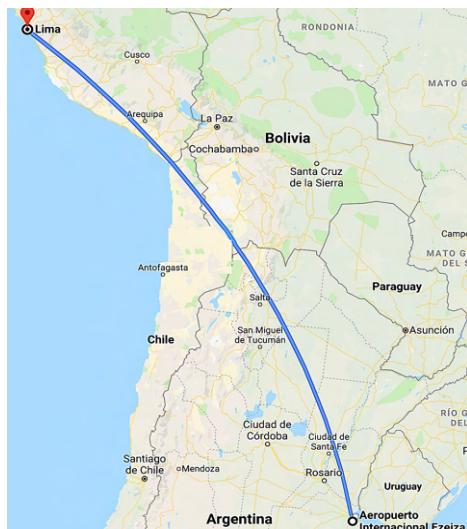


Capítulo 1

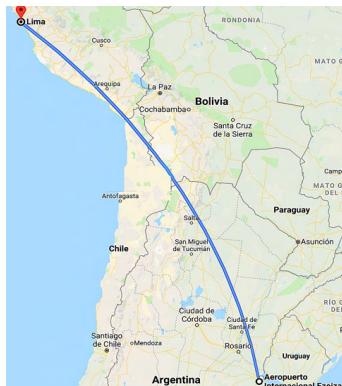
Un día en la vida de un piloto





Un Día Completo en la Vida de un Piloto

Último día del mes. Me toca terminar Agosto con un atractivo vuelo internacional. Mañana haremos el vuelo desde el aeropuerto internacional de Ezeiza, Buenos Aires, hacia el aeropuerto internacional Jorge Chávez, en la Ciudad de Lima, Perú.



Días atrás llegó la programación de vuelo del mes de septiembre, bueno algunos la llaman simplemente “Rol”, yo prefiero llamarla “Programación”. Se trata de un documento donde se detallan todos los días del mes siguiente y cada vuelo que la empresa ha planificado para el piloto, detallando el origen y destino, la hora, el día, y si se trata de un vuelo con pernoche o simplemente ida y vuelta a base. Este tan esperado informe, indica que será de tu vida en los próximos treinta días, cuando serán los días libres, y que nos deparará el futuro. Los últimos días del mes son, por demás interesantes, ya que esperar la llegada de la programación guarda cierta incertidumbre y uno suele preguntarse cosas como:

- *A donde iré el próximo mes?*
 - *En que lugar del mundo tendré la oportunidad de almorzar?*
 - *Que paisajes tendré la oportunidad de disfrutar?*
- O simplemente, - *De todos mis hoteles preferidos, cual me tocará este mes?*

Una vez que recibimos la programación mensual, tenemos un par de días para plantear todos los cambios que necesitamos, y quedará a criterio del departamento de planificación de la empresa, otorgar estos cambios o simplemente solicitarnos el cumplimiento de la programación según fue planificada. Aunque en realidad, en casi todos los casos, los cambios solicitados son aceptados y contemplados para el mes que entra.

Volviendo a nuestro vuelo del día de mañana, debemos confirmar la asistencia en el sistema web de la compañía, donde tenemos un usuario y contraseña para poder ingresar a nuestro portal personalizado, chequear nuestra programación restante del mes y confirmar el próximo vuelo.

Si esta confirmación no es recibida por la compañía en su sistema, este asumirá que no estamos disponibles para el vuelo y activará la guardia de otro piloto para que nos reemplace. Situación que, de concretarse, demandaría una explicación ante la jefatura de operaciones justificando la ausencia. No será nuestro caso, ya que acabo de confirmar mi presencia para el vuelo de mañana.

Al recibir la confirmación, el sistema informa la hora en la que el transporte de la compañía pasará por mi casa a retirarme el día de mañana para llevarle hacia el aeropuerto. A esa hora prevista, debemos estar listos para salir con exactitud y sin lugar a demoras, ya que el día laboral comienza allí.

