

UN CASO INSOLITO BG FABIO ZPATA VARGAS 1966



Un caso insólito

B.G. Fabio Zapata Vargas



Avión U-6A Beaver, No. 105

Han transcurrido varios años, yo diría muchos, antes de que me decidiera a narrar esta experiencia ocurrida durante mi tercer año como oficial de la Fuerza Aérea, en el grado de Subteniente, allá por 1966. Para esta época me desempeñaba como aviador autónomo en el equipo U-6A (Beaver) y prestaba mis servicios en el Grupo Aerotáctico, una pequeña Unidad de la Fuerza Aérea destacada en la ciudad de Neiva para apoyar las operaciones de las tropas de tierra empeñadas en el control del orden público en el sur del país, especialmente en Marquetalia y en las áreas de Pato, San Vicente del Caguan y Guacamayas.

A mediados del mes de marzo el Grupo Aerotáctico (GRAT) recibió un requerimiento para efectuar un vuelo de observación con cinco oficiales del Batallón "Colombia" sobre el área de Pato, como reconocimiento previo a las operaciones que este batallón llevaría a cabo en esa zona durante los siguientes días. Me correspondió realizar esta misión y en compañía del Subteniente Jorge Niño M. (+) quien asumía funciones de copiloto, nos trasladamos al aeropuerto "La Manguita" para inspeccionar el avión U-6A No. 105 mientras esperábamos nuestros pasajeros que llegarían desde El Guamo por vía terrestre.

Antes del despegue hice contacto con el señor teniente piloto Benjamín Polanía (+) quien hacía pocos minutos había llegado procedente de San Vicente del Caguan, con el fin de enterarme del estado meteorológico en aquella zona. El Teniente Polanía me advirtió que existía mal tiempo en la ruta y las condiciones eran desfavorables para la misión. En razón de lo anterior,

comuniqué al comandante del GRAT aquella situación, sugiriendo la conveniencia de aplazar el vuelo para más tarde o para el siguiente día. El señor Comandante consultó al Comando de la Brigada esta posibilidad, pero no fue escuchado y por el contrario fue presionado para que el vuelo se realizara dado el carácter urgente de la tarea a cumplir.

Alrededor de las 11:00 horas se inició el despegue de acuerdo con lo establecido en la orden de vuelo respectiva, con un piloto, un copiloto y cinco oficiales del Ejército en los grados de Subteniente a Capitán. Desde un comienzo se observó mal tiempo en la cordillera oriental y después de varios intentos se logró cruzar por el valle de Balsillas, donde se forma una depresión y eventualmente ofrece condiciones aceptables cuando el tiempo atmosférico es adverso en las alturas sobre los 9.000 pies. Por esta ruta continuamos hacia el cañón del río Pato que comienza precisamente en el sector norte de Balsillas y continúa hacia el este en un descenso no muy pronunciado.

El cañón de Pato en su parte más amplia no tiene más de 1.200 metros de ancho y su mayor altura no sobrepasa los 8.000 pies sobre el nivel del mar. Durante este trayecto y hasta la desembocadura del río Pato en el Caguan, encontramos lluvia persistente que no permitía ninguna observación en los puntos que interesaban a los oficiales del Batallón Colombia. Evaluando esta situación y ante la evidencia de que el tiempo no mejoraría durante la tarde, acordamos iniciar el regreso y postergar la misión. Se tomó la misma aerovía y logramos llegar hasta Balsillas

donde el tiempo había empeorado, por lo cual decidí que resultaría más fácil volar hacia el norte porque seguramente por este sector las condiciones permitirían cruzar la cordillera para llegar al Valle del Magdalena.

El avión ascendió hasta mantener los 10.200 pies de altura y en esas circunstancias llegamos a una pequeña altiplanicie llamada Balsillitas, que se encuentra justamente al este del cerro Neiva. A partir de entonces estuvimos atentos a alguna posibilidad que nos permitiera cruzar la cordillera en condiciones visuales y efectivamente a unos tres minutos de vuelo al norte del Cerro de Neiva, aparentemente se presentó la oportunidad que buscábamos. Viré el avión al rumbo 270° y entramos entre unos ligeros estratos. Pensé que inmediatamente después recobraría las condiciones para vuelo visual pero no fue así. Ya habían transcurrido 35 segundos cuando se empezó a sentir una fuerte tormenta acompañada de granizo.

