

CONVERSACIONES CONVERSATIONS



LA HISTORIA DE IBERIA, POR QUIENES MEJOR LA CONOCEN IBERIA'S HISTORY, BY THOSE WHO KNOW IT BEST

VENTURA MENÉNDEZ Y JOSÉ MARÍA ORDOVÁS, REFERENTES EN LA INSTRUCCIÓN DE PILOTOS AYER Y HOY VENTURA MENÉNDEZ AND JOSÉ MARÍA ORDOVÁS, LEADING FLIGHT INSTRUCTORS PAST AND PRESENT

Ventura Menéndez y José María Ordovás comparten amistad, profesión y amor por su forma de vida.

J.M.O. Ventura, nunca te he preguntado cómo llegaste a la aviación.

V.M. Nací en el pueblo de Barajas, así que he estado en contacto con los aviones toda la vida. Mi padre trabajaba en el control de calidad y subía en todos los vuelos de prueba. Desde bebé he estado debajo de los aviones. Como tú, ¿no?

J.M.O. Pues sí. Yo soy hijo de pilotos y nieto de pilotos, y ahora ya sabes, viene la cuarta generación. ¿Cómo fue tu principio?

V.M. Despues de terminar mi expediente académico me aliste en el Ejército del Aire, donde pasé por todas las escuelas. Estuve cuatro años en un escuadrón de combate, y en el 69 me vine a Iberia. He volado para Iberia hasta el 2008. En esos casi 40 años también he sido instructor en su escuela de pilotos de todas las flotas por las que he pasado hasta llegar a ser subdirector de instrucción, y jefe de instrucción de SENASA. Tras jubilarme en Iberia, me encargué de la jefatura de instrucción de CAE (la empresa líder mundial en el entrenamiento de la aviación civil, con la que Iberia tiene un negocio conjunto). He estado en CAE

Ventura Menéndez and José María Ordovás share a friendship and a love for their profession and their way of life.

JMO: Ventura, I never asked you how you came to work in aviation.

VM: I was born in the town of Barajas, so I've been in contact with aircraft my entire life. My father used to work in quality control and was on all the test flights. I've been underneath airplanes since I was a baby. Like you, right?

JMO: Well, yes. I'm the son of pilots and the grandson of pilots and now – as you know – the fourth generation's here, too. How did you start out?

VM: After I finished my studies, I enlisted in the Air Force, where I attended all of its training. I spent four years in a combat-ready squadron and, in 1969, I started at Iberia. I flew for Iberia until 2008. In those almost 40 years, I was also an instructor in the company's pilots' school for all the fleets I've worked with until I became the deputy director of instruction and head instructor at SENASA. After retiring from Iberia, I took charge of the Office of Instruction at CAE (the world leader in civil aviation training, with which Iberia has formed a joint venture). I was in CAE for eight years as a training manager and I continue to teach classes on the

CONVERSACIONES

CONVERSATIONS



ocho años como *training manager* y ahora sigo dando instrucción en A320, A330 y A340. Además de todo eso, tengo mi propio avión, que me construí en mi casita, un Bücker Jungmann, el primer avión que volé y que va a ser también el último. Es que para mí volar es como respirar, es mi forma de vida, algo natural. Eso es lo que veo, y aumentado, en tu hijo y en el mío; tienen una predisposición natural. ¡Anda, mira de lo que me estoy dando cuenta! Yo he volado con tu padre, tú has volado conmigo, mi hijo está volando contigo e incluso tu hijo ya ha volado en alguna ocasión conmigo, aunque no un avión comercial. Fíjate qué cosa más bonita.

J.M.O. Pues sí.. ¿Te he contado alguna vez que yo empecé en una compañía que se llamaba Canáfrica? Pasé de volar avionetas a un MD-83 de 150 plazas. Estuve un año y entonces Iberia lanzó una convocatoria, me presenté y aprobé, y con buen puesto. Entré para volar el B-727. Ese, precisamente, fue el primer modelo de avión que volamos juntos, ¿recuerdas?

V.M. Es verdad, aunque sobre todo volamos juntos el A320.

