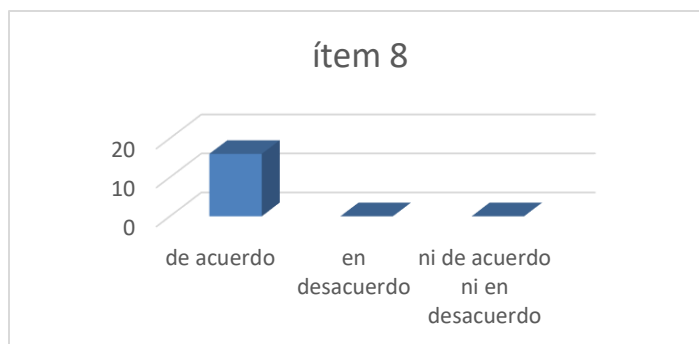
Figura 7. Resultados ítem 7.



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores el 100% está de acuerdo con que sería ideal tener apoyo psicológico para lidiar con los malestares ocasionados por el incidente en el trabajo.

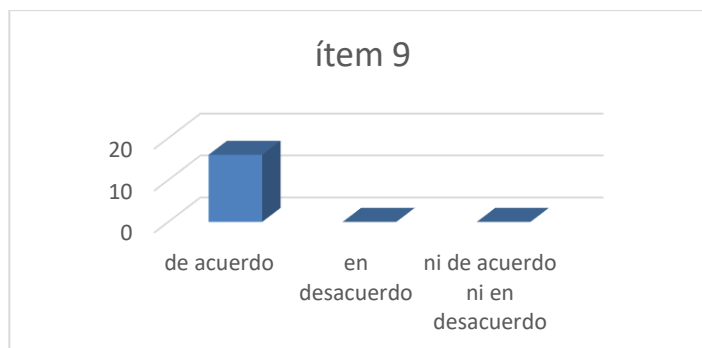
Figura 8. Resultados ítem 8



Fuente: Elaboración propia.

De los 100% de los trabajadores el 100% está de acuerdo con que sería ideal contar con apoyo psicológico para gestionar y tomar decisiones después del incidente en el trabajo.

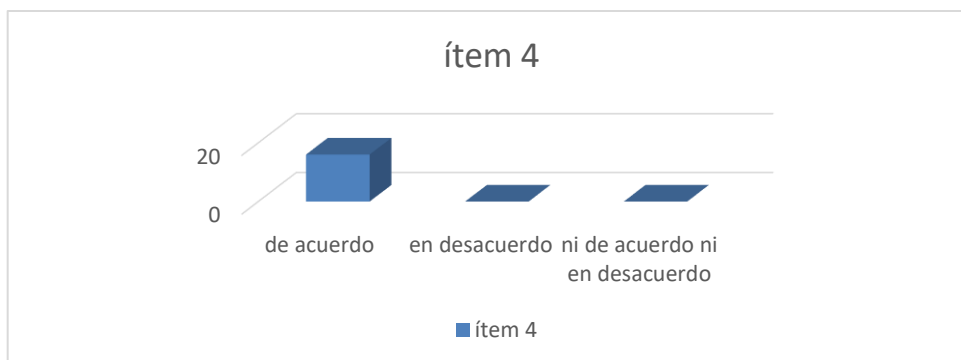
Figura 9. Resultados ítem 9



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores el 100% está de acuerdo con que sería ideal contar con la posibilidad de una terapia que le permita fortalecer las habilidades y evitar incidentes en el trabajo.

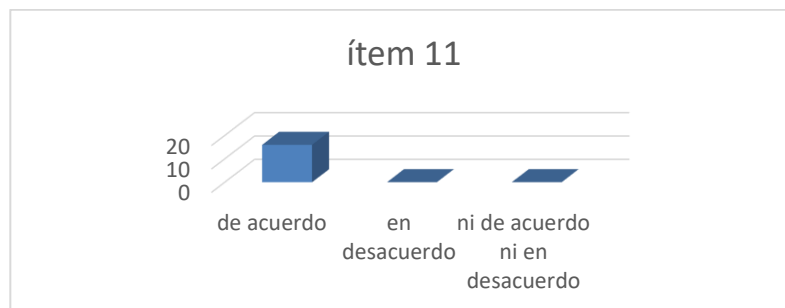
Figura 10. Resultados ítem 10



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores el 100% está de acuerdo con que sería ideal contar con apoyo psicológico para manejo del dolor, el estrés y la ansiedad que produce ser parte de un accidente.

