

FUEGO en el decolaje



Memorias
del
Tiempo de Vuelo

los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma



Pilotavieja



Fuego en el descolaje

Ocurrió después del mediodía, en una tarde de la primavera de 1973, durante una misión de práctica de vuelo por instrumentos. El sol brillaba y no había una sola nube en el cielo.

Era habitual que ese tipo de vuelos que la tripulación estuviera compuesta por un piloto de control, que volaba en cabina delantera, y por el piloto que debía practicar maniobras y procedimientos IFR, que volaba en la cabina trasera del T-33 donde disponía de los comandos y el instrumental necesario, y de una gruesa capota de lona que, normalmente plegada atrás de la cabecera del asiento, se corría hacia adelante impidiendo la visión al exterior, simulando el vuelo dentro de nubes. En la práctica, el piloto de control tomaba los comandos del avión solamente para descolar y aterrizar, mientras que el resto del vuelo era responsabilidad del que volaba en cabina trasera.

Ese día el pizarrón en la Sala de Operaciones del Grupo de Aviación No.2 CAZA, indicaba:

Hora	Avión	Piloto	Piloto	Misión
12:30	FAU 201	Molins	Cobas	E-15

José Luis "Pepe" Molins, el piloto de control, había llegado al Grupo 2 a principios de ese mismo año, y ya había cumplido con el entrenamiento de vuelo básico en el Lockheed T-33 Shooting Star, y realizado su primer vuelo solo en esos reactores. Justamente para aumentar su experiencia con horas en el aire era que se disponían misiones de este tipo para los pilotos que estaban en similares circunstancias. En la cabina trasera volaría Pilotoviejo, que ya tenía dos años en el Grupo de Caza, y debía, mediante estas misiones E-15, mantener el entrenamiento necesario en el vuelo por instrumentos.

Con la antelación correspondiente el Pepe y Pilotoviejo llegaron a la línea de vuelo, y cumplieron en conjunto con la inspección pre-vuelo de la aeronave. El Pepe era un petizo de esos a los que nunca nadie se le ocurre hacer bulling, porque el tamaño de su personalidad excedía largamente su estatura física. Era además un hombre con las mejores cualidades, tanto en lo profesional como en lo social y familiar. Egresado de la Escuela Militar de Aeronáutica en el primer lugar de su generación, era evidente el brillante futuro que tendría como piloto de caza, y ya se le disfrutaba como un excelente camarada.



Puesto en marcha y conducido por Molins, el FAU 201 inició su carreteo hacia la pista 23, según las indicaciones de la Torre del Aeropuerto de Carrasco. Autorizado a ingresar a cabecera, el T-33 se alineó en el centro de la pista, y el piloto de control cumplió con los procedimientos de chequeo previos al descolaje. En cabina trasera Pilotoviejo sería un mero observador hasta que se completara el despegue, momento en que desplegaría la capota y tomaría los comandos, para iniciar la práctica del vuelo por instrumentos. Autorizado por el controlador de Torre, el FAU 201, cargado a tope de combustible, comenzó a correr por la pista, balanceando pesadamente los tanques de punta de ala, llenos cada uno con 365 galones de JP-4. Pilotoviejo, sin nada que hacer, disfrutaba del paisaje.

Tras correr kilómetro y medio el T-33 alcanzaba la velocidad de despegue, y el piloto tiraba suavemente del bastón hacia su abdomen, para sacarlo del suelo. Estaba pasando a 120 nudos y 6 metros de altura frente al antiguo edificio de la terminal del Aeropuerto, cuando el Pepe Molins accionó la palanca para levantar el tren de aterrizaje. En cabina trasera, Pilotoviejo comenzó a correr la capota hacia adelante.



En ese momento se encendió, como un gran faro rojo, la luz de alarma de fuego en el motor.





