

¿QUÉ SIGNIFICA SER UN BUEN INSTRUCTOR DE VUELO?



ALEJANDRO E. CASCANTE

Piloto TLA de Avión

Instructor de Vuelo

PROLOGO

Este trabajo está destinado a todo aquel piloto que decida dedicarse a la actividad de la Instrucción de Vuelo.

Aquí volqué todas mis experiencias vividas a lo largo de mis 40 años como piloto, 30 años vinculados a la Instrucción y mis 15 años como Inspector de Vuelo de la autoridad aeronáutica que rige y rigió los destinos de nuestra amada Aviación Civil.

Puse en este trabajo, especial atención en crear una conciencia acabada y clara sobre los beneficios de buscar e inculcar en los alumnos la idea de la “Seguridad Operacional” y sobre todo, remarcar las virtudes que debe tener un profesional del vuelo para ser considerado bueno en lo suyo ya que asume la importante tarea de enseñar a volar.

Vuelco en este trabajo mis experiencias tanto positivas como negativas, a los efectos de allanarles el camino a los noveles Instructores de Vuelo para obtener buenos profesionales en el difícil arte de enseñar a volar.

ALEJANDRO CASCANTE

Piloto TLA de Avión

Instructor de Vuelo de Avión

SER INSTRUCTOR DE VUELO

Mucho se habla de la personalidad ideal que debe tener un **Instructor de Vuelo** para llevar adelante esta actividad en forma positiva y considerarse un profesional de éxito en la difícil tarea de la Instrucción de Vuelo, es decir en el arte de enseñar a volar.

Quizá lo que yo fundamente como ideal en los requerimientos de la personalidad de los **Instructores** en este trabajo, sea difícil de conseguir en una sola persona, pero sin embargo está orientado a resaltar las virtudes que debe ostentar todo aquel que se precie de ser o que procure ser un buen **Instructor de Vuelo**.

Lo primero que se debe esperar de un buen **Instructor**, es que no realice esta actividad por obligación, es decir por el hecho de estar apremiado en conseguir y acumular lo antes posible, horas de vuelo para acceder a la inútil, autóctona y única en el mundo Licencia de ***“Piloto Comercial de Primera Clase de Avión”***.

Esta licencia es la que descompuso a la actividad aeronáutica civil en Argentina, haciendo que muchos pilotos se vean obligados a impartir instrucción sin quererlo, detestando muchas veces la enseñanza o peor aún, para llegar a ella, cortar camino y ***“truchar”*** horas de vuelo volcadas en sus libros sin haberlas volado.

Mientras esta nefasta e inútil, como ya dije más arriba, licencia exista en nuestro bendito país, no podremos mejorar el nivel de la

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 2

Instrucción ni depurar el ambiente de los que se dedican a la formación de pilotos, pues es muy difícil encontrar a ***“enamorados de la enseñanza, a amantes de transmitir conocimientos y apasionados de la Instrucción de Vuelo”***.

Podría fundamentarse esta negativa a que muchos se dediquen a la Instrucción de Vuelo no solo por su falta de vocación, sino por el hecho también de los miserables sueldos que reciben los que se dedican a esta hermosa actividad.

La Instrucción es una actividad vista como un ***“trampolín”*** para acumular horas y aspirar así a licencias superiores, a lo que se suma, como acabo de decir, la mala remuneración de esta actividad, pues los dueños de las escuelas de vuelo y muchos miembros de muchas C.D. de aeroclubes, saben y quizá abusan de ello, de que los **Instructores de Vuelo** son ***“aves de paso”*** y que una vez logrado el objetivo de sumar las horas que necesitan, dejan sus lugares de trabajo en búsqueda de mejores horizontes aeronáuticos.

Afortunadamente esto no siempre sucede y a esto quiero remarcarlo.

La decisión de sacar a la licencia de ***“PCA de 1era. Clase”***, la que permite a cualquier piloto ingresar a una línea aérea regular en Argentina como copiloto, está en manos de nuestra autoridad aeronáutica, quien tiene el poder de erradicar para siempre a esta

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 3

inútil licencia que como ya dije, descompuso y pudrió a nuestra Aviación Civil.

Este requisito, el de sacar la ***“Comercial de Primera de Avión”***, es fundamental para depurar el ambiente de los **instructores**, tamizarlo y lograr que queden arriba del filtro solamente los que tienen vocación por enseñar a volar y de esta forma, evitar que los alumnos de los pilotos que no tienen la vocación de ser Instructores y se sientan obligados a dar Instrucción de Vuelo contra su voluntad, no sean en resumen verdaderas víctimas de su pésima tarea.



Es muy común ver en los EEUU a pilotos jubilados de líneas aéreas con un bagaje de conocimiento enorme sobre sus espaldas que los

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 4

hacen realmente profesionales envidiables, los que una vez retirados vuelcan toda esa experiencia y transmiten todas sus habilidades a los jóvenes pilotos que desean ingresar al mundo aeronáutico.

Por el contrario, aquí en Argentina, la Instrucción de Vuelo debido a la existencia de la licencia ***“Comercial de Primera”***, inundó al mercado aeronáutico de chicos con apenas 21 años, transmitiendo muchas veces lo que todavía no saben o al menos no han experimentado o vivido.

Ojo. No estoy generalizando, pues conocí y conozco a jóvenes **Instructores de Vuelo** que realizan un trabajo magnifico, siendo excelentes Instructores y preocupados siempre por dar lo mejor de sí en esta difícil tarea que es enseñar a volar con apenas 21 años.

Quiero aclarar que los 21 años de edad mínima para poder rendir la licencia de **Instructor de Vuelo**, no tiene matices legales (mayoría de edad por ejemplo), sino que se llegó a la ***“discutible conclusión”*** que alcanzada esta edad, una persona tendría una madurez mental y psicológica que le permitiría desarrollar eficientemente esta tarea. Esta última afirmación es relativa, pues existen chicos y chicas con 18 años de edad con una madurez terrible y hombres y mujeres de más de 50 con una inmadurez preocupante.

Es fundamental que el **Instructor de Vuelo** sea feliz enseñando a

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)



volar y debe disfrutar al descubrir los progresos en sus alumnos y es más, debe procurar en toda su tarea, que sus alumnos lo superen.

¿Hay algo más lindo y reconfortante para un **Instructor de Vuelo** que ame su profesión, vivir el sublime momento de *“largar a volar solo”* a su alumno del curso de **Piloto Privado de Avión**?

