

RECUERDOS, HÉLICES Y TURBINAS

(por Alberto RUMSCHISKY)

Estábamos en una puerta de embarque del aeropuerto de Miami, esperando subir al avión para un vuelo de enlace, y la salida se demoraba sin que se nos explicara el motivo. Al rato, vimos que un equipo de limpiadores mayor de lo habitual salía del *finger*, y por fin nos llamaron a embarcar. Resultó que conocía yo al mecánico asignado a ese vuelo, con quien pude charlar en un momento de tranquilidad, y me contó que el avión había llegado a Miami después de un vuelo transcontinental que había sufrido turbulencias durante gran parte del viaje, y que eso había requerido un trabajo de limpieza fuera de lo común.

Mi interlocutor me dijo que, aparentemente, varios pasajeros “habían perdido el control de sus funciones orgánicas” y que los limpiadores habían tenido que eliminar del techo del avión unas manchas que incluían vino tinto, café, vómitos e, increíblemente, algo que parecía ser lápiz de labios. La historia era que el comandante había encendido la señal de ajustarse los cinturones al tener súbitamente aviso de una turbulencia muy próxima; y que cuando tres azafatas comenzaron a recorrer el pasillo para comprobar que los pasajeros habían hecho lo que correspondía, salieron de pronto despedidas hasta chocar con el techo del avión. Lo mismo les había sucedido a cinco pasajeros que no hicieron caso del aviso.

Desde luego que he sufrido turbulencias en muchas ocasiones, pero lo más grave que llegué a ver fue volar hacia el techo bandejas y piezas del servicio de comidas que

todavía no habían sido retiradas. Y no pude dejar de pensar en cómo estaría la persona cuyos labios habían besado el techo de aquel avión. Pero sí se me ocurrió investigar un poco acerca de las turbulencias, que los técnicos describen como “una imprevista corriente de aire que se desplaza de modo irregular”, y que a menudo ocurre inesperadamente. Las más frecuentes se presentan cuando se vuela en las proximidades de una tormenta, pero también volando entre las nubes, volando sobre montañas con un viento fuerte, volando a gran altura cerca de corrientes de aire, volando con un sistema atmosférico frontal, y volando dentro de una masa de aire en la que se producen cambios muy pronunciados de temperatura. Se pueden sacar diez conclusiones:

1. Todas las turbulencias son el resultado de la colisión de masas de aire que se mueven a velocidades diferentes;
2. Hay turbulencias ligeras, medianas y graves. Las ligeras son como los botes que da un vehículo en una carretera con baches; la mediana se parece a lo que sucede a un coche con tracción en las 4 ruedas al recorrer un terreno accidentado; y con la grave se tiene la sensación de haberse subido a la montaña rusa de un parque temático, pero es menos divertido;
3. “CAT” (*clear air turbulence*, turbulencia con aire despejado), se produce cuando no hay nubes, pero se pasa de una masa de aire que se mueve lentamente a otra que lo hace a alta velocidad, o a una corriente de aire;
4. La “turbulencia de estela” es la que crean otros aviones volando

en las proximidades, y que provocan algo así como “tornados horizontales” que se levantan de los extremos de las alas;

5. Hay más turbulencias cuando se vuela sobre tierra que sobre el mar, y las más severas ocurren cuando se va de norte a sur (o viceversa) que de este a oeste (o viceversa). Posiblemente las peores se producen sobre el ecuador;
6. Son más frecuentes en invierno que en verano, porque en la estación fría hay más sistemas frontales con fuertes vientos;
7. El término “bolsa de aire” o “pozo de aire” es una descripción errónea inventada por un periodista durante la I Guerra Mundial. Aunque se tiene la sensación de que el avión se precipita muchos cientos de metros, en realidad es muy raro que sean más de cien metros. Lo que pasa es que la caída es muy súbita;
8. El cambio rápido de la dirección del viento en una distancia corta, se llama “corte de viento” y es una turbulencia especialmente peligrosa durante el aterrizaje o el despegue, porque el avión tiene poco tiempo o poca altura para poder recuperar la normalidad;
9. Es prácticamente imposible que una turbulencia haga desprender las alas del avión, porque éstas son especialmente flexibles;
10. Lo más importante: las turbulencias son la causa principal de las lesiones sufridas por los pasajeros y el personal de vuelo.

En suma: Hay que ajustarse los cinturones, sin excepción, cuando se nos señala que lo hagamos. No hay excusa; ni siquiera para ir al lavabo a pintarse los labios. ☹