

El siguiente artículo fue publicado en Aerokurier en febrero de 1993. Si quieres imprimir algunas copias para una más amplia distribución, su publicación está no solo permitida, sino apoyada por el autor.

<http://www.dg-flugzeugbau.de/safety-comes-first-es.html>

**Bruno Gantenbrink:**



Mi conferencia fue anunciada como una charla de sobremesa. ¿Qué puede uno esperar de una presentación como esa? Algo agradable, algo educativo, en cualquier caso algo positivo. Nada que distorsione nuestra imagen de volar a vela. En este sentido mi charla no es apropiada para una fiesta o celebración. ¿Tiene sentido hablar de fiesta de la seguridad? Esta presentación quizás le asuste, le provoque o le haga pensar. Cualquiera de estas reacciones es esperable. No me importa si lo que voy a decir conlleva la aparición de titulares positivos o negativos en la prensa. Si alguien se me acerca más tarde a decirme qué necesidad tengo de airear nuestros trapos sucios ante la prensa y desconocidos, no me va a importar en absoluto.

Si uno fuera a compilar todo aquello que merece la pena conocer sobre el vuelo a vela, en mi opinión debería dividirlo en cuatro capítulos.

El primero debería hablar de la libertad de volar a vela. Describiría cuan majestuoso y bello es volar. Tendríamos que considerar aquí también los factores

que están poniendo en peligro dicha libertad de los cielos. El continuo incremento de reglas sin sentido debido al siempre-creciente número de aviones y pilotos, hacen que volar sea cada vez más complejo, teniendo que considerar multitud de factores. En este capítulo tendríamos que definir también nuestra relación con el medio ambiente.

El título del siguiente capítulo podría ser: "La oportunidad de volar a vela". Consideraríamos todas las cuestiones organizativas aparecidas en los últimos tiempos. Tras esto, ¿cómo crear mayores o menores organizaciones? ¿Cómo debe ser organizado el aprendizaje y entrenamiento? ¿Cómo deben ser las reglas referentes a la licencia y los exámenes para su obtención? En este capítulo también tendríamos que considerar el coste y modo de financiar el vuelo a vela porque, después de todo, tenemos que ser capaces de mantener nuestro deporte.

Un tercer capítulo trataría de las habilidades necesarias para volar a vela. Uno debería ensamblar todos sus conocimientos para desempeñar nuestro deporte tales como aerodinámica, meteo, teoría de vuelo a térmica, técnica de pilotaje y muchas otras.

El material de estos tres primeros capítulos contiene por sí solo el 95 por ciento del total. Al menos según mi parecer cuando pienso en las conferencias ofrecidas sobre este asunto en los últimos años. Esto no deja mucho espacio para el cuarto capítulo que trata de la cuestión de cómo sobrevivir a nuestro deporte y se titula "Seguridad". Mi sentir es que estos cuatro capítulos debieran ocupar el mismo espacio si bien esto no es así. El grado en que rechazamos el tema de la seguridad me lleva a la hipótesis de que tenemos un problema con la misma.

Algunos de vosotros probablemente estéis pensando, "exagera, lo está pintando muy negro porque quiere causar una fuerte impresión. Por eso lo plantea de forma desproporcionada, para que parezca importante. Todos sabemos que no existe nada en el mundo que no implique al menos cierto grado de riesgo. Incluso volar no está carente de cierto riesgo. Pero todos sabemos que lo más peligroso de volar a vela es conducir hasta aeródromo."

Todo el mundo ha dicho o escuchado esta frase alguna vez. Recuerdo la primera vez que la oí. Tenía 14 años cuando mi padre me llevó al campo de vuelos. Naturalmente mi padre preguntó si era peligroso para su hijo aprender a volar, recibiendo esa misma respuesta de un instructor en mi presencia.

Si esta respuesta fuera cierta, o más o menos cierta entonces no existirían problemas de seguridad en vuelo y no tendría sentido seguir profundizando en el asunto. Podríamos terminar esta presentación aquí y dedicarnos a otra cosa. Sin embargo el problema merece la pena como para mirar más de cerca cuanto hay de cierto en esta afirmación.