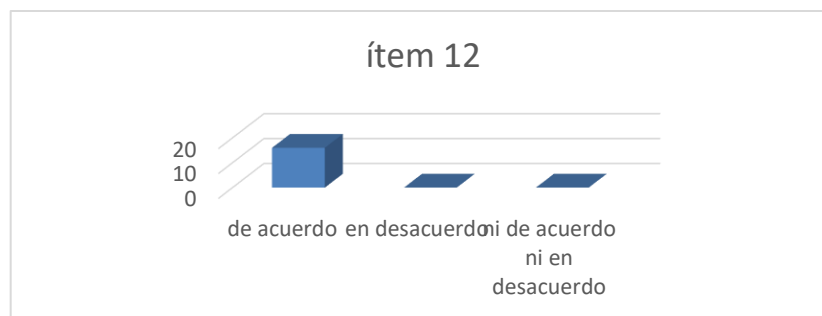
Figura 11. Resultados ítem 11



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores el 100% está de acuerdo con que sería ideal contar con programa de apoyo emocional que se centre en las necesidades del trabajador sin hacerles ver culpable al participar en un accidente.

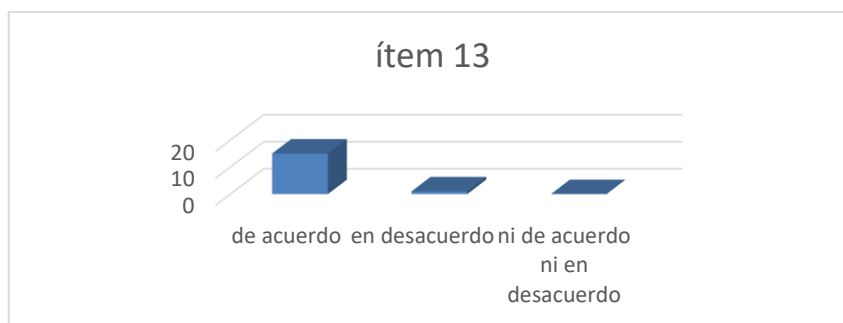
Figura 12. Resultados ítem 12



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores, el 94% está de acuerdo en que sería ideal poder contar con una terapia que les permita confiar en sus habilidades y así poder volver de nuevo a las labores después de ser partícipe de un accidente.

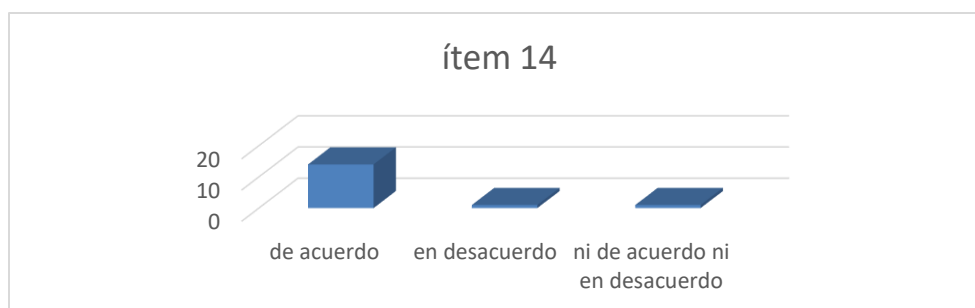
Figura 13. Resultados ítem 13



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores el 6% está de acuerdo con recibir acompañamiento psicológico para verificar que se encuentra en condiciones óptimas para regresar al trabajo después de haber participado en un incidente o accidente, el 88% en desacuerdo y el 6% ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Figura 14. Resultados ítem 14.



Fuente: Elaboración propia.

Del 100% de los trabajadores el 100% está de acuerdo con que sería ideal contar con alguien que lo pueda escuchar, poder contar con mecanismos de ayuda, contar con apoyo emocional en el momento que se cometa un error, poder hablar de lo ocurrido sin la presión de la culpa, tener apoyo psicológico para lidiar con los malestares ocasionados por el incidente, contar con apoyo psicológico para gestionar y tomar decisiones después del incidente, contar con la posibilidad de una terapia que me permita fortalecer las habilidades y evitar incidentes, contar con apoyo psicológico para manejo del dolor, el estrés y la ansiedad que produce ser parte de un accidente, contar con programa de apoyo emocional que se centre en las necesidades del trabajador sin hacerles ver culpable al participar en un accidente.