Entonces había que regresar y apliqué un viraje de 180° hacia un rumbo entre 75° y 80° y con 10.400 m. pies de altura. Como la lluvia y el granizo desaparecieron no se cambió a rumbo 90° sino que mantuve la dirección del viraje. Nuevamente quedamos entre los estratos suaves y ya habían transcurrido los 35 segundos al cabo de los que supuestamente deberían encontrarse condiciones visuales, pero la situación de vuelo por instrumentos persistía.

En estas condiciones observé que sorpresivamente, en medio de la claridad del estrato, una mancha oscura de fuerte contraste se aproximaba vertiginosamente hacia nosotros, por lo cual reaccioné efectuando un viraje brusco y escarpado hacia la derecha. En esos momentos desembocamos a condiciones visuales y sentí que en el viraje el tren del avión golpeó una roca que sobresalía en el contorno de la montaña, debido a lo cual la aeronave rebotó y con velocidad menor a los 80 nudos y con la nariz baja quedó orientada hacia una pequeña cubierta de frailejón que se encontraba unos 15 metros abajo de la roca.

Antes de que el avión tocara aquella superficie operé en forma brusca hacia atrás los mandos de la aeronave para evitar el impacto de frente, mas no el de la parte inferior del fuselaje que alcanzó a rozar el terreno al tiempo que se sucedía un salto hacia adelante, lo que impulsó el Beaver a un cañón por donde en línea de descenso fue posible recuperar la adecuada velocidad de vuelo, ya en condiciones visuales. Controlada la situación pude continuar el vuelo

hacia el sur y cruzado por Algeciras pasar el Valle Magdalena para posteriormente aterrizar en Neiva.

El avión presentaba las siguientes novedades: La rueda derecha aparecía golpeada y con un pequeño desplazamiento hacia atrás. Las puntas de la hélice mostraban una leve torcedura pero sin consecuencias para el funcionamiento del motor. Los cables de antena, que se encontraban localizados en la parte inferior de la aeronave, se apreciaban reventados y el patín de cola se notaba golpeado en forma leve. Tanto el tren delantero como el patín de cola tenían enredada buena cantidad de frailejón y líquenes propios del páramo.

La reacción de todos los ocupantes del Beaver durante y después de esta eventualidad fueron diversas y sorprendentes, pero no parece del caso narrarlas. Considero más conveniente analizar las causas que llevaron al piloto de la aeronave a esa crítica y peligrosa situación, y establecer cómo evitar la repetición de tales experiencias: 1. La tripulación obró presionada por superiores que desconocían la influencia de los factores metereológicos en el cumplimiento de una misión de reconocimiento aéreo. 2. Se ignoró el reporte del piloto de una aeronave que procedía del área en cuestión. 3. La insistencia rotunda del Comandante de la Brigada para que se cumpliera la misión, sin considerar el riesgo que entrañaba el mal tiempo atmosférico reinante.

Conclusiones

El factor metereológico no puede desconocerse en ninguna actividad de vuelo y los criterios expuestos por la tripulación deben ser considerados satisfactoriamente. Ninguna misión es tan importante como para someter a un evidente riesgo a los ocupantes de un avión o la propia aeronave.

El Oficial aviador al mando de una aeronave merece la atención de sus superiores y sus decisiones deben interpretarse como el deseo de cumplir la misión pero en forma profesional y responsable.

Tripulación y pasajeros del U-6A No. FAC 105

Piloto Subteniente Fabio Zapata Vargas; Copiloto Subteniente Jorte Niño Morales; pasajeros: Capitán Hernán José Guzmán Rodríguez, Capitán Jaime Colmenares, Capitán Noé Ramiro Castellanos, Capitán Flavio Jiménez, Subteniente Homero Rodríguez. ➔