



La aviación comercial en nuestros días, proceso de un *cambio*

**Rubén Magán Herrera y
Luis Martín-Crespo**
Hispaviación 2.0

La aviación comercial, se encuentra en estos momentos sufriendo una serie de cambios a nivel mundial que afectan tanto a las estructuras empresariales de las compañías aéreas como al elemento humano que las constituye.

La evolución de la que estamos siendo testigos todas las partes involucradas, es decir, profesionales (pilotos, controladores aéreos, auxiliares de vuelo, TMA's, etc.) y no profesionales (usuarios de los servicios aeroportuarios, pasajeros, etc.) es producto de la crisis mundial en la que nos encontramos, especialmente en Europa y que se está traduciendo en una serie de cambios que están afectando al sector.

H.R., alto ejecutivo de una multinacional y viajero frecuente confiesa lo siguiente: *“Para una persona que ha crecido entre galley's como yo (mi madre fue TCP durante 33 años) la aviación ha evolucionado mucho, por un lado perdiendo el romanticismo de entonces, pero por otro lado renovándose para convertirse en una plataforma de crecimiento global, y beneficiándose de la innovación aportada por los países emergentes. Sin embargo da pena ver la falta de adaptación e innovación que han mostrado las llamadas aerolíneas de bandera”.*

Algunos de los cambios que se están produciendo en el sector son:

- Fusiones y alianzas estratégicas entre aerolíneas para aumentar los beneficios y formar una entidad más rentable que ambas por separado. (Véase LATAM, UNITED, etc.)



Según las previsiones globales para los próximos diez años, el aumento de slots para la aviación comercial se reparte con un papel protagonista entre dos ejes; Latinoamérica y Asia-Oriente Medio

- Tendencia de las compañías aéreas convencionales y de bandera hacia la estructura de “low cost”, para abaratar costes de operación.

- Reducciones de plantilla en algunas aerolíneas y nuevas contrataciones en otras. Compañías como la panameña Copa Airlines han duplicado su flota en los últimos cinco años. En Oriente Medio, gigantes como Emirates, Etihad o Qatar Airways atraviesan un momento de expansión único en su historia mientras que la industria europea no sale de la crisis que la tiene anclada en la sombra.

Según las previsiones globales para los próximos diez años, el aumento de slots para la aviación comercial se reparte con un papel protagonista entre dos ejes; Latinoamérica y Asia-Oriente Medio. Europa parece que cederá los próximos años su hegemonía en la industria aérea a estas regiones que actualmente presentan unas cifras de crecimiento sin precedentes, con órdenes de compra de aviones multimillonarias. De hecho, organismos internacionales como la OACI o constructores de aeronaves como la norteamericana Boeing, han instado a las escuelas y organizaciones de formación de pilotos a que aumenten el número de cursos de formación ya que se estima que para el umbral del año 2030 se necesitarán más de 980.000 pilotos en todo el mundo y habrá un déficit de 80.000.

Si analizamos la situación desde la óptica del “Cockpit”, mucho ha cambiado la manera de volar en las últimas décadas. C.G.M, Comandante de A-340 retirado afirma lo siguiente: *“Hace bastantes años, cada piloto tenía su personalidad, volaba ‘a su manera’. Pero llegó la estandarización y la automatización. Ya casi no se puede ni mantener un diálogo en la cabina, ¡Ay los callouts! ¡Anatema el que se salga de ellos! Hace muchos años, la cabina era un lugar de chanzas y chirigotas, ahora más bien parece el ambiente de una sala de operaciones durante un trasplante de corazón: Pinzas... bisturí... pulso... Gear Up... Speed, alt star... stabilized... hundred above. Si ahora dices; oye tío ponme ciento ochenta nudos de velocidad, te pueden contestar. ¡Has dicho ‘ponme’ en lugar de decir ‘set speed one eight zero’!”*

El alto grado de automatización que se está exigiendo a las tripulaciones en la operación diaria y el estricto seguimiento de los SOP's ha llevado a una degradación de las conocidas como “hand flying skills”, lo cual ya ha sido demos-

Para el umbral del año 2030 se necesitarán más de 980.000 pilotos en todo el mundo y habrá un déficit de 80.000.

trado que ha sido causa de varios accidentes (posible factor agravante en el accidente del B-777-200ER de Asiana en San Francisco el pasado 6 de julio de 2013.) En este sentido tanto la FAA norteamericana como la EASA europea han emitido sendos boletines de seguridad (FAA SA-

FO, Safety Alert For Operators-13002 y la EASA el SIB 2013-05, Safety Information Bulletin) recomendando a todos los operadores que fomenten entre sus pilotos el vuelo manual siempre y cuando la operación de vuelo lo permita.

La interacción con el Control de Tránsito aéreo también se ha visto mejorada con la automatización. Sistemas como el CPDLC, Controller to Pilot Data-Link Communication a bordo de las aeronaves para la recepción de ciertas autorizaciones en formato digital, o el ADS-B, Automatic Dependent Surveillance-Broadcasting para transmisión de ciertos datos entre avión-ATC, han supuesto una reducción de la carga de trabajo en cabina y al mismo tiempo un incremento en los niveles de seguridad. Un equipo de abordaje que está contribuyendo positivamente con la filosofía “Less Paper Cockpit” es el EFG o Electronic Flight Bag que se ofrece al cliente operador con distintos niveles de presentación de datos para cálculos de performance, cartas de navegación, etc. El futuro es incierto y cíclico como bien es sabido en la aviación. Son muchos los factores que influyen en esta industria que navega a merced de la estabilidad económica mundial, precio del crudo, guerras, etc.

Quién sabe lo que veremos en los próximos 100 años...¿aviones de transporte de pasajeros sin piloto? Cada vez estamos más cerca... pero ni Wilbur ni Orville Wright lo hubieran podido imaginar aquel 17 de Diciembre de 1903 cuando nació el arte de volar... ❖

