

Memorias del Tiempo de Vuelo



los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma



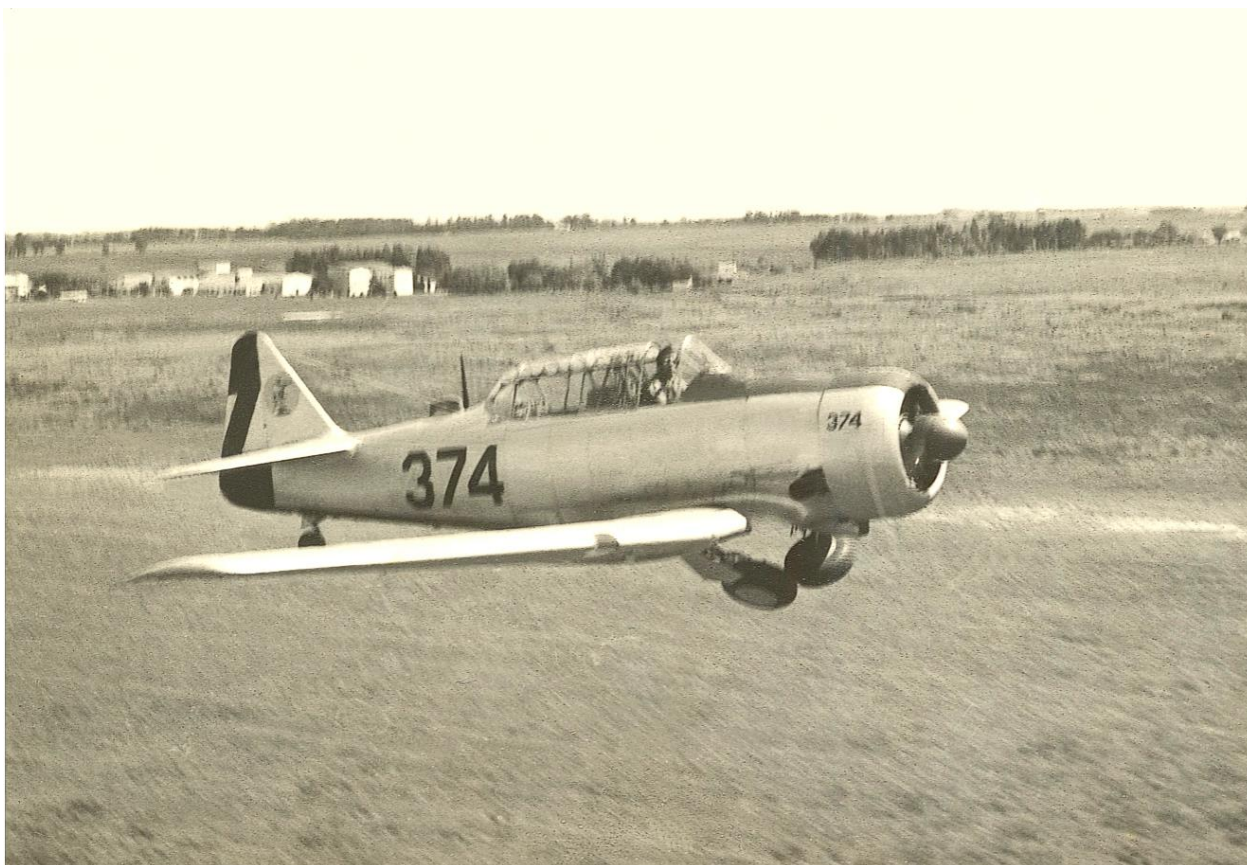
Pilotoviejo



Memorias del Tiempo de Vuelo

En agradecimiento a todos los que,
de una u otra manera,
me ayudaron a subir al cielo.
A mis instructores de vuelo
y a los aerotécnicos de mis aviones.
Y en especial, a mis camaradas
de ayer, de hoy, y de siempre,
del Grupo de Aviación N°2 CAZA

Jorge Cobas González
"Pilotoviejo"



Circa 1970 - Pilotoviejo decolando en Santa Bernardina, Base Aérea II - foto de César Borucki



Mer
del T
de V

213

160

Pilotowiejo



Índice

Privilegiados	7
Al calor de los recuerdos	8
El valor de la historia	10
el SOL se pone por el Este	17
Volando en la turbonada.....	20
La aviadora	25
Los Potez XXV contra el Graf Spee	29
Gracias, Lázaro	34
La muerte de un amigo	37
Mucha historia en una foto	42
Por cinco litros de nafta	46
Una mala idea	49
Fuego en el decolaje	53
Hipoxia	60
el T-33 no tiene hélice... ..	68
Pilotoviejo embarazado	71
Aterrizaje a ciegas	75
Volando en Viscount	79
Pilotos militares y pilotos de aerolínea	79
Suba tranquila Señora	82
Un avión de "fierro"	85
Veranos calientes	87
Es un Viscount !!.....	88
el 333 y"el Pájaro"	90
Mustang FAU 262: el avión que no muere	99
Sueños fraternos	107
Aquí Totonicapán Torre.....	112
Mi Bautismo en JET	119
¡¡Pueden mirar!!	122
Aterrizaje tren arriba.....	125
Vocación en imagen	129
El piloto ya no está descalzo.....	131
El Piloto de Caza lo hace mejor	134



Pilotoviejo



Foto de la Biblioteca Nacional, vía Emilio Sanni

Circa 1938, el piloto del Potez XXV se coloca el paracaídas, mientras el otro tripulante ya está en el puesto del ametrallador. Un IMAM Ro.37 los sobrevuela en la aproximación final a la pista del aeródromo Boiso Lanza, mientras un niño, sentado a la sombra del ala, alimenta la vocación que un día lo llevará a surcar el cielo.

Memorias del Tiempo de Vuelo...



Privilegiados

El cielo está claro, la visibilidad ilimitada, pero el sol comienza a calentar en la mañana de primavera, alborotando la atmósfera y haciendo nacer pichones de cúmulos. A 20.000 pies, invisible desde tierra, una delgadísima capa de vapor forma un delicado manto de horizonte a horizonte.

Dos plateados T-33 entran al escenario, y su rutina de entrenamiento se convierte en ballet donde sus pilotos son actores y espectadores a la vez. Calentamiento de músculos y mentes en loopings y tonneaux en sincronizado pas de deux, para abordar luego el más exigente ejercicio de “caza ratón”, en recreación del combate avión contra avión.

Las agresivas máquinas, en sus sucesivos y brutales ascensos y picadas, perforan la fina capa de stratus dejando a su paso, igual que si fuera a través de un velo de gasa, los bordes desgarrados.

El sol sigue calentando, y los cúmulos van creciendo. Sus topes comienzan a llegar a la altura de la nube stratus, amenazando con perforarla al igual que los aviones. Pero la delgada nube se resiste. Imponiendo su delicadeza sobre la fuerza bruta de los potentes cúmulos, retrocede allí donde la empujan, pero no se rompe.

Ahora la capa de stratus semeja una sedosa sábana que cubre y oculta voluptuosas formas, en un espectáculo tan bello como increíble es el aparente desafío a las leyes de la física que significa su creación.

Uno de los pilotos se sorprende al escuchar en sus auriculares que el otro expresa exactamente lo mismo que él estaba reflexionando:

-Pensar que por hacer esto nos pagan...





Al calor de los recuerdos

Una tarde de 1971 la escuadrilla acrobática del Grupo de Caza de la Fuerza Aérea Uruguaya practicaba su rutina, y desde la cabina trasera del quinto avión, el solista, Pilotoviejo conseguía una fotografía memorable.

Casi medio siglo más tarde, súbitamente la brisa se cuela por la ventana y sacude los T-33 dorados que oscilan al final de sus soportes de acrílico, mientras los pilotos luchan contra la turbulencia y su respiración se agita bajo la máscara en el esfuerzo de mantener su posición durante el tonneaux.



¿Qué? ¿Que el cielo es de yeso?

¿Que no hay nubes y que abajo no se extiende una verde pradera uruguaya sino la madera oscura del piso de la oficina de Pilotoviejo?

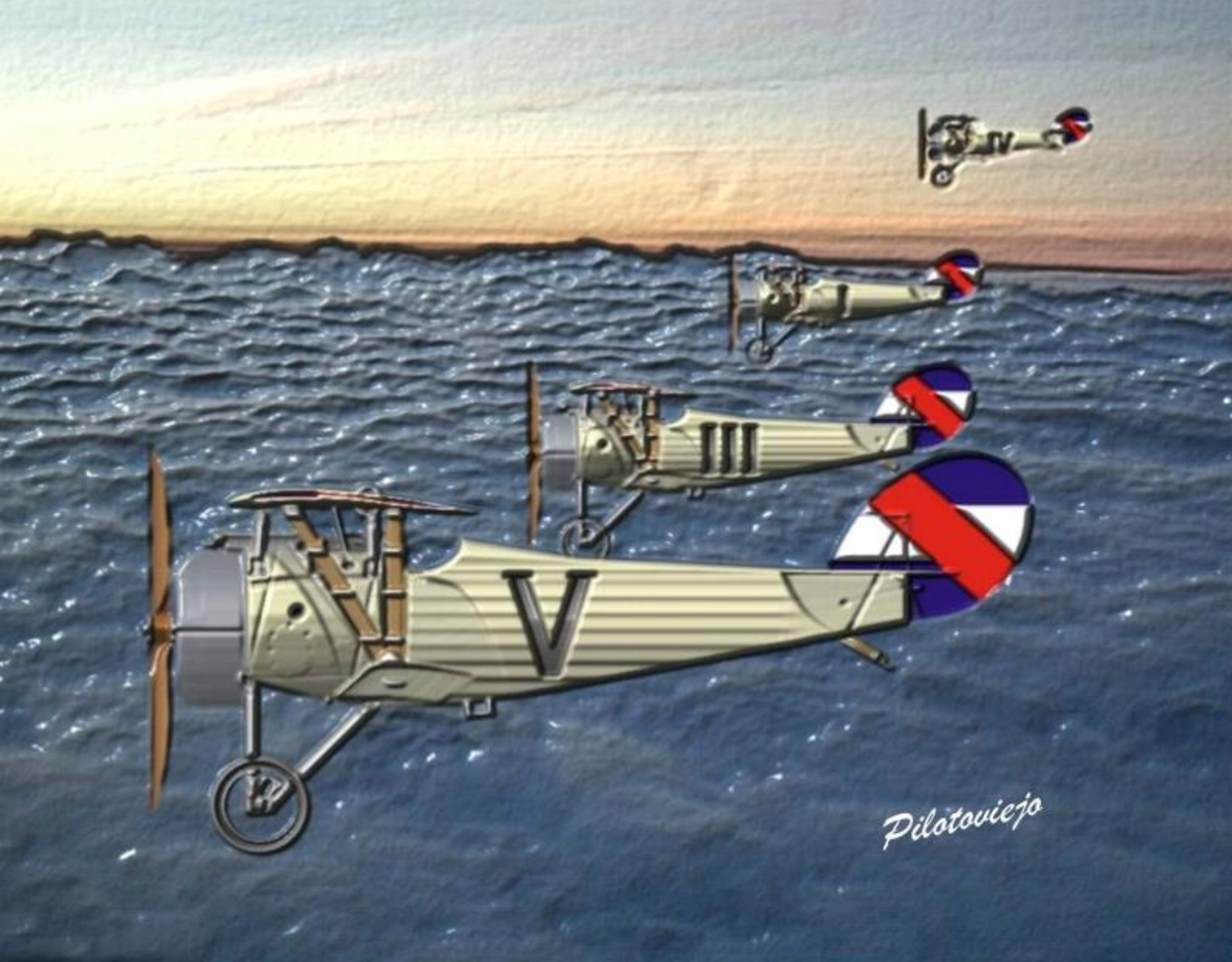
No importa. No me distraiga con pequeñeces.

Los pilotos en su cabina de plástico siguen aferrados a acelerador y bastón, y sus botas bailan sobre los paloniers para mantener su posición, mientras sienten en el pecho el calor de la impagable emoción del vuelo en formación.

¿Qué? ¿Que todo eso fue hace 50 años?

No importa que pase el tiempo, las brasas de aquel calor mantienen siempre encendido el fuego en el corazón...

Pilotoviejo



Pilatus



Oscar Fernández Mencia



Brevet de Piloto Aviador Nº 93
Aeronáutica Militar

*“Cuando se traía su memoria era como en silencio,
tal vez para no repetir el dolor de su ausencia”*

El valor de la historia

Llevar luz sobre las sombras que cubren la historia de los integrantes de la Escuadrilla del Silencio, los camaradas que perdieron la vida mientras volaban, ha sido la tarea que Memorias del Tiempo de Vuelo ha cumplido con más satisfacción.

Porque pareciera existir un factor común en las familias de los que están en vuelo eterno, que impide hablar de sus vidas como tripulantes aéreos, y especialmente de las circunstancias de sus muertes, poniendo sobre ello un manto de misterio tal vez para no repetir el dolor de su ausencia.

Pero con el transcurso de los años, el deseo de saber sobre el tío o el abuelo que falleció en un accidente aéreo se hace más fuerte, y es frecuente que luego de desaparecer aquellos integrantes de la familia a los que el tema les era más doloroso, se intente conocer quiénes fueron y cómo murieron. Y entonces, cincuenta, sesenta o más años después, llegan a nuestro correo electrónico esas preguntas.

Gracias a los trabajos extraordinarios de nuestros historiadores, especialmente Jaime Meregalli y Juan Maruri, generalmente hemos podido responder las inquietudes de los descendientes que quieren -que necesitan “saber”. Y cada vez que, para poder responder, investigamos y recopilamos información, nos enriquecemos con los recuerdos de las vidas de quienes –como nosotros- sintieron y amaron el vuelo.

Este fin de año nos llegó uno de esos mails, de un sobrino que, más de setenta años después, necesita saber de su tío fallecido. Lleva cuarenta años residiendo en Canadá, y aún conserva el sable y las insignias heredadas del tío aviador que nunca conoció, y en cuyo honor llevan el mismo nombre su hijo y su nieto.

Oscar Fernández Mencia es uno de los tantos integrantes de la Escuadrilla del Silencio a los que el transcurso del tiempo ha reducido a un nombre en una lista dolorosamente larga. Sin embargo, sus camaradas podemos, apoyados en los datos históricos, intentar reconstruir su paso por la Aeronáutica Militar, rindiéndole un homenaje que se extiende a toda la Escuadrilla del Silencio, para decirles que siempre estarán en las Memorias del Tiempo de Vuelo.



Breve historia del Alférez Oscar Fernández en la Aeronáutica Militar

Recopilación de la información existente sobre Oscar Fernández en los libros de historia de la Fuerza Aérea Uruguaya, de los autores Jaime Meregalli y Juan Maruri. Coincidentemente, Jaime Meregalli, impulsor de la historia de la aviación uruguaya, y creador del Museo Aeronáutico Nacional, era compañero de promoción de la Escuela Militar y del curso de vuelo para oficiales, de Oscar Fernández.



Contexto histórico

En 1938 soplaban en el mundo vientos de guerra, que se convirtieron en tormenta al año siguiente, 1939. El Uruguay no estaba ajeno a la situación, y prueba de ello fue la batalla entre el Graf Spee y la flota inglesa en el Río de la Plata. La entrada del acorazado al Puerto de Montevideo provocó tensiones diplomáticas que pudieron haber desembocado en un ataque de las fuerzas armadas uruguayas al buque alemán, ataque para el cual se alistaron los aviones de la entonces denominada Aeronáutica Militar. (ver “Los Potez XXV contra el Graf Spee”).

Para muchos de los oficiales del Ejército egresados en 1937 de la Escuela Militar con el grado de Alférez, convertirse en Piloto Militar era la primera de las aspiraciones profesionales, ya que permitía incorporarse a un núcleo de élite que gozaba de particular prestigio en la sociedad de esos tiempos, al tiempo de asegurarse una posición en primera fila en cualquier conflicto armado. Una visión épica de la vida que lamentablemente es cada vez menos frecuente en nuestros días.

El Curso de Pilotaje para Oficiales de 1938 se inició oficialmente el 2 de marzo, pero en la práctica comenzó recién en mayo de ese año, en la Escuela Militar de Aeronáutica, en el aeródromo anteriormente utilizado por la francesa Aeropostale. El entrenamiento de vuelo se cumplía en aviones De Havilland DH 82D “Tiger Moth”.



De Havilland DH 82D Tiger Moth, Escuela Militar de Aeronáutica, el 14 de mayo de 1938 – foto Museo Aeronáutico



Piloto Aviador

El Alférez Oscar Fernández Mencia fue uno de los 17 oficiales del Ejército seleccionados para integrar el Curso de Pilotaje de 1938. Dado que la Escuela Militar de Aeronáutica aún carecía de las comodidades necesarias, se alojaba junto a sus camaradas en el cercano Hogar Artigas, donde años después se instalaría el Instituto Rubino, en la intersección de las rutas 8 y 101.



Hogar Artigas, 1938 – foto Museo Aeronáutico

Parados: Alf. Juan H. Alfaro, Alf. José L. Suárez, Alf. Fernando R. Blanco, Alf. Rivera Arcos, Alf. Juvenal Rodríguez, Alf. Victoriano Paolino, Alf. Alberto García y Alf. Adail Altesor. Sentados: Alf. Juan J. Calanchini, Alf. Carlos M. Macció, Alf. Mariano Navajas, Alf. Rolando Del Río, Alf. Alfredo Lámela y Alf. Oscar Fernández. Sentados en el suelo: Alf. Jaime Meregalli, Alf. Juan A. Villanueva y Alf. Remo Laporta.

Cumplido el período de instrucción, los exámenes de vuelo se cumplieron a partir del 13 de diciembre, y el 30 de diciembre de 1938 se entregaron los brevets correspondientes. Al Alférez Oscar Fernández le correspondió el Brevet de Piloto Aviador No. 93.



En marzo de 1939 comenzaron en la Escuela Militar de Aeronáutica los Cursos de Aplicación para Oficiales y Personal de Tropa, en los que se instruía a los recién egresados Pilotos Aviadores en la práctica del combate aéreo, la navegación y el bombardeo, utilizando para ello también los aviones Potez, de origen francés, además de continuar volando los Tiger Moth. Al terminar este curso se recibía el brevet de Piloto Aviador Militar (P.A.M.).



DH 82D Tiger Moth



El accidente

El 14 de octubre de 1939, decolaron en una misión de entrenamiento de combate aéreo, el DH 82 No. 10 piloteado por el Alf. Oscar Fernández, y el DH 82 No. 14 con el Alf. Juan Alfaro en los mandos. Las maniobras del ejercicio de caza son exigentes y arriesgadas, y durante una de ellas los aviones chocan entre sí, perdiendo el Tiger Moth de Fernández las alas del lado derecho, lo que lo precipita hacia tierra en un vertiginoso tirabuzón. Esta situación provoca fuerzas que dificultan en extremo al piloto salir del avión para lanzarse en paracaídas. Cuando Fernández logra sobreponerse a esas fuerzas, salta de la cabina y logra abrir su paracaídas, pero está ya demasiado cerca del suelo. El impacto lo hace perecer en forma casi instantánea.

Por su parte Alfaro, cuyo avión sufrió daños menores, pudo controlarlo y aterrizar sin mayores inconvenientes.

El Alférez Oscar Fernández es el vigésimo integrante de la Aviación Militar Uruguaya que se agregó a la lista de sus mártires, la Escuadrilla del Silencio.

Los “Tiempos de Vuelo” de Oscar Fernández

Para tener una visión más cercana de lo vivido por Oscar Fernández en sus Tiempos de Vuelo, transcribimos lo que escribió su camarada Jaime Meregalli sobre su propio “primer vuelo solo”:

Año 1938 - Curso de Pilotaje de Oficiales

Instructor: Tte. Carlos M. Sención – Alumno: Tte. Jaime Meregalli.

Avión: Tiger Moth

Llegó el día de salir solo el Tte. Meregalli.

Como era corriente, luego los demás compañeros daban su buena paliza festejando la salida solo, comenzando por pegar palmadas en la cabeza que parecían garrotazos.

El Tte. Meregalli previendo estas palmadas en la cabeza, colocó debajo del gorro de vuelo varias chinches que sus puntas sobresalían debajo del cuero del mismo.

En cuanto se acercó a la línea muerta sus compañeros fueron a recibirlo, y apenas bajó del avión, comenzó la paliza en la cabeza, pero al mismo tiempo los gritos de los que pegaban, retirando de inmediato sus manos pinchadas y donde aparecían las primeras gotas de la roja sangre. Pasada la sorpresa la venganza fue grande, y quitándole el gorro de vuelo lleno de pinchos la paliza fue por partida doble, seguida de baños de aceite y todo lo que aquellos "buenos y pacíficos" compañeros se les ocurrió hacer.

Francamente para aguantar aquellas biabas había que tener 10 en educación física. Suaves los muchachos...

Fuente: documento manuscrito de Jaime Meregalli, Museo Aeronáutico

Muy probablemente Oscar Fernández haya sido uno de los que sufrieron en sus manos el aguijón de las tachuelas del casco de Meregalli. En todo caso, seguramente fue participante del ritual cuasi salvaje con que se festejaba el primer "solo" de cada piloto. Y sin lugar a duda Oscar Fernández disfrutó de ese sentimiento sin par de la camaradería entre aviadores, los que han elegido el aire para darles sentido a sus vidas.

**Pilotoviejo
31 de diciembre de 2011**



Pilotowiejo



Por las venas de las águilas de Mercader sigue corriendo rauda la emoción del combate aéreo, y los viejos motores parecen querer encenderse otra vez...



El último vuelo de los F-80 - Foto original de Ariel Pérez

Pilotoviejo



*El piloto de Caza realiza las tareas difíciles al instante,
para las imposibles demora un poco más...*

el SOL se pone por el Este

Dedicado a Carlos Schöpf, José Berastegui, Pedro Nicolini, Asdrúbal Curbelo. A Antonio Rosa, Adauto Puñales, Luciano Castro. A todos mis camaradas pilotos de combate y aerotécnicos, de ayer, de hoy y de siempre.

En agradecimiento por la emoción incomparable que me hace sentir que junto a ellos, nada es imposible.

Noviembre 19 de 2010. Nivel 320 en ruta Lima - Montevideo.

Son las 4 de la madrugada y Pilotoviejo mira por su ventanilla sin lograr conciliar el sueño. El asiento 10A que ocupa en el Airbus 320 de Taca Airlines le permite estirar las piernas, porque está al lado de la salida de emergencia sobre el ala izquierda y se ha dejado suficiente espacio con el asiento de adelante, pero, por la misma razón, no es reclinable, lo que disminuye seriamente las posibilidades de lograr una postura cómoda para dormir.

El avión está en ruta entre los aeropuertos Jorge Chávez en el Perú y Cesáreo Berisso en Carrasco, Uruguay, y a su izquierda, por el Este, el horizonte comienza a definirse con una línea rosa que aún no amenaza el negro profundo de la noche, donde todavía destaca Venus, el lucero del alba. En la vertical del cielo, el Escorpión continúa su eterna persecución de Orión, y al frente la Cruz del Sur indica el rumbo austral, quizá con no tanta precisión como un moderno GPS, pero seguramente sí con más poética consecuencia.

Aún bajo el horizonte, el sol continúa su ascenso, y ahora la línea rosa ya es una gran mancha que se extiende rápidamente sobre el terreno, silueteando plateados ríos, lagunas y ojos de agua. Maravilloso espectáculo que porque se haya visto muchas veces no deja de conmover, ya que se monta en escenarios únicos y siempre diferentes.



En su ensueño, Pilotoviejo se lamenta por las personas sentadas en las filas de la derecha del avión, que miran por sus ventanillas hacia el Oeste e inevitablemente no tienen oportunidad de disfrutar de la salida del sol. Porque el sol sale por el Este y se pone por el Oeste. Es imposible que salga por el Oeste o se ponga por el Este...

¿Imposible?

Verano, circa 1982.

El vuelo 151 de PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas decola de Carrasco y trepa en la penumbra del amanecer rumbo a Aeroparque. El Vickers Viscount, con pocos pasajeros, no hace demasiado esfuerzo para ascender rápidamente en la aún fresca atmósfera matinal. Por el Este la noche se diluye vertiginosamente, el cielo se tiñe con amarillos y rojos, y de pronto, el sol envuelto en fuego emerge del Océano Atlántico, llenando súbitamente de luz la cabina del cuatrimotor, hasta ahora en la oscuridad, y apagando las estrellas que aún se mostraban por el Oeste. Es imposible sustraerse a la magia del momento, y los pasajeros, aún aquellos curtidos por muchas horas de vuelo, se inclinan hacia las ventanillas de babor para disfrutar del fugaz espectáculo.

Y el antiguo piloto de Caza, disfrazado de Comandante de aerolínea y sentado en el asiento izquierdo de la cabina de mando del Viscount, siente que sería bueno que se repitiera el espectáculo de la bola de fuego surgiendo del mar, para los pasajeros que no lo habían podido observar y, de paso, para mostrar que muchas cosas parecen imposibles, pero no lo son. Al menos no para un piloto de Caza.