Quizá pocos sepan e interpreten que uno como **Instructor** quedará para siempre en la memoria de sus alumnos como la persona que les enseñó a volar y eso no es poco.

Yo escuché a Comandantes de líneas aéreas regulares o a grandes pilotos profesionales, recordar con extremo cariño y emoción a sus **Instructores** de sus cursos de **Pilotos Privados de Avión**, hablando de ellos como si fuera hoy, sobre sus enseñanzas que les transmitieron hace más de 40 años.

Yo mismo en mis vuelos como pasajero en funciones de **Inspector**

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 6

en **Aerolíneas** y **Austral**, recibí el cariño de infinidad de Comandantes y copilotos que fueron formados por mí y hoy ya son pilotos en aeronaves de gran porte, quienes me invitan al Cockpit a que observe como realizan sus tarea en cabinas compartidas y me emociona comprobar cómo se sienten orgullosos de demostrarme a lo que llegaron, evidenciando un gran cariño hacia mí persona, ya que fui el responsable de enseñarles a volar en sus primeros pasos aeronáuticos.

Debe quedar en claro que un buen **Instructor de Vuelo** es como un **“palo tutor”** que logrará si está bien puesto, sacar a pilotos derechos y bien formados o de lo contrario, será una máquina de crear alumnos mediocres que verán cómo pasa el tiempo y sus progresos son paupérrimos e irritantemente lentos.

Anecdóticamente y ya que hablamos de la capacidad de transmitir conocimientos, recuerdo en mi colegio secundario a un profesor que era Ingeniero Electrónico, que nos daba las materias Física y Matemáticas en tercer año del Colegio Industrial. Lo recuerdo como una fuente de conocimientos inagotable, como un tipo que sabía mucho, pero carecía de la capacidad de transmitir todo eso que tanto sabía. En resumen, era un gran Ingeniero con muchos conocimientos y sobrada inteligencia pero un pésimo profesor, pues no contaba de las condiciones mínimas pedagógicas y todos sus alumnos nos llevamos esas materias a Marzo, requiriendo profesores particulares para rendirlas.

Lo más arriba narrado puede pasar en la Instrucción de Vuelo y el

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 7

único perjudicado será el alumno que cae en las manos de ese pobre y deficiente profesional de la enseñanza del arte de volar.

En resumen, de la calidad y del amor que ponga en su actividad el **Instructor de Vuelo**, será el resultado obtenido, el producto y la categoría de sus alumnos.

Es decir, los que estén bajo la órbita de excelentes profesionales de la enseñanza del vuelo, luego de recibidos, serán sin duda el resultado ante todo de su eficiencia como **Instructor** y serán además una garantía, pues serán poseedores de la tan deseada e importante conciencia de lo que es la ***“Seguridad Operacional”***.

En mi trabajo sobre **CRM Y FACTORES HUMANOS PARA INSTRUCTORES**, hablé de los tres tipos de conductas:

- a) La agresiva,
- b) La pasiva y
- c) La efectiva.

No vale la pena ahora describirlas una por una, pues ya fue explicado en el trabajo antes mencionado, pero obviamente lo ideal sería que todos los **Instructores de Vuelo** que se precien de ser buenos en su trabajo, sean poseedores de ***“Conductas Efectivas”***.

No cabe duda que el secreto para ser buen **Instructor** es ante todo, ser dueño de transmitir conocimientos en forma clara y efectiva, es

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 8

decir la de utilizar positivamente la ciencia de la pedagogía.

La palabra pedagogía tiene su origen en el griego antiguo **“paidagogós”**. Este término estaba compuesto por **“paidos”** (niño) y **“gogía”** (conducir o llevar). Por lo tanto, el concepto hacía referencia al esclavo que llevaba a los niños a la escuela en aquellos años.

En la actualidad, la pedagogía es el conjunto de conocimientos que están orientados a mejorar la educación, a hacerla más eficiente, siendo entendida como un fenómeno que es inherente y característico a la especie humana y que se desarrolla de manera social para su mejora y perfeccionamiento.

Es por lo tanto, la ciencia aplicada con características psicosociales que tiene la educación y la efectiva transmisión del conocimiento como principal interés y objeto de estudio.

Se la define entonces como la ciencia que se ocupa de la educación y de la enseñanza y que tiene como principal objetivo proporcionar guías para planificar, ejecutar y evaluar procesos de enseñanza y aprendizaje, aprovechando los aportes e influencias de diversas ciencias, como la psicología (del desarrollo, personalidad, educativa, social), la sociología, la antropología y la filosofía entre otras.

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 9

Por su parte, los conocimientos son hechos e informaciones adquiridas por una persona a través de la experiencia, la educación, la instrucción, la comprensión teórica y práctica de algo real y volar es una realidad que se transmite a través de la Instrucción.

En resumen, podría decirse entonces que la pedagogía es la ciencia cuyo objeto de estudio es la formación de las personas y yo considero que enseñar bien a volar es toda una ciencia.

Obviamente esta ciencia tiene que ser bien utilizada a diario por los **Instructores de Vuelo**, que cumplen con la difícil tarea que no solo implica enseñar a volar, sino también en transmitir fundamentalmente, a que el novel piloto tome conciencia de la importancia de la ***"Seguridad Operacional"***.

Yo siempre explico cuando entrego a algún piloto recién recibido de **Instructor de Vuelo**, que ellos en su función de formar a un **Piloto Privado de Avión** deben luchar hora tras hora para que un acto condicionado (los actos condicionados son innatos que forman parte del repertorio de automatismos con los que cuentan los animales desde su nacimiento, ligados a las conductas básicas que necesitan para sobrevivir, es decir que no son aprendidos y por lo tanto en el ser humano se excluye volar, conducir un auto, etc.) se transforme en un acto reflejo (son respuestas rápidas y automáticas frente a un estímulo que pueden ser aprendidas y enseñadas como si es aprender a volar por ejemplo).

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 10

Un acto reflejo es un acto que a través de la costumbre, del ensayo y de la práctica se convierte en rutina y luego de aprendido, lo hace el individuo sin pensarlo, es decir que se le hace un hábito.

En resumen y como dije más arriba, es lograr que se les haga un hábito volar, tan sencillo y tan complicado como es lograr en cualquier individuo aprenda a manejar un auto, una bicicleta o una retroexcavadora o hasta aprenda a caminar.