J.M.O. Cuando llevaba tres años en la compañía pidieron pilotos con experiencia para aprender a volar un avión nuevo, el A320, y me presenté voluntario. Lo volé cinco años, coincidiendo muchas veces contigo. Posteriormente me nombraron instructor, y viajé a Miami para recibir por parte de Airbus el curso de habilitación del A340, que también llegaba a Iberia. Luego, y después de la suelta de comandante, continué en instrucción de A320 un tiempo, hasta que nació mi última hija. En la actualidad soy instructor y examinador de A330 y A340. Además, he realizado el Curso de Diferencias para el A350, modelo que el año que viene Iberia incorporará a su flota. Cuatro pilotos de la compañía hemos realizado este curso para extraer conclusiones para la posterior formación de nuestro personal. Serán pilotos con habilitación de A330, que irán a Toulouse a realizar el curso de Diferencias y, después, ya en Iberia, un determinado número de vuelos de familiarización y de consolidación.

V.M. Ser instructor es apasionante, ¿verdad? Para mí, instruir es sentir, afirmar, responder, cuidar, dar vitalidad, incluso cambiar actitudes muchas veces. Siendo instructor recibes mucha más energía de la que das.

A320, A330 and A340. And, well, I've got my own airplane, which I built at home. It's a Bücker Jungmann – the first plane I ever flew and it's going to be the last. For me, flying is like breathing, it's my way of life, totally natural. That's what I see, and even more so in your son and in mine. They've got a natural predisposition for flying. Hey, guess what I've just realised! I've flown with your father, you've flown with me, my son is flying with you and your son has even already flown a few times with me, not a commercial plane, but... isn't that something!

JMO: Yes, it is. Did I ever tell you I started out in a company called Canáfrica? I went from flying light planes to an MD-83 with 150 seats. I was there for a year and then I found out that Iberia was looking for pilots. I applied and passed with a good mark. I started out flying the B-727. That was actually the first model of plane that we flew together, remember?

VM: It's true, although we flew the A320 together the most.

JMO: When I'd been with the company for three years, they needed some experienced pilots to learn to fly a new airplane – the A320 – and I volunteered. I flew that airplane for five years, often flying with you. Then I went to the A340, mainly because I was made an instructor. I went to Miami to take the course and I was the first Iberia co-pilot to fly the A340. And then I stayed on as an instructor. I'm currently an instructor and examiner for the A330 and A340. And I've also done a course on the Differences of the A350. Four of us did it in order to make an initial assessment from the pilots' perspective of the training requirements so that the rest of the pilots take the course. It's a different airplane. Not in terms of the legislation and licensing, but it is in practice. We've been working on it for two-and-a-half years. Training will begin from January, and it will be for people already officially qualified for the A330. They'll take the Differences course in Toulouse and later do familiarisation flights here and a few activities for consolidating what they've learnt. It's better to fly just one airplane for a time in order to achieve that consolidation.

VM: Being an instructor is exciting, isn't it? For me, teaching is feeling, stating, responding, caring, invigorating, even – many times – changing attitudes. As an instructor, you receive a lot more energy than you give.

JMO: Yes, teaching is based on three pillars. Airbus sums it up as knowledge, skills and attitudes. If you are truly familiar with what you're doing – if you know about it technically, and you can feel it – you're going to nail it. That's the current trend in training. We're the first European operator to base its training courses on competency-based training. The pilots' skills are deconstructed so that they can be analysed one by one and their weaker aspects can be strengthened.

VM: The training is more individualised. Plus, each operator adds their requirements, which are drawn from their experience.

JMO: It's very healthy to 'get naked' and see your weak points so that you can improve your performance. It requires humility, the ability to adapt and the recognition that you can improve. There's always room for improvement. It's a very effective system of continuous assessment. And it's what we're going to use for the A350 training, both in the Differences class as well as the CCQ

CONVERSACIONES

CONVERSATIONS

J.M.O. Sí. Para los expertos, la instrucción se sustenta en tres patas: *knowledge, skills and attitudes* (conocimiento, habilidades y actitudes). Comprender bien lo que haces, realizarlo correctamente y sentirlo. Ahora mismo somos el primer operador europeo que migra de un entrenamiento convencional a un entrenamiento EBT (*Evidence-based Training*), por supuesto con una exhaustiva supervisión de la autoridad aeronáutica española y europea.

V.M. Es un entrenamiento más personalizado. Y, además, cada operador añade sus requisitos, que se extraen de su experiencia.