**La frase, "La parte más peligrosa del vuelo a vela es conducir hasta aeródromo", es la afirmación más estúpida e ignorante que ha encontrado morada en nuestro deporte.**

Me gustaría abordar la veracidad de esta frase de una forma brusca incluso quizás macabra. Pasaré por alto las tradicionales estadísticas comparativas en términos de accidentes cada 1000 despegues o muertes cada 1000 horas de vuelo dadas por el equivalente alemán de la FAA. Estas estadísticas no nos dicen mucho. No expresan lo que es "demasiado" o "poco". ¿Cuántas muertes por 100.000 despegues se consideran demasiadas? ¿Qué número sería aceptable? Esas comparativas ciertamente no tocan nuestra fibra sensible. No puedo impresionarles con esos números. Me gustaría sopesar la frase "La parte más peligrosa del vuelo a vela es conducir hasta aeródromo", con mis propias estadísticas.

Para hacer esto he redactado tres listas. La primera con los nombres de colegas que he perdido volando. La segunda lista con nombres de amigos que he perdido en accidentes de camino en coche o en bici hacia el aeródromo. Y la última para tener una visión más completa contiene nombres de pilotos amigos míos que he perdido en cualquier clase de accidente de tráfico dondequiera que sea.

La primera lista, de amigos perdidos volando, contiene aproximadamente 30 nombres. Mencionaré sólo los más destacados. Tan sólo durante el último año en Alemania fueron: Helmut Reichmann, Ernst Peter, Hans Glökl, Georg Eckle, Horst Kall y un año más tarde trágicamente su esposa Marlis Kall. De Austria Rudi Göbel, y Alf Schubert. De Bélgica: Prof. Sander. De Francia: Sidot y Daniel Quemere, jefes de vuelo instructores en St. Auban. De Países Bajos: Kees Musters. De Sudáfrica Heini Heiriss. Como dije, éstos son sólo los más destacados.

Ahora la segunda lista: Está vacía. No he perdido ningún amigo en el trayecto al aeródromo. Y me sorprendió el hecho de que, en mi caso, la tercera lista de amigos pilotos fallecidos en accidente de tráfico de cualquier clase estaba también vacía.

En los últimos 20 años hemos perdido 3 campeones del mundo, incluyendo Harro Wödl, que está incluido a pesar de que no lo conocí personalmente en el total de aproximadamente 30 campeones del mundo. En los últimos 10 años hemos perdido tres campeones nacionales de Alemania de los menos de 30 que hemos tenido. Parecería que usted tiene sobre un 10% de posibilidades de unirse a ellos. Esto debería ponerle los pelos de punta.

Mis estadísticas personales me llevan a la conclusión que volar a vela es al menos 30 veces más peligroso que conducir un coche. Y como sea que todo piloto tiene carnet de conducir volar a vela es 1000 veces más peligroso que conducir un coche hasta el aeródromo. Admito que existen diferentes estadísticas dependiendo del tipo de vuelo. En mi opinión el vuelo de entrenamiento es el menos peligroso siendo más arriesgado el vuelo de distancia. Probablemente lo más peligroso sea el vuelo de competición. Pero a pesar de esto la más segura de entre estas actividades lo es sólo de forma relativa pues el entrenamiento es solamente un periodo temporal hasta emprender nuestros vuelos de distancia y competición.

**Por lo que yo sé y entiendo sobre el vuelo a vela, creo que la frase, “La parte más peligrosa del vuelo a vela es conducir hasta aeródromo”, es la afirmación más estúpida e ignorante que ha encontrado morada en nuestro deporte.**

Dicho en el lenguaje más fuerte usado por mis hijos, volar a vela es peligroso que te cagas. Aquellos que usan esta frase simplemente están, mal informados. Aquellos que tienen mayor conocimiento pero que acostumbran a pacificar al público o a enfocar el asunto de forma suave o positiva de cara a la prensa son unos temerarios. En realidad es más bien lo contrario. Volar es más peligroso que cualquier cosa que yo haga o conozca en mi vida. ¿Que por qué no lo dejo? Esa es una buena pregunta. Una de las razones es porque volar a vela me proporciona más placer y disfrute que cualquier otra cosa que pudiera imaginar.