Del 100% de los trabajadores, el 74% indica que sería ideal tener encuentros para desahogo personal y laboral, el 88% de acuerdo en que sería ideal que se les permitiera hablar sobre sus frustraciones, el poder contar con espacios para meditación en silencio, el 94% está de acuerdo en que sería ideal poder contar con una terapia que les permita confiar en sus habilidades y así poder volver de nuevo a las labores después de ser partícipe de un accidente.

Del 100% de los trabajadores el 88% está en desacuerdo con que recibe acompañamiento psicológico para verificar que se encuentra en condiciones óptimas para regresar al trabajo después de haber participado en un incidente o accidente.

### **Discusión.**

Conforme a la postura teórica de la investigación, basada en lo expuesto por Benyakar (2010), se puede considerar que los resultados concuerdan con esta, ya que la posibilidad de sufrir cualquier situación traumática por parte de los partícipes de la investigación, es vista como una amenaza. Adicional a esto, los participantes de la investigación indican que el efecto fáctico al que hace referencia el autor, está latente en el desarrollo de sus actividades, ya que estas están propensas a generar situaciones de riesgo o de alto nivel de peligrosidad, por otro lado, la vivencia, la cual es el segundo postulado del autor, esta determinada no solo por las situaciones individuales del trabajador, sino por las del gremio como tal, al igual que las experiencias, pues un hecho catastrófico que suceda a un miembro del gremio de controladores aeronáuticos en Colombia, pone en alerta a todo el gremio, lo que genera de inmediato situación de angustia y zozobra. Por otro lado, la propuesta de Benyakar (2010) y los resultados concuerdan al afirmar, que los eventos fácticos, desarrollan una sintomatología propia de la actividad, esto por el nivel de carga emocional que tiene el desarrollo de la misma, lo que imprime de antemano un antecedente en el desarrollo de situaciones traumáticas a raíz de eventos catastróficos como incidente o accidentes.

Con relación al marco empírico, se identificaron las siguientes concordancias y diferencias.

En la investigación desarrollada por Galeano (2017), se evidenció concordancia ya que, en ambos casos los partícipes dieron gran importancia a la necesidad de involucrar más a fondo la psicología al campo de acción de los controladores de tráfico aéreo, no solo desde el punto de vista de las pruebas de selección, sino del acompañamiento de los diferentes procesos, ya que en la actualidad y en la población participe de la investigación no se evidencia acompañamiento psicológico.

En la investigación desarrollada por Mon (2016) se establecen concordancias, ya que en ambos casos se logró identificar que de por sí el desarrollo de las actividades propias del cargo, ya tiene un antecedente previo que puede desarrollar fácilmente situaciones traumáticas, por la carga emocional, legal y psicológica propia de dichas actividades. Lo que no se pudo establecer es si estas influyen de tal manera que se

produzcan actos o acciones inseguras o se incumplan las normas legales. Por otro lado, se establece concordancia ya que el desarrollo de las actividades propias del cargo, pueden dar pie a errores de omisión o acciones incorrectas que desarrolla el personal, ya sea por la fatiga por las horas de trabajo, los factores meteorológicos, la carga laboral, la densidad del tráfico aéreo y los incidentes en las aeronaves.

En la investigación desarrollada por Oliveros (2015) se logró establecer concordancia, ya que en ambos casos se identifica la ausencia de personal profesional en procesos propios de la AEROCIVIL.

Finalmente, en la investigación desarrollada por Aguirre (2014), solo se identifica concordancia en el estresor relacionado con los factores organizacionales como la falta de políticas en salud ocupacional al interior de las empresas, ya que en los resultados de la investigación se logró identificar que dentro de la empresa no se cuenta con un programa destinado al acompañamiento psicológico en situaciones de incidentes o accidentes.

### **Conclusiones.**

Los principales hallazgos producto del proceso de investigación, fueron:

Importancia y beneficios del acompañamiento psicológico post incidente o accidente:

1. Permite recuperar de manera más rápida el equilibrio emocional que se alteró tras el accidente o incidente.
2. Evita que se generen secuelas psicológicas permanentes.
3. Permite tomar el control de las reacciones emocionales posteriores al incidente o accidente.
4. Permite identificar la crisis y facilita la recuperación ante esta.
5. Facilita la identificación de emociones negativas, que puedan repercutir en el desarrollo de conductas nocivas en el trabajador.
6. Permite reducir el nivel de aislamiento propio que se vive durante situaciones catastróficas.
7. Genera ambientes más agradables y menos hostiles para el manejo de la crisis que se pueda presentar.



