

Buenos Aires, sede de un congreso internacional

Con la batuta en manos de APADA, se realizaron importantes reuniones internacionales en Buenos Aires.

La ciudad de Buenos Aires fue sede del Congreso Internacional de Despachantes de Aeronaves, el cual tuvo lugar en el marco de la 56° Reunión Anual General de I.F.A.L.D.A. (International Federation of AirLineDispatcherAssociations) y la Reunión Anual General de E.U.F.A.L.D.A. (European Federation of AirLine Dispatcher Associations), las cuales se realizaron el 9, 10 y 11 de mayo.

Asistieron representantes de IFALDA-EUFALDA provenientes de distintas partes del Mundo, como ser Dinamarca, Islandia, Alemania, USA, Turquía, China, Canadá y Nigeria, entre otros países.

Este importante evento aeronáutico de nivel internacional, realizado por primera vez en Sudamérica, fue organizado por A.P.A.D.A. (Asociación Profesional Argentina de Despachantes de Aeronaves), la asociación profesional sin fines de lucro, que este año celebrará su 25° aniversario.

Las reuniones se llevaron a cabo en el Hotel Presidente, en pleno corazón de la Ciudad de Buenos Aires, lo que facilitó la concurrencia de profesionales aeronáuticos, estudiantes y público interesado en la aviación comercial.

El día 9 de mayo las Autoridades del Board de IFALDA-EUFALDA fueron recibidos por la mañana por autoridades de la ANAC Argentina. Luego, por la tarde, se efectuó una visita al Centro de Operaciones de Vuelo de Aerolíneas Argentinas, donde fueron recibidos por su gerente de Operaciones y autoridades operativas de la línea aérea de bandera en sus oficinas del Aeroparque Jorge Newbery. Posteriormente comenzaron las inscripciones y reuniones reservadas a los miembros de IFALDA y EUFALDA, el día 10 siguieron las reuniones sin público en los salones del Hotel Presidente con ponencias de los miembros del Board de IFALDA.

El jueves 11 fue el día en el cual la Asamblea IFALDA, por pedido de APADA, realizó una reunión abierta para el público aeronáutico argentino. Entre miembros de IFALDA - EUFALDA, invitados especiales, asociados a APADA, miembros de Comisión Directiva, inscriptos, alumnos de centros de instrucción aeronáutica y medios de prensa, concurrieron aproximadamente 170 personas.

Una larga trayectoria y un congreso singular

Fundada en 1961, I.F.A.L.D.A. es una Organización Internacional compuesta por varias Asociaciones de Despachantes de Aeronaves que se han formado en todo el mundo. Su propósito es crear y mantener el nivel más alto y más profesional de estándares y seguridad en la aviación civil.

I.F.A.L.D.A. atiende a más de 1.900 miembros en 45 organizaciones afiliadas de 25 países. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) reconoce la profesión mediante los Anexos I y VI del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) y utiliza indistintamente los términos Despachador de aeronaves y Oficial de operaciones de vuelo. Por primera vez esta reunión anual se realizó en Sudamérica dándole protagonismo a A.P.A.D.A. quien organizó y financió este evento que logró tener una gran adhesión a nivel regional, del prestador de servicio de navegación aérea (EANA S.E.), Aerolíneas Argentinas, Lufthansa, universidades y centros de instrucción aeronáuticos, entre otros.

Entre las metas alcanzadas recientemente por A.P.A.D.A., se encuentra la matriculación



El ingeniero Juan P. Irigoien inaugura el Congreso Internacional de Despachantes de Aeronaves.

en el Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial, anhelado desde hace mucho tiempo y concretado en marzo de este año.

Asimismo, en mayo de 2014, fueron designados por I.F.A.L.D.A., como representantes para la República Argentina y Sud América, en carácter de directores. En tal sentido, brindan asesoramiento profesional constante y contribuyen a la seguridad, legalidad, regularidad, calidad y economía de las operaciones aéreas.

En el acto de apertura de la reunión plenaria, se hizo presente el Administrador Nacional de Aviación Civil, ingeniero Juan Pedro Irigoien, quien agradeció la presencia tanto de los visitantes extranjeros, como de participantes en general y resaltó la importancia que la aviación tiene para la actual administración nacional.

Lo propio hizo el presidente de A.P.A.D.A., Sr. Gustavo D'Antiochia, quien luego de dar la bienvenida a los participantes, se refirió a la trascendencia de la reunión para la región y la importancia específica para nuestro país, a la vez que resaltó el rol del despachante de aeronaves en la aviación comercial.