Existe una segunda razón que es más decisiva y es la causa de que esté ofreciendo esta charla. Creo que volar no es intrínsecamente peligroso. Es la forma en que se vuela lo que lo hace tan arriesgado. Podría ser mucho menos peligroso si todos fuéramos conscientes de sus riesgos y nos comportáramos en consecuencia. Tristemente esto no ocurre.

Yo soy muy consciente de los peligros del vuelo y procuro actuar de acuerdo a este conocimiento. Por esta razón espero batir las estadísticas. Si no pensara de esta forma, si volar fuera tan peligroso como las estadísticas muestran, lo dejaría inmediatamente.

Casi todos los amigos que he perdido volando se mataron debido a un “error del piloto”. Algunos de esos errores fueron muy tontos, los descuidos más simples con fatales consecuencias. Murieron porque en el momento crítico hubo algo más importante para ellos que su seguridad.

Si queremos que volar a vela se convierta en un deporte más seguro, no basta con que tomemos precauciones diferentes. Nuestra actitud básica ha de cambiar. Y nuestra actitud básica sólo puede cambiar si evaluamos de forma realista los peligros que conlleva cada vuelo. Este es el motivo de mi lucha contra la descerebrada frase “La parte más peligrosa del vuelo a vela es conducir hasta aeródromo”.

Cualquiera que se empieza a volar con esta filosofía no aprecia el peligro en el que se adentra. Cuando el piloto se cree esta frase no tiene que pensar más. No deja actuar a su instinto de supervivencia.

La actitud que prevalece es un tranquilo consuelo con el peligro suprimido. Inconscientemente sabemos que hay algo allí, pero preferimos no hablar de cuan peligroso es. ¿Por qué es tan importante una conciencia realista del riesgo? Porque nuestra estrategia depende de cómo evaluamos el peligro.

No hay actividad carente de riesgo. Incluso sin levantarnos de la cama por la mañana podríamos imaginar un escenario en el que algo terrible ocurriera. Sin embargo no nos preocupamos por ello. Hay dos clases muy diferentes de peligro. Primero los riesgos cotidianos de cada día y segundo las cosas realmente peligrosas. Las personas se comportan de forma muy distinta dependiendo de cuál de estos dos tipos de peligro perciben en una situación.

Está, los peligros ordinarios en la casa, en los deportes y juegos. Por ejemplo todo el mundo sabe que hay un cierto número de personas que mueren debido a que son golpeados por un árbol que se cae. A pesar de ello la gente anda cada día por los bosques sin el más mínimo temor a que les caiga un árbol encima.

Es innecesario esforzarnos duramente en evitar los peligros cotidianos de cada día. Confiamos en tener suerte porque dichos peligros son muy poco frecuentes. Es muy raro que nos vaya a caer un árbol encima. Por otro lado hallamos los peligros reales que son mucho más susceptibles de acaecer. Hay formas de evitar éstos últimos. La estrategia para evitar los peligros reales no puede consistir en asumir “ a mi no me ocurrirá, aunque quizás le ocurra a otro”. La estrategia ha de consistir en evitar esos peligros de raíz o tal vez porque ello no sea posible al 100% minimizarlos hasta un nivel aceptable.

Es necesario que nos demos cuenta que tales peligros no son extraños, sino más bien comunes. Los peligros del vuelo a vela son relativamente altos tal y como ilustra mi macabra estadística. Se ha de prestar mucho cuidado si verdaderamente queremos sobrevivir a nuestro deporte.

A menudo tengo la impresión de que volar se pone en la misma categoría que los viajes de cada día. La estúpida frase “ volar no es tan peligroso como conducir hasta el aeródromo” lo demuestra. Nuestra conciencia de peligro está infra-desarrollada. No pensamos que algo nos pueda ocurrir. A otro quizás, pero no a nosotros. Tenemos inspectores de vuelo para velar por la seguridad y así evitarnos pensar nosotros sobre ella. Podemos pensar sobre otros asuntos del vuelo a vela.

Lo que los inspectores nos puedan decir es en el mejor de los casos consejos o conocimientos secundarios. Tenemos que cambiar esto. Tenemos que tomar mucha más conciencia sobre el asunto de la seguridad. El hecho de que la seguridad está infra-desarrollada no es tan sólo un rumor. Déjenme que se lo ilustre con algunos ejemplos.