8. Permite afrontar el presente y prepararse para el futuro después del incidente o accidente.
9. Permite la identificación temprana de posibles fobias.

Con base a lo anterior, se plantea el diseño de un plan de acción para la implementación de programas de acompañamiento psicológico post incidente grave o accidente, para los controladores aéreos de la empresa Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el cual se describe a continuación:

Inicialmente se sugiere un acompañamiento pre catástrofe, el cual se desarrolla con estudios de riesgos, el desarrollo de campañas destinadas a prevenir situaciones de riesgo potencial, el diseño de programas de intervención para el momento del incidente o accidente, formación o capacitación en temas relacionados con el manejo de la situación desde lo emocional, entre otros aspectos.

Posteriormente se sugiere el acompañamiento durante la catástrofe, la cual consiste en un acompañamiento profesional por un equipo de psicólogos acreditados, los cuales podrán dar apoyo emocional, psicológico y oportuno, en este se debe identificar el tipo de víctima, las implicaciones que puede llegar en el sujeto el incidente, es decir el tipo de trastorno psicológico que puede sufrir, ya sea inmediato como el trastorno adaptativo, el trastorno de estrés agudo, el síndrome de aflicción por catástrofe, el trastorno disociativo, el síndrome del superviviente, la crisis de angustia o trastorno de pánico, además del desarrollo de patologías a largo plazo, como lo son el síndrome de estrés postraumático, trastornos psicomaniáticos o somato formes, trastornos del ánimo o el desarrollo de dependencias en drogas o alcohol.

Finalmente, se sugiere un acompañamiento post catástrofe la cual consiste básicamente en las evaluaciones que se le hacen al proceso, el seguimiento al trabajador víctima del incidente o accidente, el manejo de tratamientos correspondientes, el desarrollo de terapias pertinentes, entre otras.

### **Limitaciones.**

La limitación más notoria en el desarrollo de la investigación, está relacionada con el instrumento de recolección de datos, ya que, si bien permitió conocer la percepción

sobre la necesidad del acompañamiento psicológico en los controladores víctimas de accidentes o incidentes relacionados con su oficio, no dejó ver por qué estos consideran importante este acompañamiento o porque lo creen necesario, ya que dentro de los ítems no se establecieron estas variables. Adicional a esto, otra limitante fue el tiempo para recolectar la información, ya que por la situación ante el Covid-19 se debió tener en cuenta el horario laboral de los participantes.

### **Recomendaciones.**

Se recomienda a futuro el diseño de un instrumento que no solo permita medir la percepción con relación a la necesidad del acompañamiento psicológico, sino que permita identificar los motivos que exponen los trabajadores que den respuesta a porque es importante o necesario dicho acompañamiento. Por otro lado, se sugiere a la empresa empezar a diseñar el programa de acompañamiento, a partir de lo sugerido por el equipo de investigadores y que está expuesto en las conclusiones.