El Comandante entonces anuncia a los pasajeros que en algún momento del futuro podrán sentar en las rodillas a sus nietos, para contarles del día que vieron caer no uno sino dos imposibles: que puede amanecer dos veces el mismo día, y que el sol se pone por el Este. Y empuja la columna de mando hacia adelante, lo que interrumpe el ascenso del cuatrimotor, para luego ponerlo en un fuerte descenso.

El astro rey detiene su ascenso en el cielo y queda fijo, estático, como sorprendido, para luego comenzar a descender hacia el horizonte, tan raudo como había ascendido. Y así el sol llega al mar y se hunde tras él. Reina nuevamente la oscuridad en la cabina de pasajeros, y por el Oeste las estrellas vuelven a mostrarse.

Se había hecho la noche con el sol poniéndose por el Este.

Un silencioso asombro se instaló dentro del Vickers Viscount, mientras el piloto cambiaba suavemente descenso por ascenso, con lo que el telón de la noche volvió a levantarse, y el sol a asomar y a trepar otra vez sobre el horizonte. Toda la magia del despertar del día se repitió, siendo agradecida ahora por un cerrado aplauso de los pasajeros, conscientes de haberse convertido en unos de los muy pocos que han visto ponerse el sol por el Este, y amanecer dos veces el mismo día...

**Pilotoviejo
diciembre de 2010**



Pilotowiejo



Volando en la turbonada



Primeros días de marzo de 1968. El curso de piloto para los cadetes de tercer año de la Escuela Militar de Aeronáutica había comenzado con la fase de "Selección". Eran 19 lecciones de vuelo que determinarían quienes continuarían realizando el curso como pilotos, y quienes tendrían la mala suerte de ser destinados a ser "Navegantes con Diversos Roles".

Escuela Militar de Aeronáutica - Curso de Vuelo 1968



Andrés Milovidov, José Suárez, Celestino Villanueva
Francisco Mattos, Juan Rodríguez, Jorge Cobas,
Ricardo Rodríguez, Héctor Angellini, José Graviz, Julio Campos, Horacio Sassón, Carlos Franchi



Mi instructor era Nelson Huguet, un petizo compadre al que debo agradecerle haber dejado bien establecidos los cimientos de mis conocimientos aeronáuticos.

El 4 de marzo, después del mediodía, salimos a cumplir la segunda lección de vuelo (S-2), en el T-6 FAU 367. El verano se había estirado y hacía un calor insoportable. El cielo, totalmente despejado de nubes, lucía un color azul profundo coronado por un sol que calentaba el aluminio del Texan de tal forma que la inspección pre-vuelo era imposible de realizar sin guantes: el metal quemaba. Era uno de esos días en que era posible freír un huevo sobre el ala del avión...

En ese mi segundo vuelo de instrucción, Huguet me permitió seguirlo en los comandos durante el despegue, y una vez que superamos los 1300 pies de altura y estuvimos fuera del área de tránsito del aeródromo "Gral. Artigas", me ordenó tomar los controles y llevar el avión al sector de vuelo asignado.

- 30 pulgadas en el compresor, 2000 RPM. Mantenga el avión en ascenso a 110 millas.

Pero en el segundo vuelo las cosas no son nada fáciles para el aprendiz de piloto:

- Se le cae la nariz!! Mantenga la línea del horizonte fija a la mitad del capot, y vigile que la velocidad ni aumente ni disminuya de las 110.

- Corrija un poco la mezcla... No, no !! Tanto no !!

Y desde la cabina trasera el instructor llevaba hacia adelante la palanca de control de mezcla e impedía el apagamiento del motor que casi habíamos provocado...

Llegados al sector de vuelo asignado, comenzó la lección con "vuelo recto y nivelado". Y aprender esto que parece tan fácil, es en realidad un pequeño suplicio:

- Está trepando. Empuje y compense.

- ¿No ve que se le cae el ala izquierda? Corrija !!

- No pierda altura. Tire del bastón y compense.

Y no nos daban ni ojos ni manos para ver todo lo que había que controlar y todo lo que había que hacer...

Empapados en transpiración, llegaba un momento en que pensábamos que era inútil, que jamás lograríamos cumplir con el objetivo de ser pilotos. Volar era mucho más difícil de lo que en nuestros sueños habíamos imaginado.

Justo cuando comenzábamos a desear que aquella tortura terminara, resonó en los auriculares la voz con urgencia del operador de la torre de control de la EMA:

- A todas las aeronaves en vuelo: se aproxima una turbonada por el suroeste. Aterricen de inmediato.

Tras acusar recibo, Huguet dijo - *Míos los comandos*, y puso proa al aeródromo Gral. Artigas, aumentando la potencia al máximo permisible en crucero. Otros dos aviones que estaban en otros sectores de vuelo, también contestaron que se dirigían a aterrizar.

El sol continuaba brillando, y el cielo seguía azul. Allá adelante, aún lejana sobre el Río de la Plata, y a muy baja altura, lo que parecía una oscura franja de nubes avanzaba. No me pareció que hubiera razón para tanta urgencia.

Sin embargo, aquello se convirtió rápidamente en una mortal carrera entre las nubes y el avión, donde nuestro aeródromo era la meta. Por encima de la nube negra que avanzaba velozmente pegada a la superficie del mar, ya se formaban rápidamente otras nubes alargadas y de bordes deshilachados que indicaban la extrema velocidad del viento que las impulsaba.

El FAU 367, en descenso hacia la pista a la máxima velocidad permitida, vibraba y hacía resonar toda su estructura.

Pero la nube también avanzaba arrolladora, y al ir descendiendo nuestro avión, se erguía como una sólida muralla infranqueable que en su parte inferior, pegada al terreno, era un gigantesco rodillo de color verde oscuro, de 500 metros de alto y 100 kilómetros de ancho.



Nada de realizar un padrón de tránsito reglamentario. Nos zambullimos directamente hacia la cabecera de pista 36, y aterrizamos ya con fuerte viento de costado y las primeras gotas de lluvia golpeando el parabrisas. El cielo azul de verano súbitamente se oscureció, y prácticamente se hizo de noche.

Huguet sacó el Texan de la pista y carreteó velozmente por el taxiway semicircular que llevaba al estacionamiento. El viento, soplando del Noroeste, aumentaba cada vez más su velocidad.

Atrás nuestro, los otros dos aviones, que estaban en sectores más alejados, también picaban hacia final de la pista 36.

Y súbitamente, la turbonada llegó. La temperatura cayó 10 grados, y el viento cambió rapidísimamente, metiéndose bajo nuestra ala izquierda y casi volcando el avión. Ahora soplaba del Este.

No llegaríamos al estacionamiento. Huguet giró velozmente sobre el taxiway, poniendo proa al viento. La lluvia se convirtió en catarata que entraba por todos lados a nuestra cabina, y la velocidad del viento comenzó a aumentar de forma tal que solamente aplicando potencia se lograba que el Texan no "caminara" hacia atrás.

El primero de los otros T-6 ya estaba en final. El grito de advertencia de Huguet por la radio hizo que abortara la aproximación, dando un motorazo que dejó una estela de humo negro, para poner rumbo al Aeropuerto de Laguna del Sauce, seguido por el tercer avión.

Pero para nosotros el baile seguía. El Texan vacilaba frente al huracán, que empujaba sus alas y lo desplazaba hacia atrás, venciendo sus ruedas frenadas e intentando levantarlo para arrojarlo lejos y destruirlo.

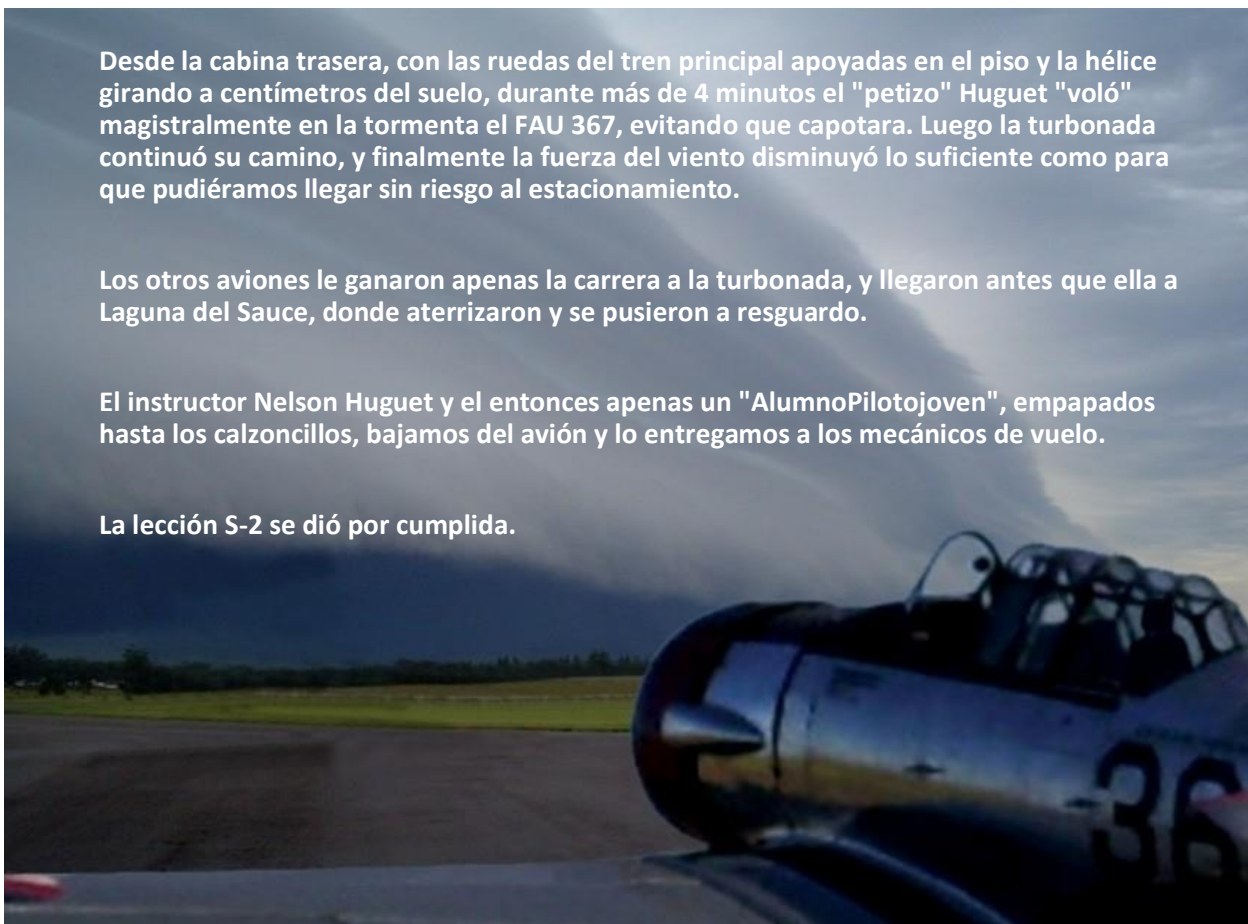
Y entonces comenzamos a volar en tierra. Huguet aumentó la potencia en el motor, empujó el bastón hacia adelante y con la nariz baja y la rueda de cola en el aire, el avión enfrentó el viento y "volamos" en la corriente de aire igual que si estuviéramos a 5000 pies de altura.

Desde la cabina trasera, con las ruedas del tren principal apoyadas en el piso y la hélice girando a centímetros del suelo, durante más de 4 minutos el "petizo" Huguet "voló" magistralmente en la tormenta el FAU 367, evitando que capotara. Luego la turbonada continuó su camino, y finalmente la fuerza del viento disminuyó lo suficiente como para que pudiéramos llegar sin riesgo al estacionamiento.

Los otros aviones le ganaron apenas la carrera a la turbonada, y llegaron antes que ella a Laguna del Sauce, donde aterrizaron y se pusieron a resguardo.

El instructor Nelson Huguet y el entonces apenas un "AlumnoPilotojoven", empapados hasta los calzoncillos, bajamos del avión y lo entregamos a los mecánicos de vuelo.

La lección S-2 se dió por cumplida.





Anotación en el Libro Personal de Vuelo:

Mes ... MARZO ... Año 1968		Tiempo Volado		O.hora		
FECHA	AVION, TIPO Y NUMERO	PILOTO	OBSERVADOR, PASAJERO O ALUMNO	TIEMPO	CLASE DE TRABAJO	OBS
2	T-6 367	TTE. 2do. P. NICOLINI	CAD. J. COBAS	0.8	S-1	
4	T-6 367	TTE. 2do. N. HUGUET	" " "	1.0	S-2	
6	T-6 351	" " "	" " "	1.0	S-3	

Mes MARZO Año 1968		Tiempo Volado		O.hora		
FECHA	AVION, TIPO Y NUMERO	PILOTO	OBSERVADOR, PASAJERO O ALUMNO	TIEMPO	CLASE DE TRABAJO	OBSERVACIONES
1	T-6 367	TTE. 2do. P. NICOLINI	CAD. J. COBAS	0.8	S-1	
4	T-6 367	TTE. 2do. N. HUGUET	" " "	1.0	S-2	
6	T-6 351	" " "	" " "	1.0	S-3	
7	T-6 350	" " "	" " "	1.1	S-4	
8	T-6 351	" " "	" " "	1.1	S-5	
11	T-6 360	" " "	" " "	0.9	S-6	
12	T-6 358	TTE. 2do. R. PUECH	" " "	1.0	S-7	
14	T-6 358	TTE. 2do. V. GONZALEZ	" " "	0.8	S-8	
14	T-6 358	TTE. 2do. N. HUGUET	" " "	1.0	S-9	
14	T-6 351	" " "	" " "	1.1	S-10	
15	T-6 350	" " "	" " "	0.9	S-11	
21	T-6 367	TTE. 2do. N. HUGUET	" " "	1.0	S-12	
28	T-6 358	TTE. 2do. N. HUGUET	" " "	1.1	S-13	
6	L-14A C-8	Capitán C. SANCHEZ	" " "	0.4	Verbo 5	
7	L-14A C-8	" " "	" " "	0.7	" 2	
8	L-14A C-8	" " "	" " "	0.4	" 3	
18	L-14A C-8	" " "	" " "	0.5	" 3(1)	
20	L-14A C-8	" " "	" " "	0.8	" 4	
Tiempo Total:				13.1	Total: 13.1 horas, 13.1 horas	

Pilotoviejó
mayo de 2010





Pilotowieja



La aviadora

Leyendo entre cientos de acontecimientos en la historia del Escuadrón Aéreo N°2 Caza, Pilotoviejo se detuvo en el homenaje que en 1995 se le realizara en la Brigada Aérea II a la Sra. Mirta Vanni, una extraordinaria mujer piloto uruguaya con una larga y muy exitosa carrera en la aviación civil, que la llevó a ocupar entre otros puestos la Dirección de los Servicios Aéreos del Ministerio de Ganadería y Agricultura, en mérito a sus excepcionales atributos como aviadora y como persona. La lectura retrotrajo a Pilotoviejo a sus años vividos en el Grupo de Aviación N°2, antecesor del Escuadrón, y a un episodio de vuelo singular.

Circa 1974

Se vivía en el Uruguay una situación de guerra interna, y el Grupo de Aviación N° 2 Caza se mantenía en alerta de combate las 24 horas del día, con un avión y su piloto siempre preparados para el decolaje inmediato.

Era una mañana de primavera, y Pilotoviejo, entonces Teniente 2°, era el piloto en turno, cuando aulló la alarma en la Brigada Aérea I indicando "scramble". Mientras corría hacia el avión dispuesto "en alerta", con sus ametralladoras completas de munición y con la fuente de poder para el arranque conectada y siempre caliente, le alcanzaron el traje "anti G" y su casco junto con la advertencia: - no es un ejercicio, hay un avión sobrevolando el Penal de Libertad. ¡La alarma es real!

Llamar "de Libertad" a una cárcel, parece una broma de mal gusto. En realidad el nombre hace alusión a la ciudad más cercana, llamada precisamente Libertad. En esa cárcel estaban reclusos la mayoría de los llamados "tupamaros", integrantes de la guerrilla que entonces asolaba al país. Por supuesto que el sobrevuelo del establecimiento estaba estrictamente prohibido, y esa prohibición adecuadamente difundida mediante los correspondientes NOTAM (Notice to Airmen).

La puesta en marcha se realizó en tiempo récord, abreviando procedimientos según la cartilla especial para esas circunstancias, lo que incluía el armado de las ametralladoras en la misma línea de estacionamiento. Un momento antes de soltar los frenos se montó en la cabina trasera el entonces Tte.1° Carlos Schöpf.

En carreteo acelerado se solicitó a Carrasco Torre "prioridad militar", para habilitar la preferencia de paso del T-33 frente a un Avro 748 de Aerolíneas Austral que, como aún hoy lo puede ver Pilotoviejo, debió frenar bruscamente y quedar hamacándose sobre su amortiguador delantero, para ceder al caza el ingreso al taxiway.



El despegue se inició directamente desde el acceso a la pista 24, y luego de subir el tren de aterrizaje y los flaps, se mantuvo 100% de potencia en la turbina mientras se ponía rumbo al Penal de acuerdo al vector solicitado a Operaciones del Grupo 2.

Mientras se recorría rápidamente el trayecto de unas 25 millas, desde el Control de Operaciones del Grupo se completaba la información: un avión pequeño, aparentemente propulsado a hélice, sobrevolaba el Penal, que estaba custodiado por el Ejército. Según los efectivos del Ejército, esa aeronave estaba "espiando" y "tomando fotografías", que así lo indicaban sus sucesivos movimientos de aparición y ocultamiento tras una elevación cercana a la cárcel.



Se realizó la aproximación a muy baja altura, para facilitar la visualización del avión enemigo en el contraste con el cielo y a su vez dificultar el avistamiento del propio. También teníamos una fuerte prevención contra los seguramente muy nerviosos dedos en los gatillos de las ametralladoras antiaéreas del Penal, por lo que no pasamos directamente sobre

el predio sino a prudentes 500 metros, siempre en vuelo rasante.

Bajo la frialdad exterior y la precisión de procedimientos que proporciona el entrenamiento, discurría exaltada la emoción del cazador. La vocación del vuelo conducía nuestra vida desde la infancia, en ancas de innumerables lecturas y relecturas sobre los héroes de la caza Brown, Richthofen, Bishop, Richard Bong, la RAF; la Luftwaffe, la Batalla de Inglaterra; en Fuego del Cielo, en El Gran Circo, en Piloto Sin Piernas y en muchos libros más sobre la guerra aérea. En ese momento sentíamos que esa vocación estaba a punto de llegar a su máxima resolución: el combate en el aire. Parafraseando a uno de los personajes de Pierre Closterman en su obra Fuego del Cielo: "tantas madrugadas, tanto frío, tanto estudio, tanto sacrificio propio y ajeno tendrían ahora sentido". Y la exigencia absoluta de no defraudar, porque siendo el Uruguay un país tradicionalmente en paz, quizás ésta fuera la única oportunidad en toda nuestra vida de servir a la nación en aquello para lo que durante tanto tiempo nos habíamos preparado.

En la primer pasada al norte del Penal no logramos avistar a la aeronave supuestamente espía, y recién al completar un rápido viraje de 180° y regresar por el sur pudimos verlo. La identificación del avión y la interpretación de la situación fue rápida. Se trataba de un aeroaplicador Grumman Ag-Cat y estaba fumigando una plantación distante unos 2000 metros de la cárcel. Las apariciones y ocultamientos que desde el punto de vista de los custodios del Penal eran claro indicio de actividades de espionaje, eran solamente las típicas maniobras propias de la fumigación aérea.

Se transmitió la información a Operaciones del Grupo, donde estaban en comunicación con Operaciones del Comando de la Fuerza Aérea, a su vez en contacto radial con las autoridades del establecimiento carcelario. Estos últimos no coincidieron en la apreciación de la situación con los tripulantes del T-33, e insistieron en calificarla de espionaje, por lo que desde el Comando FAU se impartió la orden de que se debía hacer cesar tales vuelos, orden que fue retransmitida a Pilotoviejo.



Se intentó entonces que el piloto del fumigador advirtiera la presencia del T-33, pasando sucesivamente muy cerca por los costados y el frente del Ag-Cat, pero las abismales diferencias de velocidad entre uno y otro avión, y la obligada e impecable concentración del piloto fumigador en su tarea lo impidieron.

Se esperó a que el Ag-Cat debiera recargar el pesticida, pero cuando lo hizo, fue una maniobra tan rápida que estaba ya decolando nuevamente antes de que Pilotoviejo pudiera haberse hecho notar pasando bajo delante de su proa. Pilotoviejo, enfurecido, estuvo a punto de descargar una ráfaga de las ametralladoras calibre .50 delante del fumigador, pero afortunadamente primó la cordura, puesto que tampoco esa acción hubiera sido notada por el piloto agrícola.

El caso es que los del Penal estaban ya demasiado nerviosos, y exigían que el avión "espía" fuera derribado de inmediato.

Se dice que al Control de Operaciones del Grupo 2 llegó la orden de hacer fuego y derribar la aeronave. Afortunadamente esa orden no se retrasmitió a Pilotoviejo, quien siempre agradecerá no haber sido puesto en el dilema moral consiguiente. La cuestión fue resuelta en Operaciones del Grupo, donde se confió en el análisis de la situación realizado por los pilotos que estaban en el lugar, y se tomó para sí la responsabilidad del no derribo del fumigador.

Tres larguísimos minutos más tarde, coincidió la siguiente recarga del Ag-Cat con la llegada de un helicóptero UH1-H Huey desde la Brigada Aérea I, y ahora sí, el pasaje rasante del T-33 sobre la nariz del fumigador que, sorprendido, derrapó en la brusca frenada casi chocando a su camión reabastecedor.

El piloto del Ag-Cat seguramente nunca supo lo cerca que estuvo de ser derribado por un avión de la misma Unidad de Vuelo que veinte años después le rendiría justo homenaje.

Sí, ese piloto era la Sra. Mirta Vanni.

Pilotoviejo





Pilotoviejo



Los Potez XXV contra el Graf Spee

los que estuvieron dispuestos a dar la vida por la patria

Con sus cañones de 11 pulgadas aún cargados, el Graf Spee fondeó en el antepuerto de Montevideo el 13 de diciembre de 1939. Las urgencias del combate con los barcos ingleses le impidieron siquiera embarcar práctico para introducirse en el canal de acceso al Puerto.

El corsario necesitaba una guarida donde lamerse sus heridas. Treinta muertos e innumerables heridos, además de serios daños en su estructura y en su poder de fuego, le impedían continuar la batalla.



Su llegada desencadenó una sorda pero muy intensa batalla diplomática, de inteligencia y de contrainteligencia. Los alemanes buscaban tiempo para efectuar las reparaciones necesarias para reponer la capacidad de combate del acorazado, mientras que los ingleses presionaban al gobierno uruguayo para que impusiera a los alemanes el estricto cumplimiento de las normas internacionales que solamente permitían trabajos para alcanzar condiciones de navegabilidad, prohibiendo las reparaciones de los medios de combate durante la permanencia de navíos de guerra en puertos neutrales.



Los vientos de la guerra soplaron en contra de los alemanes, que, engañados por la operación de inteligencia británica, se convencieron de que la salida del Río de la Plata les estaría impedida por las unidades de la flota británica que se estarían reuniendo en la boca del estuario. Ello determinó la decisión alemana de autodestruir al acorazado de bolsillo, lo que se cumplió el 17 de diciembre, a 4 millas de Punta Yeguas, luego de partir sin aviso del Puerto de Montevideo.

Todas estas circunstancias son muy conocidas, y en cada aniversario de esos acontecimientos se repite el relato de los hechos ocurridos entre los actores principales, germanos e ingleses.

Pero en forma paralela a la cuestión entre las dos potencias en guerra, gobierno y fuerzas armadas uruguayas vivieron su propio drama. Como país soberano, el Uruguay debía obligar al acorazado alemán a cumplir con las normas internacionales sobre permanencia en puerto neutral: solamente 72 horas podía durar su estadía y luego debía partir, sin realizar reparaciones en sus armas.

Pero una cosa es decirlo y otra cosa es hacerlo. El Graf Spee, pese a sus serias averías, mantenía vivo un inmenso poder de fuego, muy superior al que podían enfrentar con alguna probabilidad de éxito los



militares uruguayos. Para dar razón de ello, baste mirar el pequeño inventario de las fuerzas de combate de la Armada y del Ejército uruguayo, y en especial el escaso poder de fuego de la Aeronáutica Militar.

Y sin embargo...

No existe, o al menos no he logrado encontrar, ningún registro histórico que avale lo que voy a contar. Es extraño, pero la sencillez de los uruguayos, su tradicional ausencia de pompa, también nos ha impedido la conservación de la memoria de hechos que, quizás pequeños en la dimensión mundial de aquellos acontecimientos, son inmensos para la escala humana e individual de los aviadores uruguayos protagonistas.