Recuerdo los nacionales de Alemania en Bückeburg en 1990. Teníamos varias formas de tomar la salida. La clase open tomaba una foto de salida en una puerta de altura ilimitada. El resto tenían una puerta de salida con un límite superior de altura de 1000 metros.

Un día caluroso alcanzamos los 2000 metros en las cercanas montañas de Wiehen. Éste era el punto de partida para la clase open cuyos participantes querían comenzar la prueba lo más alto posible. Había 35 veleros virando en una térmica. Cualquiera que sepa lo que ocurre en la parte final de una ascendencia, cuando la térmica alcanza su límite superior me entenderá. Cuando existe solamente una leve ascendencia en parte del círculo puedes encontrar descendencia en la otra parte y el aire es muy turbulento en esta situación. La última parte es particularmente incómoda porque el avión cambia de altura muy a menudo con respecto a los otros.

La razón de los 35 veleros para esperar en ese punto era obvia. Pero ¿qué hacían el resto de los 80 veleros clase estándar y 15 m allí arriba? Continua siendo un misterio para mí. Lo única cosa que hacían era esperar la apertura de su puerta de salida situada 1000 metros por debajo. Y cuando abrió todos picaron sus veleros con los aerofrenos fuera a 110 nudos (unos 200 km./h).

El hecho de que los pilotos de clase estándar y 15 m arañaran hasta los últimos 50 metros de altura de la térmica solo puede significar que algo no iba bien en sus mentes. Digo esto porque no había ninguna ventaja en encontrarse tan altos y poner en peligro sus vidas de esa forma. Virar en una térmica tan concurrida es algo que debemos evitar a toda costa. Antes del comienzo de la tarea, la regla general es no ponernos en situación de desventaja. Se supone que uno debe “mantener las pistolas bien cargadas” hasta que llega el momento de disparar en serio. La clase estándar y 15 metros que ganó hasta el último ápice de altura no sólo no tenían necesidad de ello sino que además se pusieron en una clara situación de desventaja pues tuvieron que picar de forma violenta para alcanzar la altitud de la puerta de salida. Hubiera sido mucho más inteligente permanecer cerca de la puerta de salida donde poder vigilar a los contrincantes y poder realizar una salida más rápida. ¡300 m agl habría sido una posición mucho más adecuada. Los pilotos de la clase estándar y 15 metros se comportaron de tal forma que se pusieron en situación de desventaja y de peligro al mismo tiempo.

Yo llamo a esto conciencia de seguridad inadecuada, simplemente no pensaron. Hubiera sido mucho más lógico virar a 1400 1500m en la térmica, repartiéndose además por la zona. En cualquier caso volar en el tocho no fue ni inteligente ni seguro.

Un segundo ejemplo es algo que ocurre una y otra vez en las competiciones. Las tareas son diseñadas de tal forma que hay tráfico en direcciones opuestas, o bien todas las clases son enviadas a realizar prácticamente el mismo recorrido. Durante los primeros dos o tres días parece que esto se intenta evitar, pero después de un tiempo vuelta a las andadas. Aquí hay algo que no marcha y no debe ser muy difícil determinarlo. Como quiera que las condiciones para todas las clases son las mismas, incluso teniendo en cuenta la previsión meteorológica, no habría nada que perder separando las clases de tal forma que ni si quiera se vieran en todo el día. Los que diseñan las tareas parecen no ser conscientes del peligro que entraña tener grandes grupos de veleros volando juntos.

El tercer asunto que quisiera mencionar es un ejemplo positivo. El pasado verano en los campeonatos nacionales de Estados Unidos, vi algo que me impresionó profundamente. Todas las mañanas al principio del briefing había una charla sobre seguridad. Cada día alguien era escogido para dar una charla de unos 10 minutos sobre seguridad a la mañana siguiente. Algunas veces no estaban muy duchos pues no todo el mundo ha nacido para hablar en público. Pero todos ellos eran sencillos pilotos de la competición hablando sobre el tema lo mejor que podían. Todos estaban en el asunto y todos tenían algo interesante que decir. Me impresionó mucho las buenas ideas que afloraban. La audiencia escuchaba atentamente y parecía muy interesada en el tema de la seguridad.

