

CARTA A LOS PILOTOS

Estimados colegas:

En mi anterior "Carta a los Pilotos" les comenté acerca de los resultados que nuestras estadísticas señalaban, referente a los incidentes y accidentes de aviación y sus causas más repetitivas. Al respecto, resaltaba el hecho que un 69% de ellos, tenía su causa en errores operacionales producto de decisiones inadecuadas. Por este motivo les incité a cuidarse, especialmente durante la temporada estival que se iniciaba.

Durante los primeros meses del presente año, los accidentes, lamentablemente, han seguido sucediéndose y sus causas siguen estando, en su mayoría, focalizadas en errores operacionales.

Dentro del ámbito de los errores operacionales, quiero llamar su atención sobre un tema puntual: "Planificación del Vuelo".

Como sabemos, el ser humano, por naturaleza y estructura, está "diseñado" para moverse caminando en dos dimensiones, sobre una superficie sólida, a una velocidad aproximada a los 6 kilómetros por hora. Volar no es algo natural para nosotros, por lo tanto, debemos capacitarnos especialmente para ello y, cada vez que lo hacemos, necesitamos poner en práctica las técnicas aprendidas y seguir un patrón establecido, conforme a la planificación deseada.

Dicho esto, todos comprendemos que el vuelo es algo serio, que puede traernos gran placer o, si lo hacemos mal, nos puede producir situaciones desagradables incluso, la muerte. Lógicamente todos queremos que suceda lo primero y no lo segundo. Por este motivo la planificación del vuelo es de suma importancia, ya que de esta "fase del vuelo", dependerá en gran medida el éxito o fracaso del mismo.

¿Qué entendemos por "Planificación del Vuelo"?

Un vuelo siempre considera dos fases, la primera de ellas comprende la planificación en tierra y la segunda su ejecución en vuelo. Si una de estas fases falta, deja el vuelo incompleto y corre serio riesgo de no poder finalizar con éxito.

Planificar significa anticiparse a algo que queremos realizar, analizar los diversos factores que podrían afectarnos y tomar las medidas para que se pueda completar lo requerido.

En este caso implica que debemos preocuparnos de una serie de factores como por ejemplo, las condiciones de los aeródromos de salida, destino y alternativas, la mejor ruta a seguir, la meteorología o el chequeo previo a nuestra red de cámaras en <http://www.aipchile.cl/camara/index.html>, la verificación de los notams, el combustible necesario, las condiciones de la aeronave, las horas de luz, contrastar todos estos temas con las habilitaciones que tengo como piloto, repasar las emergencias, presentar el plan de vuelo, etc.

¿Por qué insistir tanto en la buena planificación del vuelo?

Por una serie de razones que podrían resumirse en los siguientes ejemplos:

1. Durante el vuelo existe muy poco tiempo disponible para las improvisaciones, de esta forma es mejor tomar las decisiones en tierra sobre lo que tengo que hacer en el aire, si ocurre tal o cual cosa.
2. No podría ocurrir que, por ejemplo, me quede sin combustible debido a que no preví que la componente de viento de frente me iba a afectar tanto, ya que como siempre lo hago así...
3. ¿Revisé que la cantidad de combustible requerida es realmente la que está cargada en el avión?
4. Debo operar conforme a mis habilitaciones. No podría volar instrumentos si no estoy habilitado; ¿Qué pasa si está cubierto con 8/8 (overcast) y mi plan de vuelo era visual?, ¿Qué pasa si llego después de la hora del fin del crepúsculo vespertino y no estoy habilitado nocturno?
5. Es necesario considerar los horarios de funcionamiento de los aeródromos, por tanto debemos verificar AIP Volumen I y II para ajustarme a ellos con la holgura suficiente que me permita flexibilidad de algunos minutos.
6. Si planifico vuelo VFR y las condiciones a la llegada son IMC, ¿Tengo habilitación instrumentos?, si la tengo, ¿Llevo las cartas de aproximación para el destino y alternativas?, si las llevo, ¿Las estudié antes del vuelo?
7. Nunca un vuelo es igual a otro. En la confianza de que siempre lo hago así, es donde radica el peligro.

Distinguidos pilotos, los insto a reflexionar sobre el contenido de esta carta. Un buen aviador no sólo es aquel que tiene "buenas manos", ya que éstas no le servirán de nada si se agota el combustible de su aeronave en vuelo o se cubre su destino y no tiene habilitación, o no está preparado para volar instrumentos.

Démonos un tiempo para planificar nuestro vuelo y disfrutemos de éste, que para eso nos hicimos pilotos.

Atentamente

Iván Galán Martínez
Director de Prevención de Accidentes
DGAC

