

Suboficiales

ENRIQUE CABALLERO CALDERÓN
Subteniente de Aviación
e.caballero@terra.es

♦ TRAS LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES

El 26 de junio del 1912, en el madrileño aeródromo militar de Cuatro Vientos, el alumno de la 2ª Promoción de pilotos militares españoles, el Capitán Celestino Bayo, sufría un grave accidente, que dos días más tarde le causaría la muerte.

El avión de origen francés, "Henri Farman, Militare", designado por la Aviación Militar Española como b.H.F. nº 2 (b de biplano y H.F. por la iniciales del fabricante), era pilotado por el citado capitán, durante una de las fases del adiestramiento. Cuando a una altura de 25 m., realizando una figura en 8, exigida por la Federación Aeronáutica Internacional, para la obtención del título oficial de piloto; entra en pérdida y se estrella contra el suelo. Como testigo de aquel accidente y como homenaje a este valiente militar, el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, exhibe la hélice que el avión español, portaba en tan fatídico momento.

La causa probable de esa entrada en pérdida, pudo estar en lo peligroso que era el giro a la derecha en este aeroplano, debido al efecto giroscópico ocasionado por el motor rotativo Gnôme de 50 cv y por la hélice, que le hacían encabritar, provocando una disminución importante de la velocidad y por lo tanto su entrada en pérdida.

Este es el relato de lo acontecido en el primer accidente,

con resultado de muerte, de la aviación militar en España y que fue analizado en profundidad por dos de los precursores de nuestra aviación: el por entonces Capitán Alfredo Kindelán Duany, responsable de la instrucción en los aviones biplanos "b" y por el también Capitán Emilio Herrera Linares, responsable de la instrucción en los aviones monoplanos "m". Ambos formaron lo que hoy se conocería como el equipo de investigación.

En los albores de nuestra aviación, concentrada casi exclusivamente en la de uso militar, los accidentes eran muy frecuentes, la endeblez de los aparatos, la poca potencia de los motores y la escasa fiabilidad de éstos, eran las causas más frecuentes de los mismos y por lo tanto eran algo inherente a la profesión de aviador.

La sencillez constructiva de estos primeros aeroplanos, facilitaba la localización de la causa del siniestro, sirviendo los resultados obtenidos para mejorar los construidos posteriormente. Pero a medida que los aviones se convertían en más seguros y fiables, también se hacían más complejos, algo que hacía necesaria la intervención de personal cada vez más cualificado y especializado en los diferentes componentes de los mismos.

A medida que se aumentaba la seguridad, crecía la demanda de este sistema de transporte, lo que originaba un aumento del número de accidentes, por la gran cantidad de

aviones en servicio, pero a su vez una importante disminución porcentual de los mismos, gracias a las exigencias de fiabilidad de los fabricantes, que no escatimaban esfuerzos en aumentar la calidad de sus productos.

Ante la situación descrita, los resultados de la investigación de un accidente eran de suma importancia, para el prestigio del avión y para el que lo fabricaba, que aprendiendo del fallo detectado, lo corregía en los aparatos que construía en el futuro y los subsanaba en los que se encontraban operativos.

En el ámbito militar

En la aviación militar, exigente con la seguridad de sus aparatos y tripulaciones, por las difícilmente sustituibles bajas humanas y por el elevado coste del material, la identificación de la causa era y es de suma importancia. El análisis de las causas que producían los accidentes, en un principio se realizaban por expertos, de la unidad que tenía asignado el aparato o de la zona a la que pertenecía, siendo designados por la máxima autoridad militar de la misma.

En el año 1940 se publica una orden ministerial, en la que quedan reflejadas las normas para la investigación de las causas, en los accidentes de aeronaves militares. En marzo del 1948, tras ratificar España lo acordado en la Conferencia Internacional de Chicago (1944), se publica un Decreto en el se dan las normas necesarias, para la investigación de las causas de los accidentes, sufridos por aeronaves civiles.

En el mes de junio del año 1994, se publica el Real Decreto nº 1.099, en el se actualizan "la regulación de las investigaciones y los informes técnicos a realizar, cuando ocurra un accidente a una ae-

ronave militar, en orden a esclarecer las circunstancias en que se produjo, determinar las causas y concretar las consecuencias, así como las medidas preventivas a tomar para evitarlos en el futuro, dentro de los planes y programas de la seguridad en vuelo"

Para tan importante cometido se designa un órgano técnico, que a su vez crea la Comisión para la Investigación Técnica de los Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM), que es la encargada de las investigaciones y de los informes técnicos resultantes, tanto de los accidentes de las aeronaves militares españolas, como los protagonizados por las militares extranjeras, en Territorio Nacional.