En 1964, el Gral. Oscar Gestido le testimonia a Sir Eugen Millington Drake para su libro "El drama del Graf Spee y la Batalla del Río de la Plata", su visión de la participación en los hechos de la Aviación Militar uruguaya. Lo siguiente es lo que escribe el futuro presidente de la República:

"Se me solicitan unas líneas con respecto a la intervención que me cupo durante los acontecimientos que siguieron a la Batalla de Punta del Este, desde el cargo que desempeñaba, de Director General de Aeronáutica Militar. Ese cargo significaba, para mayor claridad, la Jefatura de la Aviación Militar.

La Aviación Militar de ese entonces, es necesario decir que no muy poderosa, estaba, en relación con su material, en condiciones de ser utilizada al máximo.

Sus aviones de "Observación y Bombardeo Liviano", los Potez XXV, estaban equipados con lanzabombas para pesos variados, buenas miras de bombardeo para la época, por ser secretas las más modernas. Máxima autonomía para ese tipo, utilizado en Francia fuera de la metrópoli, y una velocidad aceptable.



Aún los aviones de instrucción, utilizados para escuela, habían sido adquiridos con un criterio de utilización muy eficiente. Todos los aviones escuela, y creemos que debía ser una solución casi unánime en el mundo, fueron adquiridos con lanzabombas de tipo livianos, de tal modo que los clásicos Tiger Moth, con su confiable e interminable motor Gipsy, estaban en condiciones de intervenir.

Con respecto a un enemigo poderoso, si no mataban, herían. Si no herían, mordían o pellizcaban. Pero siempre incomodaban.

El personal de la Aviación Militar estaba muy bien entrenado. Volaba con corrección, y conocía su material. Y cumpliría la misión que la República le ordenara, lo ha demostrado, y lo demuestra siempre, el personal de la Aviación Militar.

En esas condiciones materiales, personales, técnicas y anímicas, se produjo la Batalla de Punta del Este y la entrada del Graf Spee al Puerto de Montevideo. Fue necesario encarar su posible resistencia a acatar lo que las Autoridades de nuestro país decidieran, con referencia al conflicto planteado por su presencia en el Puerto.

En esos días decisivos, fui citado por el entonces Inspector General del Ejército, General Julio A. Roletti, en su domicilio de Gabriel Pereyra, para consultarme sobre la situación, las posibilidades nuestras, y las medidas a tomar.

Su pregunta final fue: -¿Que se puede hacer?



La respuesta, normal y sin pretensiones, fue simple y clara:

-Podemos hacer todo lo que se puede hacer.

Y el Inspector General dispuso:

-Prepárese y cuando reciba órdenes ejecútelas.

La Aviación Militar está prácticamente pronta. Se dieron las órdenes para la misión, que no interesa hoy detallar, y todo estaba listo para entrar en acción.

Las circunstancias dispusieron que no hubiera necesidad de cumplir tal misión, por la voladura del Graf Spee fuera del Puerto de Montevideo.

Aunque no queramos aceptarlo, ya todo esto es historia. Con héroes verdaderos en ambos bandos, y nosotros sólo testigos.

General Oscar Diego Gestido"



Aviones Potez XXV con sus tripulaciones – foto Museo Aeronáutico

"Se dieron las órdenes para la misión, que no interesa hoy detallar..."

"Héroes en ambos bandos y nosotros sólo testigos..."

¡Qué increíble ejemplo de humildad y sencillez! El General Gestido en su relato omite lo más importante. Omite la realidad heroica de las órdenes que se impartieron ese día. Omite hablarnos de la expresión impávida de los aviadores uruguayos al dar un paso al frente cuando se solicitaron voluntarios para cumplir esas órdenes. Y lo omite porque para él era absolutamente natural ofrendar la vida en el cumplimiento del deber, y entonces no valía la pena mencionar que la orden era cargar los aviones de bombas y estrellarse en el acorazado, porque era la única forma de infligirle algún daño...

Desde niño yo conocía la anécdota de ese paso al frente que dieron muchos pilotos. Y no. Ese paso al frente no lo dieron todos, lo que enaltece aún más a los que sí lo dieron.

Un buen amigo me cuenta de alguna medalla que se habría otorgado por esa demostración suprema de valor, pero no he podido comprobar que ello haya ocurrido.

La historia oficial ha omitido la constancia de esos sucesos, impidiéndonos el homenaje a sus protagonistas, y también, la exaltación del valor personal y del sentido profundo del cumplimiento del deber, que tanta falta nos hace en estos días...



No me cabe ninguna duda de que al frente de las escuadrillas dispuestas a arrojar sobre el corsario alemán y a hundirlo, estaría el mismo Gestido. Para él eso era tan natural como lo era acudir a abrir la puerta de su casa personalmente cuando cualquiera tocaba a ella, aun siendo el mismísimo presidente de la República.

Cuando Gestido murió, por supuesto que lo hizo en el cumplimiento del deber, mientras ocupaba la Presidencia de la Nación. No podía ser de otra manera. Tuve el privilegio de montar guardia a la cabecera de su ataúd, honor que por derecho correspondía a los Cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica. Durante horas vi pasar a todo un pueblo que le rindió homenaje, y también le acompañé durante el largo y tumultuoso trayecto a pie del cortejo fúnebre hasta su lugar de descanso final. Estoy orgulloso de ello, porque siento que le pude rendir personalmente el homenaje merecido.

Hoy renuevo mi homenaje al General Gestido, y siento que, junto a él, se lo rindo a todos los pilotos que en diciembre de 1939 dieron el paso al frente.

Pilotoviejo



Oscar Gestido, en los comandos de un Nieuport 27, circa 1924 – foto Museo Aeronáutico

Fuentes:

El texto del testimonio del Gral. Gestido fue extraído del libro "Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya", del Cnel (PAM) Jaime Meregalli y Sgto.1o. (TE) Carlos Bernasconi.



Pilotovicio



Gracias, Lázaro

Volando encerrado y solitario en su T-33, el joven piloto lucha en la madrugada aún oscura, contra el mal tiempo y contra sus propias dudas sobre si abortar o continuar la misión, que es su primer asignación operativa real en el Grupo de Aviación de Caza.

Está previsto para esa mañana un vuelo presidencial en helicóptero hacia el interior del país, a un lugar sin protección del servicio meteorológico, y le han ordenado verificar las condiciones del tiempo en la ruta y sobre el destino.

Ya durante la inspección pre-vuelo pasada a las 4 de la mañana, en la noche negra y bajo lluvia helada, el piloto se cuestionaba sobre si volar o no volar, pero para tomar la decisión le faltaba justamente lo que él debía conseguir: información meteorológica.

Prevalece el sentido del deber de cumplir la misión asignada. Azotado por fuertes ráfagas de viento cargadas de lluvia, el T-33 decola y pone el rumbo noreste planificado, ascendiendo ciego dentro de las nubes negras.

Sin ayudas a la navegación en el destino, el piloto sabe que le será muy difícil y peligroso intentar el descenso por instrumentos navegando a estima en esas condiciones, por lo que decide mantenerse en vuelo visual. Desciende bajo capa mientras va amaneciendo.

Previendo la dificultad de mantener vuelo visual a baja altura sobre las elevaciones del terreno existentes en su ruta, se pega a la costa, para hacer un rodeo que le permita llegar a su destino esquivando la peligrosa cadena de sierras.

La tormenta arrecia, y el T-33 ya vuela demasiado bajo sobre la playa en su intento de mantener contacto visual con el terreno. Consigue llegar hasta Cabo Polonio, al lado de cuyo faro pasa rugiendo, pero las condiciones empeoran aún más. Con una espesa cortina de lluvia al frente, el piloto decide abortar la misión y regresar. Con un amplio viraje ascendente se mete en las nubes y pone rumbo a Carrasco, mientras trepa volando a instrumental. El piloto está satisfecho. En realidad ya logró el objetivo de su misión: puede informar con seguridad que ese día “ni las gaviotas vuelan”. Sigue trepando, ya pasó en ascenso los 10.000 pies, por lo que desengancha la anilla de apertura barométrica del paracaídas, y distendido, comienza a disfrutar del paisaje.



Porque ahora vuela fuera de las nubes, pero completamente rodeado de ellas. Es una gran reunión de toda la familia Cúmulos. Están allí los Cúmulos más niños, los que no tienen apellido. Muchos son presuntuosos y ya no tan jóvenes Congestus. Incluso están las ovejas negras que toda familia tiene: los decadentes Mamatus. Y alzándose por detrás de todos ellos, los patriarcas: los poderosos Nimbus.

Esas gigantescas y ebullientes masas blancas lo rodean, y la sombra del avión viene y va



saltando de una a otra, siempre circunvalada fielmente por el arco iris completo que se produce en estas condiciones.

¡Qué espectáculo espléndido! ¡Que gratificante sensación de belleza! Esa mañana la naturaleza ha construido para el piloto un maravilloso túnel de nubes donde sin cielo y sin tierra él y su avión son el centro de la escena.

Y el piloto muy joven lo disfruta, se engola y sueña: seguramente esto es un homenaje a sus habilidades y a su destreza natural para el vue... un momento. ¿Sin cielo? ¿Sin tierra? ¿Por qué el fuerte rugido de viento que parece venir de afuera?

El piloto sale bruscamente del ensueño y examina sus instrumentos: velocidad 390 nudos cuando debieran ser 180.

Algo anda mal, muy mal. El piloto se desprende del encanto de la trampa que le ha tendido la naturaleza e instantáneamente su entrenamiento reconoce la peligrosa situación en que su descuido lo ha metido: una “posición anormal” por “desorientación espacial”, debido a no haber mantenido la adecuada disciplina en el vuelo por instrumentos.

En su cerebro ahora funcionando a pleno las neuronas se agitan respondiendo al llamado a los puestos de combate. Rapidísimos mensajeros traen a la conciencia los procedimientos a aplicar en la emergencia. Y vuelven a resonar en sus oídos las palabras del instructor de vuelo:

-Determine la posición del avión mediante el horizonte artificial. Si las “patitas” de la barra están hacia arriba el avión está invertido. Si la barra está en la parte superior de la esfera del instrumento el avión está descendiendo.

Sí, el avión está invertido y la nariz está muy abajo, casi en la vertical.



-Saque potencia y nivele las alas por el lado más cercano.

El piloto cumple con las órdenes de su instructor como si éste estuviera en la cabina trasera.

-Con las alas niveladas lleve la nariz al horizonte lo más rápido posible.

Sin brusquedad pero enérgicamente, el piloto pega el bastón a su vientre, mientras en un vistazo al altímetro lee: 2000 pies y girando rápidamente en descenso.

El indicador de fuerzas G llega casi a 6.

Como una tromba, el T-33 emerge de las nubes bajas sobre la playa, y en medio de la lluvia roza las dunas y se dispara ahora hacia arriba.

- Una vez que la barra del horizonte artificial pase hacia la parte de debajo de la esfera, aumente potencia.

La palanca de gas se mueve a fondo y el motor Allison J-33 ruge al 100% de potencia. El avión pasa ahora nivel 30 en ascenso, y el piloto, mientras intenta controlar el temblor de piernas y manos, ajusta potencia de trepada y pone rumbo a Carrasco.

Sacará los ojos de los instrumentos recién para aterrizar.

La calidad de la instrucción de vuelo recibida le ha dado a este piloto joven una oportunidad más de llegar a piloto viejo.

- Gracias, Lázaro.

Pilotoviejo



Pilotovieja



La muerte de un amigo

por **Pilotoviejo**

Los aviones son, y los pilotos lo sabemos bien, como personas.
Y como las personas, los aviones tienen marcados atributos de carácter
que los diferencian nítidamente unos de otros.

Algunos aviones son aparatos rencorosos que tienen el alma torcida,
y a veces en final corta se les ocurre guiñar y tirarte afuera de la pista.

Y otros, como las malas personas, están llenos de mañas,
como los que no quieren salir de los tirabuzones.

Como las personas, algunos aviones nacen
con crónicos problemas de salud,
y pasan toda su vida enfermos, como con frío,
cobijados para mantenimiento dentro del hangar,
siempre con alguna pérdida de aceite
o un magneto que cae unas vueltas de más.

Hay aviones que están solo para las buenas.
Todo marcha bien si está CAVOK y brilla el sol.
Pero a la menor lloviznita su radio deja de funcionar,
sus giros enloquecen
y cuando más los necesitas te abandonan...

Pero están los otros, los aviones nobles,
los que son como los buenos amigos,
los que están al firme siempre que es necesario.
Son los que no aflojan ni con agua, ni con viento, ni con frío.
Los que cuanto más importante es la misión, mejor se portan.
Los que cuando la cosa se pone brava protegen sus tripulantes,
y se rompen ellos, pero los pilotos salen caminando.
Igual que esas personas que dicen siempre que sí
a todo esfuerzo que se les pida.



Escuela Militar de Aeronáutica, 1968

Durante la mayor parte de la década del 60 los T-6s, aviones de entrenamiento avanzado, fueron las máquinas en que los alumnos pilotos de la Escuela Militar de Aeronáutica aprendían a volar directamente, sin pasar antes por un aparato de entrenamiento primario. Había pasado el tiempo de los PTs y de los Chipmunk, y faltaba para que llegaran los Cessna T-41. Entonces la selección de pilotos se hacía en el T-6, que se convertía en severo árbitro que decidía el futuro de cada uno: Piloto o Navegante con Diversos Roles.

A pesar del atrevimiento juvenil natural que teníamos los cadetes promitentes aviadores al comenzar el curso de vuelo, era difícil no sentirse impresionado por ese maquinón tirado por los 600 caballos de su tormentoso motor en estrella. La primer trepada hasta las alturas de su cabina, para literalmente sumergirse en ella, fue una de las más excitantes experiencias de mi vida:



- ¡Había llegado! ¡Estaba por volar por primera vez!

Un cúmulo de olores me llegó a la nariz, y lo aspiré con fruición. Era esa acre mezcla indefinible de vapores de caucho, pintura, fluido hidráulico y hasta la persistencia de viejos vómitos, que se convirtió en una droga que aún hoy siento que me falta.

Pero el entusiasmo inicial inmediatamente se transformó en descorazonamiento:

- ¿Cómo voy a aprender a volar algún día, si en este monstruo ni siquiera puedo ver por dónde voy?!

El gigantesco capot impedía ver más allá del tablero de instrumentos. Sacar la cabeza para atisbar el camino era imposible, puesto que el torbellino de la hélice arrancaba auriculares, lentes y el "polí" con que cubríamos reglamentariamente nuestra cabeza. Pero para algo está el instructor, que pacientemente nos enseñó a carretear con esas eses de borracho de los aviones de tren convencional.

En forma increíble fuimos progresando en el arte de volar. Guiados por la mano experta y maestra del instructor, que primero "demostraba" cada maniobra, para luego permitirnos "seguirlo" en los comandos al repetirla. Esa mano que se transformaba en "mano peluda" para arrebatarlos el bastón con un furioso: *-¡Míos los comandos!*, cuando nos poníamos nosotros y al avión en una situación peligrosa...

Pasamos por el vuelo recto y nivelado, los virajes suaves, los medianos y luego los escarpados:

-Tire del bastón Cadete, bolita al medio, meta "palonier". ¡Tire que pierde altura! ¿No tiene fuerza? ¡No sea jodido, cuando aterricemos me hace 30 flexiones! ¡Tire más! ¡No, no! ¡Tanto no! ¡Míos los comandos!

Y el instructor sacaba al T-6 del tirabuzón en que habíamos entrado, mientras nosotros aprovechábamos para acomodarnos los auriculares mal puestos que las fuerzas "G" habían hecho resbalar hasta la nariz.

Aprendimos a "sentir" la proximidad de las pérdidas de velocidad, y a entrar y a salir de ellas. Aprendimos a recorrer la peligrosa curva en descenso de la "pierna base" del circuito de tránsito:

"Push, flaps" -Artigas Torre, 340 en base, tren bajo y asegurado,

manteniéndonos lejos de la siempre acechante "pérdida por comandos cruzados".



Y el aterrizaje... ¡ah, qué cosa difícil de aterrizar era un T-6, y más aún en pista de hormigón!

-Tres puntos Cadete, busque los tres puntos, insistía el instructor, un optimista incurable que creía que llegaría el día en que haríamos que las ruedas principales tocaran suelo simultáneamente con el patín de cola...

Pero hasta eso se logró, y cierta tarde de invierno el Jefe de del Departamento de Vuelo se subió a la cabina trasera y nos sometió a la "inspección pre solo", que pese a nuestros temores previos, aprobamos.

-Está pronto. Mañana temprano sale solo. Dígale a su instructor que le reserve avión.

Palabras dulces como la miel. Una vida esperando ese día. Más de tres largos y duros pero hermosos años en la Escuela de Aeronáutica, nos habían llevado a esa meta siempre imaginada. Luego del "solo" seríamos otros, más maduros, más serios. Y por supuesto más arrogantes...

Ahora era vital lograr que el vuelo solo se cumpliera en un avión adecuado. Porque los aviones no son todos iguales. Como las personas, los hay buenos y serenos, y los hay malos, bellacos y traidores.

Más tarde llegaba la tranquilidad. En el pizarrón de Operaciones de Vuelo, figuraba ahora mi nombre (iso, nadie en el renglón de cabina trasera!), al lado de una de las matrículas deseadas: FAU 358, un vuelo previsto para la mañana siguiente.

Porque el T-6 FAU 358 prestó servicios en la Escuela Militar de Aeronáutica durante muchos años, y ya tenía mucha experiencia en enseñar a los cadetes los trucos y la magia del vuelo, a la vez que soportaba sin quejarse los malos tratos. Ese T-6 era como esas yeguas viejas, muy mansas, que soportan sin corcovear a los malos jinetes, por lo que era uno de los aviones que se elegían para los primeros "solos" de los pichones. El 358 perdonaba todos nuestros errores, y muchas veces parecía que solamente había que soltar los comandos para que aterrizara solito y suavemente.

Si hubiera sido una persona el 358 seguramente hubiera sido maestro de escuela...

A la mañana siguiente, me sentí en la gloria durante la pierna del viento de la primera de las tres vueltas de pista tradicionales, al mirar hacia atrás y verificar que efectivamente no había nadie en cabina trasera: ¡estaba volando solo!

Luego, tras el último de los tres aterrizajes, llevé cuidadosamente al 358 hasta el estacionamiento. Cumplí parsimoniosamente la rutina de apagado de su motor, y en la inspección post vuelo lo acaricié y le murmuré unas palabras de agradecimiento. Como siempre, el viejo T-6 había cumplido. Y recuerdo que mientras yo me alejaba hacia donde me esperaban para el saludo y el ritual tradicional el director de la Escuela, los instructores y mis compañeros de promoción, el avión a su vez me pasó un consejo práctico de máquina ya experimentada en estos sucesos:

-aflojá las nalgas, que así las patadas duelen menos...

Sí. Tras ese vuelo mágico, el 358 ya era un amigo para toda la vida.

Diciembre de 1969

Pero un año más tarde, durante otro primer "solo", la tortura a que fue sometido el pobre 358 fue excesiva, cuando un cadete de esos que les cuesta llegar a piloto, lo golpeó paseándolo de un borde al otro de la pista en el primero nomás de la serie de tres aterrizajes. El viejo avión ya estaba agobiado por tantos malos tratos y finalmente se rindió: *- no, ya estoy demasiado cansado...* debe de haberse dicho, y se rindió. Hizo un carrousell donde se le partieron las piernas, y quedó unos metros fuera de la pista 36, echado sobre su panza, despidiendo un delgado hilo de humo por la abertura del capot que cubría el R-1340.

Fue en una mañana fresca, en los primeros días de diciembre. Los vuelos solos "difíciles", como se sabía que sería este, se planificaban para esa hora, cuando no corre la más mínima brisa, y no hay nada de turbulencia. Recuerdo estar desayunando en el comedor junto a todos los cadetes, cuando comenzó a



auallar la sirena de accidente en pista, un sonido que hasta ese momento había tenido la suerte de no escuchar, por lo que al principio no la reconocí.

Salí corriendo, junto a todos los demás, con el corazón apretujado por la angustia de la posibilidad del amigo muerto. La visión del avión a lo lejos, con su piloto ya saliendo de la cabina y alejándose, me tranquilizó, dejándome ahora la preocupación por el 358, ese avión que ya era un poco mío, así como yo era uno de tantos hijos para él. Me dolió verlo así tirado, postrado en el esfuerzo final de salvar al piloto, mientras una pequeña columna de humo se elevaba desde su motor.

Lo que vino después lo recuerdo perfectamente. Fue presenciar la dolorosa y lenta muerte de un amigo sin poder evitarlo. El hilillo de humo inicial fue creciendo parsimoniosamente. El camioncito de bomberos de la EMA demoró en llegar, y cuando lo hizo, el escuálido chorrito de agua de su pobre manguera no sirvió de nada. Nos afanamos trepándonos al viejo agonizante, para intentar quitar el capot para que los escupitajos de la infeliz manguera pudieran llegar al fuego refugiado en las entrañas del motor, pero fue inútil. El incendio siguió creciendo lento pero firme, seguramente envalentonado por la falta de oposición. Las llamas comenzaron a lamer y chamuscar las chilcas aplastadas por el corpachón del T-6, en lenguas de fuego que nos obligaron a alejarnos ante el riesgo de una explosión, que finalmente no se produjo.

Y el FAU 358 se quemó lenta, lentamente. Las llamas, respetuosas, ni siquiera crepitaban, limitándose a cumplir su tarea ingrata de derretir suavemente el aluminio que a tantos pilotos ayudó a subir al cielo. Quienes dicen que los aviones no tienen alma, que por haber nacido máquina no sufren, otra cosa dirían si hubieran estado allí...

Me quedó hasta ahora, el mal sabor en la boca de no haber podido cumplirle a ese avión, como él había cumplido con nosotros. Quizás conservando su memoria redima un poco de mi culpa.

Pilotoviejo



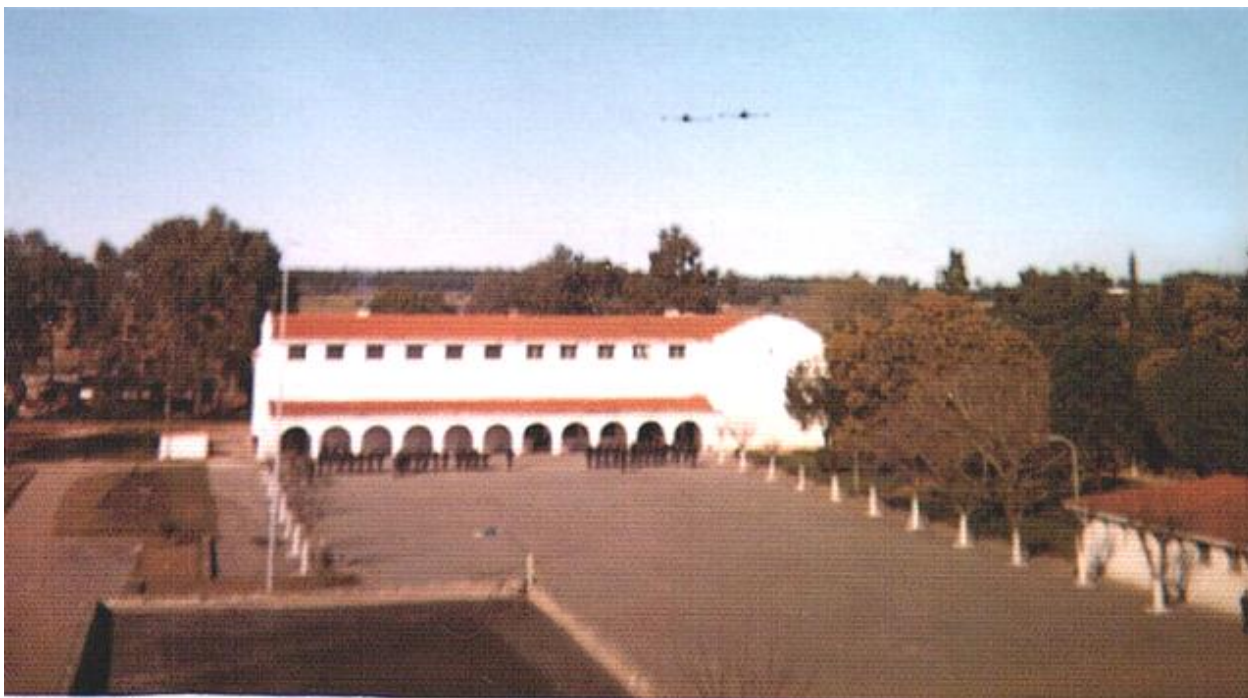




Mucha historia en una foto

Ya no recuerdo a qué "tanda" pertenecía el "Perro" Igenes.
Ya no importan los datos que significaban
"antigüedad", "derecha", jerarquías.
Sólo queda una confusa memoria ya decantada
en solo agradable sentimiento de camaradería
y amistad, basadas en lo mucho compartido.