J.M.O. El cambio más importante que propone el EBT es evaluar la actuación de la tripulación de vuelo en base a una serie de competencias perfectamente definidas. Los pilotos aprenden más eficazmente a desempeñar tareas y gestionar situaciones a través de comportamientos observables si son adecuadamente entrenados. Es muy sano 'desnudarte' y analizar en qué aspectos puedes mejorar tu rendimiento. Requiere humildad, capacidad de adaptarse y reconocer qué puedes mejorar. Es muy bonito, porque eres tú el que descubres las cosas, es un autoaprendizaje. Es una forma de aprender más intuitiva.

V.M. Ese es el gran cambio que ha habido en la instrucción. Si miro hacia atrás, a cuando empecé, veo que solo nos centrábamos en entrenar las habilidades técnicas y procedimientos. El factor humano estaba absolutamente olvidado.

J.M.O. Y también han cambiado las herramientas. Acuéstate de que nos hacíamos nuestros propios instrumentos en cartón blanco; poníamos con un alfiler clavadas las agujas (ríe). E interpretábamos nuestra posición en el espacio para saber navegar. Ahora cualquiera puede tener la cabina en un ordenador. No cualquiera puede aprender a volar, pero sí a saber cómo se navega. A nivel profesional, multiplícalo hasta la realidad virtual, con una calidad, una precisión y una fidelidad impensables hace años.

V.M. Hasta los escenarios visuales. Ya no es un genérico como hace años: ves las ciudades, los edificios, las montañas, los ríos...

J.M.O. Hasta las gotas de agua salpican como las de verdad.

V.M. Sí, es tan real que ves que, cuando están dentro del simulador, los pilotos sufren y sudan, porque se sienten como si estuvieran en un avión de verdad. La ilusión de realidad es tan potente...

J.M.O. Es verdad. Yo, cuando estoy en el simulador, no puedo evitar pensar que estoy volando.

V.M. Cuando yo empecé con la instrucción, lo hacíamos en un avión real. Estuve tres años volando un carguero. Iberia utilizaba un DC-9 y un carguero. Nos íbamos por toda España, Europa y norte de África dos pilotos, el instructor y el alumno. Parabas motores, cortabas hidráulico y quitabas eléctrico en el vuelo real. Menos mal que gracias a los simuladores ya no es necesario hacer esto. Pero hay una cosa que no ha cambiado desde el 79, cuando empecé con la instrucción: la esencia.

J.M.O. La instrucción era y es un medio para que el piloto sea mejor piloto; más seguro y más eficaz.

V.M. Totalmente de acuerdo.

J.M.O. ¿Cuándo tienes pensado jubilarte definitivamente?

V.M. El 26 de septiembre, que cumple 70 años. Aunque ya sabes que los pilotos somos como los toreros, nunca nos cortamos del todo la coleta.

(Cross Crew Qualification) class, one of the last stages in getting officially qualified. It's already designed on EBT. It's very nice, because you're the one to discover things – it's a self-learning method. It's a more intuitive way of learning and I believe that, in the end, you learn more.

VM: That's the big change that's taken place in training. If I look back to when I started, I see that we focused only on training technical skills and procedures. In the end, the human factor was simply forgotten.

JMO: And the tools have changed, too. I remember that we used to make our own instruments out of white card. We'd use a pin to attach the needles. And we'd interpret our position in space to know how to navigate. Now, anyone can have a plane cabin simulated on their computer. Not everyone can learn to fly, but they can learn how a plane is navigated. On a professional level, it can be reproduced using virtual reality, with a level of quality, accuracy and fidelity that was simply unthinkable years ago.

VM: Even the visual settings. They're not generic like they were years ago. You see the cities, the buildings in those cities, mountains, rivers, and so on.

JMO: Even the drops of water splash like real ones.

VM: Yes, it's so real you can see the pilots inside the simulator sweating because they feel like they are actually on the airplane. The illusion of reality is incredibly powerful.

JMO: It's true. When I'm in the simulator, I can't help thinking that I'm flying.

VM: When I started to work as an instructor, we did it in a real plane. I flew a cargo plane for three years. Iberia used a DC-9 and a cargo plane. The four of us – two pilots, the instructor and the student – would criss-cross Spain, Europe and North Africa. We'd cut engines, hydraulics and electricity during the actual flight. I'm glad that, thanks to the simulators, we don't have to do that anymore. But there's one thing that's not changed since I began teaching in 1979 – the essence.

JMO: Training was and is a way for the pilot to be a better pilot – safer and more effective.

VM: I couldn't agree more.

JMO: When did you plan to definitely retire?

VM: On 26 September, when I turned 70. But you know that we pilots are like bullfighters – we never really say goodbye.

