

INCIDENTE DE VUELO CON EL SEGUNDO WG13

Luego de realizarnos el examen médico completo que le corresponde a toda tripulación que sufrió un accidente, me reuní con el oficial a cargo de la investigación para hacerle mi relato de los acontecimientos y aclarar algunas dudas.

Mientras tanto, el otro helicóptero Sea Lynx era sometido a una exhaustiva inspección tratando de detectar alguna falla o indicio que nos diera alguna idea de lo que había sucedido. Algunos hablaban de sabotaje porque hasta fines de marzo, había estado con nosotros un técnico de la Westland preparando el viaje de la comisión a Inglaterra para hacer el curso de los helicópteros en fábrica. La Armada había adquirido diez helicópteros nuevos. Por supuesto que la comisión nunca se hizo y los helicópteros nunca llegaron.

Se me ordenó preparar mi nuevo embarque, para llevar a un oficial de la Fuerza Aérea que iría como observador para ver el desempeño de los aviones Pucará lanzando torpedos. Fue así que con el Teniente de Navío Marcelo Miranda como comandante y una semana más tarde del accidente anterior, despegamos de la Base Aeronaval Comandante Espora con rumbo a la costa en donde nos contactaríamos con nuestro buque. También me tocó volar a la derecha, en el puesto del Comandante.

La zona en donde hacíamos “pies húmedos” (que significa ingresando al mar, o “pies secos” ingresando en tierra firme”) era cercana a la Base de Infantería de Marina Baterías alejada unas cuantas millas de Espora.

Con rumbo a Baterías y a mitad de camino las revoluciones de una turbina comenzaron a oscilar y la presión de aceite a caer. Como el síntoma era igual al accidente que habíamos tenido siete días atrás, decidimos cortar el motor en problemas y dejar que la otra nos llevara de regreso a la Base. El Teniente Miranda me dejó los comandos mientras él realizaba la comunicación a Espora avisando de nuestra emergencia.

El regreso, que parecía una eternidad, fue normal, dentro de la gravedad de la situación. Íbamos controlando los instrumentos del motor en marcha y buscando lugares propicios para entrar en autorrotación si la situación lo requiriera. Recuerdo que durante todo el viaje mi tendencia era a descender mientras Miranda me decía “mantené altura, no bajas” Mi subconsciente todavía tenía el recuerdo de mi caída al agua.

Hicimos un aterrizaje con carrera paralelo a la pista principal sobre el pasto, sin ningún tipo de inconvenientes. Este fue el último vuelo de un helicóptero Sea Lynx en nuestro país.

Semanas más tarde, junto con el Teniente Perciacanto, regresamos del sur en pleno conflicto para realizar un vuelo de prueba del helicóptero para ver si quedaba en servicio, luego de una inspección y recorrido general realizado en el Arsenal Aeronaval. El vuelo nunca se concretó, por problemas administrativos, dado que ninguno de los responsables del mantenimiento quiso firmar en conformidad porque según ellos, no tenían forma de determinar ni saber qué es lo que podría suceder en el vuelo de prueba. Recuerdo que Perciacanto tuvo varias discusiones muy fuertes, inclusive con oficiales más antiguos, pero siempre se mantuvo en su postura: no saldría a volar si la documentación del helicóptero no estaba en orden. Mi posición era la misma. Comprendía que estábamos inmersos en una guerra, pero a pesar de ello, debíamos cubrir un nivel de seguridad mínimo, sobre todo, teniendo los antecedentes de los dos vuelos anteriores.

Ese helicóptero quedó guardado hasta su posterior venta, mucho tiempo después.