Por lo tanto, un **Instructor** debe ser un formador de hábitos y a su vez, un intérprete eficaz y eficiente de que ese hábito que es volar se hizo carne en el alumno y es allí, donde debe llegar el tan deseado ***“vuelo solo”***.

Yo siempre, antes de ***“largar a volar solo a un alumno”*** en los cursos de **PPA** tenía la costumbre (creo que muy sana y hasta diría prudente) de realizar tres vuelos más con esa persona luego de haber detectado y estar convencido de que ya tenía el hábito de volar y así confirmar la primera impresión que yo había obtenido tres vuelos antes.

Por eso siempre doy el mismo ejemplo cuando hago el ***“stand up”*** durante las entregas de licencias en mi función de **Inspector de vuelo** de la autoridad aeronáutica.

Les pregunto a los **pilotos privados** e **Instructores** recién recibidos: ***“¿Vinieron manejando a la escuela de vuelo hoy?”***.

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 11

Generalmente me dicen que sí y les repregunto:

“¿Te acordás algo del viaje de hoy en tu auto?” y la respuesta es siempre ***“no, nada en particular”***.

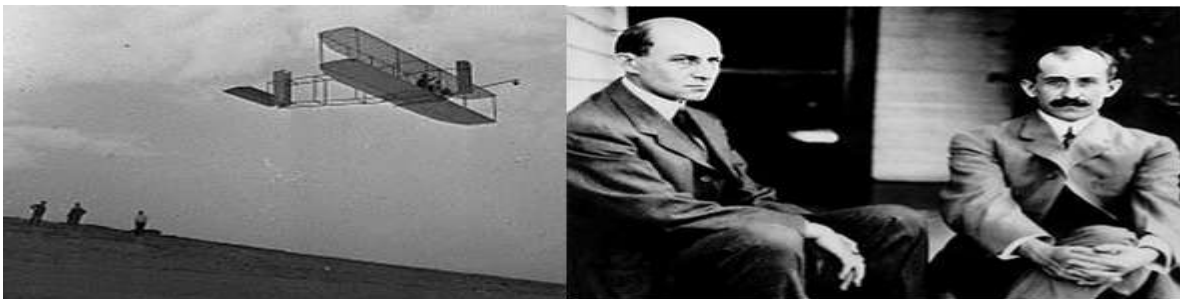
Allí los hago reflexionar que eso sucede porque conducir un automóvil ya es un hábito en ellos y a no ser que hubieran vivido algo fuera de lo normal (choque, incidente, accidente, etc.) ese fue un viaje más.

Algo similar les va a pasar con los vuelos.

Solo van a recordar aquellos donde la hayan pasado mal (meteorología, emergencias, etc.) y el resto serán vuelo llenos de placer y pasarán a ser un vuelo más e inclusive serán hasta olvidados.

¿Se imaginan a un piloto con 15.000 horas de vuelo que recuerde todos los vuelos de su vida?. Obviamente no.

Volar no tiene nada de misterioso, aunque se les debe inculcar a los alumnos de que se trata de una ***“actividad de riesgo”***, donde los errores se pagan generalmente con la vida.



Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 12

Ya han pasado más de 115 años de que los Hermanos Wright efectuaron su primer vuelo de ***“un más pesado que el aire”*** y sin embargo para las aseguradoras, el seguro de vida de un piloto es más caro que el de cualquier persona que no practique la actividad de vuelo, lo que confirma que volar sigue siendo una ***“actividad de riesgo”***.

Todos disfrutamos de vuelo, pues de lo contrario no volaríamos y no procuraríamos hacer de esta actividad nuestra forma de vida o sino al menos, una actividad placentera para hacerla como simples aficionados al vuelo los fines de semana.

Eso nos diferencia del resto de los mortales.

Disfrutamos haciendo algo que al 95% de los humanos les produce miedo o al menos no les produce placer ni les gustaría para vivir de ello y que toman a los aviones como un medio de transporte rápido pero no muy seguro que digamos. Por eso el miedo y la aprensión a volar están siempre latentes.

Esta diferencia se debe a que los pilotos contamos con un síndrome muy específico que los Psicólogos llaman ***“Negación a la muerte”***.

Siempre dije que uno no es piloto por casualidad.

Uno no vuela y se sube a un avión para aprender a volar como alguien que entra a un Banco y puede ser cajero o ser designado

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 13

en la atención del mostrador de Cuentas Corrientes, donde llegó a ese puesto por un fortuito hecho casual.

Uno se sube a un avión porque elije eso, ama volar, ama a esas máquinas que nos producen tanto placer, sentimiento que no puede transmitirse a los que no lo sienten y eso nos hace diferentes pero no únicos ni especiales. Pensar y creer esto último, es para los tantos mediocres y soberbios que sobran en nuestro ambiente.

En definitiva, uno es piloto porque lo quiere, porque lo desea y lucha para lograr y cumplir este objetivo.

Por esta causa, cuando se llega a **Instructor de Vuelo**, se debe ver a esta actividad como algo hermoso, pues no todos estamos capacitados para transmitir el arte del vuelo.

Escribí en el prólogo de mi **Manual de Maniobras del Curso Práctico de Piloto Privado de Avión**:

“Sería inútil que se me ocurriese ser piloto si no tengo talento para ello. Pero lo cierto es que cuando falta talento, tampoco se experimenta el deseo de ser piloto”.

Lo que quise decir con estas palabras, es que todo alumno tiene un potencial como futuro piloto.

Unos tendrán la virtud de asimilar los conocimientos más rápidamente que otros, pero todos con la paciencia del **Instructor** aprenderán las artes del vuelo como aprendieron a andar en bicicleta.

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 14

Como acabo de decir, todos a la larga o a la corta aprenderán a volar. Por eso se dice que los cursos de **PPA** se pueden concretar en ***“40 horas o más horas”***, lo que significa que habrá alumnos que en 30 horas ya estarán listos para ser presentados (lo que nunca debe hacerse, sino hasta que cumplan las 40 horas mínimas) y otros necesitarán algunas horas más.

En mi función de **Inspector de Vuelo**, no solo observo a que el candidato a obtener su licencia de **Instructor**, realice a la perfección las maniobras que deberá luego enseñar, sino los escucho a como dan la explicación teórica de cada una de las maniobras y que fundamente para que sirven cada una de ellas y son varias.

