

JORGE FERNÁNDEZ MENÉNDEZ
RAZONESwww.nuevoexcelsior.com.mx/jfernandezwww.mexicoconfidencial.com

Fue un accidente

Lo que ocasionó la muerte de **Juan Camilo Mourriño**, **José Luis Santiago Vasconcelos**, a varios colaboradores de la Secretaría de Gobernación y a una decena más de personas, la tarde del martes 4 de noviembre, fue un accidente. Con la información que se ha proporcionado: audios, videos, transcripciones, se puede conformar una opinión sustentable y sólida sobre lo que sucedió ese día cuando el Learjet 45 se precipitó a tierra. La oportunidad y la transparencia con que esa información ha sido proporcionada no podrá evitar la especulación sobre las teorías de la conspiración, ello será inevitable, pero permite, para quien lo quiera, tener una información lo suficientemente firme, sustentada en hechos, de lo sucedido.

Queda claro que el avión no sufrió ningún ataque, no estalló en el aire, ninguna de sus partes se desprendió cuando estaba cayendo, no hubo un incendio dentro o alguna situación anormal más allá de los errores cometidos por los pilotos y las malas o nulas instrucciones que se recibieron desde la torre de control. Lo sucedido el martes 4 de noviembre fue un accidente, provocado por una suma de yerros (que en otras circunstancias hubieran sido menores o salvables) que se combinó con distintos factores que, en conjunto, llevaron a la pérdida de control del aparato por los pilotos y su precipitación, a casi 500 kilómetros por hora, contra la calle Ferrocarril de Cuernavaca.

¿Qué sucedió? Básicamente hubo problemas de falta de atención y preparación desde el inicio. Incluso en la torre de control de San Luis Potosí el avión había sido identificado como un Learjet 25 y no 45, y así siguió siendo identificado el resto del viaje. Ocurrió que la aeronave había volado muy rápido durante todo su trayecto, por encima de su velocidad de crucero, y siguió volando mucho más rápido de lo adecuado al entrar al espacio aéreo del DF, al prepararse para aterrizar. Por las pláticas de los pilotos, con experiencia y horas de vuelo (el que iba en ese momento como copiloto mucho más que el que fungía como piloto), pero no en ese tipo de avión, se podría especular que, por su propia decisión o porque así se les había solicitado, querían llegar antes de la hora de mayor tráfico aéreo. No fue así. Luego de estar confundidos sobre si estaban sobrevolando Morelia o Querétaro y confirmar que obviamente era esta última ciudad (venían de San Luis Potosí), observan y comentan la larga fila de aviones que están esperando su turno para aterrizar. No debieron tener que esperar demasiado, porque ese tipo de aviones oficiales reciben prioridad, pero como en el aeropuerto capitalino se utilizan cada vez más aviones de alta capacidad, cuando aterrizan este tipo de aeronaves ejecutivas se deben extremar precauciones sobre distancia, tiempo y velocidad. No ocurrió así: el Learjet venía demasiado rápido, más veloz aún (casi el doble) que el pesado Boeing



Fecha 17.11.2008	Sección Primera-Nacional	Página 8
----------------------------	------------------------------------	--------------------

que lo precedía y que arribaba de Buenos Aires. Estaba, además, demasiado cerca de éste y podía ser afectado por la turbulencia. El avión de Click de Mexicana que venía detrás del Learjet fue advertido de que debía reducir su velocidad de entrada y, también, poco antes, el avión privado había sido advertido de lo mismo, pero no hay pruebas de que lo haya realizado. En ese momento quedó atrapado en la turbulencia del Boeing, lo que hizo que el piloto perdiera el control del avión, trató de retomar lo que actuaba en ese momento como copiloto, que tenía mayor experiencia, pero ya no pudo hacerlo, apenas pudo elevar el avión, que caía ya en un ángulo de 46 grados a apenas 42 antes de estrellarse. ¿Qué sucedió? No es la analogía correcta, pero sucedió como cuando se toma una curva cerrada en un automóvil a demasiada velocidad, encerrado en un carril y para evitar chocar o perder el control instintivamente se frena: lo más probable es que el automóvil salga despedido dando varias vueltas, porque se perderá todo control. Salvando todas las diferencias del caso, eso es lo que ocurrió: cuando se perdía el control por la turbulencia y el exceso de velocidad, se trató literalmente de frenar la aeronave, pero en ese sentido el Learjet es un avión rápido, seguro, pero inestable (es muy ligero); se perdió el control, se dio vuelta y eso derrumbó al avión casi en línea recta.

La suma de la turbulencia, la falta de experiencia en la conducción y la reacciones, la velocidad con que se viajaba y la velocidad en que ocurrieron las cosas (en realidad, como se puede apreciar en el video, no pasan más de diez segundos en todo el proceso), es lo que se combinó para tener el resultado fatal. Fallas humanas, destino, mala suerte: eso es lo que constituye un accidente. Incluso, como apuntó hace días **Pablo Hiriart**, lo sucedido puede atribuirse a las condiciones límites en las que opera el aeropuerto capitalino: una terminal de esa envergadura no puede estar en medio de una de las mayores ciudades del mundo. Si hoy hubiera estado operando el aeropuerto de Texcoco (y para estas fechas ya tendría que estar haciéndolo con normalidad) quizás esos hombres y mujeres estarían todavía vivos. Sólo queda preguntarse, ¿cuánto más seguiremos jugando con el destino, la suerte y las fallas humanas en la capital del país, para evitar que se molesten un grupo de oportunistas?

De todas formas, el tener la convicción de que fue un accidente, el contar con pruebas testimoniales que permiten confirmarlo, el haberlo mostrado a la sociedad para que pueda confrontar sus propias opiniones, ha sido un acierto del gobierno federal pero, por sobre todas las cosas, era una exigencia de la administración para consigo misma, con el fin de evaluar su desempeño futuro y saber qué decisiones tomar. Eso no desaparecerá las especulaciones, aún las más insólitas, pero cuando éstas se confrontan con pruebas duras, quedan, es inevitable, sólo como espacios del imaginario colectivo.