-Mirá bien esta foto que sacó el "Perro" Igenes allá por 1974. Fijate bien en ella y escuchá todo lo que te cuenta...



Mirá la Plaza de Armas. Para quién no la "vivió", solo parece ser una gran superficie asfaltada. Pero para quienes la tuvimos como el centro geográfico de nuestra vida durante cuatro o cinco años, esa Plaza de Armas es un personaje en sí mismo que nos recuerda de las muchas vueltas que le dimos a paso ligero y puteando bajito, y de las tantas vueltas a paso ligero que mandamos dar, siendo también puteados bajito.

Ver ese asfalto me hace sentir nuevamente la voz exigente del "Negro" Belén en las clases de Educación Física:

-Un Dos Tres Cuatro. Un Dos Tres Cuatro. Un Dos Tres Cuatro. ¡Otra serie! Un Dos Tres Cuatro. Un Dos Tres Cuatro. Un Dos Tres Cuatro. Aflojando... ¡Ahora al piso! ¡Cuarenta flexioneeeees... Yá! Un Dos Uno, Un Dos Dos, Un Dos Tres, Un Dos Cuatro...



¿Ves los Cadetes formados para rancho? ¿No te hacen acordar de las fuentes de polenta con su siempre mísera capita de tuco? ¿Y de los días gloriosos en que había milanesas con puré?

Después de rancho, un rato de Casino, donde completábamos la dieta que siempre parecía escasa, con aquellas "milojas" deliciosas en las que dejábamos el sueldo, mientras mirábamos de lejos la mesa de ping pong que llegaríamos a disfrutar recién al llegar al tercer año en la Escuela...

Los Aspirantes están formados a la derecha de la foto, y desde enfrente de las filas del Curso Profesional, a la izquierda, surge un vozarrón:

-¡¡ Estire las manos y pegue los dedos Cadete Igenes, guarrrrrrdeaaaaarresto !!

y las estiraba y pegaba los dedos no solo "el Perro", sino todos por mero reflejo de supervivencia. A los "apretados" que ya las tenían estiradas les quedaban arqueadas...

No se ven, pero se adivinan bajo los árboles del jardín a la derecha de la foto, los bancos de cemento y madera donde intercambiábamos con nuestras madres bolsa de ropa sucia por bolsa de ropa limpia y planchada, durante las horas de "visita" de tanto domingo en que quedamos "presos", mientras devorábamos la torta de la que no podíamos guardar ningún resto por el riesgo de sanción por "Tener alimentos no autorizados".

-Pobrecito m'hijito. Otra vez sin licencia. Tenés que cuidarte y portarte mejor.

-Yo me porto bien Mamá. Lo que pasa es que ese jueputa Sargento de Sección me tiene entre ojos...

-Comé, comé, que estás muy delgado...

Y la gravilla de los senderos de ese jardín nos cuenta de demasiadas promesas de amor a las dulces novias que llegaban a visitarnos, a veces acompañadas de alguna amiga "botonera", cuyo "enganche" con algún cadete de año superior nos podía proporcionar los beneficios de una familiaridad muy conveniente...

Al fondo de la imagen, detrás del edificio de los Cursos, se entreven los árboles del rondín 4, donde seguramente sigue estando aquella mujer sin cabeza y también su degollador espantoso y siempre acechante, espectros que en las primeras guardias como Aspirantes en noches negras como boca de lobo, llenaban de pavor nuestras almas infantiles recién apartadas de "mamita".

A la derecha de la foto la vieja Guardia, a donde volvíamos desde esos rondines en las noches invernales a descongelarnos frente a la estufa de leña, para quedar calentitos y luego volver a helarnos por una hora, con la consecuencia de terribles sabañones que nos dejaban las orejas como repollos...

De esos árboles que rodean la Plaza de Armas, bajo los que debíamos pasar en el camino al rondín en las noches ciegas de niebla, surgían a veces ominosos gruñidos que nos helaban la sangre, y alguna vez saltó de ellos a nuestras espaldas algún superior chistoso, dando al tiempo un grito aterrador, provocándonos un susto de muerte... A su tiempo llegó nuestro turno de hacer lo mismo, siempre "en beneficio de la formación del carácter del novel Aspirante".

Ese que está parado al lado de la Guardia, debe de ser el trompa que recién termina de tocar Rancho. El mismo cuya madre era la más mentada cuando antes del muy temprano toque de llamada, arruinaba



nuestros últimos segundos del siempre escaso sueño con sus "pirruuuu pi ri pi pi" al calentar la boquilla del clarín...

¡Es dura la vida del Cadete!

Pero, de vez en cuando, ocurría que al regreso de alguna misión de los aviones del Grupo 2 aún quedaba suficiente JP-4 en los tanques, y al pasar en el través de la EMA, en el corazón del guía resurgían estos mismos recuerdos, y en especial, la emoción que despertaba el estruendo de los cazas sobrevolando la Escuela.

-Artigas Torre, buenos días. Fuerza Aérea 208 y sección, 5 millas al Sur, 2000 pies, para pasaje bajo sobre instalaciones con rumbo Norte.

Y tras la autorización de la Torre el ladero apretaba formación porque pasarían sobre el público más exigente del mundo, en el que provocarían ese sentimiento sin par que generaba el brusco golpe de sonido de los reactores pasando a mínima altura y, si había suerte, la visión de los aviones alejándose en un viraje en ascenso...

Apagado el rugir de las turbinas, los miserables y aún terrícolas cadetes se sentían otros, muy lejanas las vicisitudes del presente, vislumbrando las recompensas de un futuro épico, y diciéndose para sus adentros:

-A esos, yo los voy a volar algún día...

Es mucho lo que puede contar una foto...

Pilotoviejo
mayo del 2004







Por cinco litros de nafta

Escuela Militar de Aeronáutica, Uruguay

2 de febrero de 1965

En la Plaza de Armas de la Escuela Militar de Aeronáutica está formado absolutamente todo el personal de la Institución. Los únicos que no están presentes son los centinelas apostados en los puestos de vigilancia del perímetro.

Destacan en el conjunto por su vestimenta civil y por lo poco marcial de su formación, treinta muchachos de entre 16 y 20 años. Son los Noveles Aspirantes, el nuevo grupo de alumnos del Cuerpo de Cadetes, que llegados a la EMAer apenas ayer, aún no han recibido sus uniformes. Entre esos mal alineados muchachos está un imberbe que, cuarenta años después, utilizaría el seudónimo de Pilotoviejo para publicar las Memorias del Tiempo de Vuelo de la aviación militar del Uruguay.



Preside la ceremonia el propio Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, el entonces Coronel (PAM) José D. Cardozo, luego Brigadier General y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

En medio de un silencio sepulcral, el Ayudante solicita la autorización pertinente al Director de la EMAer, y procede a leer la Orden del Día, luego de llamar a ocupar el centro de la Plaza de Armas a un viejo Sargento.

En la Orden del Día se detalla cómo este Suboficial, durante las horas de la madrugada en que arriesgaba menos a ser visto, había extraído combustible del bimotor FAU 503, el Beechcraft AT-11 asignado a la Escuela. El Sargento, uno de los más antiguos de la Unidad, había llenado una damajuana de 5 litros, mediante el dispositivo de drenaje de combustible ubicado en la parte inferior del ala del avión. Seguramente, el destino de ese combustible sería el tanque del viejo auto del Sargento, esos grandes y sedientos motores de la década del 50, que aceptaban casi cualquier tipo de combustible, incluyendo el aeronáutico de 130 octanos que destruiría a muchos de los motorcitos que mueven nuestros autos de hoy.

Pilotoviejo no recuerda el detalle de las consideraciones sobre “honradez”, “confianza”, “deber”, “ejemplo”, “reglamento”, “servicio”, etc., contenidas en esa Orden del Día. Lo que le quedó grabado a fuego fue el castigo impuesto al ladrón de cinco litros de nafta. Se le imponía al Suboficial con más de veinte años de servicio, la pena de la degradación deshonorosa, y la expulsión de por vida de la Institución.

Y así se cumplió. Se llamó al Soldado con menor antigüedad de la Unidad, quien procedió a acercarse al Sargento para arrancarle de sendos tirones las escuadras que, cosidas a las mangas del uniforme, simbolizaban el rango del Suboficial. Inmediatamente, otros dos Soldados armados llevaron y expulsaron al ex Sargento por la puerta trasera de la EMAer.



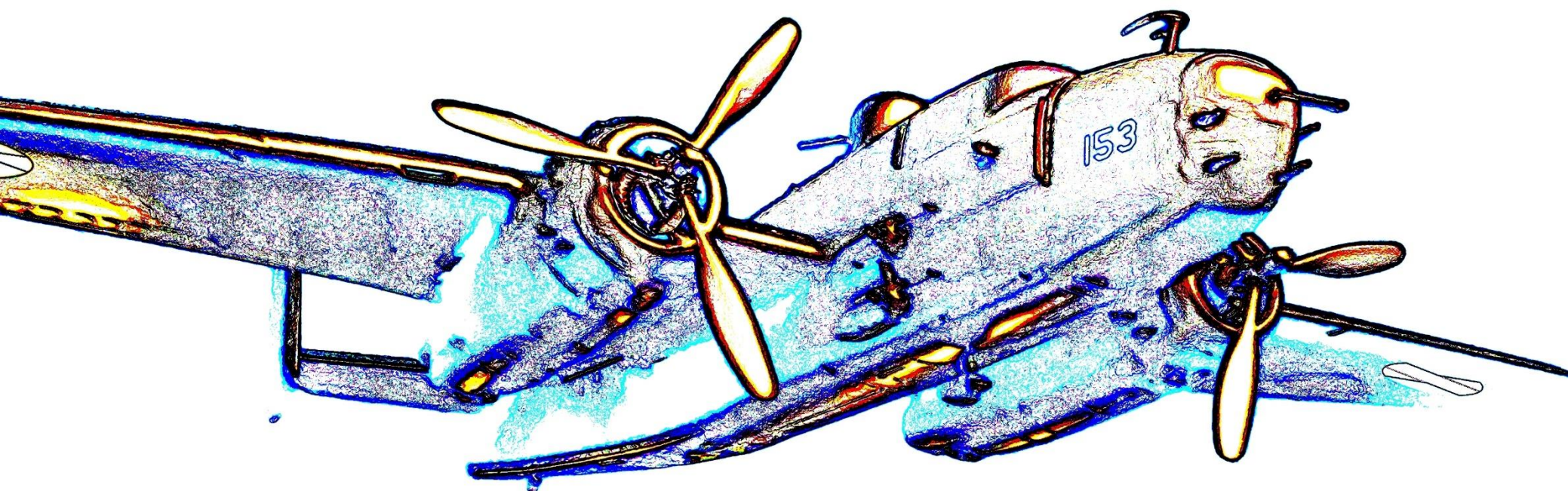
Como ocurre generalmente con las lecciones magistrales, Pilotoviejo y sus compañeros no se percataron inmediatamente de que acababan de recibir una. Fue con el paso del tiempo, que Pilotoviejo asimiló cabalmente la importancia y el valor capital de esa lección, como guía de conducta en la vida.

Pilotoviejo siempre agradecerá al “instructor de vuelo” de ese día, el Coronel José D. Cardozo, la lección de los cinco litros de nafta:

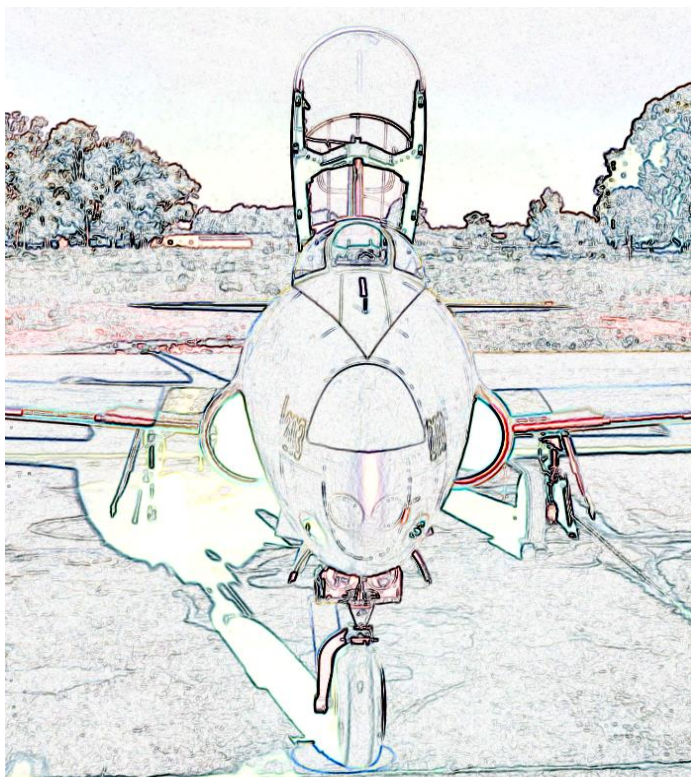
*La vida se debe "volar" con las alas de la honradez,
siempre "sustentadas" por el honor.
Si perdemos "sustentación", caemos en "pérdida",
y el "vuelo" se termina...*

Pilotoviejo
13 de setiembre de 2009





Pilotovicia



Una mala idea

Febrero de 1973

La orden del Jefe de Grupo, el gran "Diente" Curbelo, durante el briefing mañanero, fue bien clara: para el mediodía todos los T-33 en orden de vuelo debían estar de condiciones de decolar en misiones de combate real, con sus ametralladoras .50 funcionando y con carga completa de munición.

Por distintas circunstancias, hacía varios meses que no se realizaban vuelos de entrenamiento de tiro, por lo que era imprescindible verificar el correcto funcionamiento y armonización de las ametralladoras.

Pilotoviejero, entonces Teniente 2o. y Oficial de Armamento del Grupo, tenía por delante una tarea imposible.

Cada uno de los aviones debía levantarse sobre gatos hidráulicos, nivelándolos horizontalmente para hacer las pruebas de fuego sobre el terraplén del polígono de la Brigada I, para entonces realizar los ajustes de armonización que fueran necesarios. Todo esto normalmente insumía varias horas por avión, por lo que había que buscar una solución al problema, que hiciera posible cumplir la orden en el plazo indicado.



El atribulado Teniente se puso a pensar cómo solucionar el problema... Y ese fue el primero de sus errores del día, el que desencadenó todos los demás, ya que es bien sabido que "cuando el militar piensa, la c'..."



Seguramente el tipo tenía presente lo que reza una de esas contundentes frases incluidas en ese poster motivacional titulado "El piloto de caza lo hace mejor". El Tenientito no quería ser el que desmintiera eso de que el piloto de caza "cuando descubre un problema no lo elude y se dedica a buscar la solución adecuada".

Además, de eludir el problema informando que era imposible cumplir en tiempo la orden, ni hablar. Solamente evocar la imagen del "Diente" hacía que eso se descartara. Había que centrarse en eso de "la solución adecuada".

Y entonces se le iluminó la mente con una idea brillante (tan brillante que seguramente le quemó sectores importantes del cerebro).

El tema no pasaba tanto porque las ametralladoras estuvieran exactamente sincronizadas, sino porque dispararan sin problemas. Era muy importante verificar que la puerta de salida de los casquillos se abriera para dejarlos caer al espacio. Normalmente el funcionamiento de esa puerta se evitaba quitando el fusible correspondiente, para retener las cápsulas de las .50, que luego se vendían a las chatarrerías de bronce, generando fondos para el Rubro X, que complementaba las siempre exiguas partidas presupuestales asignadas para los gastos del Grupo. Por eso en las misiones de entrenamiento de tiro, se cargaban solamente 100 rondas por ametralladora, ya que 200 casquillos era la capacidad máxima del espacio donde caían, si la puerta de escape estaba cerrada. Pero en una misión con 600 rondas por ametralladora, la puerta debía abrirse para evitar la acumulación de casquillos y el consiguiente atascamiento de las .50.

Así que el Teniente hizo llevar un avión al lugar habitual para los trabajos de armonización: en la planchada apuntando al polígono. No lo levantaría y nivelaría horizontalmente sobre los gatos, que era lo que insumía más tiempo, sino que simplemente probaría las ametralladoras y el funcionamiento de la puerta conectando una planta de poder para disponer de electricidad.

Rápidamente se dispuso todo y el Teniente se montó en la cabina y encendió la mira para comprobar su funcionamiento, disponiéndose a apretar el disparador en la empuñadura del bastón de mando. Estaba a punto de hacerlo cuando la imagen en la mira le advirtió claramente que los proyectiles no impactarían en el montículo del polígono, sino que pasarían casi dos metros por encima, ya que la actitud en tierra del T-33 no es horizontal sino de nariz ligeramente levantada. Se le heló la sangre pensando en el desastre que había estado a punto de cometer. Aunque suburbana, la zona en la línea de fuego detrás del polígono estaba densamente poblada por granjas y casas. Y las .50 tenían un alcance efectivo de más de 4 kilómetros...



Desalentado, Pilotoviejo bajó del avión, y se dispuso a hacer el trabajo como se debía, montando cada T-33 sobre gatos y nivelándolo, pero sabiendo ya que no lograría cumplir la orden en el plazo estipulado. Y vista la gravedad de la situación, pensó resignadamente que el tipazo no bajaría de 5 días de cuarto... Entonces, se le iluminó nuevamente el cerebro (pero seguramente no todo...), alumbrando la perfecta solución al problema del nivelado horizontal para que los aviones no apuntaran por encima del polígono. Era sencillo. Alcanzaba con poner en marcha el motor, y darle potencia manteniéndolo frenado. De esa forma, la nariz se "agacharía", y las ametralladoras apuntarían entonces horizontalmente: los proyectiles se enterrarían en la tierra del polígono, como cuando el procedimiento se hacía sobre gatos.



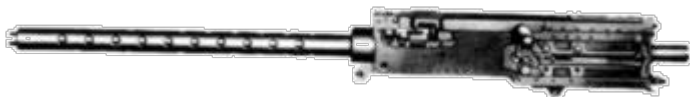


Contento como "gato entre la leña" (-bue..., tienen razón: como "gata entre la leña"...), el Teniente procedió a ejecutar su brillante idea. Ordenó despejar la planchada en la zona que barrería el chorro de los gases de escape, y se encaramó en la cabina del T-33, poniendo rápidamente en marcha.

Cuando estuvo todo pronto ordenó escamotear las ametralladoras, y luego, mientras aplicaba frenos, dio gas hasta aproximadamente 95%. Tal como estaba previsto, el amortiguador de la rueda delantera se comprimió, bajando la nariz del avión. Un vistazo a la mira le indicó que las .50 apuntaban ahora donde debían apuntar: a aproximadamente un metro de altura, en el centro del terraplén del polígono. Era perfecto.

Mientras se felicitaba por su capacidad para solucionar problemas, típica del piloto de caza, apretó brevemente el gatillo, y las dos ametralladoras vomitaron una corta ráfaga de proyectiles. Pero el Teniente no había tenido en cuenta que la fuerza del retroceso impulsaría la nariz del avión hacia arriba, por lo que los primeros impactos se produjeron en el terraplén al metro de altura previsto, y los siguientes fueron subiendo hasta más de dos metros. -No hay problema -se dijo Pilotoviejo- le doy potencia hasta 100% y disparo ráfagas cortas para que la nariz no suba tanto como para que las balas pasen por encima del polígono.

Así lo hizo con ese avión, y con los otros. Los aviones se "agachaban" al poner sus turbinas al 100%, y las ráfagas de las .50 dibujaban sobre la pared del polígono un trazo ascendente, pero sin salir nunca por encima del terraplén.

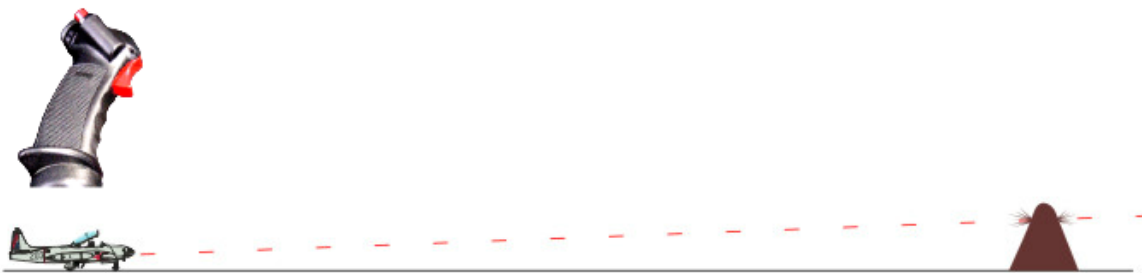


El Teniente terminó así muy rápidamente un trabajo que al principio parecía imposible de cumplir en tiempo y forma, y mientras caminaba orgulloso y sacando pecho rumbo al edificio del Comando de la Brigada, para

informarle a su Jefe de Grupo que los aviones estaban prontos para misiones de combate, imaginaba lo que el "Diente" escribiría en su Libreta de Anotaciones: "En circunstancias muy difíciles, este oficial demostró una vez más sus brillantes cualidades como..."

-Permiso mi Teniente -el Soldado de la Guardia lo despertó de su ensueño- hay un señor en la puerta de la Base, que trajo varias de éstas, -mostrándole un dorado proyectil calibre 50, -dice que estaba arando en su granja, y que de repente empezó a escuchar repetidos "Chus Chus Chus", mientras algo vivoreaba entre los surcos recién abiertos...

Llevó unas horas comprobar que nadie había muerto y que tampoco había habido daños materiales a causa de las .50 que no pasaban por encima del terraplén, pero que sí lo atravesaban limpiamente cuando impactaban cerca de su tope, para viajar varios kilómetros y terminar, muy afortunadamente, entre los surcos de tierra de las granjas de Canelones...



**Pilotoviejo
setiembre de 2007**



Pilotoviejo



Fuego en el decolaje

Ocurrió después del mediodía, en una tarde de la primavera de 1973, durante una misión de práctica de vuelo por instrumentos. El sol brillaba y no había una sola nube en el cielo.

Era habitual que ese tipo de vuelos que la tripulación estuviera compuesta por un piloto de control, que volaba en cabina delantera, y por el piloto que debía practicar maniobras y procedimientos IFR, que volaba en la cabina trasera del T-33 donde disponía de los comandos y el instrumental necesario, y de una gruesa capota de lona que, normalmente plegada atrás de la cabecera del asiento, se corría hacia adelante impidiendo la visión al exterior, simulando el vuelo dentro de nubes. En la práctica, el piloto de control tomaba los comandos del avión solamente para decolar y aterrizar, mientras que el resto del vuelo era responsabilidad del que volaba en cabina trasera.

Ese día el pizarrón en la Sala de Operaciones del Grupo de Aviación No.2 CAZA, indicaba:

Hora	Avión	Piloto	Piloto	Misión
12:30	FAU 201	Molins	Cobas	E-15

José Luis “Pepe” Molins, el piloto de control, había llegado al Grupo 2 a principios de ese mismo año, y ya había cumplido con el entrenamiento de vuelo básico en el Lockheed T-33 Shooting Star, y realizado su primer vuelo solo en esos reactores. Justamente para aumentar su experiencia con horas en el aire era que se disponían misiones de este tipo para los pilotos que estaban en similares circunstancias.

En la cabina trasera volaría Pilotoviejo, que ya tenía dos años en el Grupo de Caza, y debía, mediante estas misiones E-15, mantener el entrenamiento necesario en el vuelo por instrumentos.

Con la antelación correspondiente el Pepe y Pilotoviejo llegaron a la línea de vuelo, y cumplieron en conjunto con la inspección pre-vuelo de la aeronave. El Pepe era un petizo de esos a los que nunca nadie se le ocurre hacer bulling, porque el tamaño de su personalidad excedía largamente su estatura física. Era además un hombre con las mejores cualidades, tanto en lo profesional como en lo social y familiar. Egresado de la Escuela Militar de Aeronáutica en el primer lugar de su generación, era evidente el brillante futuro que tendría como piloto de caza, y ya se le disfrutaba como un excelente camarada.



Puesto en marcha y conducido por Molins, el FAU 201 inició su carreteo hacia la pista 23, según las indicaciones de la Torre del Aeropuerto de Carrasco. Autorizado a ingresar a cabecera, el T-33 se alineó en el centro de la pista, y el piloto de control cumplió con los procedimientos de chequeo previos al decolaje. En cabina trasera Pilotoviejo sería un mero observador hasta que se completara el despegue, momento en que desplegaría la capota y tomaría los comandos, para iniciar la práctica del vuelo por instrumentos. Autorizado por el controlador de Torre, el FAU 201, cargado a tope de combustible, comenzó a correr por la pista, balanceando pesadamente los tanques de punta de ala, llenos cada uno con 365 galones de JP-4. Pilotoviejo, sin nada que hacer, disfrutaba del paisaje.

Tras correr kilómetro y medio el T-33 alcanzaba la velocidad de despegue, y el piloto tiraba suavemente del bastón hacia su abdomen, para sacarlo del suelo. Estaba pasando a 120 nudos y 6 metros de altura frente al antiguo edificio de la terminal del Aeropuerto, cuando el Pepe Molins accionó la palanca para levantar el tren de aterrizaje. En cabina trasera, Pilotoviejo comenzó a correr la capota hacia adelante.



