

*Informe
especial*

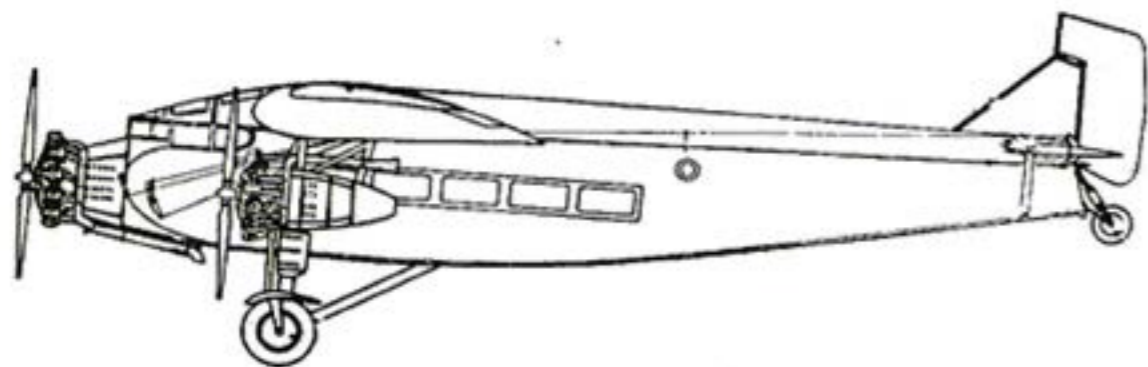
/

Nº 13

**¿Y dónde está
el piloto?: un
investigador del
CONICET refuta
las supuestas
causas del
accidente aéreo
en el que murió
Gardel / INGENIERÍA**

CONICET





-
Guillermo Artana estudió los documentos de la época y asegura que el episodio fatal fue por negligencia del conductor y no por "un fuerte viento", como dijo el dictamen.



GUILLERMO ARTANA EN LAS ESCALINATAS DE UNA DE LAS SEDES DE LA FACULTAD DE INGENIERÍA.

Gardel era francés o uruguayo? La polémica alrededor de la figura del mayor cantante de tango de la historia mundial siempre había sido la misma, hasta que siete años atrás, a Guillermo Artana, investigador del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), se le ocurrió revisar el expediente del accidente aéreo en el que el cantante falleció. Entonces generó un nuevo intríngulis: ¿por qué razón chocó el avión en el que viajaba Carlos Gardel?

El episodio fatal fue el 24 de junio de 1935 en el aeródromo de Medellín, Colombia, cuando Gardel tenía 44 años. Estaba en plena gira latinoamericana, a bordo de un avión Ford Trimotor F 31 modelo 5-AT-B de la compañía SACO que, mientras estaba en su carrera de despegue, viró su trayectoria y colisionó con otro avión estacionado alejado de la pista. Sobrevivieron tres personas y fallecieron dieciséis, entre ellos, el célebre cantante de tango, compositor y actor de cine.

Del accidente se dijo de todo: que el piloto estaba alcoholizado, que entre Gardel y Alfredo Le Pera -su letrista que también viajaba a bordo- había habido una disputa con tiros de un arma y que un disparo errado le habría impactado al piloto. Hasta se dijo que Gardel no murió en el accidente pero que, como quedó desfigurado, se retiró para siempre de la escena pública. La verdad quedó asentada en el informe de los peritos colombianos: la causa del accidente aéreo, sentenciaron ellos, fue una ráfaga de viento.

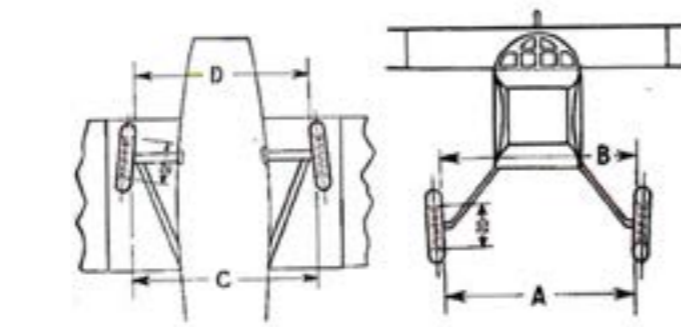
“No puede ser”, se dijo Artana cuando leyó las pobres razones que esgrimieron los peritos colombianos en su dictamen: “Deficiencias permanentes del aeródromo Olaya Herrera de Medellín” y “una súbita corriente de aire... que duró como unos diez segundos antes de ocurrir el choque, con una intensidad de 6-7 Beaufort y