Falla estructural y fuego en vuelo son las emergencias más temidas por los pilotos de cualquier aeronave, y en especial por los de aviones de combate. Son problemas que normalmente no tienen solución y en los que los pilotos tienen muy poco para intentar hacer. En los reactores en particular, en caso de fuego y dado el altísimo volumen de combustible que consumen sus motores, el tiempo entre la aparición de la primera llama y la explosión final, normalmente es muy corto. Téngase en cuenta además que el T-33 es un modelo derivado del F-80, primer caza a reacción de los Estados Unidos, diseñado en los años 40, por lo que no tenía los elementos de mitigación de riesgos de que disponen aeronaves más modernas. El Lockheed T-33 disponía de asientos eyectables, pero en los del Grupo 2 lo que impulsaba piloto y asiento fuera del avión era una carga explosiva, no los cohetes con que serían equipados un par de años más tarde. Y con sistemas de ese tipo, se requería que el avión llevara una velocidad mínima de 120 nudos y una altura mínima de 150 pies para que hubiera posibilidades de eyección exitosa. Con el cohete se levantaba la restricción de la altura mínima de 150 pies, pero se mantenía la exigencia de 120 nudos. De todas maneras, la estadística mundial para esos años registraba que solamente sobrevivían el 5% de los pilotos de jet que se eyectaran a menos de 2000 pies. Por encima de esa altura el porcentaje de supervivencia sí aumentaba considerablemente.

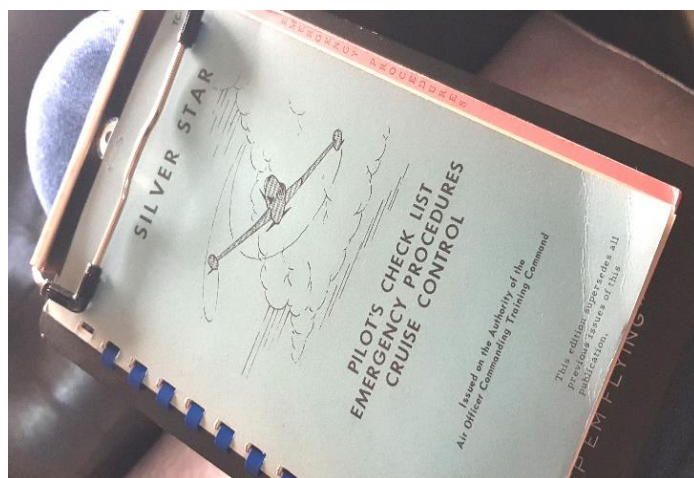
“Velocidad y altura conservan la dentadura”

Tener suficiente velocidad permite mantener el control del vuelo del avión, y tener altura significa estar lejos de la tierra, que es la que realmente mata al darse contra ella. El viejo adagio aeronáutico es una verdad que no auguraba nada bueno para el FAU 201 y su tripulación. Estaban con la luz de fuego en el motor encendida, volando muy cerca de la velocidad de pérdida, bien por debajo de los 2000 pies, y ni siquiera cerca de los 150, mínimo absoluto de altura para una eyección con posibilidades de éxito. De pista quedaban por delante menos de 700 metros, lo que hacía imposible abortar el decolaje. Adelante, más allá del final de pista, se levanta el gran bosque de gruesos eucaliptos. Para colmo, el avión estaba cargado con el máximo de combustible, lo que, aun en condiciones normales de plena potencia, proporcionaba un régimen de ascenso muy reducido.

(No, no sea ansioso. Por supuesto que finalmente nos salvamos, si no, ni yo hubiera escrito esto, ni usted lo estaría leyendo. Déjeme estirar la prosa y disfrutar del recuerdo...)

Entonces llegaron al rescate las incontables horas dedicadas a la memorización de los procedimientos de emergencia, y a su incesante práctica, ferozmente exigida por los instructores del Grupo 2.

El procedimiento de **“Luz de fuego en la cámara plena (motor) encendida”** ordenaba llevar el acelerador todo atrás (Throttle off) para luego verificar si realmente había fuego, de lo cual era suficiente indicación que entrara humo en la cabina. En este caso los pasos siguientes eran cortar la alimentación de combustible (Main Fuel Shut-Of switch Off), eyectar la cabina y, si la altura es suficiente, eyectarse, y si no, aterrizaje forzoso. Si no hay humo u otra indicación de fuego, regrese a la Base.