Temas y oradores de una jornada memorable

- **Licenciado Versus Idóneo: Un aporte Sistemático en Función de la Seguridad Operacional.** Impartido por el Dr. Gustavo Maron.
- **Un Nuevo Formato de Gestión Operativa.** Por el Lic. Esteban Mendoza, Gerente de Área Operativa EANA S.E. (Empresa Argentina de Navegación Aérea).
- **El Ejercicio Profesional Aeronáutico en Argentina.** Impartido por el Ing. Aer. Guillermo Zotta, Consejo Profesional de la Ingeniería Aeronáutica y Espacial.
- **AIS/COM Argentina, Avanzando hacia el AIM y la Vinculación de la información AIS con el Despacho Operativo,** por la Sra. Silvia García, Jefa de Departamento AIS/COM EANA S.E. (Empresa Argentina de Navegación Aérea).
- **Aportes de la Investigación de Accidentes a la Seguridad Operacional,** por presidente de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil de la República Argentina.
- **El Sistema de Aviación Civil Internacional OACI en el Futuro, Nuevos Retos y Posibles Soluciones.** Impartido por la Dra. Ángela Marina Donato.

Al finalizar cada expositor, se realizó una ronda de preguntas sobre el tema tratado.

Como cierre del evento dio unas palabras Kenneth Kronborg, Presidente de IFALDA agradeciendo la invitación y felicitando a los anfitriones.

Por la noche, como es habitual en estas reuniones anuales, el país anfitrión les brindó a los visitantes una cena despedida para las Comisiones Directivas de IFALDA, EUFALDA y APADA.

Finalmente se entregó certificado de asis-

tencia a quienes concurrieron, dejando constancia de este evento de nivel internacional. De esta manera quedó asentando el precedente en beneficio del profesionalismo de los Despachantes de Aeronaves y su importante rol en las operaciones aéreas. ✈️

“Las cosas se volvieron difusas a partir de ahí”

Por Dan Namowitz*.

La meteo evoluciona constantemente y el piloto debe estar siempre atento para asegurar no sólo su seguridad sino también la de otros.

Hay dos formas de aprender acerca de meteorología aeronáutica: se puede leer la bibliografía recomendada en las normas de certificación para pilotos, ver diariamente a su presentador meteorológico de TV, volar o no diariamente, usar cotidianamente herramientas de meteorología aeronáuticas y recabar información exhaustiva antes del despegue y observar las condiciones que se encuentren durante un vuelo y evaluar constantemente la precisión de su pronóstico. Pero existe otra forma de estudiar las condiciones meteorológicas. Este método no es el recomendado, pero aparentemente conserva su popularidad en una franja de los pilotos. Comienza tomando atajos, y de ahí empeora más y más.

Veamos un ejemplo real: un piloto sin habilitación IFR que tiene 362 horas de experiencia de vuelo, pero sólo 3 horas de vuelo instrumental simulado (las mínimas requeridas para obtener su licencia de piloto privado), chequeó las condiciones meteorológicas en su teléfono móvil, pero no llamó a la oficina de pronósticos.

Despegó desde un pequeño aeródromo en el estado de Maine (EEUU), para realizar un vuelo de placer a través de una zona con vistas espectaculares con un pasajero a bordo. El cielo estaba nublado pero con buena visibilidad. El viento era del sudeste (o sea, del mar), lo cual debería ser una señal de advertencia en esa zona. Aproximadamente a los 90 minutos de vuelo, próximo a Laconia, en

New Hampshire, el avión monomotor “descendió a una altura de 2500 pies MSL para continuar apreciando las vistas”, alrededor de montañas.

Sepa disculpar la brevedad en la redacción del informe de la FAA, pero a partir de aquí la historia se cuenta sola. “La cubierta de nubes ocultaba algunas de las alturas para ese momento, pero la visibilidad en el valle todavía era buena. Un poco más hacia el sur, cerca de Concord, algunos de los valles comenzaron a mostrar signos de neblina/niebla y el techo comenzó a descender”.

El piloto descendió a 1300 pies MSL. Al sur de Concord, “con lloviznas/neblina en el parabrisas y visibilidad deteriorándose”, el piloto comenzó un viraje de 180 grados para dirigirse al aeropuerto de Concord.

“Al finalizar el viraje, perdió referencias visuales con el terreno. En este momento aplicó potencia e inició un ascenso a aproximadamente 2200 pies. Las cosas se tornan confusas a partir de este momento, pero parece que, mientras trataba de nivelar los planos y continuar el ascenso, lo que pasó fue que acentuó el viraje, lo que produjo un fuerte espiral en descenso. Poco después, el avión chocó contra los árboles”. Ambos ocupantes del avión sobrevivieron con heridas.

La respuesta del piloto cuando se le preguntó que recomendaciones podía hacer fue “mejor comprensión de la meteorología y de sus efectos”. ✈️

* Dan Namowitz Associate Editor Web Associate Editor Web Dan Namowitz has been writing for AOPA in a variety of capacities since 1991. He has been a flight instructor since 1990 and is 30-year AOPA member.