“No puede ser”, se dijo Artana cuando leyó las pobres razones que los peritos colombianos esgrimieron a propósito del accidente aéreo.

de dirección suroeste”. Le pareció muy raro que un viento haya generado semejante accidente. Indignado, decidió tomar contacto con el expediente original. Lo que siguió fue repasar los hechos haciendo cálculos desde su expertiz, la ingeniería mecánica. “La idea que yo tuve –dice Artana- fue tratar de hacer justicia: Gardel es una persona tan querida por los argentinos que me parece que tiene interés que se sepa con alta probabilidad qué pasó en su accidente”.

La verdad en el aire

En la puerta del despacho del Laboratorio de Fluidodinámica de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires (UBA) que dirige hay una foto de Carlos Gardel. Amante del tango –sobre todo a partir de que cumplió 40 años-, Artana toca de manera amateur el bandoneón al igual que su abuelo.



CROQUIS DEL TREN DE ATERRIZAJE

“La idea que yo tuve –dice Artana- fue tratar de hacer justicia: Gardel es una persona tan querida por los argentinos que me parece que tiene interés que se sepa qué pasó en su accidente”

hace siete años en ratos libres y fue publicado en el número 3 de la revista de la Facultad de Ingeniería de la UBA, le surgió de manera fortuita: estaba buscando temas para desarrollar en una charla de divulgación científica abierta al público y se le ocurrió explicar cómo vuelan los aviones. Se acordó, entonces, del accidente de Gardel, suponiendo que traer a colación la historia del deceso de su ídolo del tango le daría un tinte local extra. A partir de ahí sucedió lo inesperado: “Pensé que era algo que ya estaba claramente determinado y establecido, pero las explicaciones que había eran muy raras”, recuerda Artana. Ante las inconsistencias del dictamen sobre el accidente, cual Sherlock Holmes, empezó a hacer cuentas, a atar cabos, a trazar hipótesis y sacar conclusiones.

Lo primero que le llamó la atención fue que el avión en el que Gardel iba a bordo pesaba siete toneladas. Y que, para desviarse 90 metros del eje de la pista, un viento no debería haber sido suficiente. “Hice los cálculos y me daba que era casi imposible que eso haya ocurrido. Después

DESDE LAS OLAS DE SURF HASTA LOS POZOS DE PETRÓLEO

La mecánica de fluidos está en casi todas las ramas de la ingeniería. Es el control de cómo se mueven los fluidos, que es el estado de la materia que no es sólida: son los líquidos y los gases. “Lo nuestro es estudiar cómo y por qué los líquidos y los gases se mueven, que fuerzas pueden ejercer y cómo controlarlos según la ingeniería”, explica Artana.

¿Qué se hace concretamente en el laboratorio de Fluidodinámica de la Facultad de Ingeniería de la UBA, que se compone de unos nueve investigadores de planta permanente, becarios doctorales y postdoctorales y un número importante de futuros profesionales de la ingeniería? “Los que desarrollamos

nuestra tarea en el área de Ciencias de la Ingeniería –sigue Artana- vemos un efecto, tratamos de entenderlo y en lo posible aplicarlo para resolver problemas. Buscamos bibliografía para ver si alguien ya vio lo que nos aparece y a veces nos pasa que nadie lo explicó y entonces tenemos que buscarle la explicación física al asunto”.

Además de hacer una parte de investigación básica, en el laboratorio que dirige hay tres convenios que están vigentes. Uno con YTEC, en la medición de caudales en pozo y la generación de equipos para separar agua de petróleo. Otro, brindando soporte técnico a una empresa de tecnología de punta, para hacer micro viscosímetros para detección de enfermedades –como por ejemplo la viscosidad en sangre en chicos recién nacidos, que sucede cuando la madre tiene

estrés o vive en regiones en altura-. El último es el más llamativo: están trabajando para una empresa en la posibilidad de generar olas artificiales para la práctica del surf. “Si logramos hacer olas artificiales en una pileta grande, permitiría que la gente pueda aprender a hacer surf sin ir al mar. El proyecto tiene un interés deportivo, porque el surf parece que va a ser deporte olímpico, pero además se puede pensar en términos turísticos: si uno pone algo así en un lugar como puede ser Santiago del Estero, en Termas de Río Hondo, se va quizás ampliar el target turístico. Nosotros nos encargamos de la parte técnica. Lo hacemos con modelos que estudiamos a menudo numéricamente por computadora”.