Por ejemplo las ***“S a través de Caminos”*** sirven para desarrollar en el alumno la capacidad de desarrollar la atención distributiva, es decir volar afuera de la aeronave mirando las referencias exteriores y adentro, mirando la potencia, la altura, la velocidad y el indicador de giros y ladeos por lo que esta maniobra es fundamental en los cursos de PPA para luego progresar en las maniobras de aproximación (90, 180 y 360), donde el alumno debe mantener la velocidad óptima de planeo y a su vez, clarear el área, calcular si llega o no llega a la pista, aconsejando siempre que es preferible que nos sobre altura y quizá abusar del full flaps o del deslizamiento a quedarnos cortos y no llegar a los números.

Ya que estoy dando consejos a los **Instructores**, aprovecho para aclarar que un **Inspector de Vuelo** no puede en poco más de una

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 15

hora de Inspección práctica, determinar si el alumno tiene o carece de sentido común o de criterio para volar.

Por esta causa nuestro sello que se asienta en la página del libro de vuelo de alumno luego que aprobó su examen práctico, dice:

“Hoy, el Sr/Srta..... ha demostrado tener la idoneidad para obtener su licencia de.....”.

Repito, hoy, solo hoy, yo puedo decir que ese alumno voló bien o muy bien, pues uno puede dar fe que en esa jornada el alumno voló perfectamente, pero no garantizar que lo podrá hacer el día siguiente.

El seguimiento de los alumnos debe estar a cargo del **Instructor** hasta luego de recibidos o del grupo de **Instructores**.

Está claro que no puede exigirse lo que no se sabe, pero el criterio y el sentido común no se instruyen. Se tiene o no se tiene.

Despegar con un pequeño monomotor con 20 nudos de viento de costado demuestra falta de criterio y falta de sentido común y evidencia un desconocimiento de los manuales de dicha aeronave.

Despegar con en un vuelo visual con un techo de nubes de solo 300 pies de altura y una visibilidad reducida por niebla, demuestra cero criterio y no medir las consecuencias de lo que puede significar meterme adentro de una **“mufa”** sin estar yo realmente preparado

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 16

ni entrenado para enfrentarla y aun peor, el avión no estar equipado.

Despegar y volar hacía un frente frío, donde solo puede divisarse adelante un cielo oscuro, inundado de Cb, rayos y lluvia evidente, confirman el poco criterio del piloto que va a emprender ese temerario vuelo.

Esto es lo que no puede ver ni descubrir un **Inspector de Vuelo** en poco más de una hora de examen práctico, pero si puede descubrirlo un **Instructor de vuelo** que siga al alumno luego de recibido.

Pero como dije más arriba, el criterio y el sentido común no se enseña ni se instruye, sino que está o no está en la personalidad de cada individuo.

Volviendo a la tierra, siempre comparo para explicar lo que es el sentido común y el criterio, el ejemplo de que uno puede tener una Ferrari que de una velocidad de 350km/hora, pero eso no significa a que uno vaya a ir a esa velocidad por la Avenida Gral. Paz.

Un tipo sin criterio quizá lo haría pero indefectiblemente terminaría mal no solo peligrando su vida sino también la de los demás.

Volviendo al tema de este trabajo, un **Instructor de Vuelo** debe ser una persona ordenada y demostrar y evidenciar interés por cada alumno bajo su tutela en el aprendizaje del vuelo.

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 17

Recuerdo haber escuchado en una Escuela de Vuelo donde un alumno llegaba a volar 40 horas con 40 **Instructores** distintos, pues no se personalizaba la Instrucción, decir al dueño de ese lugar de enseñanza práctica:

“Los alumnos son de la escuela, no de los Instructores”.

Con este error de criterio, este empresario solo cuidaba su quinta (\$\$\$) y parecía no preocuparle lo peligroso e insano para sus alumnos que ***“saltaran”*** de **Instructor a Instructor**, logrando con esta política empresarial formar a pilotos que eran presentados a examen práctico ***“muy crudos”*** sin siquiera haber volado una hora solo, es decir sin la compañía del **Instructor**.

Esa fue la causa de que yo ya cansado de ser un **Inspector de Vuelo** que operaba como ***“Piloto de Seguridad”*** durante los exámenes prácticos, propusiera a un ex Director de la **ANAC** a que en los cursos donde figuren y deban volarse ***“Horas de vuelo solo”***, (PPA y Vuelo Nocturno Local) se exija a que los alumnos salieran a volar en solitario (sin el **Instructor** a bordo) realizando tres despegues y tres aterrizajes delante de la vista del **Inspector de Vuelo** de la **ANAC** previo a subirnos a esa aeronave con el alumno de marras y chequearlo en vuelo.

Este cambio en la estandarización, tuvo muchos rechazos por algunos dueños de escuelas de vuelo (no todos) quienes argumentando situaciones irreales, ficticias, infantiles y faltas de

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 18

sentido, procuraron a que se evite esta sabia y efectiva decisión de nuestra autoridad aeronáutica.

Gracias a esta medida, las escuelas de vuelo reacias a que sus alumnos volaran solos, debieron preocuparse en cumplir con este cometido, pues no resulta nada grato ni simpático que un alumno realice este tan esperado y deseado **“vuelo solo”** delante de la atenta mirada de un **Inspector de Vuelo** en pleno examen, lo que sería una suma de nervios, primero por realizar su primer vuelo sin la compañía de su **Instructor** y el segundo por tener que hacerlo delante de un **Inspector de Vuelo** de la autoridad aeronáutica.

Cabe recordar, que las escuelas de vuelo presentan al **Inspector** una planilla de actividad de vuelo del alumno con las etapas **A** y **B** que tiene carácter de declaración jurada, lo que significa que



Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

mentir en lo del vuelo solo puede ser seriamente sancionado.

En resumen, con esta sencilla medida se logró elevar el nivel de la Instrucción, acción que llamativamente no fue cuestionada por ningún aeroclub de nuestro país, pero como ya dije, si y mucho, por la casi totalidad de la escuelas de vuelo privadas.

Mi experiencia con más de 30 años como **Instructor de Vuelo** y mis 9.500 horas de vuelo enseñando a volar (mis horas de vuelo totales son muchas más) me enseñaron a que nunca hay que cometer el error de decirle a un alumno:

“Si seguís volando así, la próxima te largo a volar solo”.

Este error de criterio y error táctico en la enseñanza, muy común en muchos **Instructores**, despierta en el alumno una ansiedad que lo hace retroceder en sus avances en el aprendizaje del vuelo, pues estará más atento en los vuelos siguientes a escuchar a esa decisión de su **Instructor** que a la de procurar hacer las cosas bien por el solo beneficio que ello produce.

