



FACTORES HUMANOS: EL VUELO TAE-297

CON ARCHIVOS SONOROS



Referencias: www.anomalia.org, Controlled Flight Into Terrain [Daryl R. Smith, Ph.D.]
Fotos: Peter Frei, www.airliners.net

La Ufología es el estudio del fenómeno OVNI a partir del análisis del material relativo al mismo, tales como fotografías, vídeos, presuntos testimonios sobre avistamientos, informes de radar, etc. con el objeto de proponer hipótesis sobre su procedencia. Pero más allá de esta definición, la Ufología se ha convertido también, desde los años de la guerra fría, en un modo más de entretenimiento y fuente de inspiración para la literatura y la industria del cine.

Este artículo pretende relatar los hechos ocurridos en el vuelo TAE-297 de la manera más fiel posible, luego, cada lector, obtendrá sus propias conclusiones. No obstante, prefiero asociar lo ocurrido a los aspectos psíquicos y al uso de la razón, o digamos más bien, al uso del conocimiento, para determinar las causas que originaron tal percepción en la tripulación. Posiblemente, este relato puede quedar clasificado dentro de lo que en Factores Humanos se llama Situational Awareness, que podría traducirse como *Conciencia de la Situación*.

Durante el curso de Piloto Privado, en la asignatura de Factores Humanos se estudian diferentes situaciones en las que se producen efectos ópticos que confunden al piloto. Una de estas situaciones que se da con más frecuencia en los alumnos, después de estar acostumbrado a las dimensiones de la pista de Tenerife Norte, tras muchas tomas y despegues de instrucción, se da en su primer viaje al Hierro. Lo más normal es quedarse alto en la primera toma. Un amigo, socio del Aeroclub de Gran Canaria y con su instrucción realizada en el Berriel, me contó que le pasó exactamente lo contrario al aterrizar en La Gomera.

En otro vuelo a La Palma, ya en larga final y autorizados a aterrizar, pude observar "claramente" desde lejos, una bolsa de plástico de color blanco flotando a escasos metros de la pista merced al viento. Según nos fuimos aproximando, me quedé perplejo al ver que esa bolsa era un coche tipo todoterreno de mantenimiento del propio aeropuerto. Entonces me di cuenta que

sufrió de nuevo un efecto óptico.

Muchas de estas situaciones se pueden leer y estudiar en la siguiente bibliografía que recomiendo: *The Killing Zone*, y *Be a Better Pilot*, escritos por Paul Craig. También *Controlled Flight Into Terrain*, de Daryl R. Smith, Ph.D. es una buena referencia, perteneciente a una serie de buenos libros titulada *Controlling Pilot Error Series*, de la editorial McGraw-Hill.

Pero volviendo al vuelo del TAE 297, me resulta interesante comentar que el gran sociólogo y psicoanalista tinerfeño, Jorge Armas, ha llegado a afirmar en sus tertulias radiofónicas (radio El Día, cada viernes) que el 97% de los fenómenos paranormales tienen explicación bajo el punto de vista psíquico.

En cualquiera de los casos, el objetivo de este artículo es entretener al lector con este curioso incidente, independientemente de su opinión sobre estos temas.

El vuelo TAE 297 (www.anomalia.org)

El 11 de noviembre de 1979 un avión de la ya desaparecida Compañía TAE con 109 pasajeros a bordo realizó un aterrizaje de emergencia en el aeropuerto de Manises (Valencia), debido a la posibilidad de colisión con unas extrañas luces rojas que se divisaban desde la cabina. Según el relato de los pilotos, las dos luces, que comenzaron a observar a las 23,05 horas, fueron acercándose progresivamente a la aeronave, provocando un enorme nerviosismo en la tripulación. Al no confirmarse por parte del Centro de Control de Tránsito Aéreo de Barcelona la existencia de otro vuelo en las cercanías, el piloto Francisco Javier Lerdo de Tejada decidió abortar el vuelo y realizar un aterrizaje de emergencia en Manises, a donde llega a las 23,45 horas, a pesar de que el radar militar no confirmase ninguna presencia física anormal alrededor suyo.

Desde el Radar Militar de la base de Torrejón de Ardoz (Madrid) no registraban ninguna señal ni vuelo desconocido, sin embargo, sobre las 00:42

de la madrugada sonó la sirena de Scramble en la base de Los Llanos (Albacete), y un Mirage F1 pilotado por el capitán Fernando Cámara despegó



Passajeros del avión piden un ajuste la versión oficial sobre el aterrizaje del Caravelle en el aeropuerto de Valencia.

