

Muy interesante la pregunta sobre el trabajo en comando en el 727.

Nuestra rutina comienza cuando llegamos a la sala de briefing una hora y media antes del vuelo. El despachador nos da un briefing de nuestra ruta, alternos, meteorología, cuantos pasajeros llevaremos, cuanta carga, si llevaremos animales o mercancías peligrosas y que aeronave nos tocará y como esta el status de mantenimiento de la misma. A ese briefing asistimos los tres (piloto, copiloto e ingeniero de vuelo). mientras tanto los asistentes estan haciendo su propio briefing en otra sala. Al final del briefing, coordinamos entre los 4 presentes (el despachador es el que nos da el briefing) la cantidad de combustible a ser cargada en el avion. Si el tiempo esta malo, por ejemplo, algunos comandantes agregan 2000 libras más para cualquier contingencia. Si el tiempo esta muy bueno en todos los aeropuertos, incluyendo el alterno, colocamos el combustible que nos sugiere la computadora (se llama programa FOS el que maneja los datos de vuelo) y si tenemos mucha carga y pasajeros, un poquito menos para evitar que se queden equipajes o carga, SIEMPRE Y CUANDO

el tiempo este excelente. De cualquier manera, la cantidad de combustible se decide entre los 4 presentes. Terminado el briefing, el Comandante firma el manifiesto de carga, el plan de vuelo y todo el papeleo pertinente. Se dice que cuando el peso del papeleo es el mismo del avion, se puede partir.

Posterior al briefing, viene el momento de reunirse on los asistentes para un briefing con ellos y ellas. El Jefe o Jefa de cabina nos indica donde se ubicará cada asistente y el Comandante hace un repaso de los procedimientos de emergencia y que haremos en caso de secuestro. No me pregunten más, ya que las medidas en caso de secuestro son muy CONFIDENCIALES y no puedo hablar ni discutir sobre el tema.

Terminado ese briefing nos vamos al avión: Normalmente un mecánico nos espera para informarnos de cualquier problema y para asistirnos en caso nosotros encontremos algun problema. Se revisa los libros de reportajes y discrepancias para ver que han sido solucionados. Una vez terminada esa revision, nos ubicamos en nuestros puestos. A mi me corresponde bombear los frenos para probar la precarga, que es una reserva de nitrogeno comprimido para uso de emergencia.

Luego, coloco el freno de parqueo y espero que el ingeniero de vuelo o un mecánico me de el area libre para presurizar el sistema hidráulico y si es de noche, probamos todas las luces.

Luego, entre los tres coordinamos el 360, que es la inspeccion exterior de la aeronave. Normalmente el copiloto la hace primero, luego el ingeniero y por último el Comandante. Es muy largo explicar todo lo que hay que chequear, pero más que todo el sentido comun determina que se debe verificar, además de lo que pide el manual.

De vuelta en la aeronave, se hace la llamada preparacion de cabina que es la verificacion de todos los sistemas del avión. Cada uno tiene su parte siendo la del ingeniero de vuelo la mas trabajosa, luego la del comandante y finalmente la del copiloto, que es la menos recargada de trabajo. Mientras tanto, los pasajeros ya estan abordando, con la autorizacion del Comandante, obviamente. Continuamos nuestra preparación de cabina y al finalizar, pedimos condiciones al ATC.

En esta parte, el ingeniero es el alma del avión. A parte de revisar sus sistemas, al obtener las condiciones, el preparará la tarjeta de despegue. En la tarjeta de despegue tenemos potencias, velocidades y un sinfin de parametros que seran usados tanto en despegue como en una emergencia. La tarjeta es confeccionada con el uso de los análisis de aeropuerto, que son las condiciones estipuladas para las distintas temperaturas y longitudes de pista. Este análisis hecho por el ingeniero debe coincidir con el análisis hecho por el despachador.

El despachador llegará al avión con sus hojas de despacho y más papeles para ser firmados. El ingeniero toma la hoja de despacho y la revisa. Una vez firmada por el ingeniero, la hoja de despacho es entregada al Comandante que la revisará y firmará. Luego, el copiloto recibe la hoja para una revision final. Si todo está en orden, todo el papeleo se coloca en un sobre y el despachador abandona la nave. El asistente ingresa a Comando con el resultado del conteo de pasajeros y se le da la orden para subir la escalera ventral y las puertas de la aeronave.