En fracciones infinitesimales de tiempo el cerebro recorre la cartilla de emergencias y automáticamente lanza a los músculos las órdenes correspondientes. Entonces instintivamente Pilotoviejo pone su mano izquierda en la palanca del acelerador para cumplir el procedimiento mientras el cerebro sigue recorriendo la cartilla y llega a otro título: **“Fuego en el motor durante el decolaje”**. ¡Ésta es la correcta! Y el primer paso no es sacar potencia sino justamente lo opuesto: *“Mantenga potencia máxima hasta alcanzar altura segura de eyección”*.

En cabina delantera, el Pepe Molins va centésimas de segundo adelantado. Pilotoviejo siente que la palanca del acelerador comienza a retroceder, y cuando su cerebro le da la orden al músculo de mantener potencia máxima, el piloto en cabina delantera ya la está llevando todo adelante.

El tren de aterrizaje completa su retracción y el T-33 sigue acelerando y ganando altura lentamente, demasiado lentamente para los pilotos cuya meta ahora es llegar a la altura segura para eyeccionarse, esos mágicos 2000 pies. Hay también otro objetivo a conseguir: llevar el avión a una zona donde, luego de la eyección de los pilotos, el avión sin control caiga sin causar daños, en especial a la población. Eso exige virar a la izquierda, hacia el mar distante 3 millas, porque al frente está la densamente poblada ciudad de Montevideo

El principal enemigo para llegar a esa meta es el peso de los tanques de punta de ala (tip tank) que, repletos de combustible, son la rémora que impide ganar altura rápidamente. Y entonces el segundo paso en el procedimiento **“Fuego en el motor durante el decolaje”** ilumina sabiamente el camino a los pilotos: *“Eyeccionar cargas externas a necesidad”*.

El índice derecho de Pilotoviejo comienza a enderezarse y a hacer camino hacia el borde inferior derecho del panel de instrumentos, donde está el “Panic Button” (Botón de Pánico), que al ser accionado, libera al avión de todas las cargas externas, tanto armamento como tanques de combustible suplementario como los tip tank.

Pero el Pepe sigue adelantado y ya está pulsando el Panic Button de cabina delantera. Los tanques de punta de ala se desprenden. Liberado de su peso, el T-33 salta hacia arriba y, aún al 100% de revoluciones en su turbina, asciende ahora rápidamente.

La luz de fuego sigue encendida, pero el motor continúa empujando el avión hacia la seguridad. Ahora el piloto en cabina delantera comienza un viraje a la izquierda buscando el mar inhabitado para una eventual eyección y repasa el procedimiento, que ahora vuelve a ser el primero considerado: “Luz de fuego en la cámara plena (motor) encendida”. Mientras, el piloto en cabina trasera se hace cargo de las comunicaciones.

Pilotoviejo reporta la emergencia a la Torre de Control, informa intenciones de alcanzar altura sobre el mar, y solicita que el torrero se fije si el FAU 201 está dejando estela de humo. Su voz es clara, firme y bien modulada, como lo está registrando la grabadora de comunicaciones de Operaciones del Grupo 2.

Sobrepasando el T-33 los 3000 pies y ya sobre el mar, se siguen los pasos del procedimiento de emergencia, y Molins lleva atrás el acelerador: la luz roja se apaga. No hay humo en la cabina, y en el viraje en ascenso ambos pilotos comprueban que el avión no está dejando ninguna estela. No hay confirmación de fuego en el motor.



Pero cuando se adelanta nuevamente el acelerador, la luz vuelve a encenderse. Se repite la prueba y el resultado es el mismo: con potencia se enciende la luz de fuego en el motor. No hay certezas de lo que está pasando, pero se puede suponer que hay un fuego pequeño que aumenta de intensidad al incrementar el flujo de combustible cuando se aumenta la potencia. Instructores en Operaciones de Grupo aconsejan dirigirse a aterrizar inmediatamente, apagando el motor cuando la llegada a la pista está asegurada.