Llegó el día. Último vuelo del mes. Preparo mi uniforme recién traído de la tintorería, liso e impecable como una lámina de seda sobre una mesa. Mi saco, recién planchado, aun huele a ese perfume característico de tintorerías, un verdadero gusto sentir ese aroma que me dice *“Hoy es tiempo de volar”*. El resto de mi uniforme, igual de perfectamente planchado y perfumado, espera para cambiar el estilo de un hombre común vistiendo ropa informal a un profesional serio y correctamente peinado, pronto a partir a su aventura.



Busco mi maleta de vuelo, chequeo toda la documentación personal, licencias, habilitaciones, manuales, cartas de navegación y todo ese *“cocktail”* de cosas que suele llenar la valija de vuelo de un piloto internacional. La famosa valija de los pilotos, un mito lleno de incertidumbres. Lo cierto de esta mística cuestión, es que la valija de un piloto no se aleja mucho al equipaje de mano de un pasajero normal, donde lleva sus efectos personales, elementos de higiene, libros, documentos y demás artículos para hacer mas ameno su viaje.



Falta menos de una hora para que el transporte de la empresa pase por mi y me lleve hacia el aeropuerto. En este tiempo restante, prendo mi computadora y comienzo a verificar las condiciones

meteorológicas de toda la ruta que hoy sobrevolaremos. Si bien esta información la entregará el despachador del vuelo al momento de llegar a la oficina de operaciones, siempre es bueno un chequeo adicional. Todo parece estar dentro de los parámetros permitidos.

Por último, vuelvo a chequear los miembros de la tripulación para saber si hubo algún cambio de último momento y todo sigue igual, mi compañero (el capitán) es el mismo y el resto de la tripulación son los mismos que estaban previstos. Me ha tocado un lindo grupo de personas para compartir el vuelo de hoy y los próximos días en Perú.

Aunque parezca que no tiene importancia, una buena tripulación puede cambiar tu vuelo. Un grupo de personas con las que puedes tener una buena relación laboral, sin dudas, pueden cambiar el día, no solo en el ámbito laboral, sino también en ese día extra que pasaremos en Lima, Perú. A lo largo de mi carrera, he tenido la oportunidad de compartir vuelos con diferentes grupos de personas o tripulaciones, algunos con muy buenas experiencias y otros con anécdotas que mejor olvidar.

Al fin y al cabo, solo somos un grupo de personas que comparten un mismo lugar de trabajo (el avión), y es habitual que las personalidades de cada quien, puedan generar ciertas diferencias, pero nosotros los pilotos, tenemos la obligación de mostrar la empatía y el liderazgo necesario para hacer de ese día laboral, la mejor experiencia posible, no solo para los pasajeros, sino también para toda la tripulación.

Listo para partir, termino de vestir mi uniforme, ya con el saco y la gorra puesta, suena el timbre de mi casa, es el chofer que espera por mí para llevarme hasta el aeropuerto. Al ingresar al transporte veo que esta mi compañero (el capitán), a quien han pasado a buscar en primer lugar. Miguel, uno de los pilotos mas antiguos de la empresa. Un piloto con mucha experiencia en vuelos internacionales que ha pasado por numerosas líneas aéreas y ha volado gran variedad de aviones, un verdadero privilegio compartir el día laboral con este profesional de elite. Luego de un saludo afectuoso, Miguel me dice con un tomo amigable: - *“Hacia mucho que no volábamos juntos, veamos que aventura nos espera hoy”!*

A lo que sonriente, le respondo: - *“Un nuevo vuelo, una nueva aventura, verdad?”*

Sonriente y amable, tal como su personalidad lo caracteriza, me dice: - *“sabes una cosa? He pasado por miles de vuelos, y en cada uno siempre aprendo algo nuevo, eso es lo lindo de esta profesión”*

Palabras sabias de un sabio. No era Miguel el que hablaba, era su historial y su experiencia de mas de 40 años en el rubro quien decía esas palabras. Sin dudas, por demás ciertas. Nuestro viaje hasta el aeropuerto demoró unos 20 minutos, tiempo en el que fuimos “poniéndonos al día” con cuestiones técnicas de los procedimientos que habían cambiado en la empresa. Por momentos criticábamos los cambios y por momentos los elogiábamos, en fin solo una charla de viaje que hizo mas ameno el trayecto.