Posterior, cerramos la puerta de comando y hacemos la primera lista del día: Before Start Checklist. Esta lista es leída por el primer oficial y cada uno responde a sus ítems. Una vez leída esa lista, el comandante efectúa el Gate Briefing, que es un briefing detallado de lo que haremos durante el vuelo o serie de vuelos. Se hace hincapié en el trabajo en equipo y la comunicación constante y cada uno está autorizado para avisar a cualquiera de errores u omisiones de forma clara y asertiva. Terminado ese briefing, pedimos autorización

para remolque y encendido y el primer oficial lee la lista llamada Cleared to Start. Allí trabajamos todos en equipo. El ingeniero que configura el avión para el encendido, cortando los sistemas de aire acondicionado y preparando el sistema neumático para el arrancado de motores. El primer oficial acciona los arrancadores bajo comando del piloto y el Comandante es el que abre las llamadas Start Levers. Una vez encendidos los motores el Ingeniero de vuelo recibe la orden para presurizar la aeronave (presurización y sistema hidráulico) y aquí él tiene el 95% del trabajo para configurar la aeronave para el despegue. Se lee la lista llamada After Start y se solicita rodaje. En rodaje, colocamos flaps, se ajusta el compensador se chequean controles y se lee una lista llamada Before Take Off Check List. El Ingeniero lee la lista y cada uno responde a sus ítems. La lista es finalizada por el ingeniero que lee en voz alta sus ítems mientras los verifica finalizando con las palabras Take Off Data and Briefing. El Comandante hará el briefing de acuerdo a la tarjeta y de acuerdo a la autorización de ATC. O dirá, que es lo que uno espera con ansiedad: Dale este tramo Miguel.....

Muchas gracias Comandante: Va a ser un despegue para nivel 350, packs ON (aire acondicionado on). Potencia reducida y ajuste manual (o automático, depende del avión que se vuele). para despegue reducido 1.95 1.98 1.95, ajuste de emergencia para go around 2.15 2.18 2.15 . Velocidades serán V1 y Rotación 127 V2 141. flaps 5 y 5 luz verde palanca en 5. 5 3/4 de estabilizador nariz arriba, sin tiempo de arrojado de combustible. Potencia inicial de ascenso 1.98 2.01 1.98 velocidades de retracción V2 + 30 190 y 200, modo bravo. Ajustamos

potencia hasta los 60 nudos, 80 para comprobación cruzada. Si hay falla antes de 80 abortamos por cualquier razón, entre 80 y V1 abortamos por pérdida sustancial de potencia, fuego o cualquier condición que afecte la seguridad de vuelo. En caso de abortar abandonamos la pista si es posible, caso contrario

pedimos asistencia. notificamos al ATC y a los asistentes y consideramos una evacuacion y el enfriamiento de frenos. El procedimiento es Thrust levers idle, full frenos, speed brake up, full reversa.

Poserior a V1 continuamos el despegue, ascenso positivo tren arriba, si hay fuego combatimos el fuego de inmediato, de lo contrario ascendemos hasta los 500 pies limpiamos el avion, colocamos maximum continuous thrust, esencial secuencia 3 1 2, nos declaramos en emergencia, listas de acuerdo a la falla y retorno visual al campo apoyados en el ILS. La salida normal, psta 34, despegue por izquierda a Radial 291, SALCE TORAX LA PAZ, ascenso a 350.

Soicitamos

ascenso de alta y en caso de falla de motor abandonamos el despegue reducido y colocamos potencia a go around. Despegue normal, reduccion tipo 1, flaps arriba, climb thrust. Cualquier falla de mi parte nos la hacemos notar entre todos. Briefing complete.

Como veran, bastante técnico el asunto pero creo que se daran una idea de lo que es la planificacion de cada fase del vuelo y estar preparados para una emergencia. Cabe recalcar aqui que luego de V1 es mejor despegar con una falla a intentar un aborte por la velocidad que se lleva. A no ser que la falla sea catastrofica, es mejor despegar,, hacer las listas y retornar. El avion no se va a caer asi por asi, especialmente el 727 que tiene tantos sistemas redundantes.

Pedimos permiso a la torre y nos autorizará el despegue. Leemos una lista más. Cleared for Take-off y ahora estoy listo para tomar el avión y esforzarme para hacer un tramo preciso, suave y seguro.

LAB 2207