Mientras en el Aeropuerto y en la Base aladaña suenan las alarmas de emergencia en pista, y salen disparados los camiones de bomberos y arranca motores el helicóptero de rescate, el Pepe Molins lleva el avión hacia final de pista 23. Pilotoviejo continúa haciendo las comunicaciones. Pero ahora su voz ya no es firme y segura como durante la etapa álgida de la emergencia. Un severo tartamudeo demuestra que, durante el cumplimiento cuasi automático de los procedimientos exigidos y dictados por el entrenamiento, el piloto es ejemplo de templanza y auto control, lo que disminuye notoriamente cuando se tiene tiempo para reflexionar y entonces, surge el miedo y la angustia atenaza las cuerdas vocales...

Dominadas las urgencias, salta el pensamiento de dónde habrán caído los tanques repletos de combustible, capaces de generar una hecatombe al caer a tierra. Aunque supone que el impacto debiera haberse producido en el bosque de eucaliptos y no más adelante donde se extiende una zona poblada, Pilotoviejo solicita que un helicóptero lo espere para poder revisar la trayectoria del FAU 201 para localizar los tip tank caídos.

En forma magistral, Molins hace una aproximación directa a la pista, y ya en final, apaga el motor, mientras Pilotoviejo, cartilla en mano, canta los pasos del procedimiento. El T-33 aterriza y se desliza silenciosamente por el cemento. El piloto le permite llegar al taxiway central por donde sale y donde se detiene, evitando dejar interdicta la pista principal del Aeropuerto.



Los carros de bomberos ya están llegando y un UH-1 Huey los sobrevuela. Pilotoviejo se desprende del arnés y del paracaídas, salta al ala del avión y de allí al helicóptero, que decola inmediatamente para buscar los tanques de ala del T-33. Volando en la trayectoria de la pista 23, se les localiza, destrozados entre los eucaliptos, sin haber provocado más daños que ramas rotas y derrame del combustible en el suelo. Se transmite la ubicación para que los bomberos puedan llegar y hacer su tarea, volviendo el helicóptero a la Base.

El FAU 201 ya había sido remolcado a la planchada del Grupo 2. Tras el aterrizaje del helicóptero en su zona en la planchada del Grupo 5, Pilotoviejo camina largos 200 metros hasta el T-33. Están allí los jefes de la Base y del Grupo 2, instructores, mecánicos... Al llegar al avión, desaparece la tensión que lo sostenía. Debe apoyarse en el ala: las rodillas se le doblan y saltan lágrimas en sus ojos...

Tras la inspección de mantenimiento se estableció que nunca hubo fuego en el motor. Se encontró un cable del sistema de alarma que estaba suelto, lo que hacía que, con el incremento de la corriente de aire dentro de la cámara plena, hubiera un mal contacto y la luz se encendiera. Al disminuir la corriente de aire, la luz se apagaba.

Tres meses más tarde, José "Pepe" Molins se casaba y al día siguiente partía con su esposa en luna de miel a Bariloche. En Buenos Aires subieron a un Fokker F-27 de la Fuerza Aérea Argentina, que dos horas después del decolaje se estrellaba en la Cordillera de los Andes. Junto a Enrique Bonelli, amigo y compañero de promoción del Pepe, Pilotoviejo acompañó el regreso al Uruguay de los ataúdes de la entrañable pareja, desde la Base del Palomar. Sirva esta historia para ayudar a perpetuar el recuerdo de un hombre excepcional y brillante piloto.

**Pilotoviejo
octubre 2019**

**Cae la tarde y el FAU 201,
sin sus tanques de punta de ala,
descansa en la línea del Grupo 2**





más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:

www.pilotoviejo.com



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:

www.facebook.com/Pilotoviejo



Créditos:

Texto, imágenes, diagramado y edición, de Pilotoviejo.

Ultima actualización: 09/08/2023

© Jorge Cobas González, 2023