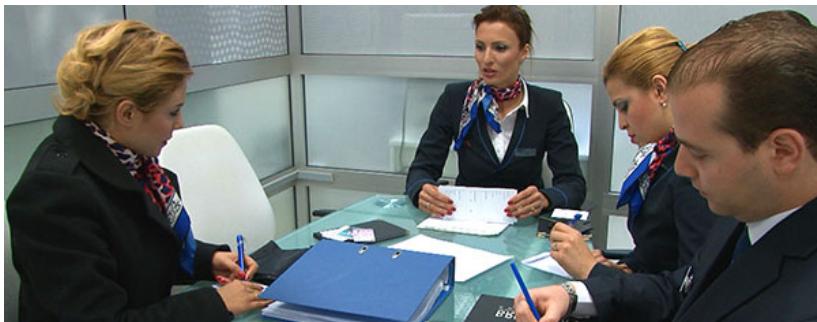
Al ingresar al aeropuerto, el chofer nos deja en la zona de las oficinas de la empresa, un poco retirado de la terminal de pasajeros. Este es el primer lugar a donde los pilotos debemos concurrir para iniciar el día laboral, las oficinas de operaciones. Un conjunto de oficinas de la empresa dentro del aeropuerto, destinada a la planificación de cada vuelo, donde trabajan, no solo los despachadores del vuelo, sino personal de mantenimiento, tráfico, planificación, briefing, y demás áreas relevantes para que cada vuelo pueda partir en tiempo y forma.



Al bajar del transporte, retiramos nuestras maletas, saludamos al chofer y caminamos hacia la entrada al edificio, nos espera una caminata de unos 5 minutos para cruzar todas las instalaciones y llegar a nuestras oficinas. Un momento “aeróbico” considerando que pasaremos las próximas 6 horas, o quizás mas, sentados sin ánimos de mover las piernas por un rato.

Al llegar al hall de oficinas de la empresa, pasamos por la jefatura de tripulaciones, donde están nuestras compañeras (tripulantes de cabina de pasajeros) realizando sus tareas. En esa pequeña oficina, la jefa de la tripulación detalla la cantidad de pasajeros y reparte los roles que cada tripulante deberá cumplir a lo largo de todo el vuelo. Adicionalmente, hablan sobre el servicio de abordo que ofrecerán, las medidas de seguridad que puedan tomar para cada caso y los posibles pasajeros especiales que pueda tener el

vuelo: personalidades políticas, niños viajando solos, personal jerárquico de la compañía, pasajeros con alguna discapacidad y demás personas que requieran una atención especial por parte de los tripulantes.



Un par de metros mas adelante, llegamos a nuestra oficina, la sala de operaciones donde nos recibe el despachador de nuestro vuelo, Luciano, un profesional con años de experiencia en la materia y con un excelente criterio operativo. Amablemente nos da la bienvenida a la sala y nos entrega la documentación de vuelo:



- Buenas tardes caballeros. Aquí les dejo la documentación completa. Su avión esta en la posición T12. El personal de mantenimiento espera por ustedes allí.

La carpeta con toda la documentación para el vuelo, contempla lo siguiente:



- ✓ Informe del vuelo, matrícula de la aeronave y estado de mantenimiento.
- ✓ Plan de vuelo, detalle de la cantidad de combustible total, información de las alternativas y todo el detalle de la ruta.
- ✓ Reportes meteorológicos y mapas satelitales.
- ✓ Notams.
- ✓ Informe de la carga en bodegas.
- ✓ Informe de mercancías peligrosas, si la hubiese.
- ✓ Información adicional sobre cualquier ítem que el despachador del vuelo considere relevante para los pilotos.

Al recibir toda la documentación, iniciamos por verificar los ítems de mantenimiento que posee la aeronave y justo antes de empezar a leer, Miguel me pregunta:

- Que tienes ganas de hacer? Quieres ir volando vos hasta Lima o preferís hacer el vuelo de Regreso?

Una costumbre entre pilotos! Ponerse de acuerdo entre ambos y delegar el tramo de vuelo que cada uno realizará como **PF o “Pilot Flying”**. El otro piloto, será el encargado de realizar las tareas propias del **PM o “Pilot Monitoring”**, como se conoce en la jerga.