Mucho peor si el **Instructor** miente y esta afirmación está lejos de hacerse realidad, despertando falsas expectativas que no serán para nada beneficiosas en el progreso de los cursos.

Siempre dije que la Instrucción es una mesa de cuatro patas que deben estar perfectamente equilibradas.

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 20

Una pata se llama ***“capacidad de vuelo”***.

La segunda es ***“tener conocimientos teóricos”***.

La tercera es ***“tener la capacidad de transmitir esos conocimientos”*** y

la cuarta y fundamental ***“tener paciencia y buenos modos en el trato”***.

¿De qué serviría un **Instructor** con excelente capacidad de vuelo, que cuente con infinidad de conocimientos si carece de paciencia y de buenos modos en el trato para transmitir todo lo que sabe?.

¿De qué serviría un **Instructor** con gran capacidad de vuelo, muchos conocimientos y mucha paciencia, sino cuenta con los fundamentos pedagógicos para transmitir todo lo que sabe?.



Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 21

¿De qué serviría un **Instructor** con muchos conocimientos, con la capacidad de transmitirlos y la paciencia para explicarlos, si carece de capacidad de volar bien?.

¿De qué sirve un **Instructor** que tenga gran capacidad de vuelo, cuente con paciencia y buena pedagogía si carece de conocimientos teóricos que fundamenten sus maniobras?.

Como expliqué más arriba, un **Instructor** que le falte alguna de estas patas se transformará en una mesa endeble que se caerá continuamente.

Otra de las extrañas situaciones que me tocaron vivir como **Instructor** cuando una escuela de vuelo contrató mis servicios para volar con los alumnos algo complicados, fue que durante los **“toque y motor” (Touch and go)** con ellos, descubrí que durante los aterrizajes, los alumnos miraban para el costado y les salían realmente desastrosos, nivelando alto en el flare por ejemplo.

Allí les preguntaba a los alumnos:

“¿Por qué miras para el costado en vez de mirar para adelante?”.

Todos me contestaban lo mismo: ***“a mi jamás nadie me dijo que tengo mirar hacia adelante al aterrizar”.*** Allí los obligaba a que miren la cabecera opuesta de la pista que estábamos utilizando durante la aproximación final y que esperaran con una actitud del morro del avión ligeramente arriba el toque y que una vez cerca

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 22

del piso se dijeran ellos mismos y se propusieran a ***“que no toque, que no toque, que no toque”*** y el avión tocaría suavemente sobre su tren principal.

Esta técnica me dio siempre resultado y muchos pilotos recién ahí ***“vieron”*** a esta maniobra y les llegó el tan esperado ***“vuelo solo”***.

Otra de mis técnicas para estar seguro de que ese ansiado ***“vuelo solo”*** no se transformara en disgusto, es el de provocar gran cantidad de emergencias simuladas previas a ese vuelo. Emergencias en despegue, emergencias en circuito con la pista al alcance de vuelo y lejos de ella, etc.

La reacción de los alumnos me dieron siempre una acaba idea de saber cómo reaccionaría ese individuo ante una emergencia real, sin la compañía del **Instructor** a bordo.

Volviendo un poco a la esencia de este trabajo, sobre que significa ser un buen **Instructor de Vuelo**, me gustaría recalcar que la cordialidad y los buenos modos y el trato ameno por parte de los profesionales del vuelo para con sus alumnos, no deben confundirse con complacencia y falta de carácter.

El alumno siempre debe tener conciencia que el que manda arriba del avión es su **Instructor de Vuelo**, quien no solo le enseñará las técnicas del vuelo, sino que también le **marcará los límites** para no salirse de la ***“Seguridad Operacional”***, principal objetivo para que

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 23

esa persona en formación llegue a viejo volando.

El **Instructor** es el que ante algún problema dice ***“Avión mío”*** y que cuando está todo normal, dirá ***“Avión tuyo”***.

Hay que ser claro en la transmisión de conocimientos y también soy un convencido, que de nada sirve el ***“fíjate y préstame atención como se hace esta maniobra”*** pues el que demostrará que lo hace bien es el **Instructor**, mientras el alumno no sentirá en los comandos ni en la consecuente conducta del avión, como le saldría a él.

El buen **Instructor**, el que enseña en forma efectiva, es aquel que no se adelanta a tomar los comandos con tanta antelación como



Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 24

para que su alumno jamás **“sienta”** esa maniobra, ni tan tarde, que lleve a la aeronave a situaciones peligrosas.

Siempre dije que un buen **Instructor** debe trabajar con pocos segundos para que el alumno llegue a feliz término con la maniobra que está aprendiendo o por el contrario, terminará con el avión roto.

Esto se da por ejemplo cuando se enseña a aterrizar, donde si el **Instructor** se apresura en tomar los comandos antes del toque, jamás logrará a que su alumno aprenda esta fundamental maniobra y en caso de que no lo haga bien, el que está aprendiendo a volar, pueda destrozar el tren de aterrizaje e inclusive la totalidad de la aeronave.

Resumiendo, el **Instructor** para ser bueno, debe caminar sobre el filo de un hilo muy delgado y tener muy en claro cuando tomar los comandos o cuando dejar que el alumno prosiga con la maniobra.

Esto determina la calidad del **Instructor**.

Recuerdo cuando trabajé allá por principios de los '90 en un Aeroclub del Gran Buenos Aires y en mis primeros días, me dediqué a chequear a los alumnos de dos **Instructores** que habían abandonado a esa entidad aerodeportiva buscando nuevos horizontes donde los cursos de **PPA** duraban 80 horas y nos las 40 requeridas como es habitualmente.

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 25

En uno de esos vuelos, en un Cessna 152, el alumno me dijo en el rodaje que ya contaba en su haber con unas 30 horas de vuelo, pero me comentó que todavía no había salido a volar solo.

Confiado de mi experiencia como **Instructor** en Chascomús, donde todos mis alumnos a los largo de cinco años salieron entre las 10 y las 18 horas de instrucción práctica, le dije ***“vamos a hacer unos toques y motor para ver como andás en los aterrizajes”***.

Yo confiado en este alumno que ya había superado los 30 horas de vuelo en su curso de **PPA**, me distendí, puse mi mano izquierda sobre su asiento, mi mano derecha sobre mis piernas y mis pies fuera de los pedales.