En ese momento se encendió, como un gran faro rojo, la luz de alarma de fuego en el motor.





Falla estructural y fuego en vuelo son las emergencias más temidas por los pilotos de cualquier aeronave, y en especial por los de aviones de combate. Son problemas que normalmente no tienen solución y en los que los pilotos tienen muy poco para intentar hacer. En los reactores en particular, en caso de fuego y dado el altísimo volumen de combustible que consumen sus motores, el tiempo entre la aparición de la primera llama y la explosión final, normalmente es muy corto. Téngase en cuenta además que el T-33 es un modelo derivado del F-80, primer caza a reacción de los Estados Unidos, diseñado en los años 40, por lo que no tenía los elementos de mitigación de riesgos de que disponen aeronaves más modernas. El Lockheed T-33 disponía de asientos eyectables, pero en los del Grupo 2 lo que impulsaba piloto y asiento fuera del avión era una carga explosiva, no los cohetes con que serían equipados un par de años más tarde. Y con sistemas de ese tipo, se requería que el avión llevara una velocidad mínima de 120 nudos y una altura mínima de 150 pies para que hubiera posibilidades de eyección exitosa. Con el cohete se levantaba la restricción de la altura mínima de 150 pies, pero se mantenía la exigencia de 120 nudos. De todas maneras, la estadística mundial para esos años registraba que solamente sobrevivían el 5% de los pilotos de jet que se eyectaran a menos de 2000 pies. Por encima de esa altura el porcentaje de supervivencia sí aumentaba considerablemente.

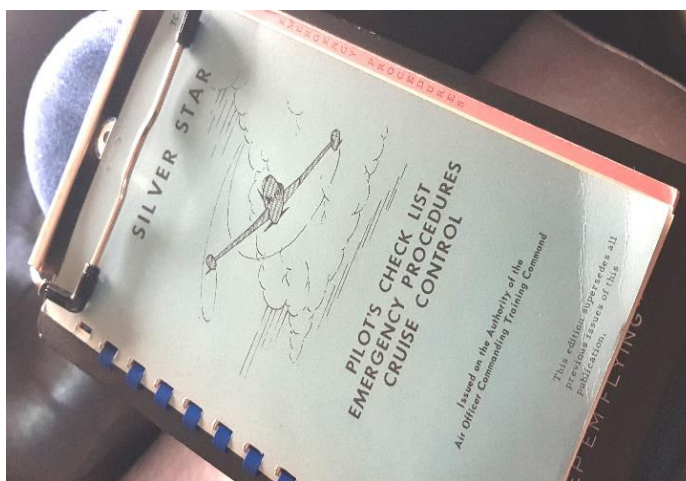
“Velocidad y altura conservan la dentadura”

Tener suficiente velocidad permite mantener el control del vuelo del avión, y tener altura significa estar lejos de la tierra, que es la que realmente mata al darse contra ella. El viejo adagio aeronáutico es una verdad que no auguraba nada bueno para el FAU 201 y su tripulación. Estaban con la luz de fuego en el motor encendida, volando muy cerca de la velocidad de pérdida, bien por debajo de los 2000 pies, y ni siquiera cerca de los 150, mínimo absoluto de altura para una eyección con posibilidades de éxito. De pista quedaban por delante menos de 700 metros, lo que hacía imposible abortar el decolaje. Adelante, más allá del final de pista, se levanta el gran bosque de gruesos eucaliptos. Para colmo, el avión estaba cargado con el máximo de combustible, lo que, aun en condiciones normales de plena potencia, proporcionaba un régimen de ascenso muy reducido.

(No, no sea ansioso. Por supuesto que finalmente nos salvamos, si no, ni yo hubiera escrito esto, ni usted lo estaría leyendo. Déjeme estirar la prosa y disfrutar del recuerdo...)

Entonces llegaron al rescate las incontables horas dedicadas a la memorización de los procedimientos de emergencia, y a su incesante práctica, ferozmente exigida por los instructores del Grupo 2.

El procedimiento de **“Luz de fuego en la cámara plena (motor) encendida”** ordenaba llevar el acelerador todo atrás (Throttle off) para luego verificar si realmente había fuego, de lo cual era suficiente indicación que entrara humo en la cabina. En este caso los pasos siguientes eran cortar la alimentación de combustible (Main Fuel Shut-Off switch Off), eyectar la cabina y, si la altura es suficiente, eyectarse, y si no, aterrizaje forzoso. Si no hay humo u otra indicación de fuego, regrese a la Base.





En fracciones infinitesimales de tiempo el cerebro recorre la cartilla de emergencias y automáticamente lanza a los músculos las órdenes correspondientes. Entonces instintivamente Pilotoviejo pone su mano izquierda en la palanca del acelerador para cumplir el procedimiento mientras el cerebro sigue recorriendo la cartilla y llega a otro título: **“Fuego en el motor durante el decolaje”**. ¡Ésta es la correcta! Y el primer paso no es sacar potencia sino justamente lo opuesto: *“Mantenga potencia máxima hasta alcanzar altura segura de eyección”*.

En cabina delantera, el Pepe Molins va centésimas de segundo adelantado. Pilotoviejo siente que la palanca del acelerador comienza a retroceder, y cuando su cerebro le da la orden al músculo de mantener potencia máxima, el piloto en cabina delantera ya la está llevando todo adelante.

El tren de aterrizaje completa su retracción y el T-33 sigue acelerando y ganando altura lentamente, demasiado lentamente para los pilotos cuya meta ahora es llegar a la altura segura para eyectarse, esos mágicos 2000 pies. Hay también otro objetivo a conseguir: llevar el avión a una zona donde, luego de la eyección de los pilotos, el avión sin control caiga sin causar daños, en especial a la población. Eso exige virar a la izquierda, hacia el mar distante 3 millas, porque al frente está la densamente poblada ciudad de Montevideo.

El principal enemigo para llegar a esa meta es el peso de los tanques de punta de ala (tip tank) que, repletos de combustible, son la rémora que impide ganar altura rápidamente. Y entonces el segundo paso en el procedimiento **“Fuego en el motor durante el decolaje”** ilumina sabiamente el camino a los pilotos: *“Eyecte cargas externas a necesidad”*.

El índice izquierdo de Pilotoviejo comienza a enderezarse y a hacer camino hacia el borde inferior del mismo lado del panel de instrumentos, donde está el “Panic Button” (Botón de Pánico), que al ser accionado, libera al avión de todas las cargas externas, tanto armamento como tanques de combustible suplementario como los tip tank.

Pero el Pepe sigue adelantado y ya está pulsando el Panic Button de cabina delantera. Los tanques de punta de ala se desprenden. Liberado de su peso, el T-33 salta hacia arriba y, aún al 100% de revoluciones en su turbina, asciende ahora rápidamente.

La luz de fuego sigue encendida, pero el motor continúa empujando el avión hacia la seguridad. Ahora el piloto en cabina delantera comienza un viraje a la izquierda buscando el mar inhabitado para una eventual eyección y repasa el procedimiento, que ahora vuelve a ser el primero considerado: “Luz de fuego en la cámara plena (motor) encendida”. Mientras, el piloto en cabina trasera se hace cargo de las comunicaciones.

Pilotoviejo reporta la emergencia a la Torre de Control, informa intenciones de alcanzar altura sobre el mar, y solicita que el torrero se fije si el FAU 201 está dejando estela de humo. Su voz es clara, firme y bien modulada, como lo está registrando la grabadora de comunicaciones de Operaciones del Grupo 2.

Sobrepasando el T-33 los 3000 pies y ya sobre el mar, se siguen los pasos del procedimiento de emergencia, y Molins lleva atrás el acelerador: la luz roja se apaga. No hay humo en la cabina, y en el viraje en ascenso ambos pilotos comprueban que el avión no está dejando ninguna estela. No hay confirmación de fuego en el motor.



Pero cuando se adelanta nuevamente el acelerador, la luz vuelve a encenderse. Se repite la prueba y el resultado es el mismo: con potencia se enciende la luz de fuego en el motor. No hay certezas de lo que está pasando, pero se puede suponer que hay un fuego pequeño que aumenta de intensidad al incrementar el flujo de combustible cuando se aumenta la potencia. Instructores en Operaciones de Grupo aconsejan dirigirse a aterrizar inmediatamente, apagando el motor cuando la llegada a la pista está asegurada.

Mientras en el Aeropuerto y en la Base aledaña suenan las alarmas de emergencia en pista, y salen disparados los camiones de bomberos y arranca motores el helicóptero de rescate, el Pepe Molins lleva el avión hacia final de pista 23. Pilotoviejo continúa haciendo las comunicaciones. Pero ahora su voz ya no es firme y segura como durante la etapa álgida de la emergencia. Un severo tartamudeo demuestra que, durante el cumplimiento cuasi automático de los procedimientos exigidos y dictados por el entrenamiento, el piloto es ejemplo de templanza y auto control, lo que disminuye notoriamente cuando se tiene tiempo para reflexionar y entonces, surge el miedo y la angustia atenaza las cuerdas vocales...

Dominadas las urgencias, salta el pensamiento de dónde habrán caído los tanques repletos de combustible, capaces de generar una hecatombe al caer a tierra. Aunque supone que el impacto debiera haberse producido en el bosque de eucaliptos y no más adelante donde se extiende una zona poblada, Pilotoviejo solicita que un helicóptero lo espere para poder revisar la trayectoria del FAU 201 para localizar los tip tank caídos.

En forma magistral, Molins hace una aproximación directa a la pista, y ya en final, apaga el motor, mientras Pilotoviejo, cartilla en mano, canta los pasos del procedimiento. El T-33 aterriza y se desliza silenciosamente por el cemento. El piloto le permite llegar al taxiway central por donde sale y donde se detiene, evitando dejar interdicta la pista principal del Aeropuerto.



Los carros de bomberos ya están llegando y un UH-1 Huey los sobrevuela. Pilotoviejo se desprende del arnés y del paracaídas, salta al ala del avión y de allí al helicóptero, que decola inmediatamente para buscar los tanques de ala del T-33. Volando en la trayectoria de la pista 23, se les localiza, destrozados entre los eucaliptos, sin haber provocado más daños que ramas rotas y derrame del combustible en el suelo. Se transmite la ubicación para que los bomberos puedan llegar y hacer su tarea, volviendo el helicóptero a la Base.

El FAU 201 ya había sido remolcado a la planchada del Grupo 2. Tras el aterrizaje del helicóptero en su zona en la planchada del Grupo 5, Pilotoviejo camina largos 200 metros hasta el T-33. Están allí los jefes de la Base y del Grupo 2, instructores, mecánicos... Al llegar al avión, desaparece la tensión que lo sostenía. Debe apoyarse en el ala: las rodillas se le doblan y saltan lágrimas en sus ojos...

Tras la inspección de mantenimiento se estableció que nunca hubo fuego en el motor. Se encontró un cable del sistema de alarma que estaba suelto, lo que hacía que, con el incremento de la corriente de aire dentro de la cámara plena, hubiera un mal contacto y la luz se encendiera. Al disminuir la corriente de aire, la luz se apagaba.

Tres meses más tarde, José "Pepe" Molins se casaba y al día siguiente partía con su esposa en luna de miel a Bariloche. En Buenos Aires subieron a un Fokker F-27 de la Fuerza Aérea Argentina, que dos horas después del decolaje se estrellaba en la Cordillera de los Andes. Junto a Enrique Bonelli, amigo y compañero de promoción del Pepe, Pilotoviejo acompañó el regreso al Uruguay de los ataúdes de la entrañable pareja, desde la Base del Palomar. Sirva esta historia para ayudar a perpetuar el recuerdo de un hombre excepcional y brillante piloto.

**Pilotoviejo
octubre 2019**

**Cae la tarde y el FAU 201,
sin sus tanques de punta de ala,
descansa en la línea del Grupo 2**





Pilotowiejo



Cuenta la leyenda que Ícaro murió porque al acercarse en su vuelo al Sol, la cera que unía las plumas de sus alas se derritió, precipitando hacia la muerte al hijo de Dédalo. Que eso es simplemente leyenda es claro para los pilotos de la aviación moderna, que saben que mucho antes de acercarse al Sol, a Ícaro ya lo habría matado la falta de oxígeno, que acecha allí, a pocos miles de metros de altura sobre la Tierra. Este artículo conjuga los relatos de un fatal accidente que costó la vida de 121 personas y de otro que no llegó a serlo, unidos ambos por un factor común: la hipoxia.



Hipoxia en el vuelo Helios 522

El avión del vuelo Helios 522, un Boeing 737-300, no presurizó en su ascenso desde Larnaca rumbo a Atenas, y a los 10.000 pies de altitud de cabina, se activó la alarma sonora que indica una falla de presurización. Los pilotos interpretaron erróneamente esa advertencia, que es la misma que corresponde a un ajuste incorrecto de flaps para el descolaje. Entendiendo que la alarma era falsa, la tripulación pidió consejo a Mantenimiento sobre cómo eliminarla, recibiendo instrucciones de desactivarla quitando el circuit breaker correspondiente.

El piloto se levantó de su asiento para efectuar esa operación y jamás volvió a ocuparlo. A los 14.000 pies, máxima altitud para respiración sin suplemento de oxígeno, se descolgaron las máscaras en el compartimiento de pasajeros. La grabación del audio de la cabina de vuelo en esos momentos, revela confusión y desorientación de la tripulación, que para colmo, estaba formada por un comandante alemán y un copiloto chipriota, ambos con un dominio del inglés aceptable





para comunicarse entre sí en circunstancias normales, pero no como para mantener una discusión durante una emergencia.



El 737 continuó volando con el piloto automático conectado hasta la vertical de Atenas donde, de acuerdo a como estaba programado, entró en un padrón de espera a nivel 340, sin contestar nunca los llamados de los controladores de vuelo.

Dos F-16 de la Fuerza Aérea griega interceptaron el avión, acercándose lo suficiente para ver el asiento del comandante sin su ocupante, y al copiloto caído sobre los comandos de vuelo. Minutos antes de que se apagaran los motores del 737 por falta de combustible y comenzara la caída final, los pilotos de los cazas

pudieron ver personas a través de las ventanas laterales de la cabina, aparentemente intentando tomar los controles del avión.

El vuelo 522 de Helios Airways se estrelló contra una montaña al norte de Marathon, matando sus 115 pasajeros y sus 6 tripulantes. Los investigadores identificaron, en la sangre encontrada en la columna de mando del comandante, el ADN de uno de los asistentes de cabina, que poseía una licencia de vuelo como piloto privado.

Entre los restos calcinados se encontró la palanca de control de presurización, que estaba en “Manual” y no en “Automático” como debe estar para que el sistema opere normalmente. Aparentemente había quedado así luego de las operaciones de mantenimiento realizadas la noche anterior, y la tripulación no advirtió esa circunstancia en los controles previos al vuelo, y tampoco lo corrigió durante el mismo.



La investigación determinó como la principal causa del accidente el posicionamiento incorrecto de la palanca que regula el funcionamiento del sistema de presurización, que al permanecer en “Manual”, no permitió que la cabina presurizara correctamente, lo que provocó hipoxia en los tripulantes, que en principio perdieron su habilidad cognitiva quedando incapacitados para resolver problemas, para luego fallecer. Fueron concurrentes otros factores operacionales como fallas en el entrenamiento de los pilotos y mala conformación de la tripulación, además del de mantenimiento.

Por razones personales el tema de esta causa principal del accidente me interesaba, así que investigué, Wikipedia mediante, otros accidentes que hubieran sido causados por la misma razón: hipoxia en los pilotos de las aeronaves.

No son muchos los accidentes en esta categoría, y todos por supuesto tienen las mismas características objetivas: un avión con el que se pierde contacto radial, y que continúa volando a gran altitud hasta que se le termina el combustible y cae sin control.

En todos estos casos las investigaciones apuntan a la causa técnica de la no presurización de las aeronaves involucradas, y a repasar el conocido efecto en los seres humanos de la falta de oxígeno: pérdida gradual de la capacidad de pensar con lógica y actuar coordinadamente, hasta caer en la inconsciencia, para luego perecer, insistiendo en que no se advierte el peligro de la situación hasta que es demasiado tarde.

Y sin embargo...



Algún día del año 1971

Temprano en la mañana, un C-47 de la Fuerza Aérea Uruguaya despegó de Carrasco rumbo hacia El Palomar, base de la Fuerza Aérea Argentina en Buenos Aires.

Tras el aterrizaje y el carreteo al estacionamiento, del C-47 desciende un grupo de jóvenes pilotos del Grupo de Aviación No.2 Caza, a quienes un autobús transporta rápidamente hasta un edificio dentro del cual, en el medio de un gran espacio, les espera una extraña estructura de metal con forma de cilindro, en la que son introducidos, cerrándose tras ellos una pesada puerta hermética.

Es la Cámara Hiperbárica de la Fuerza Aérea Argentina, también llamada cámara de altitud, donde serán sometidos a pruebas que les ayudarán a reconocer los síntomas que provoca específicamente en cada uno de ellos la falta de oxígeno en su torrente sanguíneo y en su cerebro.

Los pilotos son provistos de máscaras similares a las de vuelo, con reguladores a través de los cuales fluye la mezcla del aire ambiente y del oxígeno proveniente de los botellones en los que se almacena.



Los reguladores, al igual que en los aviones de combate, tienen un selector con dos posiciones: una "Normal", que asegura que la mezcla de aire y oxígeno se ajusta automáticamente de acuerdo a la altitud de vuelo o presión atmosférica, y otra "Full", que permite que el fluido que aspira el piloto sea oxígeno al 100%.

Se siente el tenue silbido del aire que comienza a ser extraído de la cámara, y los altímetros sobre las paredes metálicas comienzan a registrar el

descenso de la presión de la atmósfera del recinto hermético, indicándolo como una "ganancia de altura", al igual que ocurre en un vuelo normal.

Durante el "ascenso" la "tripulación" de la cámara de altitud, entre los cuales hay un médico, instruye a los pilotos sobre cómo se desarrollará la prueba.

Uno a uno, se sentarán frente a una hoja de papel y se les dará un lápiz, con el que deberán escribir los números del 100 hacia abajo, en filas ordenadas, al tiempo que contestan diversas preguntas del instructor. En algún momento, sin que el examinado lo advierta, se cortará el suministro de oxígeno, y la mezcla regulada que estaba respirando hasta ese momento ahora estará compuesta exclusivamente del aire ambiente típico de los 30.000 pies a que se nivelará la "altitud" del interior de la cámara.

Completado el "ascenso a nivel 300", el primer piloto se sienta y comienza, con mucha seguridad, a escribir, pulcra, ordenada y rápidamente, la serie numérica:

100 - 99 - 98 - 97 - 96 - 95

El instructor le pregunta cómo se siente y el piloto, con el dejo arrogante de los cazadores, responde:

-muy bien, muy bien, al tiempo que continúa con la serie de números:

94 - 93 - 92 - 91 - 90



La intrínseca naturaleza competitiva del piloto de caza ya le hizo percibir la prueba como una competencia más, en la que ganará aquel que sea capaz de escribir correctamente la serie más larga de número. Para su interior se dice: *-yo voy a ser el que aguante más...*

Una señal, imperceptible para el piloto, le indica al operador del sistema cortar el oxígeno, mientras el instructor continúa con sus preguntas y el examinado sigue escribiendo sus números.

El piloto respira ahora la mezcla de aire existente a 30.000 pies, que prácticamente no contiene oxígeno. Sin embargo, no nota la diferencia. El piloto sigue respirando normalmente sin sentir ninguna sensación de ahogo o asfixia, y continúa empeñado en escribir correctamente sus números. Pero la sangre que le está llegando ahora al cerebro ya no alimenta del vital oxígeno sus circuitos neuronales, que uno por uno comienzan a fallar.

- *¿Todo bien?*, pregunta el instructor.

Y el piloto con absoluta seguridad responde.

-*Sí, sí, ningún problema.*

Y sigue escribiendo:

89-88-87-85

-*¡¡ Perdón !! ¡¡ Perdón !! ¡¡ Me equivoqué !!*, exclama sorprendido.

Y tacha su error y continúa:

~~85~~ 86-85 83
80 81 82

Las preguntas del instructor ahora se disparan rápidamente:

- *¿Siente calor en el pecho, la garganta o los brazos? ¿Dolor en la nuca o en los ojos?*

- *¿Sigue viendo bien? ¿Ve las cosas con un tono rojizo? ¿Cómo se siente?*

Y anota las respuestas del piloto:

-*Me siento perfecto. Quizás algo de molestia en los brazos, y en los ojos...*

El piloto prosigue con la serie numérica en la que advierte algunos errores, que ahora ya no le molesta cometer, sino que hasta le parecen graciosos. Se siente feliz a medida que la hipoxia lo atrapa, aunque todavía se empeña en mantener las filas de números bien alineadas, y cuando el instructor le exige que lo haga correctamente, se ríe y le dice que así están bien...

Los demás pilotos disfrutan la escena al máximo, riéndose a carcajadas de su camarada, que ahora apenas alcanza a sostener el lápiz al garabatear números que ya no tienen sentido, mientras sonríe estúpidamente intentando hilvanar respuestas a las preguntas que continúan haciéndole.

81 80 5



El instructor ordena que se reconecte el oxígeno, y pasa a la posición “Full” el selector del regulador del piloto, que se recupera rápidamente y, como si saliera de un sueño, observa incrédulo el desastre de números que es el papel que tiene delante.

- *¿Eso lo hice yo?*, con voz en la que ahora predomina la humildad...

La escena se repite con todos los pilotos, e incluso alguno llega a quedar inconsciente, siendo asistido mediante oxígeno al 100% y algún que otro cachetazo.

Al terminar, cada uno recibe la información sobre los síntomas individuales que describieron durante la prueba, lo que les advertirá que están entrando en hipoxia, si ello ocurre en algún momento. Esos síntomas no son iguales para todos, sino que responden a las características corporales particulares de cada uno.

Es noche, y sobre el Río de la Plata vuela el C-47, llevando de regreso a su base en Carrasco a los pilotos del Grupo 2.

Uno de los más jóvenes, que recapacitaba sobre lo ocurrido ese día, le pregunta a uno de los veteranos:

-*Mi Capitán, ¿ha habido alguna vez algún caso de hipoxia en vuelo en el Grupo?*

-*Nunca*, fue la respuesta.

Tres años más tarde

Recién acaba de caer la noche sobre Carrasco, cuando en la planchada del Grupo 2 dos pilotos completan la inspección pre-vuelo de los T-33 en que cumplirán una misión de entrenamiento en formación con ruta “secreta”. En un bolsillo de su traje de vuelo cada uno lleva un sobre cerrado, que deberán abrir luego del decolaje, para saber cuál es el objetivo de su misión, para recién entonces, a la luz de las linternas y en la estrechez de la cabina del jet, poder establecer rumbos y tiempos de la navegación ida y vuelta.



No hay problemas meteorológicos, y tras el decolaje en formación se disfruta del ascenso en la atmósfera quieta de la noche, mientras que por el oeste aún se aprecia el resplandor del sol sumergido bajo el negro horizonte.

La misión “secreta” no es difícil, y los pilotos plotean rápidamente la ruta en sus cartas de navegación. Se seleccionan las radio ayudas correspondientes, se fija el rumbo, y ahora queda tiempo para disfrutar del vuelo en una noche muy iluminada por una buena luna, lo que permite a Pilotoviejo, que

tripula el avión número 2 de la formación, visualizar perfectamente el T-33 del guía, el gran “Pájaro” José Berastegui.

El horizonte se perfila sin problemas, marcando claramente los límites entre el cielo alfombrado de incontables cuerpos celestes y la superficie negra del planeta, donde se vislumbran tenues a la luz de las estrellas los miles de cursos de agua del territorio uruguayo, serpientes de plata que saltan inquietas cuando el reflejo de la luna cae sobre ellas.



No es necesario entonces mantener esa brutal tensión del vuelo nocturno en formación en noches cerradas, cuando no hay ni arriba ni abajo, y lo único que se divisa del otro avión son las luces de posición de ala y cola, debiéndose adivinar el resto, que se oculta en una oscuridad tan negra que sofoca. En esas circunstancias es frecuente que los músculos del cuello se agarroten por la rigidez de la posición mantenida por largo tiempo, ya que es imposible relajarse y apartar los ojos del avión guía ni siquiera por una fracción de segundo.

La noche es una noche como pocas para disfrutar del vuelo, mientras los aviones ganan altura rumbo a su destino.

Sin embargo, Pilotoviejo no está distendido. Aun siendo una noche muy clara, lo que le permite mantenerse a una distancia cómoda volando a la derecha del avión guía, el piloto siente una tensión molesta en su cuello, tensión que parece que va en aumento.

Para aliviarla, le solicita al líder de la formación para cambiar de posición, pasando a volar en ala a la izquierda del avión guía, lo que es autorizado.