Esta comisión es dependiente del Ministerio de Defensa y está adscrita al Mando del Apoyo Logístico del Ejército del Aire y se compone de un Presidente, un Oficial General del Ejército del Aire, siete Vocales permanentes, Oficiales Superiores de los tres ejércitos y de la Guardia Civil y un Secretario, un Oficial Superior del Ejército del Aire.

Para formar parte de los miembros que componen la Secretaría, se establece la incorporación de dos Suboficiales de la Escala Básica del Cuerpo de Especialistas del Ejército del Aire, con las especialidades de cartografía-fotografía y de administración, que tienen que ser designados por el Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire.

Cuando se produce el temido accidente y se tiene que desplazar el equipo de investigación al lugar del mismo, éste es acompañado por el responsable del reportaje fotográfico, el Sargento Primero Gamarra, hombre de reconocida experiencia y de amplia tradición militar en la familia.

El Sargento Primero, exper-

to en cartografía y fotografía, que se encuentra en situación de alerta permanente, nada más recibir la nunca esperada llamada se une al grupo, preparándose mentalmente para intentar ausentarse del problema afectivo que se le puede presentar, en la importante, pero a su vez triste misión, de obtener la documentación gráfica, de todo lo relacionado con el siniestro, con el estado en el que ha quedado la aeronave y con las personas que han perdido la vida, sus compañeros.

Este doloroso cometido es de suma importancia para la investigación, por lo que el trabajo fotográfico debe reflejar, lo más exhaustivamente posible, lo acontecido. Una gran responsabilidad, que requiere unos nervios de acero y una elevada profesionalidad.

Una vez preparado para la misión, se le exige un planeamiento minucioso de su sistema de trabajo, para tomar las fotografías con arreglo a las ordenes recibidas, directamente, del Jefe del equipo de investigación, normalmente las necesarias para la investigación del accidente y para la elaboración del posterior informe. Teniendo en cuenta que, aunque el criterio dominante es el de que, mejor hacer más fotografías de las necesarias, que quedarse escaso, éstas no deben de realizarse de una forma indiscriminada, sino ajustadas a una selección predeterminada, de forma que sirvan para aumentar su utilidad.

Todos los documentos gráficos captados por el objetivo de su cámara, deben ser entregados al responsable del equipo, haciendo constar en ellos, la posición del fotógrafo en el momento de su captación, la dirección desde la que se tomaron, la parte de la aeronave a la que corresponde o la parte del escenario que está

reflejado, adjuntando las razones por las que el investigador ordenó su consecución. Una foto vale más que mil palabras.

Los trabajos de la Comisión

El equipo de investigación tras un minucioso, largo y duro trabajo, origina una monta-

especialidad en administración, es el encargado de clasificarla y archivarla, una fuente de trabajo añadida a la habitual del funcionamiento ordinario de la oficina.

De este joven pero experto suboficial depende, además de lo anteriormente mencionado, la preparación de todo

ble, para que nada falle, se tiene que encargar, junto con su compañero el Sargento Primero de toda la logística informática así como de la técnica necesaria.

El trabajo de la secretaría y el que afecta a la parte de la fotografía no acaba con la reunión del equipo investigador, sino que una vez acabadas éstas, debe de organizar un carrusel de comunicaciones, en las que se remiten las actas de las reuniones, a las autoridades competentes, mediante la elaboración de los documentos habituales, para la comunicación escrita.

Todos los documentos que se han generado, tanto en escritos como en fotografías, tienen que ser archivados para que estén a disposición de quien pueda requerirlos, labor que se hace en conjunto entre los dos únicos suboficiales de la CITAAM.

La poco lucida función burocrática, que solo se echa de menos cuando no funciona, es odiada por muchos, pero imprescindible para todos, para todos los que quieran que el trabajo esté bien realizado, que quede impecablemente registrado y que sea remitido con diligencia. La labor más callada no tiene por qué ser la menos importante.

Los informes emitidos por la Comisión para la Investigación Técnica de los Accidentes de Aeronaves Militares, es de suma importancia para la seguridad de las aeronaves, por lo tanto para la de sus tripulaciones y pasajeros, pudiéndose dar la circunstancia de que tras la investigación de un accidente, en el que se han detectado anomalías o defectos técnicos, una vez se han comunicado, han causando la inactividad a nivel mundial, del modelo de aparato afectado, situación que se mantiene hasta que se han solucionado.



Sargento Montero.

ña de anotaciones, descripciones y conclusiones, plasmadas en papel. Todo este caudal de documentos se dirige a un mismo lugar, a la Secretaría de la Comisión y más concretamente a la mesa del Sargento Montero, que por su

lo necesario para las reuniones plenarios de la Comisión: la elaboración de los dossiers, la preparación de la documentación, que les acompañan y todo lo necesario para que el trabajo en dicha reunión sea lo más ágil y fructífero posi-