

INTRODUCCION

Se dice que el apuro y la precipitación son malos consejeros y la historia de la aviación nacional está plagada de relatos de pilotos que perdieron sus vidas, o destruyeron valioso material de vuelo por hacer las cosas sin pensar.

El caso que pasamos a relatar sucedió hace ya algunos años, pero las experiencias que de él se derivaron aún mantienen vigencia y por ello creemos que es bueno recordarlas.

RESEÑA DEL ACCIDENTE

Un pequeño club aéreo envió a reparar su único avión, un Cessna 150, a la ETEA de un club más grande y con mayores recursos.

Por razones que no es del caso comentar, el avión solo fue restituido a sus dueños más de un año después, siendo trasladado en vuelo ferry y con prohibición absoluta de volar mientras la Dirección General de Aeronáutica Civil no otorgara el respectivo certificado de aeronavegabilidad.

Puede Ud. imaginar la alegría que el regreso de la aeronave causó en los socios del pequeño club, los que con ansias por fin esperaban reiniciar en él sus actividades de vuelo.

Preparándose para tan magno acontecimiento, uno de los directores del club, al cual en el intertanto se le había vencido su licencia de piloto, con la debida antelación solicitó a la DGAC una licencia provisional de vuelo.

Documento que le fue extendido y que claramente establecía: "Reentrenamiento con instructor".

De ello tomó debida nota y se puso en contacto con un instructor de vuelo, fijando fecha para dar inicio al reentrenamiento.

En el intertanto, sabiendo que el avión ya se encontraba guardado en el hangar del club, fue hasta allá y se subió a la cabina para repasar conocimientos. Como se dice en jerga aeronáutica: "para hacer cabina".

Después de un rato, pidió al encargado de cancha le ayudara a sacar el avión del hangar y estacionándolo en la losa, hizo andar el motor.

Realmente se sentía feliz, el Continental 0-200 funcionaba suavemente y le parecía que el 150 lo invitaba a volar, pero no olvidaba aquello de: "reentrenamiento con instructor".

Por cierto, él no pretendía volar, solo probar el avión y soltarse un poco luego de tanto tiempo en tierra. Pero, finalmente la tentación pudo más.

Con precaución puso motor y empezó a carretear llevando el Cessna hacia la pista, la que primero recorrió en dirección sur norte y luego en sentido inverso, aumentando cada vez un poco más la velocidad de carreteo.

Detenido en el umbral sur nuevamente puso motor, esta vez en forma más decidida, con intenciones de simular una carrera de despegue, pero deteniendo el avión antes del término de la pista.

Cuando iba en plena carrera, sin saber en que momento el avión tomó sustentación y empezó a elevarse, cosa que lo puso muy nervioso, atinando solo a aplicar el resto de la potencia y continuar con el despegue.

En el ascenso sobrevoló el pueblo para sorpresa del resto de los socios que después de mucho veían su avión en vuelo y de inmediato ingresó a pierna del viento izquierda con intenciones de aterrizar. Por ese día ya estaba bueno de aventuras. Hizo una pierna base amplia, redujo motor, bajó flaps y enfiló hacia la pista.

Con preocupación sobre el umbral comprobó que venía con exceso de velocidad y que el Cessna flotaba y flotaba, sin ánimo de posarse en la pista, la que veía pasar rauda bajo sus alas.

Finalmente pudo poner ruedas en los últimos cien metros y en su desesperación viendo que la pista se terminaba, trató de meterlo en carrusel.

Lamentablemente, para mala suerte suya, sus esfuerzos fueron vanos y medio ronzado, el avión se salió de la pista, capotó y cayó a un pequeño barranco aledaño.

Resultado, el avión sufrió daños estructurales mayores que obligaron a su posterior envío a una ETEA especializada, lo que a la postre significó que el club dejara de existir como tal.

Por su parte, el piloto que no dudó en reconocer su culpabilidad, debió enfrentar su responsabilidad ante la DGAC y ante sus camaradas del club.

RESULTADO DE LA INVESTIGACION

Realizada la investigación pertinente se pudo establecer que:

1. El piloto operó una aeronave sin tener licencia al día y sin haber realizado un reentrenamiento con instructor tal como el mismo lo había solicitado y se le había autorizado.
2. La aeronave no contaba con certificado de aeronavegabilidad vigente.
3. Por su misma falta de entrenamiento, el piloto actuó en forma precipitada, perdió el control de sí mismo y en su apuro por volver a la pista, aterrizó a exceso de velocidad y con viento a favor estimado en más de 15 Kts., lo que le hizo perder el dominio del avión.
4. La aeronave sufrió daños estructurales mayores que hicieron que perdiera su condición de aeronavegable.

CONCLUSIONES

¿Cree Ud. que este caso merece mayores comentarios?

Seguramente más de alguno esbozará una sonrisa diciendo; "esto a mi no me pasa". Pero cuidado, son muchos los pilotos que dijeron lo mismo y terminaron ocasionando accidentes aún mucho más graves y por causas aún más absurdas.

Recuerde que todos hacen leña del árbol caído. Guarde su hacha.

Piense y medite y luego saque sus propias conclusiones. Como el profesional del aire que Ud. es.

Prevenir es la clave