Pilotoviejo lleva suavemente atrás la palanca del acelerador, disminuyendo las revoluciones de la turbina, para retroceder unos metros, para luego descender ligeramente e iniciar el balanceo que trasladará al T-33 por detrás y por debajo del guía a su nueva posición. Mientras se desplaza de un lugar a otro, el piloto aprovecha para mover repetidamente la cabeza a ambos lados, para intentar liberar al cuello de la rigidez que lo atenaza.

Pero al completar el cambio de posición su cuello no ha mejorado, y continúa la sensación de tensión. La luz roja de posición en el tanque de punta del ala izquierda del guía no aparece tan nítida como debiera verse, y Pilotoviejo comienza a sentir que su visión periférica disminuye y que en sus ojos se instala un halo rojizo que lo rodea todo.

En ese momento comienza a sentir calor en su pecho y en su garganta, y entonces instantáneamente recuerda su experiencia en la cámara hiperbárica, y al instructor repitiéndole los síntomas que sentiría en caso de sufrir de hipoxia: calor en pecho y garganta y estrechamiento de la visión periférica. Una ojeada al altímetro completa el cuadro: 16.000 pies.

La reacción es inmediata: un manotazo al regulador de oxígeno para ponerlo en "Full", y el abandono de la formación y el comienzo de un rápido descenso mientras se comunica la emergencia al guía, que también invierte su rumbo para acompañar a Pilotoviejo.

Afortunadamente, al poner el selector en la posición "Full", Pilotoviejo inmediatamente comenzó a recibir un flujo al 100% del vital elemento, con lo que rápidamente se despejó, volviendo a la normalidad.

La sección de aviones, ahora encabezada por Pilotoviejo, regresó al Aeropuerto de Carrasco.



Luego de permanecer sobrevolando la ciudad de Montevideo durante 15 minutos, para asegurar el restablecimiento completo de las capacidades neuromotoras volando cómodos sobre la urbe iluminada, la sección aterrizó sin más problemas.

Al día siguiente, personal de Mantenimiento comprobó el mal funcionamiento del regulador en su modo Normal, lo que impedía el aporte de oxígeno a la mezcla que respira el piloto, causando la hipoxia que, de no haber sido detectada precozmente por la exacta descripción de los síntomas surgidos de las pruebas en la cámara de altitud, hubiera llevado a Pilotoviejo a la muerte.

Recién hoy, tras leer sobre todas estas tripulaciones y tantos pasajeros que perdieron la vida en accidentes causados por hipoxia, Pilotoviejo se da cuenta que jamás escribió una nota de reconocimiento a los instructores de la Cámara Hiperbárica de la Fuerza Aérea Argentina, que con sus capacidades y experiencia, esa noche le salvaron la vida.

Si los pilotos del vuelo 522 de Helios Airways hubieran tenido el mismo tipo de entrenamiento, la historia muy probablemente hubiera sido otra.

Pilotoviejo
setiembre de 2007

Fuentes:

J. R. R. Tolkien: Update on Helios B737 Crash "Not all those who wander are lost."

Wikipedia: http://en.wikipedia.org/wiki/Helios_Airways_Flight_522

Wikipedia: http://en.wikipedia.org/wiki/1999_South_Dakota_Learjet_crash

Aviation Safety Network: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=20050814-0>





Pilotovicia



el T-33 no tiene hélice...

Año 1965. Pilotoviejo estaba recién en su primer año en la Escuela Militar de Aeronáutica, cuando muy temprano llegó una mañana la Fumaça, la legendaria escuadrilla acrobática de la Fuerza Aérea Brasileira. Harían base en nuestro aeródromo, donde teníamos, como ellos, aviones T-6 Texan.

Precedía a la Fumaça una impresionante historia repleta de excepcional habilidad de vuelo, excepcional calidad en sus presentaciones, excepcional coraje, excepcional baja altura en sus pasajes, y también excepcional récord de muertos y accidentes. La Fumaça era fiel heredera de los heroicos pilotos del 1° GpAvCa (Grupo de Aviación de Caza N° 1) que volando los Thunderbolt P-47 en la Segunda Guerra Mundial dejaron muy en alto el prestigio de los pilotos "bayanos", dando razón de ser a su grito de combate:

-Senta a pua!

Al respecto, después del conflicto, el periodista y escritor Austragésilo de Athayde redefinía así el significado de ese grito:

"Sentar a pua: lançar-se contra o inimigo com decisão, golpe de vista e vontade de aniquilá-lo. Quem vai sentar a pua não tergiversa. Arremete de ferro em brasa e verruma o bruto".



Antes de aterrizar, los brasileños desplegaron el llamado "show de llegada", que incluía, entre otras maniobras, aterradores pasajes rasantes a pocos metros del edificio de Operaciones de la EMA.

Lo que recuerda Pilotoviejo es que a menos de 15 metros del edificio se habían plantado retoños de arbolitos, a la sazón delgadas varas verdes de 2 metros de altura. Cuando los T-6 volados por aquellos demonios finalmente aterrizaron, de los arbolitos quedaban apenas tronquitos de 80 centímetros. ¡¡Literalmente los talaron!!

Y de las muchas anécdotas de la Fumaça, la que a Pilotoviejo le quedó grabada a fuego fue la historia del fotógrafo decapitado. Se contaba sobre qué magnífica fotografía había tomado del avión del líder de la escuadrilla, en pleno decolaje, "bien de frente", para que fracciones de segundos después, la hélice le cortara limpiamente la cabeza...



Cuando a Pilotoviejo se le ocurrió la estúpida idea que culmina en esta foto de un T-33 decolando, "**bien de frente**", le pareció que estaba clarísimo que al tomarla no estaría en el mismo riesgo que fuera fatal para el malogrado fotógrafo, por la sencilla e irrefutable razón de que **el T-33 no tiene hélice...**

Todos los detalles se cuidaron. En especial se calculó y recalculó con mucho cuidado la distancia que insumiría la carrera de decolaje del avión, para que cuando pasara sobre el fotógrafo ya estuviera por lo menos a 10 metros de altura.

Se avisó a la torre de Carrasco de lo que se pretendía hacer, y allá marcharon, el T-33 para cabecera 23 y Pilotoviejo al centro de la pista, a la distancia prolijamente calculada, cargando la vieja cámara Leica prestada por su hermano.

En cabina delantera del FAU 203 el "Memi" Lumillo, en cabina trasera el "Yayo" Nicolini.

- 203 pronto, comunicaron a la torre.



- 203 autorizado el descolaje, respondió el torrero, y cubrió su responsabilidad en aquel desatino: - *se mantiene persona sobre el centro de pista, decola bajo su responsabilidad.*
- 203 recibido.

Frenos puestos, gas adelante, y cuando las RPM llegaron al 100% soltaron frenos e iniciaron la carrera de descolaje. A más de un kilómetro de distancia, apenas se veía una pequeña silueta parada sobre la pista. El T-33 fue ganando velocidad y comiendo pista, y el fotógrafo comenzó a agrandarse en la mira del caza.

A gusto del “Memí” y del “Yayo”, el avión parecía estar más pesado que de costumbre: el fotógrafo se acercaba demasiado rápidamente, al contrario de la velocidad del jet, que aumentaba demasiado lentamente.

La velocidad de despegue estaba calculada en 107 nudos, pero cuando llegaron a 100 ya comenzaron a tirar desesperadamente del bastón hacia atrás, intentando sacar el avión del suelo, para no atropellar al cretino, mientras inútilmente gritaban: - ¡¡Salí de ahí, que te hacemos m...!!

Mientras tanto Pilotoviejo escondía muy bien su raciocinio tras la cámara, con el ojo pegado al visor, a través del que veía acercarse y agrandarse al T-33, y se regocijaba:

(- ¡Qué foto que voy a tomar! pensaba, mientras esperaba que el avión se acercara bastante, tanto como para llenar todo el ancho de la foto, - es una pena no tener una buena cámara profesional, de esas reflex, en las que uno ve realmente la fotografía que va a obtener directamente a través del objetivo, no como en ésta en que las cosas no se ven exactamente igual, porque por ejemplo, a través de este lente las cosas se ven más lejos de lo que realmente están...)

En ese momento se dio cuenta aterrorizado de que el T-33 estaba mucho más cerca de lo que la cámara le mostraba.

Alcanzó a oprimir el botón disparador mientras se le doblaban las rodillas y se le helaba el corazón, anhelando llegar lo más rápido posible al suelo.

Estaba apenas a mitad de lo que le pareció una lentísima caída cuando el T-33 le pasó a centímetros, y el sopletazo ardiente del escape de la turbina a toda potencia lo clavó de cabeza en el cemento, revolcándolo como a un pelele.

-Y sí..., yo tenía razón... no había ningún problema...,
se pretendía justificar después el inconsciente:

-el T-33 no tiene hélice!!

Pilotoviejo





Pilotovichejo



Pilotoviejo embarazado

La Ley de Boyle-Mariotte es muy conocida por los aviadores. Dice que *"a temperatura constante, los volúmenes de un gas son inversamente proporcionales a las presiones que soportan"*.

Las consecuencias prácticas del comportamiento de los gases, de acuerdo con esta ley, son también muy conocidos por los pilotos, que son aleccionados al respecto tanto en los cursos teóricos al comienzo de sus carreras de vuelo, como por los instructores de todos los tipos de aviones. *"Si está resfriado no vuele"* -nos decían- *"si lo hace, las variaciones de presión al ganar altura y al descender empujarán las secreciones nasales infectadas hacia los senos faciales y frontales de su cabeza, de donde será muy difícil extraerlas, por lo que usted sufrirá de sinusitis probablemente por toda la vida."*

Y también hay que tener cuidado con iniciar un vuelo con la vejiga llena, en especial los pilotos de aviones de entrenamiento o de combate, en los que no se pueden levantar del asiento para ir a aliviar necesidades fisiológicas. Por eso a mí mis instructores me enseñaron que, inmediatamente antes de subir al avión, se debía orinar, para iniciar el vuelo con la vejiga vacía. Si se incumplía esta regla, Boyle-Mariotte se encargaban de castigarnos aumentando la presión en ese órgano, en forma inversamente proporcional a la disminución de la presión de la atmósfera exterior, a medida que aumentábamos la altura de vuelo. Más de un piloto infractor ha descendido de su aeronave debiendo afrontar la vergüenza de una gran mancha húmeda y oscura en su "flying suit", además del costo de una caja de cervezas para el mecánico obligado a limpiar la cabina. Y está además aquel del que se cuenta que, terriblemente urgido por las ganas de orinar y ante la obligación de esperar turno para aterrizar, declaró estar en emergencia para lograr que le dieran "turno uno", y cuando el Control de Torre le preguntó qué tipo de problema tenía, no tuvo mejor salida que contestar: *"- Emergencia fisiológica..."*

Todo esto me trae a la mente que en las aeronaves de alta performance, con capacidad para ascender y descender a miles de pies por minuto, el problema se magnifica, por lo que en el Grupo de Aviación N° 2 Caza, el consejo de orinar inmediatamente antes de subir al avión, lo seguíamos al pie de la letra, y eso significaba hacerlo allí mismo, en los pastitos de atrás de la línea de estacionamiento, puesto que los lugares cerrados socialmente aceptables para ello quedan normalmente muy lejos. Y una cosa trae la otra, en este caso un pensamiento ligeramente machista: las señoras pilotos de combate que actualmente tiene la Fuerza Aérea Uruguaya, ¿cómo cumplen con este rito / procedimiento?

Diciembre de 1976. Seis aviones A-37 Dragonfly de la FAU están en las últimas etapas del ferry iniciado en la fábrica de Cessna, en Wichita, USA (ver Aquí Totonicapan Torre). El día anterior habían volado desde Talara en el Perú, hasta la capital Lima, y de allí hasta la chilena Arica donde pernoctaron. Esa mañana decolaron y pusieron rumbo a Mendoza, en la precordillera argentina, ciudad de muy buenos vinos y tan bellas mujeres...





En Mendoza, sede de un escuadrón de F-86's Sabre de la Fuerza Aérea Argentina, los A-37 uruguayos repostarán combustible, y desde allí pondrán rumbo a Carrasco, culminando así el extenso periplo iniciado cuatro días antes.

Pero la meteorología quiere otra cosa, y una tormenta sobre la cordillera obstruye el paso de los Dragonfly, que deben dirigirse al alternado previsto en Antofagasta, en Chile, donde son recibidos con la tradicional hospitalidad con que los chilenos tratan al viajero. Son los camaradas del Grupo 9 de Caza de la Fuerza Aérea Chilena, pilotos de Hawker Hunter.

La visita será corta, pues en cuanto se despeje la cordillera deberemos partir. Pero los hermanos chilenos extreman sus atenciones. El almuerzo en el Club de Oficiales es opíparo, y tras el café y la sobremesa, algunos somos seducidos por la invitación a ver la cercana costa del Pacífico, que en esa zona presenta las increíbles esculturas del guano labrado por el mar durante cientos de años.

Hacia allí nos conducen en un par de vehículos, a través del desierto de Atacama. En la entrada de la Base, se levanta un gigantesco cartel donde se expresa el comprensible orgullo y la necesaria soberbia de los pilotos de caza:

***Este es el hogar del Grupo 9 de Caza,
las tareas difíciles las cumplimos al instante,
para las imposibles demoramos un poco más.***



Ya sobre la costa, el paisaje se convierte en acantilados torturados por el continuo ataque de las olas, que ha creado cavernas, pequeños fiordos, quebrados canales donde ruga el mar atrapado con intensos azules que destacan en la variedad infinita de los marrones del terreno. Pero hay una pequeña caleta donde el océano está apacible, invitando a sumergirse en él.

Solo dos chilenos y Pilotoviejo aceptan el reto de zambullirse desnudos en las heladas aguas. Pero apenas lo han hecho se recibe por radio la orden urgente de regresar: la cordillera está despejada y es necesario partir de inmediato.

No hay toallas. Sobre el cuerpo mojado Pilotoviejo viste rápidamente la ropa interior y el mono de vuelo. El recorrido de regreso a la Base "Cerro Moreno" es acelerado, y tras cortas despedidas, los seis A-37 decolan rumbo a Mendoza.

Mientras vamos ascendiendo la cordillera se despliega aparentemente infinita debajo de los aviones que parecen quietos en el aire muy calmo. El sol literalmente nos "cocina", porque por encima nuestro queda muy poca atmósfera para filtrar sus ardientes rayos. Para contrarrestar ese ataque se baja al máximo la temperatura de las cabinas.

En los comandos del A-37 FAU 276, Pilotoviejo disfruta del vuelo. Admira el paisaje y, hombro con hombro en la estrecha cabina, conversa con Luciano Castro, su mecánico y compañero de tripulación, mientras comienza a sentir un cierto desasosiego.





La cabina empieza a parecerle cada vez más estrecha y su asiento cada vez más incómodo. Muy en su interior, sus entrañas se están rebelando por la obligación que se les ha impuesto de tener que procesar el abundante almuerzo, en un ambiente cada vez más frío por la evaporación de su ropa interior mojada. Sus intestinos comienzan a retorcerse salvajemente generando gases que están muy lejos de poder ser liberados.

Y entran en la escena los señores Boyle y Mariotte con su maligna ley. El avión asciende y la presión atmosférica disminuye, por lo que los gases en los intestinos de Pilotoviejo se expanden. El avión continúa ascendiendo, la presión atmosférica sigue disminuyendo, y los gases dentro de Pilotoviejo continúan expandiéndose...

El desgraciado piloto ya no puede seguir en los comandos del A-37, que cede obligado a Castro, el que afortunadamente en las largas horas de vuelo del ferry ha aprendido a mantener aunque sea en forma precaria una formación abierta. Fortísimos dolores en el bajo vientre retuercen a Pilotoviejo. Considera declarar su situación al "Diente" Curbelo, jefe máximo del Grupo de Aviación N° 2 Caza y guía de la formación de A-37. La solución es volver a la aún cercana Antofagasta descendiendo rápidamente para aliviar la presión sobre sus intestinos. Pero deberá acompañarlo otro avión, se frustrará la bienvenida oficial que se está preparando en el Uruguay, etc, etc. Los inconvenientes serán serios y afectarán gravemente el cumplimiento de una misión cuidadosamente planificada...

No. Es preferible reventar como una bomba en el cielo cordillerano que exponerse a la muy razonable ira de sus superiores. Pilotoviejo decide aguantar y confiar en su compañero de cabina, que lucha con controles de vuelo y palanca del acelerador, manteniendo una razonable posición en la muy abierta formación, mientras azorado contempla a Pilotoviejo, que se ha liberado del cinturón y del arnés de seguridad, y se arquea gimiendo contra el techo de la cabina. Su vientre se ha expandido como un globo, y se asemeja a un monstruoso embarazo masculino. Durante más de una hora el piloto sufre los embates de los gases encerrados y enfurecidos.

Por supuesto que ya no disfruta del espectáculo de los Andes gigantescos bajo el sol de verano. Pilotoviejo también se pierde la transición maravillosa en la precordillera argentina, del blanco de las cumbres nevadas al oscuro verde de las vides mendocinas.

El descenso alivia la mayor parte de sus dolores y logra volver a los comandos para el aterrizaje en Mendoza, adonde llega con los tanques de combustible casi vacíos, por el consumo excesivo de JP-4 que ha causado la falta de entrenamiento de Castro en el vuelo en formación, el que, sin embargo, le ha salvado la vida.

Dos horas más tarde, habiendo liberado a sus torturados intestinos de la carga maligna, Pilotoviejo completa su recuperación y vuelve a disfrutar de la gloria del vuelo cuando, ya ascendiendo en la ruta Mendoza-Carrasco los 6 A-37 en perfecta formación de desfile, reciben el saludo de despedida de un elegante F-86 argentino, que pasa veloz bajo ellos y se levanta frente a sus proas girando en lento, bien lento, majestuoso tonneaux de barril...



Pilotoviejo



Pilotovceja



Aterrizaje a ciegas

Una fría pero soleada mañana de invierno Pedro Nicolini y yo salimos en una misión de entrenamiento de vuelo táctico "low low high".

Solitarios cada uno en su T-33, decolaríamos por separado y tras recorrer en vuelo bajo rutas diferentes, debíamos llegar distanciados en 5 segundos y desde distintos rumbos, a un viejo puente que saltaba sobre un pequeño arroyo en el noreste de del Uruguay, cerca de la ciudad de Melo.

Los dos pilotos cumplimos la primer parte de la misión sin problemas. El Uruguay es prácticamente en toda su extensión una llanura suavemente ondulada por colinas muy verdes, llenas de ganado gordo pastando feliz, y abrevando en los miles de cursos de agua que atraviesan la pradera. Apenas de tanto en tanto interrumpen el paisaje las edificaciones de un establecimiento ganadero, interrumpe el paisaje, favoreciendo esa relativa poca población la realización del vuelo rasante.

Nunca me cansaba de disfrutar de la maravillosa precisión de las navegaciones en vuelo bajo. Se podía ajustar al segundo la llegada a cualquier punto del país, ya fuera un puente, un cruce de caminos o de arroyos, un pequeño pueblo...

Y el placer visual y la emoción del vuelo a pocos metros de altura. La adrenalina pronta a dispararse, mientras en disciplinada técnica los ojos nunca quietos controlan sucesivamente los instrumentos de motor, afuera, la altura, afuera, el rumbo, afuera, la carta de navegación, afuera, el reloj, afuera...

Se recuerdan todos los trucos aprendidos. En las mañanas los pájaros están comiendo sobre los sembradíos. Si se es imprudente y se pasa entre el viento y el sembrado, las aves asustadas alzarán vuelo hacia el viento, poniéndose enfrente del avión. Y siempre es conveniente evitar el peligroso encuentro con una gorda y dura paloma mientras se vuela a 550 kilómetros por hora. Por lo que volar a sotavento de esos sembrados es una precaución siempre seguida.

Ambos aviones llegan puntuales sobre el puente, y el "ataque" se lleva a cabo se acuerdo a lo previsto.

Tras el simulacro nos reunimos en formación y ponemos rumbo a nuestra base en el Aeropuerto de Carrasco. Pedro "Yayo" Nicolini es el guía. No solo es mi superior jerárquico, sino que tiene mucha más experiencia de vuelo. Fue mi instructor ya en la Escuela Militar de Aeronáutica, y ahora lo es en el Grupo de Aviación N°2 de Caza. Más tarde en el tiempo seguiré aprendiendo de él en las cabinas de aviones A-37, Vickers Viscount, y Boeing 737.





La mañana sigue esplendorosa a 30.000 pies de altura.

Pero sobre la costa cercana a nuestro destino, la meteorología nunca tranquila del Río de la Plata nos prepara una mala jugada.

El viento norte cambia súbitamente y ahora llega desde el sur, arrastrando las húmedas masas de aire que estaban sobre el gran río hacia el más frío terreno costero, donde rápidamente bajan su temperatura convirtiéndose en espesa niebla. Niebla de advección, que le llaman.

El aeropuerto de Carrasco queda cerrado por visibilidad y techo cero.

El Control en Operaciones del Grupo de Caza nos llama y nos advierte. Sabe que el combustible de que disponemos es muy poco luego del vuelo bajo en el que los T-33 consumen 600 galones de JP-4 por hora.

Rápidas averiguaciones nos ofrecen un panorama sombrío. Nuestro alternado natural, Santa Bernardina, en Durazno, también se cerró. Lo mismo ocurre con Laguna del Sauce, aeródromo sobre la costa. Y los cálculos nos dicen que el combustible remanente en nuestros tanques no nos permite llegar a Ezeiza o a Salto, los más próximos aeropuertos con pista suficiente para nuestros jets.

Las opciones son pocas. Una es saltar en paracaídas usando los sistemas de eyección de nuestros aviones. Mala cosa. Otra es intentar el aterrizaje mediante ILS, pero con esa niebla será como jugarse la vida en la ruleta.

Queda una posibilidad. En Carrasco funcionaba, sin haber estado nunca homologado oficialmente, un viejo radar de aproximación de la segunda guerra, con el que Arnoldo Cambón, un excepcional ex piloto de caza ahora especializado en electrónica ejercía como "control" para aproximar al campo de aterrizaje algún avión de la FAU que se quedaba sin instrumentos o cuando quedaban inoperativas las radio ayudas del aeropuerto.

Como si fuese un ILS parlante, sus instrucciones por radio dirigían la aproximación de los aviones con una rara sensibilidad, adaptándose a cada tipo de avión y ajustando sus órdenes a las diferentes capacidades y características de vuelo. No es lo mismo virar un grado en un F-80 que en un C-47, o realizar la aproximación final a 90 que a 140 nudos.

-Fuerza Aérea 206 y sección, aquí control radar, si no recibe instrucciones de este control durante más de 15 segundos, inicie y complete procedimiento de arremetida.

-Vire ahora 3 grados a su izquierda. -Mantenga curso.

-Está ahora a 670 pies de altura, aumente 50 pies el régimen de descenso, mantenga. -Un grado a la derecha, mantenga. -Vire medio grado a la izquierda.

-Fuerza Aérea 206 y sección, está en curso y en trayectoria, aquí control radar.

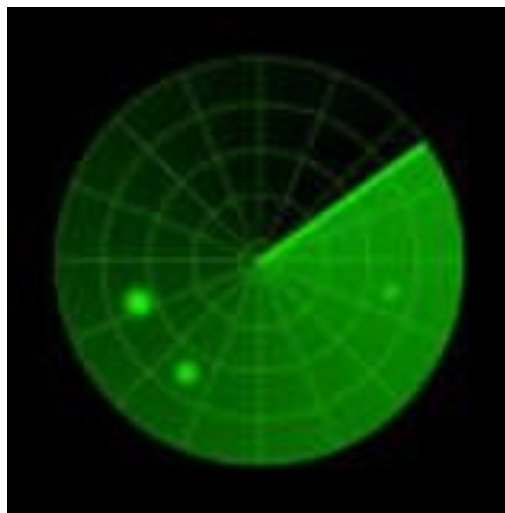
Así guiaba a los aviones el control radar. Los pilotos debían seguir con absoluta precisión y confianza sus indicaciones (¿alguna vez intentaron virar "medio grado"?), sabiendo que eran conducidos ciegos a tierra



mediante un sistema que no estaba diseñado para eso. Solo la suprema habilidad de Cambón podía interpretar la aparentemente confusa y poco definida imagen de aquella pequeña pantalla verde.

Pero una cosa es aproximarse en vuelo instrumental a la cabecera, y hacer contacto visual con la pista, y otra es pretender llegar ciego hasta el toque en condiciones de niebla "cero cero".

No obstante, era la única posibilidad que nos quedaba. Se llamó a Cambón, que acudió presuroso a la pequeña casilla desde donde operaba el precario radar. Y mientras se calentaban las viejas válvulas y el tubo de rayos catódicos, nosotros llegábamos a la vertical de Carrasco para intentar la aproximación.



Había otro inconveniente y potencial riesgo de desastre. En nuestra unidad de vuelo no se ensayaban aterrizajes en formación. El ancho de la pista en Carrasco no era aparentemente el necesario para realizarlo en forma segura. Pero ahora no teníamos para elegir. Debíamos hacer la aproximación juntos porque, para colmo de males, mi avión no estaba en condiciones de volar a instrumental. Alguien me tenía que "llevar" hasta la pista.

