

Decisiones difíciles

Hace unos días circulaba en los grupos de WhatsApp una filmación de una llegada de planeadores durante un campeonato en el aeródromo de Gonzales Chaves. Los planeadores en planeo final entraban directo al aterrizaje, sobrevolando la ruta que pasa al costado del aeródromo, a muy baja altura. Se alcanza a distinguir que pasaban con escaso margen sobre los vehículos que circulan. Si bien las nuevas reglas que exigen la llegada con una determinada altura constituyen una barrera eficaz para mitigar estos riesgos, no obstante seguimos expuestos a situaciones de riesgo por nuestras decisiones.

La primera vez que pude ver las consecuencias de decisiones que no contemplaron este tipo de riesgo, fue durante el campeonato Nacional de Santa Rosa, La Pampa en 1979. Siendo ayudante en ese campeonato fui testigo del accidente de un Ka6 cr en el aeródromo Los Chañares (hoy desaparecido).



Aeródromo Los Chañares, Santa Rosa, enero de 1979.



Temas de seguridad

Número 2

Para pensar y discutir

El planeo final había sido complicado para todos, el viento norte hacía inalcanzable el aeródromo y al sobrevolar la ciudad de Santa Rosa parecía más alta que nunca. Finalmente el 32 cruzó la línea de llegada con el viento de frente y muy poca energía. Inició un viraje de 180° por derecha y sin altura suficiente para realizar un circuito de aproximación, el piloto intentó un aterrizaje viento de cola y sin pista disponible al frente. Tratando de ponerlo en el suelo en una calle de rodaje, se acercaba con mucha velocidad terrestre a las instalaciones del club. Para evitar los hangares inició un viraje muy bajo, un ala tocó el suelo y terminó en un trompo con las consecuencias que se ven en la foto. El piloto, sano y salvo (tal vez el ego un poco magullado).

A los más jóvenes tal vez no les resulte familiar, pero hubo una época en que no disponíamos de GPS ni software para calcular el planeo final. Navegábamos visualmente con la carta, estimando los kilómetros que nos faltaban recorrer y luego hacíamos un cálculo de la altura que necesitábamos para llegar; corrigiendo por viento (que no conocíamos con exactitud). Estos cálculos los hacíamos de manera mental y estaban sujetos a errores. Recuerdo que para mí fue un gran adelanto cuando comencé a volar el Jantar, disponer de una simple regla de cálculo para el planeo final, aunque los datos con que la alimentaba seguían siendo estimados.

La tecnología actual nos brinda soluciones que antes eran inimaginables, pero también nos ha creado nuevos problemas. Por un lado atender el dispositivo que estemos usando (Oudie, Open vario, Teléfono, etc) nos trae una carga de trabajo que antes no teníamos y nos obliga a meter la cabeza adentro de la cabina y dejar de mirar afuera. Pero el punto que quiero resaltar es “la complacencia con la tecnología”. Es innegable la ayuda que nos provee, al punto que no podríamos competir sin el uso de ella. Los dispositivos tienen un potente poder de cálculo; la información que nos proveen se actualiza varias veces por segundo; la precisión en la navegación es algo increíble, pero.... No nos proveen de “criterio”. En la toma de decisiones el criterio sigue siendo algo que debemos poner nosotros.

Sabemos que cuando el dispositivo nos dice que ya estamos adentro, puede ser prematuro tomarlo por cierto, tal vez estamos a 70 o 60 km del aeródromo. Conforme el planeo progresa estaremos por momentos por debajo de la altura requerida o unos metros por arriba. Depende exclusivamente de nosotros completar esta información con lo que vemos adelante y nuestra experiencia. ***También deberíamos entender que el planeo final tiene un “punto de no retorno” y es cuando dejamos la altura segura para virar y ganar unos metros más, si no vamos progresando como habíamos estimado. Son nuestras decisiones las que pueden evitar o contribuir a un resultado como el de la foto.***



Quiero compartir una nota publicada en la revista Gliding Australia en la sección Flying Safely que reproduce un briefing dado por John Cochrane durante el pre mundial de Uvalde. Explica, de una manera muy clara, lo que acabo de introducir. John Cochrane es estadounidense, ha volado y ganado campeonatos nacionales y ha representado a su país en campeonatos mundiales.

Te vas a tentar

Charla de seguridad brindada por John Cochrane en un briefing del campeonato pre mundial de Uvalde.

