

Estimados Capitanes:

Ya me encuentro de vuelta en casa despues de mi ida y vuelta a Caracas. No fue una ida y vuelta que haya disfrutado debido a un ataque de gripe súbito y sin anuncio que hizo de los vuelos una verdadera miseria. Al llegar a casa, me encuentre con que mi esposa e hijo estaban en la misma condición y desde entonces me he dedicado a luchar contra la epidemia de "mayaro" en mi casa. Para los que no conocen, el "mayaro" es el nombre que se le da aqui en el Oriente Boliviano a un tipo de gripe que viene acompañada de dolores en el cuerpo, fiebre, vómitos y una tos seca asfixiante.

Como verán, un evento no planificado. De haber sabido que me atacaría el "mayaro" simplemente no hubiera salido a volar, pero ya en Caracas no había un sustituto para mi.

Un evento no planificado cambia la vida de una persona de manera inmediata y desencadena una serie de reacciones para parchar la situación que degeneran en situaciones en las que inclusive se pierde el control y las consecuencias son funestas. En el mundo de la aviación, he leído decenas de reportes de accidentes que dicen lo mismo en conclusión: IMPROPER FLIGHT PLANNING (PLANIFICACION IMPROPIA DEL VUELO), que es un eufemismo para la poca o ninguna planificación.

Una de las regulaciones de la Agencia Federal de Aviación de los Estados Unidos se refiere a la planificación del vuelo: EL PILOTO DEBERA RECABAR TODA LA INFORMACION PERTINENTE AL VUELO A SER EFECTUADO. La información no le será entregada al piloto, él deberá recabarla de las distintas fuentes o en el caso de las líneas aéreas, el despachador de vuelo recabará la información para la tripulación.

Lo mismo ocurre en nuestro vuelo virtual. El simulador reproduce muy bien las distintas situaciones de vuelo y si no hay planificación los resultados llevan a un crash and reset situation.

Muchos de nosotros esperamos el Jueves con ansiedad para compartir momentos

que son de nuestro agrado. Y como la vida no nos permite estar en el simulador todo el tiempo (bien que quisieramos), entonces designamos un día (Jueves) para salir a volar.

Aquí tenemos una ventaja: Tenemos días para planificar el vuelo. Si estoy en casa el próximo jueves, voy a volar Santa Cruz-Mendoza-Buenos Aires. Entonces ya se que haré y solamente me resta planificar para esa noche.

Que buscaré como parte de mi planificación?????

1.- AERONAVE: En el caso mío usaré mi Boeing 727-200

2.- PARTICULARIDADES DE MI AERONAVE: Está equipada con GPS y con el Sistema Inercial de Navegación, además de sus sistemas de VOR y ADF. He elegido navegar usando el GPS como apoyo a la navegación VOR y ADF. Esta vez, no usaré el Sistema Inercial. Eso quiere decir que mi GPS tiene que ser programado antes del vuelo.

3.- COMBUSTIBLE: Mi aeronave consume 10500 libras por hora (los 727 de verdad consumen 9500). Necesito saber cuanto combustible utilizaré. Voy a reabastecer en Mendoza.

4.- RUTA DE VUELO: A modo de entretenerme, abriré mis cartas de Navegación y el Fs Navigator para planificar mi ruta de vuelo. Primero Viru-Mendoza y luego Mendoza-Baires. En esta fase, me dedicaré a estudiar la ruta. Obviamente, la mas directa posible dentro de las limitaciones de aerovías. Además, elegiré un aeropuerto de alternativa y estudiaré las rutas a mis aeropuertos alternos.

5.- CARTAS DE SALIDA, CARTAS DE ARRIBO, CARTAS DE APROXIMACION: Es muy importante estudiar esas cartas, ya que algunas podran ser utilizadas y otras no, dependiendo de los sectores en los que uno volará. De cualquier manera, conocer las cartas de antemano hace que estemos familiarizados inclusive con el aeropuerto.

En esta etapa dispongo de bastante información que al ser conocida de antemano, me facilitará enormemente la realización del vuelo. Encuentro que hay una familiaridad con la ruta, procedimientos y características de los aeropuertos.

Ya en el día del vuelo, tomaré en cuenta los siguientes factores:

A.-METEOROLOGIA: Factor importantísimo que decidirá inclusive si el vuelo es viable o no. Recuerdo en un Vuelo real de Viru a Santiago, se nos informó que el aeropuerto de Santiago se había cerrado por niebla, así que en ruta comenzamos a insertar nuestros datos para irnos al aeropuerto de alternativa. Por suerte, Santiago se abrió justo para nuestra llegada.

Estas páginas son muy buenas:

<http://weather.noaa.gov/weather/metar.shtml>

<http://weather.noaa.gov/weather/taf.shtml>

La primera es de METARES exclusivamente y la segunda es de TAFS que son los pronósticos de aeropuertos. Navegando, encontrarán como interpretar METARES y TAFS, AUNQUE TENDREMOS CLASES EN UN FUTURO.

<http://www.joss.ucar.edu/pacs/bolivia/>

http://www.joss.ucar.edu/pacs/sa_e/

Estas son dos páginas de fotos satelitales, Bolivia y parte de Sudamérica.

<http://www.meteofa.mil.ar/>

Muy buena página del Servicio Meteorológico de Argentina.

B.- HORA DE SALIDA: Importante ponerse un horario a cumplir, con un buen margen para preparar el vuelo en si. Yo me doy el siguiente margen:
Si voy a usar el GPS, me conecto 30 a 45 minutos antes, así preparo mi cabina para el vuelo además de insertar la ruta en el GPS y hacer todos los rituales de conexión. Si uso el Sistema Inercial, me conecto entre 60 a 75 minutos

antes de mi hora de salida. El Sistema Inercial requiere ser alineado y además programado. Estos tiempos son muy parecidos a la vida real.

Con estos factores en cuenta y con todo planificado, mi tarea principal se convierte en volar mi aeronave y estar atentos a los imprevistos que pudieran surgir durante el mismo.

Les sugiero tomar en cuenta estos factores. Les permitirá disfrutar del vuelo y la carga de trabajo será menor.

LAB2207