Pese a que nunca habíamos practicado aterrizajes en formación, ni realizado aproximaciones en condiciones "cero cero", debíamos intentarlo. Nicolini era el líder, y ese día, como en tantas otras ocasiones, mi vida quedó en sus manos.

Hicimos toda la aproximación con las alas encastradas "como para una reunión en Villacoublay". Muy juntos, pegados, como hermanos siameses. La niebla era tan espesa que apenas podía divisar las luces de punta de ala y de cola del avión guía.

-Fuerza Aérea 206 y sección, aquí control radar, si no recibe instrucciones de este control durante más de 15 segundos, inicie y complete procedimiento de arremetida.

-Vire ahora 3 grados a su izquierda. -Mantenga curso.

-Está ahora a 670 pies de altura, aumente 50 pies el régimen de descenso, mantenga. -Un grado a la derecha, mantenga. -Vire medio grado a la izquierda.

-Fuerza Aérea 206 y sección, está en curso y en trayectoria, aquí control radar.

Y con exquisita precisión, volando muy suavemente para que yo pudiera seguirlo, Pedro obedeció cada una de las indicaciones del control radar, y magistralmente llevó su avión y el mío hasta la pista. Sólo tras sentir que mis ruedas hacían contacto con el cemento pude apartar los ojos del avión guía.

Gracias Pedro. Gracias Arnoldo. Una "salvada" más, de las tantas que debo, y que me permitieron llegar a pilotoviejo.

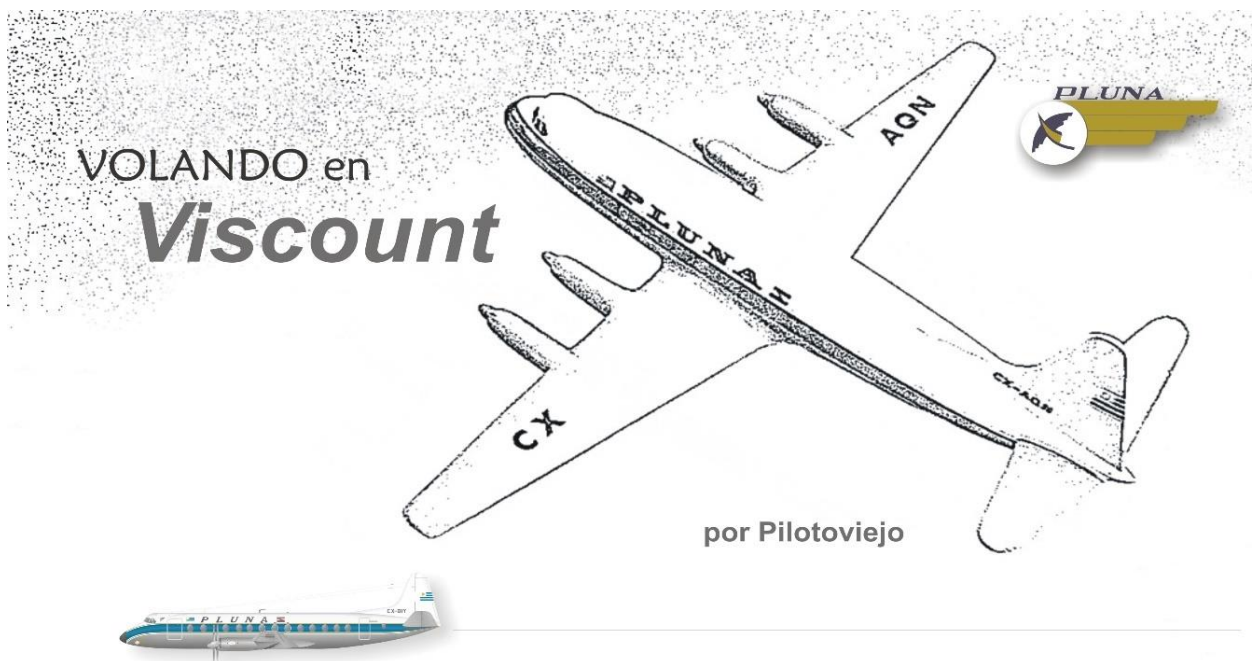
Pilotoviejo



Pilotowiejo



Volando en Viscount



Hay una gran diferencia entre ir a orinar en los pastitos
detrás del avión antes de iniciar una misión,
y cruzar por la sala de embarque de un aeropuerto internacional con
un distinguido portafolios de vuelo en la mano,
mientras se aparenta no darse cuenta de las apreciativas
miradas femeninas siempre atraídas por el azul oscuro
y las barras doradas en la manga.
Es la distancia que hay entre un piloto militar
y un piloto de línea aérea.

Pilotos militares y pilotos de aerolínea

En 1979 una docena de pilotos de la Fuerza Aérea Uruguaya fueron llamados con urgencia para realizar el curso de vuelo en los Vickers Viscount de PLUNA. Faltaban tripulaciones, y la peculiar época de gobierno de facto que se vivía, alumbraba soluciones peregrinas como esa de poner a volar pilotos militares en una aerolínea civil.

Ya había algunos pilotos de la FAU volando para PLUNA en Boeing 727. Era una solución muy económica para la aerolínea: esos pilotos no cobraban otro sueldo que el correspondiente a su grado militar, no estaban agremiados –aunque en esa época eso poco incidía- y su capacitación y experiencia de vuelo aseguraban un muy corto período de entrenamiento para estar prontos para volar.

Para estos pilotos militares eso de tener un trabajo adicional sin que se aumentara la paga no tenía importancia.



Lo importante era volar. Mono o multimotor, hélice o turbina, ala fija o rotatoria, rápido o lento.

Qué y cómo no importa. Lo que importa es volar...

Esos pilotos igual hubieran pagado por estar en el aire, y en realidad eso era exactamente lo que hacían: pagaban por volar. Cumplían seis a ocho horas de servicio de vuelo en PLUNA y al bajar del avión, en vez de marcharse a un descanso de uno o dos días como lo hacía su compañero de tripulación cuando era un piloto civil, volvían a su Base porque estaban de guardia, o en el mejor de los casos, volvían a su casa para al día siguiente presentarse temprano en su unidad, a realizar el trabajo que les pagaba el sueldo de todos los meses.

A veces se sucedían días de vuelos con días de guardias, y el pobre piloto militar estaba cuatro o cinco días sin ver a su familia.

Incluso cuando esas tripulaciones de la FAU realizaron los cursos de Boeing 737 en la Boeing, en Seattle, USA, no se les pagó el doble sueldo que la ley disponía pagar a los militares en misión oficial en el exterior, porque alguien interpretó que la ley no aplicaba... por una razón o la otra. Y ante la insinuación del reclamo, la respuesta fue: -sí no le gusta, no vaya... Nadie insistió en la protesta.

El dinero no importa. Lo que importa es volar.

Algunos de esos pilotos ya tenían experiencia de vuelo en aviones militares de transporte de pasajeros. Había pilotos de C-47, Bandeirante, Fokker F-27 y Fairchild, “transporteros” de pura cepa, y para ellos la transición del vuelo de transporte militar al de aerolínea civil, no sería aeronáuticamente tan abrupta.

Pero había otros que lo único que habían volado anteriormente eran aviones de entrenamiento o de combate, monomotores convencionales o a reacción, más alguna horita en algún bimotor muy liviano. Para ellos el cambio fue drástico. Se les habían terminado los tonneaux, los loopings y los aterrizajes tácticos. Ni siquiera se podría hacer un viraje escarpado...

Y además de lo puramente aeronáutico, estaba lo social y formal. De un mes para otro, el mono de vuelo al que no le importaba lucir alguna mancha de grasa o aceite, que se acompañaba con la golilla de seda con colores que denunciaban la pertenencia a tal o cual escuadrilla, se sustituiría por siempre blanquísima camisa con corbata correctamente ajustada. Hasta la forma de hablar cambiaría. Nada del lenguaje de cuartel típico de la camaradería de la cabina de vuelo exclusivamente varonil. Desde ahora solamente palabras siempre respetuosas de la presencia de pasajeros y azafatas.

Sin embargo, algunos cambios eran muy agradables para estos pilotos militares convertidos rápidamente en pilotos de aerolínea. Por ejemplo, en lo relativo al “servicio de abordó”.

Luego de haber nivelado a la altitud de crucero llega ese momento de distensión en que las tripulaciones comienzan a pensar con el estómago. En un avión militar, hay que llamar al Cabo Fulano, masculinísima combinación de mecánico y auxiliar de vuelo, para preguntarle que hay para comer y beber, y éste entonces asoma en el cockpit su generalmente sudorosa humanidad, respondiendo con voz áspera:

-Hay refuerzos de mortadela y huevos duros. Y no hay nada de tomar porque la camioneta que traía el agua pinchó y no llegó a tiempo.

En contraste, tripulando un avión comercial ni siquiera hay que llamar a nadie, ya que, en ese preciso momento, con oportunidad dictada por el entrenamiento, la cabina se llena de turbadores vapores de Channel número 5, mientras sedosos cabellos nos rozan la mejilla y la dulce voz de la azafata ofrece amablemente:

-¿qué desea comer Comandante? Puede elegir entre pollo relleno con soufflé de queso, o lomo a la pimienta con papas noisette. ¿Agua mineral o Coca Cola?

Si. La vida del piloto de línea aérea es diferente de la del piloto militar.



Estas Memorias del Tiempo de Vuelo
están dedicadas a la Aviación Militar del Uruguay,
pero en homenaje a mis camaradas pilotos de la Fuerza Aérea Uruguaya,
que siendo militares volaron en la aerolínea civil PLUNA,
y en homenaje al Vickers Viscount, un avión extraordinario,
es que incluimos aquí estas historias.

Pilotoviejo

VICKERS - AMSTRONGS

VC2 *Viscount*



PLUNA CX-AQO Vickers-Amstrongs VC2 Viscount 769D c/n 322

Circa 1970, el esquema original del CX-AQO fue cambiado para igualar al usado en el que fue el primer Boeing 737 de PLUNA.

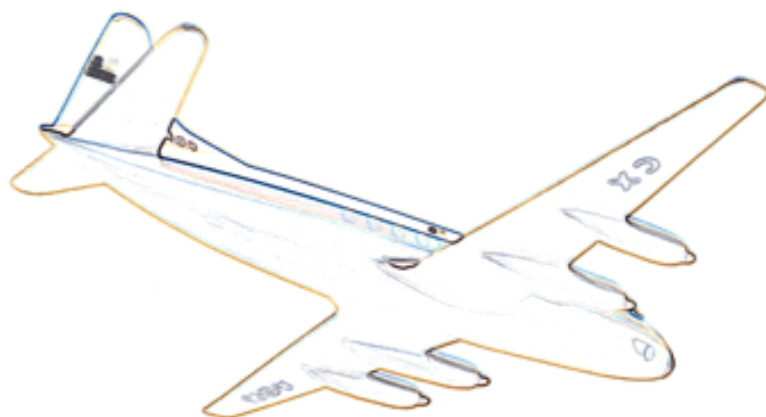
El CX-AQO voló por primera vez el 3 de febrero de 1958 en Weybridge, Inglaterra, y llegó al Uruguay en 1958, siendo el segundo Viscount que recibía PLUNA. Fue bautizado "Gral. José Artigas Protector de los Pueblos Libres", volando hasta el 11 de mayo de 1975, cuando en un despiste en Aeroparque sufrió daños irreparables.

Fuentes: Revista Aeronoticias, Vickers Viscount Network

Motores: 4 turbohélices Rolls-Royce Dart 6 Mk 510
Potencia: 6.400 shp (1600 shp x 4)
Envergadura: 28,65 m
Largo: 24,73 m
Alto: 8,16 m
Peso máximo: 29.200 kg
Peso vacío: 16.380 kg
Velocidad crucero: 230 kts
Velocidad máxima: 269 kts
Techo de servicio: 25.000 ft
Alcance: 2.400 km
Tripulantes: 2/3
Pasajeros: 48



Design by
pilotoviejo



Suba tranquila Señora

Su primer vuelo operacional en Vickers Viscount como Comandante lo tomó desprevenido. No las tenía todas consigo. Se sentía abrumado por la súbita percepción de su responsabilidad por la seguridad de todos esas personas que estaban subiendo a su avión, y que él veía a través de la ventanilla lateral de la cabina. El vuelo salía completo, con sus 76 asientos ocupados por hombres, mujeres, niños. ¡¡ Cuántas mujeres y niños !!

Hasta ese día, su vida como piloto habían sido los aviones de entrenamiento o de combate. Apenas algunas horitas de experiencia en el Beech U-8 Queen Air en misiones de enlace. Y ahora, tras un muy rápido curso y algunas horas como copiloto, lo largaban a volar ese maquinón cuatrimotor repleto de gente.

Sentado en el asiento del capitán se daba cuenta de que no sabía nada de este avión. Creía que era muy poco lo que había aprendido en los manuales en italiano (Alitalia), portugués (Vasp), español (Pluna) e inglés (Vickers - Armstrongs Factory) que había podido conseguir. Hasta el vocabulario aeronáutico inglés británico era diferente del "americano" al que estaba acostumbrado: al tren de aterrizaje, en lugar de mencionarlo como "landing gear" le decían "undercarriage", para significar derecha (right) escribían "starboard", por izquierda (left) ponían "portboard"...

Recordaba y comparaba su entrenamiento en el Viscount, con su preparación para el primer "solo" en la Escuela Militar de Aeronáutica, cuando se sabía de memoria hasta la cantidad de bulones que aseguraban las alas al fuselaje en el viejo y querido T-6...

Sus manos temblaban un poco en el procedimiento de puesta en marcha de las turbinas Rolls-Royce Dart Seven. Y cuando la azafata le comunicó:

-Puertas cerradas y aseguradas,

y él le contestó: *-gracias,* trató de que la voz no le temblara.

Pero todo fue de maravillas, y avión y pasajeros llegaron sanos y salvos a su destino. Quizás los instructores no se habían equivocado tanto al darlo "pronto"...

Los vuelos felices se sucedieron y con ellos llegó la natural confianza. Ahora podía confirmar por lo menos la primer parte de esa frase que afirma que los vuelos de transporte comercial consisten en horas y horas de aburrimiento, con apenas algunos segundos de terror. Porque hasta ese momento nada de terror en vuelo, nada de problemas mecánicos serios, y apenas algo de las complicaciones que genera el mal tiempo.



Es que el Comandante intentaba ser muy profesional, y planificaba muy bien cada vuelo. Siempre atendía prolijamente el pronóstico, y personalmente estudiaba concienzudamente la carta de situación meteorológica: si se puede salir se sale, y si no, se demora el vuelo hasta que se pueda volar con seguridad, o se le cancela y se marcha con tranquilidad de vuelta a casa, o al hotel si no se estaba en Carrasco.

La mayoría de sus vuelos cubrían la ruta Montevideo - Aeroparque, y llegó a pensar que era imposible que, en un trayecto tan corto, la meteorología le pudiera jugar una mala pasada, y tuviera que volver al aeropuerto de salida, o aterrizar en un alternado. Estando siempre bien atento a la "meteo", a él nunca le pasaría nada de eso, y no tendría malas anécdotas que contar cuando llegara a piloto viejo.

Esa tarde de verano, el cielo estaba despejado. El vuelo del Puente Aéreo salió de Carrasco a horario, como le gustaba a su Comandante, y aterrizó en Aeroparque 45 minutos después. La escala era muy corta: 30 minutos para hacer combustible, cargar pasajeros, y vuelta a Montevideo.

Estaba prevista para esa noche la llegada de un frente frío con actividad. El Comandante ya tenía toda la información pertinente, y para confirmar el pronóstico, durante el vuelo hacia Buenos Aires había comprobado mediante el radar de abordaje la posición del frente y sus primeras células de tormenta: estaba donde tenía que estar, 100 millas al sur. Para cuando ese frente cruzara el Río de la Plata y afectara las operaciones de vuelo en Carrasco, él ya haría rato que estaría cenando tranquilamente en su casa, con su esposa y su pequeña hija.

Pensar en esa cena en familia puso de muy buen humor al Comandante, que decidió hacer un poco de relaciones públicas, y se ubicó en la puerta del avión para saludar a los pasajeros que en ese momento estaban abordando.

-Buenas tardes señora, es un placer tenerla a bordo.

La anciana pasajera se detuvo, levantó el brazo para señalar los cumulonimbos que ya se divisaban a lo lejos en el horizonte y preguntó:

-Señor, ¿nos va a agarrar esa tormenta?, ¿el avión se va a mover? Si el avión se va a mover yo no subo, porque las tormentas me dan mucho miedo.

El Comandante, canchero:

-De ninguna manera, señora, la tormenta aún está muy lejos, demora horas en llegar.

La señora, temerosa:

-Mire que no tengo problema en quedarme. Lo que no quiero es volar si el avión se va a mover. ¿Está usted seguro que el vuelo va a ser normal?

El Comandante:

-Segurísimo. Suba tranquila. Su vuelo será un placer.

Y la anciana subió y se acomodó en su asiento, reconfortada por la profesional seguridad que emanaba del piloto.

El Vickers cerró puertas, encendió motores y tras el corto carreteo a cabecera de pista, decoló rumbo a Carrasco.

Cinco minutos más tarde, aún en ascenso, el Comandante observó con preocupación como se estaban generando sobre el Río de la Plata, saliendo de la nada y rapidísimamente, violentas y abundantes nubes de tormenta, gigantescos cumulonimbos.



Desde Operaciones de Pluna le informaron: Carrasco 1 Cb, Laguna del Sauce 4 Cb.

Interrumpió el ascenso y mantuvo potencia máxima de crucero, intentando apresurar la llegada, para poder aterrizar antes de que la cosa se complicara más.

Cruzando el través Colonia, ya en medio de fuerte turbulencia, consultó nuevamente y la respuesta fue aterradora: 4 de Cb sobre Carrasco, 7 sobre Laguna del Sauce y 5 en Ezeiza.

El ambiente radial se caldeó rápidamente. Decenas de aviones de todo tipo atrapados en el aire sobre el río pedían informes, requerían nuevos vectores, informaban que volaban a alternados.

El Comandante viró 180 grados para regresar a Aeroparque. Estaba aún muy cerca y quizás tuviera fortuna y pudiera aterrizar allí, aunque ya estaban con "charli bravos" próximos al campo. Si no lo lograba, terminaría, con suerte, en Córdoba.

Estaba completando el viraje cuando le informaron de Operaciones: 6 de Cb sobre Carrasco, ij 8 !! sobre Laguna y 4 sobre Colonia. La intensidad de la tormenta sobre el río era algo nunca visto.

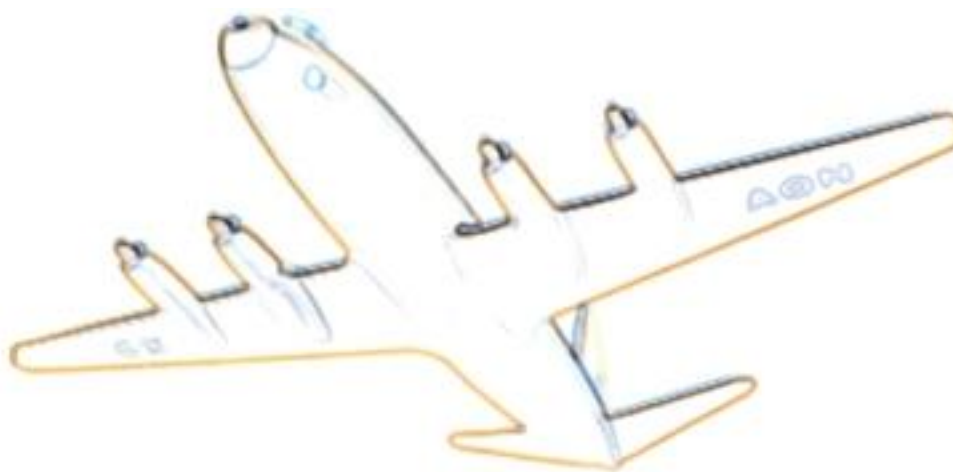
Mientras era violentamente sacudido por la turbulencia, el Vickers tenía abundante compañía en su literal zambullida hacia Aeroparque. Le precedían un TurboCommander procedente del Norte, y un Super DC-9 de Austral, que venía de Bahía Blanca.

El controlador de torre se portó como un campeón: llevó los aviones hacia la pista con intervalos de menos de 30 segundos. Desde la cabina del Vickers Viscount, con los limpiaparabrisas al máximo para quitar la lluvia que ya era furiosa, el Comandante vio aterrizar mal que bien al TurboCommander, mientras que estando próximo al toque, una violenta ráfaga de viento lateral sacaba de trayectoria al DC-9, que arremetió informando que ponía rumbo a Córdoba.

Treinta segundos más tarde, el Viscount lograba aterrizar, e inmediatamente, Aeroparque se cerraba al tráfico. Ese día no operaría nadie más.

Tras consultar al personal de cabina y recibir la consoladora respuesta de que no había pasajeros heridos o golpeados por la tremenda turbulencia soportada, el Comandante llevó el avión al estacionamiento, apagó motores, y cumplió concienzudamente con todos los procedimientos post vuelo.

Demoró bastante más de lo habitual en bajar de la aeronave. En realidad, demoró hasta que estuvo seguro de que no se encontraría frente a frente con la anciana pasajera.





Un avión de “fierro”

Para un piloto viejo, cada vuelo como pasajero en un avión de línea tiene un poco de aterrador. En pocas situaciones es más cierto el adagio que dice que “la infelicidad viene de la mano de la sabiduría”. Y un piloto experiente sabe cuántos son los miles de piezas que pueden fallar, la cantidad de tornillos que se puede haber olvidado ajustar el mecánico, y también cuantos cientos de errores puede cometer esa pareja de imberbes que vimos subir disfrazados de pilotos y que se sentaron en la cabina de mando.

Y en el decolaje -o cuando azota la turbulencia- mirar por la ventanilla y ver esas largas alas arquearse y retorcerse como serpientes en la corriente de aire, mientras los motores se agitan tanto que parecen que se van a desprender, no es precisamente un factor de tranquilidad.

Nos hablan de la flexibilidad necesaria, de los materiales modernos que se utilizan, de la consecuente rebaja en el peso de los aviones, del ahorro de combustible, etc. Y entonces se recuerda con nostalgia la sensación de solidez y fortaleza que se tenía volando un Vickers Viscount.

El Viscount fue diseñado en los años inmediatos a la finalización de la Segunda Guerra Mundial, y hay que tener en cuenta que los ingenieros aeronáuticos de esa época estaban acostumbrados a diseñar aviones muy fuertes y resistentes que debían resistir las balas del enemigo, cumplir la misión, y aún volver a su Base.

En ese entonces, para diseñar un nuevo avión se preguntaba cuántos pasajeros había que transportar, y entonces se calculaba el volumen necesario de cabina, y se comenzaba a poner acero alrededor. Mucho y buen acero aeronáutico. Luego se ponían alas lo suficientemente grandes y fuertes, también de muy fuerte y pesado “fierro”. Faltaban aún muchos años para la llegada de los materiales compuestos y de los aceros y aleaciones especiales y muy livianas.

Luego se ponían motores. ¿Que dos no son suficientes? Pues póngale cuatro!! Nadie se preocupaba mucho por el consumo de combustible. Aun no existía la OPEP, y el petróleo era casi gratis. Se mantenía además el concepto de “potencia militar”, esos caballos extra a disposición del piloto para que solamente en emergencia los usara, por los riesgos que entrañaba, y que en el caso del Viscount, se obtenían de las turbinas Rolls Royce Dart potenciándolas por algunos segundos con una inyección de alcohol en sus cámaras de combustión, en un equivalente perfecto de la inyección de “pichicata” que le acelera el corazón a un caballo de carrera haciéndole “volar” hacia la meta.

El resultado de esa vocación por la fortaleza aérea no podía ser entonces una delgada “ballerina” italiana sino más bien un corpulento pero atlético tabernero inglés.

Sabido era que un avión de pasajeros no tenía que ser tan maniobrable como un caza. Pero aun así, el equilibrio aerodinámico y la generosidad de las superficies de comando con que lo dotaron, hacían que el Vickers Viscount, aun en su versión más grande y pesada, la serie 800, se comportara casi como un ágil monomotor de combate.

Por supuesto que el Vickers Viscount no estaba habilitado para hacer acrobacia, Pero sentado a sus comandos, cuando se volaba sin pasajeros, el antiguo piloto de caza sentía que el avión le pedía acción. Aunque fuera nomás, un tonneaux bien abarrenado...

Esa maniobrabilidad asombrosa para un avión de su porte, unida a la potencia de sus cuatro motores, hacía del Viscount un amigo perfecto cuando el piloto enfrentaba cortantes de viento en final, cuando salía de nubes fuera del eje de pista en una aproximación por instrumentos, o cuando fallaba un motor.