Observé que ya en la aproximación final para una de sus dos pistas utilizables entonces, ahora clausurada, como este alumno se quedaba inmóvil, sin tomar decisiones y solo atinaba a mirarme en vez de mirar adelante, es decir mirar la pista y volar el avión.

Con unos 50 pies o menos, le digo:

“Venís a mucha velocidad y ya tendrías que ir haciendo el flare”, (flare es la maniobra que realiza un piloto justo antes de tocar su aeronave en la pista, elevando el morro ligeramente a fin de aumentar el ángulo de ataque y por lo tanto también aumentando la sustentación generada por las alas dentro de un límite que no lo haga volar nuevamente. Con ello reduce la velocidad vertical hasta

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 26

niveles en que el tren de aterrizaje pueda absorber la anergia del impacto contra el suelo sin romperse) cuando ya casi tocando la pista con la rueda de nariz, tomé los comandos, ubiqué mis pies en los pedales, acomodé al avión y finalice ese aterrizaje sobre el tren principal.

Luego, mientras le dábamos motor para hacer otro despegue le pregunté:

“No te entiendo. ¿Me mirabas a mí en vez de volar el avión?. ¿Qué te pasó que te quedaste paralizado?. Tenés que volarlo vos al Avión no yo. Volá como cuando volabas con tu otro Instructor”.

Su respuesta me dejó helado:



“Sabés que pasa Alejandro. Mi instructor cuando practicábamos

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

toque y motor me decía cuando llegábamos a los 400 pies, el avión es mío, mirá como se hace y lo aterrizaba él”.

Esta acción fue una constante en el bagaje de alumnos que pasaron a mis manos y a todos tuve que enseñarles a aterrizar y allí entendí porque los cursos de **PPA** eran de 80 horas de vuelo y no de 40.

En resumen, los alumnos podían volar 100 horas de doble comando, que con esa nefasta y pésima técnica de enseñanza, jamás iban a aprender a aterrizar.

Recuerdo también, cuando trabajé en una escuela de vuelo privada luego de haber sido echado como **Inspector de Vuelo** de nuestra **F.A.A.** (por la decisión de un Comodoro que pretendió en vano, pues no lo consiguió conmigo, que yo le folie cientos de horas “*truchas*” a tres jovencitos protegidos por él), que le comenté a su dueño, luego de chequear a varios de los alumnos que yo notaba que no tenían la más mínima idea de cómo aterrizar y que eso se debía, primero a que no estaba estandarizado como enseñar esta importante maniobra, sino que además la cosa se complica cuando no se personaliza la Instrucción y los alumnos vuelan con Instructores de los que ni siquiera conocen sus nombres.

Ya en funciones de **Inspector** de la **ANAC**, cuando iba a esa escuela a tomar exámenes, descubrí aterrado que la estandarización llevada a cabo por un copiloto de una línea aérea regular que se

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

consideraba un ***“astronauta de la NASA”***, obligaba a los **Instructores** en el Aeródromo de Morón, a que enseñaran a sus alumnos a que hicieran una inicial muy lejos de la pista, peligrosamente sobre las edificaciones, allí ***“ensuciaran”*** al avión, poniendo 10 grados de flaps para luego en la pierna básica de la pista 02 que la efectuaban casi en González Catán, pusieran un segundo punto de flaps y ya en final, a unos 10 km de la cabecera, aproximarán ***“apoyados en motor”*** con full flaps. A todos lo que hicieron esa barbaridad, les ***“tire”*** una emergencia en final y en su totalidad me miraban aterrados y me decían ***“no llego a la pista”***, desesperándose por ello y demostrándoles que ese error que habían llevado a la práctica solo los llevaría a la muerte, pues los aviones con flaps puestos planean menos distancia y remarcándoles que ese tipo de aproximación es para aviones bimotores y no para monomotores. Estos chicos mal formados, no sabían que ante una emergencia de motor hay que buscar un lugar óptimo como para ***“tirar”*** al avión en caso de plantada con el avión ***“limpio”***, recién con el campo asegurado poner full flaps y cortar mezcla, sacar magnetos y cortar ***“master”*** y no al revés, pues los flaps son eléctricos y al cortar ***“master”*** primero, no podría bajar los flaps después.

Es básico explicarles esto a los nuevos alumnos de los cursos:

“Con flaps se acorta la distancia del planeo de la aeronave y se

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

pierde altura más rápidamente que con las alas limpias”.

El ***“astronauta”*** de referencia para justificar esta barbaridad que era un verdadero atentado contra la ***“Seguridad Operacional”*** sostenía que había que crear en los alumnos una conciencia en ellos, como si volaran aviones multimotores, evidenciando una falta de criterio, sentido común y experiencia de vuelo y aun peor, una falta de respeto a la ***“Seguridad Operacional”***, que lo hacía preocupante en ese puesto, pues los circuitos en monomotores se tienen que realizar a una distancia tal que en caso de emergencia real de motor, el piloto tenga la pista asegurada y no a 10 km de distancia.

Para peor de males, los alumnos allí formados debían mantener 55 nudos de velocidad con full flaps, es decir una velocidad muy baja que los obligaba a exagerar el ángulo de ataque en ese tramo final.

Yo tranquilo, miraba para adelante y les preguntaba:

“A ver. Contame. ¿Dónde está la pista?”

y ellos primero me miraban a mí, luego miraban para adelante y lo único que veían era el cielo debido al excesivo, exagerado y peligroso ángulo de ataque para seguir volando a baja altura con una velocidad muy peligrosamente cercana a la pérdida, diciéndome:

“Tendría que estar ahí adelante”.

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

Mi respuesta era cortante y con tono sepulcral haciéndoles este planteo:

“A ver. ¿Tendría o tiene que estar?. Venís volando con full flaps colgado del motor. Venís con un excesivo ángulo de ataque sin la pista a la vista, por lo que tenés que imaginar donde está. Teóricamente y si calculás bien, pues ni a los números ni al punto de toque lo ves ni los tenés a la vista, tocarías en la pista. Ahora te hago las preguntas del millón: ¿qué pasa si un avión ocupa la pista cuando vos estas en final corta y no tenés la pista a la vista?. Estamos volando a 55 nudos. ¿Qué pasa si entramos en pérdida con 400 pies o menos por una cortante de viento?. ¿Qué pasa si se te planta el motor en final con full flaps y ves como estúpidamente rompés un avión 100 metros antes de llegar a los números?”.