Básicamente hay cuatro formas de tener un accidente en planeador durante una competencia: podemos tener una colisión en vuelo; chocar contra una montaña; tener un accidente tronando y finalmente pegarle al planeta durante el planeo final a unos pocos metros del aeródromo, llevándonos puesto el alambrado o accidentarnos después de haberlo sobrevolado, por falta de energía suficiente.

La mayoría de los pilotos focaliza sus preocupaciones en una colisión en vuelo. De hecho, en las otras tres categorías hay más accidentes estadísticamente. Reducir las colisiones en vuelo es importante pero incluye un conjunto diferente de consideraciones, por eso me voy a centrar en los otros tres grupos que tienen características similares.

Los accidentes en la montaña han causado las últimas tres fatalidades en vuelos de competencia de Estados Unidos. El escenario de estos accidentes de montaña generalmente involucra haberse arrastrado con condiciones pobres, o haber intentado una transición que no estaba funcionando. En estos casos los pilotos hubiesen necesitado abandonar lo que intentaban hacer y dirigirse al valle o hacer un rodeo en su camino hacia la cresta de las sierras.

Todos sabemos cómo se debe aterrizar en una tronada. A medida que nos vamos quedando bajos nos desviamos a zonas aterrizables. A los 600 metros deberíamos encontrarlos sobrevolando varias opciones con campos buenos para aterrizar y examinándolos cuidadosamente. A una altura razonable nos encomendamos a aterrizar realizando un circuito de aproximación perfecto.

Mirando la traza de los planeadores accidentados, típicamente el piloto no se desvió hacia terreno aterrizable lo suficientemente temprano. Y lo común es ver que viraron muy bajos para intentar subir. Muchas son aproximaciones directas a baja velocidad, donde los pilotos vieron algo mal a último momento y trataron de cambiar su plan, con consecuencias como entradas en pérdida, tirabuzones o choque contra cables.



Temas de seguridad

Número 2

Para pensar y discutir

Los planeos finales de baja energía se encuadran en el coffin corner. Porque con un Mc de 3 m/s y un margen de 100m a 180 kph es muy fácil..., ahora con un Mc de 0 m/s y 3 m de altura de margen, con la necesidad de subir o la posibilidad cierta de tronar, es otra cosa.

El problema entonces está cuando venimos con Mc en cero y 3 m de margen. Y ahora ¿qué? ¿Te vas a rendir? ¿Vas a abandonar la competencia?

A medida que avanzamos con el deseo que tal vez mejore más adelante, cada golpecito de ascenso alienta la esperanza y se desinfla con cada descendente que cruzamos. Hasta que finalmente resulta claro que no va a funcionar. Si nos damos cuenta de esto a 4 km del aeródromo con 100 metros y 95 kph, obviamente que no van a aplicar los procedimientos estándar para una tronada. A menos que nos encontremos sobre un buen campo, estaremos realmente en un gran problema. También tenemos muchos reportes de accidente en el aeródromo después de una llegada. No es un buen lugar estar a 15 metros de altura y 90 kph en el medio del aeródromo, sin idea de qué hacer.

¿Por qué estas decisiones son tan difíciles de tomar y causan tantos accidentes?

Primero: en cada uno de estos casos uno tiene que cambiar del modo “correr” al, “se acabó la carrera”. Es hora de salvar los huesos. Hay cientos de puntos en juego si logramos cruzar la línea de llegada y en unos pocos segundos tenemos que tomar la decisión de abandonar todo el esfuerzo hechos hasta ese momento.

Segundo: la experiencia personal no es de mucha ayuda. Cada una de estas situaciones son raras y si hemos logrado salir vivos de ellas, nuestra experiencia personal nos puede engañar haciéndonos creer que podemos zafar. La experiencia de nuestros amigos tampoco ayuda mucho en estos casos: los muertos no nos cuentan historias. Aunque la lectura de los análisis de accidentes puede ayudar.

Podemos decirnos “Bueno, soy un buen piloto yo no haría esas cosas”. Esta actitud nos deja sin preparación. Es más sabio pensar que nosotros **vamos a estar tentados** y comenzar a prepararnos para sobreponernos a esa tentación, que solo pretender que somos buenos pilotos y esas cosas no nos sucederá a nosotros.

Todos somos buenos pilotos cuando estamos en tierra. He podido escuchar grandes disertaciones de pilotos describiendo exactamente como no hacer las cosas que luego ellos exactamente hicieron y los pusieron en problemas. La clave es descubrir cómo tomar en vuelo, las decisiones



Temas de seguridad

Número 2

Para pensar y discutir

que comprendemos perfectamente cuando estamos en tierra. Esto es mucho más difícil de lo que parece. ¿Ya les dije “te vas a tentar”?