### **Referencias bibliográficas**

- Aguirre, Carla (2014) Estresores laborales y calidad de vida en pilotos hispanoparlantes de aeronaves comerciales. Departamento de psicología social y antropología de la universidad de Salamanca, Madrid, España. Recuperado de <https://gedos.usal.es/handle/10366/127292>
- Benyakar, M. (2010). Lo disruptivo. Amenazas individuales y colectivas: el psiquismo ante guerras, terrorismos y catástrofes sociales. Buenos Aires: Editorial Biblos. Recuperado de <https://racimo.usal.edu.ar/6382/1/5000256821-El%20vivenciar%20de%20incertidumbre%20por%20disrupci%C3%B3n.pdf>
- Decreto Ley 2090 de 2003, (28 de julio de 2003) Ministerio de la protección social. Recuperado de [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/decreto\\_2090\\_2003.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/decreto_2090_2003.html)
- Galeano, Arias Felipe (2017) Delimitación del campo de la psicología aeronáutica y su objeto de estudio, Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia. Recuperado de <http://bibliotecadigital.udea.edu.co/handle/10495/9440>
- German Federal Bureau of Aircraft Accident Investigation, (mayo de 2004). Investigation Report AX 001-1-2-02, mayo 2004. Recuperado de <https://skybrary.aero/bookshelf/books/414.pdf>
- Gwiazda, Manuel (2017) Accidentología, Gamasi Asesores de Seguros, Buenos Aires, Argentina. Recuperado de <https://www.redproteger.com.ar/biblioteca/accidente/17.pdf>
- Jaimés, Z.A.P (2017) factores promotores de estrés laboral en controladores de tráfico aéreo en México. Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/332304625\\_FACTORES\\_PROMOTORES\\_DE\\_ESTRES\\_LABORAL\\_EN\\_CONTROLADORES\\_DE\\_TRAFICO\\_AEREO\\_EN\\_MEXICO](https://www.researchgate.net/publication/332304625_FACTORES_PROMOTORES_DE_ESTRES_LABORAL_EN_CONTROLADORES_DE_TRAFICO_AEREO_EN_MEXICO)
- Leyva Piña, Marco Antonio (2012). Los controladores del tráfico aéreo y la seguridad aérea. El Cotidiano, (173),35-46. ISSN: 0186-1840. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=325/32523131005>

- LEY 1090 DE 2006. Código Deontológico y Bioético. Congreso de la Republica de Colombia. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=66205>
- Mintransporte 2015, Manual de funciones específicas y de competencias laborales de los empleados de control de tránsito aéreo, unidad administrativa especial de aeronáutica civil, Republica de Colombia, Bogotá. Recuperado de [http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/talento-humano/Manuales%20de%20Funciones/14B%20MFCL%20CTA%20\(Ajuste%20con%20Resoluci%C3%B3n%2001856%20del%203-ago-2015\).pdf](http://www.aerocivil.gov.co/aerocivil/talento-humano/Manuales%20de%20Funciones/14B%20MFCL%20CTA%20(Ajuste%20con%20Resoluci%C3%B3n%2001856%20del%203-ago-2015).pdf)
- Mon, Lecina Roberto (2016) psicología y factores humanos de la aviación, Universidad Autónoma de Barcelona, España. Recuperado de <https://ddd.uab.cat/pub/tfg/2016/169886/MonLecinaRoberto-TFGAa2015-16.pdf>
- Oliveros, Rodríguez Patricia (2015) ¿Cómo ha aprobado la psicología al ámbito aeronáutico? Universidad militar nueva granada, Colombia. Recuperado de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/6711/APORTE%20DE%20LA%20PSICOLOGIA%20AL%20%20%C3%81MBITO%20AERON%C3%81UTICO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Oviedo, Gilberto Leonardo (2004) La definición del concepto de percepción en psicología con base en la Teoría Gestalt, rev.estud.soc. no.18 Bogotá, Colombia. Por la cual se definen las actividades de alto riesgo para la salud del trabajador. Recuperado de <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/abs/10.7440/res18.2004.08>
- Raffo, Pilar (2015) Acompañamiento psicológico y terapia psicológica. Instituto Interamericano de Derechos Humanos, Perú. Recuperado de <https://www.sedh.gob.hn/documentos-recientes/70-acompa%C3%B1amiento-psicol%C3%B3gico-y-terapia-psicol%C3%B3gica/file>
- RESOLUCION NUMERO 8430 DE 1993. Normas científicas, técnicas y administrativas para la investigación en salud. Ministerio de Salud, Republica de Colombia. Recuperado de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/RESOLUCION-8430-DE-1993.PDF>

- Sampieri, R. & Mendoza, C (2018). Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta, Ciudad de México, México: Editorial Mc Graw Hill Education, Año de edición: 2018. Recuperado de <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Stanley, R. (1994). Aviation Psychology. Iowa State University Press., 1-35. (1994). Aviation Psychology. Recuperado de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1548299/pdf/bmjcred00558-0031.pdf>
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil De Colombia, (versión original 2018), Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC 211, Gestión de Tránsito Aéreo, julio 26 de 2018. Recuperado de <http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%20211%20-%20Gesti%C3%B3n%20de%20Tr%C3%A1nsito%20A%C3%A9reo.pdf>
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil De Colombia, (primera enmienda diciembre 2017), Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC 219, implementación del SMS, 4 de diciembre de 2017. Recuperado de <http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%20219%20-%20Implementaci%C3%B3n%20del%20Sistema%20%20SMS.pdf>
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil De Colombia, (versión original 2017), Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC 114, Investigación de accidentes o incidentes de aviación. 28 de abril de 2017. Recuperado de <http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%20114%20-%20Investigaci%C3%B3n%20de%20%20Accidentes%20e%20Incidentes%20de%20Aviaci%C3%B3n.pdf>
- Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil De Colombia, (versión original 2018), Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, RAC 65, Licencias al personal diferente a la tripulación de vuelo. Recuperado de <http://www.aerocivil.gov.co/normatividad/RAC/RAC%20%2065%20-%20Licencias%20para%20el%20personal%20aeron%C3%A1utico,%20%20diferente%20de%20la%20tripulaci%C3%B3n%20de%20vuelo.pdf>