Obviamente no tenían respuestas, pues ellos eran víctimas de una mala instrucción debido a una pésima estandarización y de un **Jefe de Instructores** que sabía tanto de enseñar a volar y de **“Seguridad Operacional”** como yo de Marina Mercante.

Es decir fallaban los palos tutores.

Fallaba la instrucción y aun peor, fallaba la persona que debía estandarizar a todos los que estaban a su cargo en esa escuela, en la hermosa tarea de enseñar a volar.

Todo **Instructor** de Vuelo debe enseñar a volar sin que el alumno se

PAGINA 31

“fije”, es decir a que un alumno se dedique solo a encauzar su atención al velocímetro en los despegues y en los aterrizajes.



Es muy común cuando tomo exámenes, que yo saque de mi bolsillo un **“círculo negro”** que se pega al instrumento con un **“chupete”** de goma que sirve para taparlos, especialmente al velocímetro.

A este pequeño adminículo lo uso cuando noto que el alumno no **“siente”** al avión, es decir que no llegaría a volar a la aeronave si careciera del velocímetro por ejemplo. Utilizándolo y tapando al velocímetro les demuestro que los despegues con una determinada potencia y con un determinado ángulo de ataque, se puede continuar el vuelo hasta una altura de seguridad sin requerir de ese instrumento en caso de producirse una emergencia con el

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 32

Velocímetro. Lo mismo en los aterrizajes, donde les demuestro que con un cierto ángulo de descenso (planeo) y quitando potencia al motor, se puede llegar a la pista sin mirar el velocímetro con total seguridad. Yo viví esa emergencia real y no tuve problemas.

A esto lo hago también cuando tomo exámenes de ***“Vuelo Nocturno”***, donde luego de varios aterrizajes al piloto examinado le simulo una emergencia de luces internas y les saco las linternas de la mano y les digo ***“aterrizalo sintiendo al avión. Vos sabes que sin potencia y con la pista a la vista delante tuyo, vas a tener un ángulo de planeo tal que te permitirá tener una velocidad más que segura para llegar a los números y para un buen flare mirá el final de la pista”***.

Quizá lo que muchos **Instructores** no saben es que los aviones fueron diseñados por verdaderos especialistas en ***“Ergonomía”*** que es la ciencia que estudia las condiciones de adaptación de un lugar de trabajo, una máquina, un vehículo, un avión, etc., a las características físicas y psicológicas del usuario, quienes los diseñaron para que el piloto en el planeo siempre tenga la velocidad óptima en esta fase del vuelo siempre que tenga la pista a la vista delante de ellos.

Si pierdo contacto visual con la cabecera de pista es que vengo alto y tendré que sacarle motor y utilizar flaps.

Si por el contrario tengo una visión muy adelantada a los números,

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 33

tendré que darle potencia al motor para llegar a la pista.

Pero lo importante es que el piloto tenga a la vista a la pista sin necesidad de tener que pararse en el asiento para poder mirar hacia adelante o sin la necesidad de requerir flaps o sin necesidad de darle motor a la aeronave, es decir que tenga un planeo óptimo y esto se logra realizando el Instructor muchos ***“toques y motor”*** y practicando emergencias.

En este caso el flaps solo será utilizado si la longitud de la pista lo requiere y en **Morón** por ejemplo, no haría falta su uso pues su longitud no lo demandaría.

Lo importante que tiene que enseñar el **Instructor** es que la distancia en los circuitos deben ser cercanos a la pista (no extremadamente cerca pues es tan negativo como estar lejos de ella) y al alcance de la aeronave en caso de falla de motor.

Y vuelvo a decirlo: es preferible requerir full flaps a no llegar en caso de ***“plantada de motor”*** a la pista. Lo que tampoco saben muchos Instructores de Vuelo es que el ***“Reglamento de Vuelo”*** dice que en los aeródromos no controlado (a no ser que especifique otra altura la autoridad aeronáutica) los aviones monomotores a pistón tendrán que hacer el circuito con 500 pies de altura **a una distancia tal que en caso de emergencia puedan llegar a la pista**, los multimotores a pistón con 700 pies y

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 34

los turbohélices a 1.000 pies de altura. Esto generalmente no se respeta por ignorancia de los **Instructores** y es común que algunos con aviones pequeños realicen los circuitos a la altura que mejor le parezca a su piloto.

Imagínense que podría pasar si un poderoso ***“Cheyene II”*** o un ***“Metro III”*** están realizando un circuito con 1.000 pies y se encuentran adelante con la misma altura a un ***“Piper PA-11”*** o a un ***“Cessna 150”*** o uno de estos monomotores con un ***“Piper Navajo Chieftain”*** a 700 pies.

¿Sería trágico no?.



En resumen, las alturas en los circuitos de tránsito no deben hacerse a la que uno considere seguro y a su gusto, sino a la altura que está estipulado hacerlo en el ***“Reglamento de Vuelo”*** y así evitar encontrarse con una aeronave de mayor porte y mayor

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

velocidad que tenga que esquivarlo a uno cuando está a punto de alcanzarlo en inicial o básica desde atrás o aun peor, que no lo vea.

Siempre digo cuando aconsejo a los jóvenes **Instructores de Vuelo**, que vuelen con prudencia sin tratar de demostrar ***“lo bien que vuelan”***, pues volar bien como **Instructor** es saber transmitir conocimientos sin necesidad de sobresalir ni de tener que demostrarlo con maniobras vehementes a sus alumnos.

No es necesario hacer maniobras ***“pseudo acrobáticas”*** para demostrarlo, pues eso puede ser nefasto para un alumno, no solo porque podría asustarse al sentir factores de carga en su cuerpo a los que no está acostumbrado, sino también porque podría tomar todas esas maniobras como normales cuando en realidad son un atentado contra la ***“Seguridad Operacional”*** realizadas por ellos y querrán hacerlo quizá cuando salgan a volar solos o después de apenas recibidos de **PPA**.

Cuento, cuando la charla se presta, que el mejor regalo que me hizo un alumno que hoy es Piloto de Aerolíneas Argentinas fue cuando lo formé como PPA allí por 1993 y el día anterior a recibirse de **PPA** que me dijo:

“Ale. ¿No te enojás?. Yo no sé cómo volás, ya que siempre me dejaste volar a mí y jamás agarraste los comandos. Hace algo para demostrarme lo bien que volás. Dale”. Mi respuesta fue corta y concreta: ***“Te demostré lo bien que vuelo no necesitando***

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

haberme hecho cargo de los comandos durante todo tu curso de PPA. Eso no solo dice que se volar sino también que no soy tan mal Instructor y también dice que fuiste un excelente alumno”.