Algunas formas de hacerlo

1. Planifique de antemano las decisiones difíciles.
2. Establezca valores tentativos.
3. Elija y planifique cómo se va a sentir; qué cosas van a pasar por su cabeza y cuál va a ser su actitud mientras toma las decisiones necesarias.

Un buen ejemplo de cómo llevar adelante los dos primeros puntos es la preparación que mentalmente hacemos para enfrentar una interrupción prematura del remolque. No hay tiempo para pensarlo en vuelo por eso nos preparamos para un corte de sogas, una falla del remolcador para cada una de las etapas del remolque. Establecemos valores tentativos: si tenemos más de 60 metros podemos hacer un viraje de 180° y esto nos ayuda a tomar decisiones mucho más rápido.

Hagamos el ejercicio de visualizar y planificar nuestras decisiones difíciles. De esta forma ya tendremos pensado las decisiones de seguras. Pensemos en qué circunstancia nos desviaremos hacia un terreno aterrizable; dejaremos las montañas; también cuándo nos encomendaremos a aterrizar y dejaremos de forzar continuar en nuestro planeo final.

Mire a su esposa ahora y dígame: “Querida te prometo nunca intentar virar una térmica por debajo de x metros; no cruzaré por terrenos no aterrizables por debajo de Mc x más un margen de altura x”. Tome en cuenta esos números ahora, cenando con su esposa, no en el aire el último día del campeonato peleando un puesto.

He dicho valores tentativos, no reglas fijas. Si se trata de un día calmo; estamos sobre un enorme campo arado; sin cables, podemos intentar un viraje más. Pero cuando alcancemos la altura que hemos prometido, una pequeña alarma debería sonar en la cabina: estamos rompiendo la promesa: ¿Es realmente una buena idea? ¿O es tiempo de abandonar y aterrizar?

Tratemos de imaginar cómo serán nuestros pensamientos. Cuando estamos bajos, es común pensar “¿por qué no darle una vueltita a esta térmica? La autocompasión es un mecanismo de defensa. Paradójicamente nos hace sentir mejor en nuestra dificultad. Pero no es una emoción útil para enfrentarnos al problema. O también podemos pensar: “puedo jugarme un poco y ganar”; “los reales campeones toman estos riesgos”. Este pensamiento es aún más inútil. Los campeones no toman riesgo absurdo.



Algunos pensamientos mejores

No evaluemos nuestro vuelo en el aire. Hemos estado volando por décadas, una tronada no significa nada en nuestra carrera deportiva. Los campeones a veces también tronan. Veamos si realmente un campeón se juega en una llegada ajustada o elige tronar haciendo un aterrizaje de manual. Seamos orgullosos de haber tomado la decisión correcta en una situación difícil.

Reconozcamos el estrés. Una parte de nuestro cerebro debería estar monitoreando nuestro estado mental; listo para regresarnos a una condición más calma y focalizada para volar mejor. Planifiquemos con anticipación y tratemos de visualizar ese estado mental.

¿Qué historia queremos contar?

El vuelo a vela tiene magnificas historias de hangar: “Estábamos a 60 km, veníamos con el Mc en 0 volando al mejor L/D y tuve que saltar la línea de árboles para entrar ...” Esta es una historia verdadera de un piloto que normalmente es muy seguro. Otro piloto que nosotros conocemos muy bien, relata haber visto a otro de nuestros “héroes” virando una térmica a la altura del techo del hangar. Una gran hazaña.

Cuando volaba parapente teníamos una tradición que consistía en que cada una de estas historias comenzaba con: “Hubo una vez que pensaba que me iba a matar...” Estas son las historias terribles que deberíamos tener en mente cuando nos enfrentamos a la decisión difícil de resignar cientos de puntos al abandonar la prueba. Pensemos en las historias que terminaron mal.

Aquí hay una buena historia. En el nacional del 2001 el Director del campeonato mandó una AST que obligaba pasar por una línea de tormentas. Muchos competidores esquivaron la línea y diez pilotos decidieron atravesarla. John Seaborn estaba peleando el primer puesto, tomó la decisión de esquivar la línea abandonando la chance de ganar el campeonato y perder su lugar en la selección para ir al mundial. Algo por lo que había trabajado por años.

No hay plata, ni premios en nuestro deporte. Volamos y competimos solo por obtener el respeto de los otros pilotos. No recuerdo quién ganó ese campeonato. Lo que recuerdo es la decisión de John . Con esa decisión ganó mucho más respeto del resto de los pilotos que con toda la serie de pruebas que ganó. Eso me gusta.