



RUMBO AL CUMULUS NIMBUS

Dr. Raul Cuello

23 Abr 06

Los cumulus nimbus son nubes de desarrollo vertical que se yerguen como verdaderas paredes entre los 600 metros y 5.500 metros de altura. Son las más peligrosas que existen y resultan ser el enemigo más temido por los aviadores, independientemente del tipo de aeronave que comanden y de las horas de vuelo que tengan acumuladas. Se producen por el choque de masas de aire frío, que en nuestro país ingresan por el SO, con las de aire caliente que provienen del NE. El fenómeno meteorológico tiene en su delantera como anticipo, fuertes vientos, lloviznas y rápida disminución de la visibilidad hasta llegar a cero. La ventaja que proporcionan es que permiten ser observados a la distancia, de modo que pueden ser evitados por medio de un gran rodeo, excepto que la línea se extienda por varias decenas de kilómetros, en cuyo caso lo aconsejable es desistir de seguir con el vuelo.

Los pilotos, excepto los que cuentan con muy pocas horas de vuelo y una alta cuota de irresponsabilidad nacida del sentimiento de invulnerabilidad que acompaña a los ignorantes que desconocen que lo son, tan pronto como disponen de la información meteorológica proporcionada por el servicio de la oficina que habilita el vuelo, adoptan su plan al que se ajustan fielmente en el aire, por la lectura del instrumental, que comprende entre otros al radar. Saben que “*entrar al cumulus*” es poco menos que acceder al certificado de un desastre, vistas las fuerzas de las masas de aire y los bloques de hielo que lo integran. El barrido del radar, detecta precisamente ese núcleo, donde el aire gira a más de 200 Km./hora, suficientes para producir daños enormes en alas y timones.

Ante la proximidad del fenómeno, el consejo es conducirse del modo que indican los manuales y las enseñanzas previas, lo cual implica ajustarse ciegamente a la lectura de los instrumentos. La experiencia indica que hay una tendencia a confiar en las sensaciones personales, pero también se sabe que los que les dieron más crédito a ellas que a los instrumentos, hoy descansan en paz con sus restos atomizados a metros de la superficie en el momento del impacto, luego de haber atravesado los segundos más dramáticos de sus vidas.

El consejo a dar para mantener la vida y gozar de un vuelo placentero con seguridad es el aterrizaje y pasa por las siguientes directrices:

A) siempre tiene tiempo para advertir la proximidad del peligro.

B) si cree que la situación lo ha de superar dada la lluvia que impactara sobre la aeronave (también granizo) y la fuerte turbulencia que sacudirá al avión, de vuelta y aterrice en cualquier pista alternativa. Para eso dispone de instrumentos de última generación en el avión tales como el GPS, el DME, el ILS, el VOR, los ADF y el Transpondedor, como mínimo. Conocer sus propios límites es una condición básica para todo profesional. No constituye un demérito abortar el vuelo, debido a que ello es una demostración del conocimiento que el piloto tiene respecto de sus propios límites.

C) con visibilidad cero, Vd. creerá que el avión está parado porque carece de referencias para visualizar la velocidad, también que está volando en una dirección y posición en el aire que son distintas a las reales, verá Vd. temblar fuertemente sus rodillas porque el pánico lo ha invadido. Todas estas sensaciones, las puede eliminar tan pronto confíe en los instrumentos del avión, pero para ello deberá ser Vd. un piloto muy avezado y habilitado para volar bajo los mínimos meteorológicos.

D) si no obstante, entró a la línea de cumulus, mantenga el rumbo y no pretenda volver atrás y siga siempre los principios básicos de la ortodoxia. Es posible y de hecho está demostrado, que la resistencia del avión soporta la fuerza exterior sobre el fuselaje, las alas y el empenaje. Disminuya la velocidad del avión sacando el tren de aterrizaje. No olvide nunca que está en esa situación por su exceso de confianza y que hubo quienes salieron con vida de una situación límite como la que le toca vivir.

Claro está que, tratándose de aeronaves de pasajeros, las normas son observadas no solo por el comandante sino por sus auxiliares de vuelo, los técnicos que atienden los standard de excelencia de todas y cada una de las partes del avión, del personal de tierra de los aeropuertos y en general por toda la logística que hace del transporte aéreo el medio más seguro de la actualidad. No obstante todo esto, es posible admitir fallas humanas que producen accidentes en condiciones meteorológicas que son encaradas con espíritu amateurista.

Todo lo anterior puede ser trasladado al plano de la economía. Imagine Vd. la forma en que se conduce la economía, asimilándola a una aeronave con total desprecio de la ortodoxia en su conducción y en la lectura de los instrumentos, vg. el desequilibrio entre la asimétrica tasa de crecimiento de la Demanda Global y la Oferta Global, las presiones sobre la estructura de precios relativos que deviene en una inflación de demanda, la tasa de interés fuertemente negativa, la expansión monetaria para incrementar las reservas del BCRA, el crecimiento del GP por encima de los ingresos tributarios, la disminución creciente del superávit primario, el manejo administrado de precios, el cierre de exportaciones y generosos subsidios para encubrir ajustes de precios o salarios, son algunos de los campos que demuestran el grado de superficialidad de conocimientos de quienes están en la cabina de la aeronave.

La lectura cuidadosa de los instrumentos es reemplazada por sensaciones nacidas del convencimiento que pilotear el avión es fácil. Mientras tanto ya se ve en el horizonte la línea de un frente frío con su pared de cumulus nimbus, pero que es ignorada por quienes se sienten omnipotentes en los comandos. El análisis del cuadro de situación es fácil; sin competencia en los mandos y con un equipo de entusiastas colegas del comandante, el desastre está poco menos que garantizado. Faltan todavía algunos kilómetros, pero van a llegar antes de lo que pudiera imaginarse. Mientras tanto el pasaje, que no tiene por que conocer nada de las circunstancias del vuelo, viaja contento, festejando la ausencia de turbulencias. Sería bueno que alguien les avisara que fueran ajustando sus cinturones, ¿pero quien?.