



**EL VUELO A VELA ENTRAÑA PELIGROS
POR LO CUAL EXIGE DISCIPLINA Y CRITERIO**

(Un mensaje para los nuevos alumnos y pilotos de mi club)

Abril de 1945 . Jorge de 17 años de edad, único hijo del arquitecto Kalnay, mi compañero de brigada en el Albatros, falleció al precipitarse a tierra el primer biplaza que vino a la Argentina, un “Pratt Read”, biplaza lado a lado, piloteado por el Ingeniero Noizeaux, entonces Presidente de Transradio Internacional. Motivo: Pérdida de velocidad en circuito.

Octubre 1945- J. Sales, instructor del Albatros. Con el Presidente Perón en el palco. Entró en tirabuzón a 150 metros. Se rompió las dos piernas. Se mató años después al no recuperarse de una picada en un festival con el “AM10” en Mendoza.

1947 Rodolfo Patallo, campeón nacional. Se mató al intentar un toneau con un “Baby Ila”. El ala izquierda se rompió y le dió en la cara. No pudo saltar. Tenía 22 años.

1948 La sobrina de Hector Macarrón, se mató al entrar en tirabuzón con un “Baby Ila”. Era el día de Navidad. El Albatros desde esa fecha no vuela en Navidad y Año Nuevo. Tenía 19 años.

1949 El profesor Dr. Walter Giorgii enseñaba meteorología a los jóvenes pilotos del Albatros. En una clase nos invitó a volar un frente de tormenta, algo que Reynaldo Picchio ya lo había experimentado en Córdoba. El 6 de febrero a la mañana se presentó un gran frente de tormenta. Mi instructor, Claudio Dori me autorizo a volarlo, con las recomendaciones del caso. A 3.000 metros no pude aterrizar en nuestro territorio y crucé el río. Ya entrado en territorio uruguayo el frente se disgregó, y quedé atrapado en un nimbus. En el “Bussard” de 14 mts., y velocidad máxima 130 km., solo recuerdo haber sacado los frenos cuando ya no lo podía gobernar, haber superado los 6000 mts y nunca supe que pasó cuando desperté a 400 metros con hielo en las alas. Volé seis horas y cuatrocientos kilómetros. Aterrice en Paysandú. Me llovieron felicitaciones por todos lados, pero yo sabía que me había salvado de pura casualidad. Nada fue heroico y sí plagado de espanto.

1952 Estábamos en entrenamiento de acrobacia para un festival. Volábamos tres “Meise Olimpia” en Merlo. Hacíamos una pasada a baja altura para iniciar una media vuelta y aterrizar. Para nosotros una rutina que habíamos hecho muchas veces. Yo iba en el medio en fila india, detrás del primero que tocó el suelo y se desintegró. Los pedazos pegaron en mi Meise, sin dañarlo. Mi compañero Armando Blasco murió en el acto.

Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas

Miembro Activo de la Federation Aeronautique Internationale

1953 El remolcador del “Stearman” del Condor, quiso sacar al “Vasama” del campo de al lado, para no pasarlo a través del alambrado. El campo era corto y el piloto del Vasama se mató al embestir dos casas del barrio aledaño. Las dos aeronaves resultaron destruidas.

1960 El cadete Andrada, único hijo del Brigadier Andrada, fue chocado por su compañero cadete, en el Campeonato Nacional de Pehuajò. Saltó y su paracaídas se enredó con los restos del planeador. Falleció.

1972 Córdoba. En el Campeonato Nacional. Chocaron un “Ka.6” y un “Std. Austria” del Albatros. El piloto del Ka.6 se mató.

1972 Yo era el Jefe del equipo argentino en el Campeonato Mundial en Vrsac, Yugoslavia. Nuestros pilotos Rizzi, Riera, Urbancic y Hossinger volaron en nubes con gran riesgo de sus vidas. Se mataron tres pilotos en ese mundial. A partir de ese se prohibió el vuelo en nubes en todos los torneos. Todavía recordamos ese terrible campeonato con justa angustia.

1973 Campeonato Nacional de Junín. Recriminamos a un piloto de Punta Alta, oficial naval, porque volaba pegado a la cola de los otros planeadores. Al día siguiente observé cuando le arrancó el timón de profundidad al “Austria” de Nazar Anchorena. Murió al desmayarse sin poder abrir el paracaídas. Esa noche sus tres pibes nos preguntaban porqué no venía su papá!

2004 El mejor de nosotros. Varias veces campeón nacional. Inspector de Aerolíneas, supervisando a un buen piloto de nuestro Club, volaban el motovelero Ogar en Zárate. Al realizar un ocho escorado a 200 metros de altura entraron en tirabuzón que no salió y fallecieron los dos.

Estos son los que viví y recuerdo, pero la lista es mucho mayor. Hace falta entender porqué estoy preocupado? El permitir actos de indisciplina y aún justificar y hasta festejar las burradas solo estamos llamando a la desgracia. Me alarma la introducción de una cultura del “amiguismo” en algunos instructores y pilotos devenidos en “estrellas” donde para ganar rédito pregonan el “todo vale”. No quiero que mi deporte sea una secuela de nuevas tragedias.

Yo sobreviví sesenta años volando y tuve accidentes con mucha suerte. Hice acrobacia en festivales por años (tenía y tengo la habilitación de acrobacia de exhibición) hasta que el 18 de mayo de 1974 toqué violentamente el suelo en el festival del Centro Universitario de Aviación con mi ZEFIR, a 270 km/h., en el que tenía mas de mil horas voladas. Me fallaron los reflejos, lo admito. Desde ese día nunca más hice una exhibición, y a veces suelo hacer alguna media vuelta a mucha altura.

Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas

Miembro Activo de la Fédération Aéronautique Internationale

Así que si me ven como un viejo cascarrabias que pregonaba disciplina en el aire, y cuidado del material de vuelo, es porque no quiero llorar otro camarada muerto y ver una familia preguntándome: ¿Por qué?

Asumo que tengo 78 años y dentro de muy poco ya no me dejarán volar. En esta temporada volé invitado catorce horas en la cordillera acompañando a algunos de los mejores del mundo. Una semana después volé cuarenta horas en mi "Tábano" las diez pruebas en el Campeonato Nacional sin que cambiara mi estado de ánimo. Disfruto de la vida en buena salud y solo deseo que a todos los que abrazaron este deporte puedan llegar a mi edad disfrutándolo como yo. Es mi mejor deseo.

Lito Fentanes

Presidente de la Confederación Argentina de Entidades Aerodeportivas