Sin embargo, uno de los distintivos del laboratorio de Artana es que mayormente los estudios se apoyan en

medidas que obtienen en el plano físico de la realidad. “En los próximos dos meses vamos a esperar pasar a un prototipo a escala real. Este experimento lo vamos a probar en el Canal de Experiencias Navales, que tiene 80 metros de largo y 3,5 de ancho. Por un lado, vamos a probar una máquina generadora de olas que hacemos con cañones impulsados por aire, y por el otro, la pileta generadora de olas propiamente dicha. Para darse una idea, hay que sacar 150 metros cúbicos de agua, 150 tanques de agua, en 3 segundos. Es un problema difícil, rápido, con una energía dada y cumpliendo una serie de pautas. Es un negocio grande que si sale bien va a poder ser exportable porque lo que existe en el mundo tiene costos altísimos”.

miré las fotos que hay inmediatas al accidente, en las que hay mucha gente y muchos parecen estar con sombreros puestos, entonces las sospechas se me acrecentaron. Dije: acá tiene que haber pasado otra cosa”.

En su afán detectivesco, reunió libros sobre Gardel y recurrió a la Academia del Lunfardo, donde está archivada la documentación con la actuación de la justicia colombiana en el accidente de Gardel. Hasta consiguió el manual del avión Ford Trimotor F 31 modelo 5-AT-B, para corroborar qué decía que se debía hacer en casos de fallas en el despegue. “Al analizar todo eso, la hipótesis del desvío que surgía más fuerte era estaba vinculada a que el avión tenía tres motores, uno en el medio y uno a cada lado. Una de las posibilidades era que uno de los motores hubiera dejado de funcionar justo en el despegue. Entonces en vez de ser impulsado de manera pareja, se produjo un desbalance del lado del fallo y el avión entonces de ese modo tendió a desviarse. Pero si eso pasaba, según el manual el piloto debería haber abortado el despegue, apagar los otros dos motores y tratar de enderezar el avión. Nada de eso hizo este piloto quien parece haber insistido hasta el fin con lograr levantar vuelo”.

El avión sólo se levantó a un metro del suelo hacia el final de su carrera y luego impactó sobre otro que estaba estacionado. “Aparentemente – dice Artana-, de acuerdo a las huellas que hay, el piloto intentó corregir la trayectoria conforme como se corrigen las trayectorias en vuelo. Pero lo que tendría que haber hecho no ocurrió, que era apagar los motores”. A eso se le sumó el hecho de que no había copiloto a bordo –quien quizás hubiese ayudado ante la inclemencia-, y que, leyendo las necrológicas de la época, al funeral del piloto concurrieron las más altas esferas aristócratas colombianas de la época, incluso el presidente de la nación. “Infiero que era una persona que de

alguna manera pertenecía a una elite colombiana. Entonces, el por qué la Justicia colombiana dio una explicación tan aberrante desde el punto de vista de los cálculos, es que quizás haya tenido la intención de proteger a la figura del piloto, tan querida por las elites colombianas. Es quizás el elemento que pueda justificar que en ese momento no se haya realizado un cálculo más fino de lo ocurrido”.

A más de ochenta años de su muerte, la figura de Gardel, cuya voz en 2003 fue registrada por la UNESCO como patrimonio en el programa Memoria del Mundo, vuelve a resurgir de la mano de una verdad más ajustada sobre las causas de su accidente. “Fue muy impactante descubrir todo esto tantos años después”, concluye Artana. Nada más vigente que la frase de cabecera que repiten en los arrables del ambiente: el tango siempre te espera...

Redacción:

Cintia Kemelmajer

Diseño gráfico:

María Eugenia Gelemur

Fotografía:

Gentileza investigador y Revista .ing



conicet.gov.ar
info@conicet.gov.ar

 /CONICETDialoga