

RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

(por Alberto RUMSCHISKY)

La Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos, ha publicado un estudio que revela que más de la mitad de los pasajeros de los aviones comerciales ignoran las advertencias e instrucciones que hace el personal de cabina al inicio de los vuelos. Y el estudio recalca que lo que dicen las azafatas puede realmente salvar vidas, porque, en cualquier accidente aéreo, los pasajeros tienen cinco veces más probabilidades de sobrevivir que de morir.

En enero pasado un Boeing 777 derrapó al tratar de tomar tierra en Heathrow, destrozando el tren de aterrizaje y causando daños irreparables al aparato. Llevaba 152 pasajeros, y sólo 13 de éstos sufrieron heridas, todas de carácter leve. Un caso destacable es el de los DC-10, que sufrieron 27 accidentes graves, en 23 de los cuales el 90 por ciento de los pasajeros lograron sobrevivir. El suceso más recordado sucedió en 1989 en Sioux City (Iowa), cuando un DC-10 se estrelló en la pista con tanta violencia que el avión se partió en varias partes y se incendió. Sin embargo, 185 de los 296 pasajeros y tripulantes sobrevivieron, incluido un bebé que fue acostado en el suelo, precisamente siguiendo las instrucciones de la tripulación.

Cuando recibimos las instrucciones, siempre se insiste en que mantengamos el cinturón puesto. El estudio dice que hay cientos de casos en los que, cuando una turbulencia hace que el avión caiga de pronto unos cientos de metros, muchos pasajeros que no se han ajustado el cinturón se han roto las vértebras cervicales al golpear contra el techo. Y, si en medio

de las turbulencias podemos ver que los extremos de las alas se mueven como las de un pájaro, no debemos alarmarnos, ya que no se registra ningún caso en el que las alas de un reactor comercial se hayan desprendido, por violentas que sean las sacudidas. Por ejemplo, en la certificación del Boeing 777 se exigió una flexibilidad en las alas de más de 8 metros los descensos más agudos.

Los aviones modernos están contruidos tan sólidamente que pueden resistir incluso a los daños causados por explosiones. En 1986, cuando un reactor de la TWA volaba sobre Grecia, estalló una bomba en una pieza de equipaje. Murieron cuatro pasajeros, pero el avión pudo aterrizar, y los otros 117 ocupantes se salvaron. En 1988 un Boeing 737 que había despegado de Hawai sufrió una descompresión causada por la fatiga del metal. Esto provocó un agujero de 5 x 4 metros en el techo de la cabina de primera clase, y una azafata que estaba de pie cerca del agujero salió despedida al espacio. Pero los pasajeros quedaron protegidos por sus cinturones de seguridad.

Otros accidentes de los que es posible salir con vida incluyen la vibración muy violenta de los motores, las llamas que salen de los mismos e incluso que los motores se paren. Los aviones de dos motores pueden volar perfectamente con uno solo, y lo más común es que aterricen a salvo en el aeropuerto más cercano. En febrero de 2005 uno de los cuatro motores de un Boeing 747 de British Airlines se detuvo después de haber despegado de Los Angeles. El "sistema de supresión" que tienen hoy todos los aviones

anuló ese motor y el vuelo continuó hasta Inglaterra, con la única consecuencia de una controversia sobre la interpretación que dan los pilotos de la British a las normas de seguridad norteamericanas.

En un aterrizaje de emergencia o en un accidente al despegar, lo más importante es salir del avión lo antes que sea posible. El mayor peligro es que haya escapes de combustible y se produzca un incendio. Pero, si se puede evitar el pánico de los pasajeros, la evacuación de un avión lleno es sorprendentemente fácil. Cuando se certifica el diseño de un nuevo modelo de avión, la autoridad exige la prueba de que sea posible evacuar el aparato en un máximo de 90 segundos, incluso sin que los pasajeros lo hubiesen ensayado antes, y con la mitad de las salidas bloqueadas. Y esto sucedió exactamente en 2005 en Toronto, cuando un Airbus que aterrizaba se salió de la pista y se estrelló. El personal de cabina evacuó a 309 pasajeros antes de dos minutos, a pesar de que cuatro de las ocho salidas estaban bloqueadas y de que algunos pasajeros demoraron la operación tratando de coger sus equipajes de mano. El avión pronto estalló en llamas, quemándose toda la mitad superior.

El ya citado reciente caso de Londres confirmó la facilidad con la que el personal de cabina orientó a todos los ocupantes hacia las salidas de emergencia. Por suerte, muy pocos de nosotros hemos tenido la oportunidad de comprobar, en la práctica, lo bien entrenadas que están las tripulaciones para los casos de accidente. Razón de más para que pongamos la debida atención a todas las instrucciones que nos dan. ●