**Anexos.**

Anexo 1.

Solicitud de permiso desarrollo de investigación



4108.108-2020010125  
Bogotá, D.C., 17 de abril de 2020

Señora  
**LILIANA DEL CARMEN TRUJILLO GALVIS**  
Centro Nacional de Aeronavegación -CGAC  
Aeropuerto El Dorado  
Bogotá, D.C.

Asunto: Respuesta a Solicitud de Prácticas en Psicología.

Apreciada Liliana Del Carmen:

En respuesta a su comunicación de fecha 16 de abril de 2020, se autoriza la realización de sus prácticas de psicología en las dependencias de control de tránsito aéreo del Centro de Gestión Aeronáutica de Colombia –CEGAC, por ser servidora pública con funciones estas dependencias.

Debido a las restricciones actuales para el ingreso al CGAC y el distanciamiento social que se debe mantener en la torre de control, no es posible extender esta autorización a las demás alumnas mencionadas en su comunicación.

Cordial saludo,

**Ing. HARLEN MEJIA OLIVEROS**  
Coordinador Grupo Gestión Servicios de Tránsito Aéreo ATS.

Anexo 2.

## **INFORMACIÓN Y DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO INFORMADO**

**Título del estudio:** percepción de los controladores aéreos de la empresa unidad administrativa especial de aeronáutica civil, sobre el acompañamiento psicológico post incidente grave o accidente.

**Investigadores:** BAYONA JIMENEZ NIDIA ARLEY, MARTINEZ DE LA ROSA ANA MARIA, MEDINA RAMIREZ ALEJANDRA, ROJANO PEREZ BLANCA CECILIA y TRUJILLO GALVIS LILIANA DEL CARMEN.

**Introducción:** Por el presente lo invitamos a participar en un estudio de investigación. A los efectos de decidir si desea o no participar en este estudio, usted tiene derecho a saber cuál es el objetivo de este estudio, cómo se selecciona a los sujetos, qué procedimientos se emplearán, cuáles son los posibles beneficios y qué es lo que se espera de usted como participante de una investigación. Este proceso se denomina "*consentimiento informado*". La presente declaración de consentimiento le proporcionará información sobre esta investigación que las investigadoras en el estudio le explicará. Se le solicitará que lea atentamente esta declaración de consentimiento y que le pregunte a las investigadoras todo aquello que no comprenda. Cuando haya comprendido la información y haya decidido participar, se le solicitará que firme y feche este consentimiento y se le entregará una copia del mismo.

**Objetivo de la investigación:** A usted se lo está invitando a participar en este estudio por ser empleado de la empresa Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, donde el objetivo del estudio es indagar cual es la percepción de los controladores aéreos de la empresa unidad administrativa especial de aeronáutica civil, sobre el acompañamiento psicológico post incidente grave o accidente, a fin de establecer la importancia y los beneficios de la aplicación de dicho acompañamiento, para finalmente proponer un plan de acción.

**Duración del estudio:** la investigación se desarrollará durante los meses de abril, mayo y junio. Su participación en este estudio no afectará en modo alguno su vida personal, laboral, profesional y familiar.

**Incorporación:** 15 personas mas de la empresa participaran en la investigación.

**Información a ser recabada:** Si usted decidiera participar en este estudio, las investigadoras aplicaran un cuestionario de percepción en una sola oportunidad. Se eliminará su nombre de todos los resultados del estudio y la presentación de los informes se realizará en forma confidencial. Los resultados de este estudio de investigación podrán ser presentados en exposiciones o publicaciones pero en ningún caso se revelará su identidad.