En aquella jornada me di cuenta que hay que dejar volar a los alumnos y solamente hacerse cargo de los comando al grito de ***“avión mío”*** cuando el accidente es inevitable.

Este es el delgado hilo del que hablé más arriba.

Además y quiero recalcarlo, no es bueno dar malos ejemplos a los nóveles alumnos, pues no faltará quien quiera emular a su **Instructor** realizando maniobras para las que no está preparado todavía.

Como dije más arriba, el abusar (lo que demuestra falta de capacidad y de confianza en sí mismo por parte del que enseña a volar) en ***“tomar”*** los comandos durante un curso de **PPA** por parte del **instructor**, significa una estafa para el alumno.

En resumen, el alumno jamás ***“sentirá”*** al avión, sencillamente porque el que lo siente por él es su **Instructor** y no el que está aprendiendo a volar.

Otro de las recomendaciones que doy, es que el **Instructor** tiene que saber que sus alumnos tratarán de imitarlo en todo lo que hagan en vuelo.

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 37

Esto significa que el que enseña a volar tiene que ser muy cuidadosos en lo que haga a bordo del avión, pues será emulado por sus alumnos.

Yo recuerdo siempre, cuando ya volaba **Metro** y **Merlín** allá por fines de los '90, viajaba los fines de semana a dar Instrucción a Las Flores no solo para mantener vigente mi licencia de **Instructor**, sino porque como sabrán amo esta actividad. Yo tenía un celular modelo **"TANGO"** que más se parecía a un ladrillo que a un celular y que si lo llevaba a bordo del Piper PA-11 donde daba instrucción, había que hacerle peso y balanceo debido a su peso y tamaño.

Un sábado a la tarde, me encontraba haciendo **"toque y motor"** por la pista 01 y en pleno despegue observé a mi primo que pasaba con una poderosa y única **"FORD ECONOLAINÉ"** amarilla, única en los alrededores, pues viajaba por la Ruta 3 con destino a Villa la Angostura donde se encontraba construyendo varias cabañas.

Mi primer reacción fue el de hacer un viraje a baja altura y efectuar un vuelo rasante sobre esa particular camioneta. Sin embargo, antes de comenzar a hacer este cambio de rumbo hacía la ruta, me frené y me dije **"¿Qué hacés tonto?. ¿No te acordás que vas con un alumno a bordo?. ¿Vos querés que vea a esa maniobra como algo normal?"**.

Obviamente cuando aterricé llamé a mi primo a su celular y le dije: **"Estaba dando Instrucción en Las Flores y te vi pasar con la**

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

Econolaine". Su pregunta fue: **"¿Y por qué no me hiciste un vuelo rasante?"** Mi respuesta fue: **"Sencillamente porque iba con un alumno y no era un buen ejemplo hacerlo"**.

Recuerdo cuando allí por 1985 realicé mi **"práctico de Instructor de Vuelo"** con el ya desaparecido **"Omar Tarbuch"**, una excelente persona y mejor profesional con quien volé las 10 horas de ese maravilloso curso que me cambió la vida, me dio en uno de esos vuelos este consejo: **"Ale querido. Te vas a recibir de Instructor de Vuelo y vas a transmitir conocimientos. Ojo. Todo lo que hagas va a ser imitado por tus alumnos. Delante de ellos tenés que ser un tipo ejemplar en todo. En tu conducta privada. En tus modales. En las formas de expresarte y de reaccionar. Como te dije, ojo, ellos están continuamente observándote"**.

Estas palabras me quedaron grabadas y siempre cumplí con este consejo, inclusive en mis funciones de **"Inspector de Vuelo"**, donde jamás traté de llamar la atención ni en tierra ni en vuelo, donde siempre procedí educadamente y traté de que mis exámenes a pesar de ser exigentes, no fueran una tortura.

Siempre dije que uno ya inspira respeto por sus funciones como para tener que **"marcarle la cancha"** a alumnos que ya vienen con un bagaje de nervios por esa propia circunstancia: dar un examen.

Con este trabajo traté de agotar todos mis esfuerzos para lograr la

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

mejor calidad de la hermosa tarea de enseñar volar que no es poca cosa.

En este trabajo traté de volcar toda mi experiencia por una actividad que amo y que ante todo respeto y que sin embargo no es valorada por muchos, no es bien paga, pero sin embargo es el pilar fundamental para una futura **Aviación Civil** grande y apoyada en esa gran columna que se llama ***“Seguridad Operacional”***.

Lo digo y lo repito: Mientras no originemos una conciencia de lo importante que resulta meterles en la cabeza a todos los pilotos de nuestro país, lo que significa volar respetando la ***“Seguridad Operacional”***, de nada servirán las **CIACs** ni otras exigencias que solo sirven para volcarse en los papeles y que solo son complicadas e inútiles maniobras administrativas.

No hay que olvidarse que del semillero que son los aeroclubes y las escuelas de vuelo privadas, saldrán los futuros pilotos de las líneas aéreas, quienes teniendo un buen palo tutor, saldrán derechos, eficientes, responsables y excelentes profesionales del vuelo.

Otra de las virtudes con las que debe contar un buen **Instructor de Vuelo** es la formalidad.

Hay que respetar los horarios que se les han otorgado a los alumnos, pues esto evidencia y deja ver el respeto del **Instructor** para los que lo eligieron para aprender a volar.

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)

PAGINA 40

Ser formal da una acabada imagen del **Instructor** respetuoso, algo tan deseado por todos los alumnos. Esta característica también debe ser exigida por los **Instructores** a sus alumnos y esta reciprocidad allanará el camino a la finalización de cursos exitosos.

Tampoco se debe descuidar la buena presencia.

No digo concurrir a dar Instrucción de traje y corbata, pero si bien vestido y sobre todo aseado.



Y para finalizar este trabajo, quiero remarcar que el buen **Instructor** es el que sabe poner límites.

Límites en el accionar de sus alumnos.

Límites en obedecer órdenes que atenten contra la ***“Seguridad Operacional”***.

Límites ante las adversidades meteorológicas y ante la iniciación de un vuelo.

Y sobre todo, límites en su forma de vida para que sea ejemplar.

Alejandro E. Cascante (Instructor de Vuelo)