Un "ovni" forzó el aterrizaje de un Caravelle en Manises

JAIMÉ MILLAS, Valencia

Un ovni (objeto volante no identificado) obligó a desviarse de su ruta a un avión de la compañía TAE (Transportes Aéreos Españoles) y a aterrizar en el aeropuerto de Valencia, según información oficial. La tripulación del avión avistó al ovni cuando sobrevolaba Ibiza y desde este momento se inició una misteriosa persecución, hasta que el avión tomó tierra en la pista de Manises.

ba en misión de interceptación, pero sin información acerca de los incidentes previos con el TAE-297. Nada más empezar a sobrevolar Valencia, el capitán Fernando Cámara empieza a escuchar la señal por el canal de emergencia y a divisar las luces rojas. Durante su búsqueda, el caza sufrió diversas interferencias en sus comunicaciones radio y sistemas de defensa. Después de estar persiguiendo estas luces durante 1 hora y media, tiene que aterrizar al comprobar que ya no dispone de com-



bustible.

El expediente desclasificado por el Mando Operativo Aéreo del Ejército del Aire Español, concluye que los objetos eran de naturaleza desconocida y que pudieron deberse a ilusiones ópticas de los pilotos.

fine la conciencia de la situación como "la percepción de los elementos en el medio ambiente dentro de un volumen de tiempo y espacio, la comprensión de su significado, y la proyección de su situación en el futuro próximo"(Endsley 1989).

Otra descripción, utilizada por *Human Factor journal*, es la siguiente: Situational Awareness es la capacidad del piloto para estar al tanto de la evolución de los aspectos del entorno de vuelo que podría ser relevante si se desarrollaran circunstancias inesperadas. Esta descripción es más utilizada para entrenar a muchas unidades militares en los conceptos de la Gestión de Recursos de la Tripulación (CRM). Es evidente que la conciencia de la situación buena es fundamental para el CRM, que tiene por objetivo la utilización más eficiente por parte de la tripulación de todos los recursos dentro y fuera de la aeronave.

Dicho de otro modo, se define la conciencia de la situación como la respuesta a estas tres preguntas:

- ¿Qué ha sucedido?
- ¿Qué está sucediendo?
- ¿Qué podría suceder?

Si el piloto tiene una buena comprensión de las respuestas a estas tres preguntas, es probable que tenga "buena" conciencia situacional. Además, este hecho requiere que el piloto sea consciente de la posición del avión que está pilotando en las tres dimensiones físicas (X, Y, Z), o mejor dicho, de la posición del avión en el espacio, así como la cuarta dimensión del tiempo, y cómo convergen las cuatro. Conocer lo que está ocurriendo, lo que ha ocurrido, y lo que es probable que se produzca en estas cuatro dimensiones es la esencia de la conciencia de la situación.

Pongamos ejemplos a estas tres preguntas. La primera es el capacidad del piloto para percibir las características clave y los acontecimientos en el ambiente dinámico (por ejemplo, hay una indicador hidráulico que está indicando menor nivel que los otros). La segunda es la capacidad de comprender el significado de esos aconte-

cimientos (por ejemplo, el nivel hidráulico se ha reducido en 1 cuarto en la última hora). El proceso final es la capacidad del piloto para proyectar o predecir en el futuro las implicaciones de estos cambios (a este ritmo voy a perder el sistema hidráulico izquierdo en una hora). Estos procesos representan los diferentes niveles de la toma de la conciencia situación. Para llegar a los niveles más profundos, se debe tener cubiertos los niveles de entrada.

Esto es un proceso continuo, y el piloto puede ubicarse en cualquier punto a lo largo de este continuo. El que percibe el cambio pero se detiene ahí, tiene poca conciencia de la situación. El piloto que ve el cambio, entiende el cambio, y es capaz de lo que esto significa para la evolución de su vuelo, tiene un alto conocimiento de la situación.

Incidente OVNI en el RACTF

Un antiguo socio de nuestro aeroclub, ya retirado, me comentó una vez un incidente que le sucedió a finales de los 70 ó principios de los 80. Al mando de uno de los aviones del aeroclub, viniendo de Lanzarote hacia Tenerife, pudo ver con total claridad a un lado del Teide cuatro luces muy brillantes y equidistantes entre si. Estas luces permanecieron inmóviles en el cielo durante unos cinco minutos, las cuales desaparecieron de repente.

Quizás la explicación sea la indicada en: <http://digital.el-esceptico.org/>

(buscar en esta web, o en el Google: EL "OVNI" DE CANARIAS 25 AÑOS DESPUÉS)

Nota final

Aparte de las conclusiones que el lector pueda sacar, y que son perfectamente discutibles, el autor de este artículo espera al menos haberle entretenido durante un rato.

David Ortega
ortega_d@coit.es