**Posibles beneficios:** Tal vez usted no obtenga ningún beneficio directo de este estudio debido a que la aplicación del instrumento se hará con el fin de validarlo. La información obtenida de esta investigación podrá beneficiar a la Universidad Politecnico Grancolombiano y a las investigadoras, ya que este trabajo será postulado para tesis de grado.

**Posibles riesgos:** Para efectos de este estudio se encuentra categorizado en investigación sin riesgo ya que en este no se realizará ninguna intervención o modificación intencionada de las variables biológicas, fisiológicas, psicológicas o sociales de los individuos que participan en el estudio.

**Remuneración por su participación en el estudio:** Usted no recibirá pago alguno por participar en este estudio. Las investigadoras se harán cargo del costo del material a utilizar.

**Participación voluntaria / Retiro del estudio:** Su participación en este estudio es totalmente voluntaria. Usted puede negarse a seguir participando en este estudio en cualquier momento. Su decisión no afectará en modo alguno la continuidad de la investigación.



## Declaración de Consentimiento Informado

Fecha:

Yo \_\_\_\_\_ identificado con C.C.  
\_\_\_\_\_ manifiesto que he leído las declaraciones y demás información detallada en esta declaración de consentimiento y he sido informado (a) sobre la investigación que esta realizando la Universidad Politécnico Gran Colombiano a través de sus estudiantes del programa de Psicología, **“percepción de los controladores aéreos de la empresa unidad administrativa especial de aeronáutica civil, sobre el acompañamiento psicológico post incidente grave o accidente”** y autorizo mi participación en esta aportando los datos que sean necesarios para el estudio. He sido informado (a) que esta investigación no representa ningún riesgo para mi integridad y además dicha información respetará su privacidad; se le tratará con respeto de acuerdo a la dignidad humana, tendrá derecho al anonimato en todo registro obtenido y en la presentación de resultados y los datos no irán a ser utilizados para otros fines diferentes a los objetivos de la investigación.

Todas mis preguntas concernientes al estudio me fueron contestadas. Entiendo que puedo rehusarme a participar en este estudio de investigación. Entiendo que recibiré una copia de este formulario de consentimiento firmado y fechado.

Con la firma de este formulario no renuncio a ninguno de mis derechos legales como participante de un estudio de investigación.

FIRMA

C.C.

CARGO

## Anexo 3.

Cuestionario de percepción del acompañamiento psicológico post incidente o accidente.

Nombre: \_\_\_\_\_ Edad: \_\_\_\_\_ Sexo \_\_\_\_\_

Tiempo de servicio: \_\_\_\_\_ Cargo: \_\_\_\_\_

Por favor responda con una X la respuesta que más se ajuste a su postura.

<b>Pregunta</b>	<b>De acuerdo</b>	<b>En desacuerdo</b>	<b>Ni de acuerdo ni en desacuerdo</b>
1. En mi trabajo sería ideal contar con alguien que me pueda escuchar			
2. En mi trabajo sería ideal tener encuentros para desahogo personal y laboral			
3. En mi trabajo sería ideal que se me permitiera hablar sobre mis frustraciones			
4. En mi trabajo sería ideal poder contar con mecanismos de ayuda tranquilizadores			
5. En mi trabajo sería ideal poder contar con espacios para meditación en silencio			
6. En mi trabajo sería ideal contar con apoyo emocional en el momento que cometa un error			
7. En mi trabajo sería ideal poder hablar de lo ocurrido sin la presión de la culpa			
8. En mi trabajo sería ideal tener apoyo psicológico para lidiar con los malestares ocasionados por el incidente			

9. En mi trabajo sería ideal contar con apoyo psicológico para gestionar y tomar decisiones después del incidente			
10. En mi trabajo sería ideal contar con la posibilidad de una terapia que me permita fortalecer mis habilidades y evitar incidentes.			
11. En mi trabajo sería ideal contar con apoyo psicológico para manejo del dolor, el estrés y la ansiedad que produce ser parte de un accidente.			
12. En mi trabajo sería ideal contar con programa de apoyo emocional que se centre en mis necesidades sin hacerme ver culpable al participar en un accidente.			
13. En mi trabajo sería ideal poder contar con una terapia que me permita confiar en mis habilidades y así poder de nuevo a mis labores después de ser partícipe de un accidente.			
14. Recibo acompañamiento psicológico para verificar que me encuentre en condiciones óptimas para regresar al trabajo.			

## Anexo 4.

## Evidencias fotográficas.