¿Por qué esto no ocurre en nuestras competiciones? En los briefings de nuestras competiciones solo hablamos de los puntos de viraje a última hora pues somos muy vagos para llevarlos ya preparados con antelación. No recuerdo haber mantenido una charla sobre seguridad en ningún briefing de las competiciones a las que he asistido.

No soy en absoluto una persona que esté todo el día sermoneando sobre seguridad. Ni he inventado el tema. Sé mis limitaciones, pero también sé de que estoy hablando. Simplemente he vivido durante estos últimos 20 años con mucha suerte. Normalmente el 80% de la gente que sufre un accidente como el que yo tuve muere. Más de la mitad el resto quedan tan mal heridos que la vida ya no resulta muy agradable para ellos.

Sólo se tiene tanta suerte una vez en la vida. Desde el accidente, trato de ser cuidadoso. Creo que soy considerablemente mejor, ciertamente no perfecto, pero mejor. Si no creyera esto dejaría inmediatamente de volar en consideración a mi familia, mi negocio y mi persona.

Los que han volado conmigo en competición saben que hay ciertas cosas que yo no haría. Recuerdo una situación en 1985 en los campeonatos del mundo en Italia en la que iba volando con Klaus Hilighaus. Él estaba un poco más alto que yo y teníamos problemas. Voló bajo la llovizna en el valle a través de un paso con un turbulento viento cruzado. En realidad no sabíamos cuál era la dirección del viento y podríamos estar volando al abrigo del sotavento. Nuestra altura sobre el paso era apenas 60 o 70 metros y estábamos a uno o dos kilómetros del mismo. A pesar de que el paso parecía posible y Holighaus estaba prácticamente encima de él yo me di la vuelta hacia el mal tiempo. En ese momento dije adiós al ranking de pilotos que podían aspirar seriamente al campeonato del mundo. Nunca me he arrepentido de tal decisión.

Había un 99% de posibilidades de que hubiera pasado. Klaus estaba un poco más alto y pasó. Lo hubiera hecho si ningún imprevisto hubiera sucedido. Sin embargo sólo se necesitaba el detalle más pequeño para pifiarla como volar ligeramente a la derecha o a la izquierda de la derrota seguida por Klaus. Eso puede marcar una gran diferencia a la hora de pasar. Me habría encontrado aislado en una zona no aterrizable.

Estoy preparado para asumir riesgos en el vuelo a vela convencional e incluso más altos riesgos en el vuelo de competición. A primera vista esta afirmación resulta confusa. Pero si no asumes cierto riesgo en la competición entonces deja de volar, porque ciertamente volar es más peligroso que no volar. Si estoy dispuesto a asumir los riesgos de volar en primer término ¿por qué no los riesgos adicionales de volar en competición?

Lo importante es algo muy distinto. Básicamente si lo que voy a hacer merece la pena el riesgo que entraña. ¿Cuál es el grado de riesgo? ¿Qué puedo hacer para minimizar ese riesgo? La primera conclusión es que uno puede cuestionarse el exponerse a los riesgos que entraña el vuelo a vela en su totalidad incluyendo conducir hasta el aeródromo. Todo ello es más o menos peligroso. En realidad todo, incluyendo otros deportes es más o menos peligroso. ¿Qué debemos hacer entonces?

Todos tenemos que desarrollar nuestra propia estrategia de seguridad. Lo más sencillo es eliminar los riesgos que son completamente innecesarios. Por ejemplo virar en térmicas muy concurridas si no es imprescindible. Además tendríamos que ser conscientes de los riesgos que corremos y tratar de reducirlos al máximo. Tendríamos que ponernos límites de riesgo y tratar de no rebasarlos nunca. Deberíamos estar siempre expectantes. Aquel que permanece atento y detecta las cosas más simples puede evitar la catástrofe.

En cualquier caso si tienes una estrategia de riesgo ese es un método mucho más exitoso de sobrevivir a este deporte que si solamente esperas tener mas suerte que tu amigo que se estrelló.