En pista 18 de Carrasco, aterrizando con lluvia intensa y fuerte sudestada, una ráfaga golpea al cuatrimotor inmediatamente después del toque, haciéndolo resbalar y poniéndolo bruscamente en un ángulo de 50 grados con la pista, una situación que habría llevado al desastre a cualquier otra aeronave. Un buen patadón en el palonier conectado al muy amplio timón de



dirección, junto con la aplicación de 3800 shp por ala de potencia asimétrica, sacan airoso al Viscount de la peligrosa situación, devolviéndolo al rumbo de pista.

En final de pista 36 en Laguna del Sauce, luego de una aproximación ADF, el Vickers perfora capa y queda visual a menos de 100 metros de altura sobre el mar y casi sobre cabecera. Pero está desviado 40 metros a la derecha de la pista. En otra aeronave la maniobra obligada hubiera sido la de aproximación frustrada, pero en el Viscount, aun a pleno de pasajeros, un buen alabeo inclinando 60 grados a un lado y luego al otro lo devolvieron rápidamente a la correcta trayectoria de final. Y aunque el toque se produce cerca de la mitad de pista, no es necesario “quemar” las cubiertas para detenerse. Las grandes hélices cuatripalas, en “paso 0”, frenan suave y rápidamente al avión, ayudadas por el sistema de freno Maxaret que impide el bloqueo de las ruedas y optimiza el frenado.

Decolaje nocturno de Aeroparque, último vuelo del día. Apenas una docena de somnolientos y consuetudinarios pasajeros viajan en la cabina del Viscount 827, que puede llevar hasta 76. Inmediatamente de despegar, cuando estaba ordenando “tren arriba”, el Comandante percibe, con el rabillo del ojo, un súbito movimiento en la aguja del indicador de RPM del motor número 3. El copiloto confirma que algo que no debía moverse se movió en los indicadores de ese motor. No ocurre nada más. Los cuatro motores siguen ronroneando suavemente. En la mayoría de los aviones, apagar un motor simplemente por las dudas, cuando se vuela con pasajeros, solamente para evitarle quizás y solamente quizás, un deterioro mayor, es inaceptable. Pero no lo es en un Vickers Viscount, que además está en un vuelo de apenas 40 minutos y llevando muy poco peso. El Comandante ordena apagar el motor sospechoso, que se embandera automáticamente. No hay variación perceptible en la performance del avión, y en la cabina de pasajeros nadie nota nada. El vuelo continúa y culmina normalmente en Carrasco.

Se contaba incluso de un Viscount, que con solamente uno de sus motores exteriores en marcha, continuó volando recto y nivelado...





Veranos calientes

La temporada veraniega estaba avanzada, y toda la costa uruguaya, y en especial la del Este, estaba colmada de turistas argentinos.

Tanto PLUNA Líneas Aéreas Uruguayas como Aerolíneas Argentinas habían debido incrementar considerablemente la frecuencia de sus vuelos entre el Aeroparque de Buenos Aires y el Aeropuerto de Laguna del Sauce en el Uruguay, para satisfacer el incremento en la demanda de pasajes.

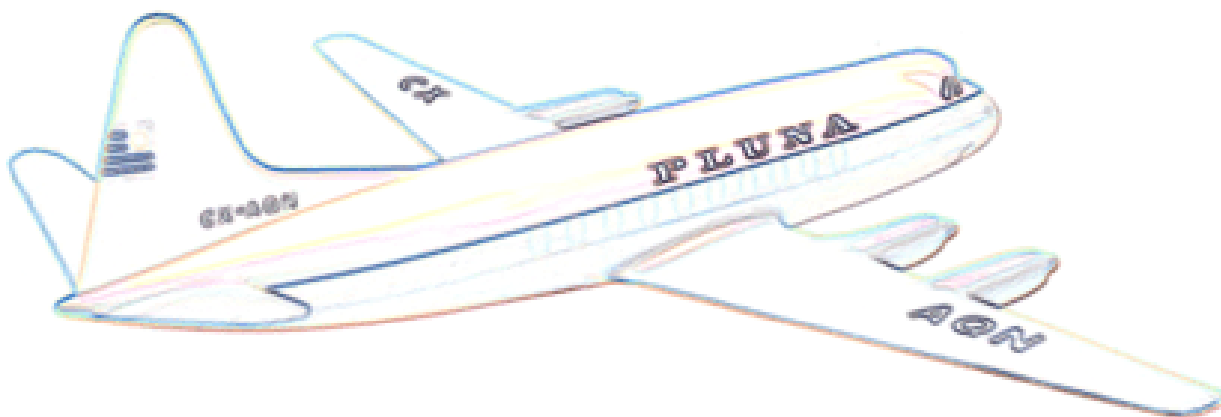
En los Vickers Viscount de PLUNA, los tripulantes cumplían agotadoras jornadas de 8 horas y algo más, durante las que se realizaban seis y hasta ocho cruces del Río de la Plata, con sus correspondientes decolajes, aproximaciones y aterrizajes, recargas de combustible, carga del catering, del equipaje, y abordaje y descenso de pasajeros.

No eran vuelos aburridos. A lo corto del vuelo entre ambos aeropuertos, de apenas 50 minutos, lo que implicaba que no había demasiados tiempos muertos, se agregaba que más veces que menos, algunos pasajeros pertenecían a la farándula porteña: actores y actrices de cine y televisión, empresarios y políticos de renombre, etc. Y entre ellos, lo que siempre era más que interesante, las vedettes de revista argentinas, espléndidas mujeres que además de su exuberancia física, exhibían su carácter extrovertido allí donde tuvieran público ante el que lucirse.

Por supuesto que eran frecuentes las invitaciones a esas divas para que visitaran la cabina de vuelo, a lo que accedían siempre con simpatía. El cockpit se llenaba entonces no solamente de embriagadores perfumes, sino de redondeces imponentes que las mínimas prendas de vestir del verano hacían encantadoramente apreciables.

Y cuentan que alguna vez, ante la insinuación de un pícaro comandante de vuelo en el sentido de que “fulanita las tenía más grandes”, para demostrar lo contrario una muy conocida vedette porteña abrió su escote y depositó sus ingentes atributos femeninos sobre la consola central del avión, empujando hacia adelante las palancas de los aceleradores, haciendo que todos los “motores”, incluidas las cuatro turbinas Dart Seven, quedaran al 100%...

Nota de actualidad: Todo esto ocurría 40 años atrás. Aun no era imaginable un “9 del 11”, y la disciplina en las cabinas de vuelo admitía prácticas que hoy son imposibles...





Es un Viscount !!

No siempre la atmósfera en la cabina de vuelo era distendida. El Río de la Plata y su desembocadura en el Océano Atlántico es siempre una caja de sorpresas meteorológicas, que especialmente en verano es capaz de generar en pocos minutos violentas tormentas o cubrir de nieblas espesas los aeropuertos de sus riberas, complicándole la vida a las tripulaciones, que entonces debían ordenar el cierre de la cortina que los separaba de los pasajeros, encender el aviso "Fasten seat belts", y hurgar en sus portafolios en búsqueda de las hojas de las aproximaciones por instrumentos, las que, aunque eran sabidas de memoria, la prudencia y el profesionalismo hacían obligado tener sobre la columna de mando.

Pasadas las 12 de la noche, un Vickers Viscount regresa en ferry, sin pasajeros, desde Laguna del Sauce hacia Carrasco, luego de una ajetreada jornada haciendo el Puente Aéreo entre Punta del Este y Buenos Aires. Ha sido un día de mucha tormenta sobre el Río de la Plata, que recién ahora está despejado. El cuatrimotor vuela serenamente a nivel 40 con un cielo lleno de estrellas sobre su fuselaje, y un collar de luces por debajo, a lo largo de la costa. Adelante se visualiza a través de la límpida atmósfera post tormenta, la deslumbrante caja de joyas que semeja la ciudad de Montevideo en el contraste con la oscuridad del terreno.

Es un vuelo de apenas 15 minutos. Al dejar el área de control de Laguna del Sauce, la tripulación cambia a la frecuencia 118.1 Mhz de Carrasco Torre, cuyo operador, tras darles las buenas noches e informarlos de las condiciones en ese aeropuerto, le advierte de la presencia de células de tormenta que se alejan hacia el norte, las mismas que hace unas horas descargaban su furia sobre el mar. La tripulación aún las puede ver, lejanas sobre su derecha, aún con esporádicos chispazos que iluminan el horizonte.

Los cúmulos nimbus están lejos, y el cuatrimotor vuela en cielo despejado en atmósfera totalmente serena. Las dos azafatas están en el cockpit, en amena charla con los pilotos. Y entonces el comandante siente que algo le ronca en las tripas. Todo parece estar bien, pero igualmente interrumpe la conversación y ordena a las dos muchachas que se sienten y se ajusten los cinturones.

Segundos más tarde, sin ningún aviso previo, el Vickers Viscount cae brutalmente 1500 pies. Los carros del servicio de abordaje, y los casilleros con botellas de refresco y otras bebidas golpean el techo de la cabina, y se estrellan contra el piso al detener el avión su caída. Los contenedores de aguas de los servicios sanitarios vuelcan su contenido, y todo lo que no está asegurado vuela por los aires.

El incidente dura menos de tres segundos. Nivelado ahora a 2500 pies, el avión vuelve a volar plácidamente, como si nada hubiera pasado. Nadie resultó herido, pero la cabina del Viscount es un verdadero desastre.

De acuerdo con los manuales de meteorología, la cortante atmosférica que provocó la súbita pérdida de altura del Vickers, no debió estar allí, pero... es el Río de la Plata, que tanto en el mar como en el aire tiene bien ganada su fama de "infierno de los navegantes".

Al día siguiente el avión es cuidadosamente revisado para verificar que su estructura no haya sufrido daños por la brutal embestida de la cortante. Pero la aeronave está en perfecto estado. En realidad, no se podía esperar otra cosa: es un avión de "fierro"...

Es un Vickers Viscount!!

Pilotoviejo
marzo de 2007



Pilotowiejo



Foto Museo Aeronáutico

En homenaje a José Berastegui,
que fuera más que un amigo,
un hombre excepcional como tal,
y especialmente como piloto,
este es el relato sobre la primera
de sus innumerables hazañas de vuelo,
cuando tenía apenas 18 años,
y recién cumplía con sus primeros vuelos “solo”.
Este aviador nació para serlo, y cumplió con su destino:
culminó su carrera como el piloto militar uruguayo
con más horas de vuelo en aviones de combate.

13 de julio de 1967, Aeródromo Militar "Gral. Artigas", Escuela Militar de Aeronáutica.

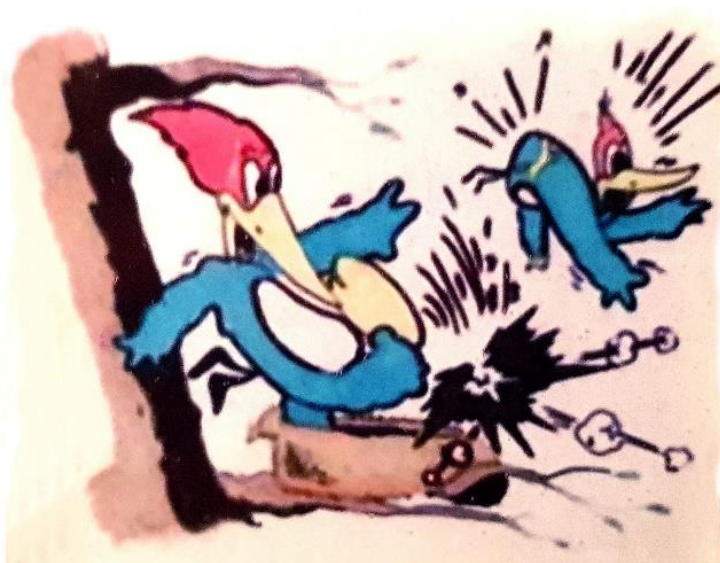
- Triple Tres en final, tren bajo y controlado, viento de los 300 grados 8 nudos, autorizado 'toque y siga' en Pista 36.

- Triple Tres recibido.



Tras el diálogo entre la torre de control y su piloto, el T-6 se hamacó suavemente para quedar perfectamente alineado con el eje de la pista. Un suave golpe de mano hizo girar el compensador de profundidad lo suficiente como para que el piloto debiera ahora presionar apenas hacia adelante el bastón para mantener la vieja máquina en la pendiente perfecta de planeo. Otro suave alabeo hacia la izquierda sirvió para compensar el viento leve que desde el Noroeste amenazaba con desplazar la aeronave fuera de la correcta trayectoria de final.

El alumno piloto estaba completando la primer vuelta de pista de su primer vuelo solo. La emoción que se había sentido gloriosa en "inicial", en esos breves instantes en que no hubo nada que hacer, ahora había desaparecido, sustituida por absoluta concentración. Ese aterrizaje debía ser perfecto, no tanto para la satisfacción y orgullo de su instructor de vuelo, o para el lucimiento ante los muchos pares de ojos de los camaradas que criticarían sin piedad cualquier rebote contra la pista, sino por sí mismo. Este piloto no había nacido para otra cosa que volar, y volar es, entre otras cosas, aterrizar bien.



Allá adelante, la Ciudad de Pando que lo había visto nacer, bajó hacia el horizonte y quedó oculta al descender el FAU 333 hacia el umbral de pista, siempre en planeo perfecto. No había habido necesidad de corregir con motor en final, y solo bastaba ahora volver a compensar un poco más hacia arriba, mientras se aflojaba paulatinamente el bastón, que se desplazaba hacia atrás permitiendo subir la nariz del avión y disminuir la velocidad.

El piloto mantenía apenas un poco de presión en el palonier derecho, junto con una ligerísima inclinación hacia abajo del ala izquierda, para contrarrestar la brisa del Oeste. Así había que volar el T-6, tratándolo con firmeza, pero con la misma suavidad que a "teta de novia"...

Al borde de la pérdida, el viejo T-6 flotó brevemente a 30 centímetros del suelo y luego, magistralmente, su piloto lo depositó con exquisita suavidad en la pista, un "tres puntos" perfecto que arrancó aplausos y vítores en la lejana tribuna de espectadores: "- ¡¡ Bien Pájaro !! ¡¡ Muy bien !!!"

Sin permitirse nada más que apenas un fugaz destello de satisfacción, tras dejar correr el avión unos metros, el piloto levantó los flaps y avanzó la palanca de gas a fondo para completar el "toque y siga". Se abrió la mariposa del carburador, dando paso a un torbellino de aire que arrastró consigo un torrente de combustible a través del múltiple de distribución hacia las cámaras de combustión, donde ordenadamente las bujías se encendían al compás de la batuta de los magnetos, dando chispa a la mezcla y provocando la deflagración que impulsaría cada pistón, éste a su biela y todas ellas al cigueñal, en la sinfonía circular y repetida del Pratt & Whitney R-1340 a toda potencia. La manecilla del manifold indicaba ahora 36 psi en el compresor.



Los 600 caballos de fuerza desatados se aplicaron a las grandes palas de la hélice del Texan, que se prendieron al aire tirando del avión y acelerándolo sobre el cemento, mientras el piloto con palonier derecho controlaba el torque que pretendía llevarlo a la izquierda.



Foto de José Banfi

El T-6 dejó la pista. Tras controlar en el variómetro ascenso positivo, el novel piloto metió "push, tren". Las luces indicadoras pasaron de verde a rojo mientras las ruedas se replegaban, y luego se apagaron. Alcanzadas las 95 millas redujo la potencia a 30 pulgadas y las rpm de la hélice a 2200.

Todo parecía muy fácil. Es que el entrenamiento había sido riguroso y este piloto lo había aprovechado.

Y nada de distracciones. Automáticamente sus ojos comenzaron a explorar el terreno adelante y a los costados: "-Si se produce una falla de motor ahora, aquél campito bordeado de eucaliptos es mío." Y cuando ese campo quedó atrás: "Si la falla es ahora llevo bien a ese sembrado a la izquierda..."

Mientras tanto el T-6 seguía fielmente el trazado y la rutina de la vuelta de pista. Ahora estaba en inicial, la pierna del viento, ya con rumbo Sur, a precisos 1300 pies de altura, apenas pasada la prolongación de la 09-27. Y había unos segundos de distendimiento en la sucesión de tareas del piloto, que repitió lo que había hecho en la primera vuelta de pista: volverse a mirar la cabina trasera para comprobar y regocijarse de que allí no estaba su instructor, que realmente estaba volando solo. Y nuevamente sintió llenársele el pecho con la emoción del acontecimiento.

En ese momento explotó el cilindro número 3, descabezándose contra el capot del motor. Al violento estampido siguió una nube de humo y aceite, mientras las RPM se venían abajo y el avión temblaba como poseído por el demonio. Las vibraciones eran tan fuertes que al piloto la vista se le nublaba y le costaba mantener las manos sobre el bastón y la palanca del acelerador.

El piloto redujo potencia, con lo que los estertores del agonizante motor disminuyeron en violencia y el torrente de humo en caudal, permitiéndole ahora reflexionar sobre la más urgente decisión a tomar: donde aterrizar.

El campo que tenía elegido al momento de la explosión estaba a su derecha, ligeramente al costado de la Ruta 101. Se veía como un terreno prolijamente sembrado en el eje Este-Oeste, y desde la actual posición del FAU 333 lo podía alcanzar perfectamente.



Pero las pistas de la EMA estaban allí, abajo a la izquierda, y parecían también muy buenas para intentar en ellas el aterrizaje forzoso, con la ventaja de poder hacerlo con el tren abajo, salvando al avión de mayores daños. Pero nuevamente el entrenamiento recibido hizo reflexionar al piloto. La pista más cercana, la 27 de pasto, estaba allí abajo a la izquierda, pero para enfrentarla el viraje a baja altura y sin potencia debería ser muy escarpado, para luego aterrizar con viento de cola. No, esa opción era demasiado peligrosa...

La pista 36 también estaba cerca y tentadora, pero también exigiría un viraje muy apretado, con el viento empujando hacia ella, todo lo cual se parecía en mucho a la situación que provoca la fatídica pérdida por comandos cruzados en pierna base, y que le habían machacado tanto que había que evitar. El piloto descartó también la opción pista 36, y volvió a mirar hacia la derecha, hacia ese campo paralelo a la 101, mientras iniciaba el viraje hacia allí.



La emergencia tal como la cuenta el propio piloto, el "Pajaro" Berastegui:

Decolo de pista 09 de la E.M.A. en lo que vendría a ser mi tercer vuelo solo, a los 700 pies comienza una falla macha del motor y comienza a salir humo del carenado izquierdo (obviamente el caño de escape estaba a la derecha y el carburador hacia el lado opuesto), y enseguida aparece una pequeña llama.

Con esa tranquilidad que te da la inconsciente juventud, tiro un vistazo hacia atrás, a la EMA. La veo lejos, y siguiendo los fundamentos de los notables pilotos instructores que tuve (primero Heimann hasta que lo pasaron a Disponibilidad porque lo pescó el viejo Bía en vuelo haciendo vuelo bajo, y luego me acobijó el clinudo Jorge Méndez), busco pista hacia delante y a mi izquierda me aparece en diagonal, un campo largo y VERDE.

Ya me dije: "- Pájaro... de aquí a Hollywood, papita pa'l loro!".

Corto motor y reporto la emergencia para aterrizaje en campo no preparado.

Hete aquí que el Carlitos Schöpf también venía reportando en ese momento una falla parcial y que se dirigía hacia la pista 09 o 18 (le había quedado mal trabado el inyector). El torrero preocupado por Carlitos me instrucción para que continúe para 09, que reporte en base, etc. Y me doy cuenta de que el guazón no me había entendido un carajo, y se lo hice saber, impostando mi clara voz militar: le repetí el mensaje y corté todo.

El avión perdía altura rápidamente y ya estaba a menos de 500 pies. El piloto recordó instintivamente el procedimiento para el forzoso. Lo había tenido que recitar tantas veces en las últimas semanas que se le había hecho carne. Es que bastaba con que un alumno piloto cercano al primer "solo" pasara siquiera cerca de cualquier instructor de vuelo, para que éste le espetara la orden de recitar alguna de los tantos procedimientos de emergencias que tenía la cartilla del T-6, lo que debía hacerse sin ningún titubeo. Y la de "Aterrizaje forzoso" era lógicamente una de las preferidas...

Había comenzado bien, no perdiendo el control del avión. Ahora lo mantenía con una velocidad que optimizaba el planeo pero que aseguraba no entrar en pérdida. Decidido el aterrizaje en un campo sembrado, sabía que debía hacerlo en el mismo sentido de los surcos del terreno, por lo que con rápidos

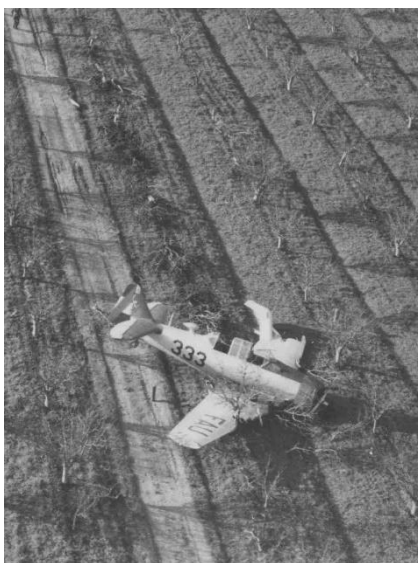


golpes de bastón y palonier, alineó al T-6 enfrentando las señales que había dejado el arado en aquel campo que ahora era el suyo, el que debía recibirlo sí o sí, porque ya no había posibilidad de elegir otro. A los 300 pies sobre el terreno el sembrado comenzó a mostrar sus detalles. Los surcos se espaciaron y el plantío irreconocible desde la altura se convirtió ahora en preciosos manzanos aún jóvenes, ya no arbustos sino regulares arbolitos de entre dos y tres metros de altura.

El piloto no dudó. Sabía que la decisión que había tomado segundos antes era irrevocable. Aterrizaría allí. Entre los surcos había uno que parecía más ancho que los otros, y se alineó con él. Bajó los flaps y ordenadamente completó los pasos de la emergencia. Ya rozando la copa de los manzanos cortó la batería, afirmó su mano izquierda en la cubierta del panel de instrumentos y apretó los dientes, mientras continuaba volando el avión con la mano derecha en el bastón y los pies sobre los paloniers.

Las ramas superiores comenzaron a golpear las alas a derecha e izquierda, mientras el fuselaje pasaba libre en el medio de las dos filas de árboles. El ruido era ensordecedor. Los golpes a lado y lado aumentaban su intensidad a medida que el avión bajaba y los troncos de manzano que destrozaban sus alas eran cada vez más gruesos.

El piloto siguió volando el T-6. A cada golpe de árbol se oponía con golpes de palonier y bastonazos. Luchó denodadamente para mantener el avión entre las dos filas de manzanos mientras en la batalla se perdían alerones y trozos de ala, y el bosquecillo era prolijamente talado.



Finalmente, un árbol más robusto que los demás se interpuso frente al ala izquierda y casi arrancándola detuvo el avión que obligado giró hacia él finalizando su carrera. Pero el piloto y su avión habían ganado: el fuselaje permanecía incólume y dentro de la cabina, ileso su ocupante.



Fotos Museo Aeronáutico

Lo que cuenta el “Pajaro” Berastegui:

Ya alineado con el campo, me doy cuenta de que lo verde era avena u otro tipo de sembrado, y de que estaba lleno de árboles sin hojas -era invierno, y alineé mi guapo tejano con un caminito o trillo que corría dentro y paralelo a las filas.



Apreté el correa y con toda la tranquilidad del mundo me tiré un precioso 3 puntos sobre las copas de los manzanos.

Los trozos de ramas me tupieron el parabrisa, pero la caída y el frenado eran suaves debido a que ambas alas iban cortando parejito, hasta que el ala izquierda se cortó ya cerca del suelo, y clavó el muñón en la tierra. La nariz pivoteó hacia ella, el avión se detuvo y ... silencio, terrible silencio. Era cerca de las 13 horas y no había ningún rural trabajando, aunque enseguida llegaron de todos lados, pero uno de los primeros que llegó, ¡atendé que anécdota!, fue un viejito, chiquito, que había sido por años peón de mi viejo cuando tenía su pequeño tambo y lechería allá, en mi natal Cañada Grande, en Emp.Olmos, ¡y me reconoció!:

-¿Sos vos Josesito?. Y dónde está el muchacho que estaba atrás?

Y ahí les expliqué que la cabina trasera se había abierto sola y que no venía nadie.-

En la E.M.A. no estaba el Director y el Sub-D., Arbe, estaba jugando al volleyball con los demás oficiales, y llegó primero al lugar.

Lo saludé, le estiré la mano y el tipo me abrazó de la apretura que tenía.

Me llevaron al hospital para chequearme acompañado por dos leyendas: el negro Souza y el cacho Scorza. En la vieja emergencia ante la noticia se ve que se juntaron todos, doctores, enfermeras, auxiliares en una piezita de morondanga, y un doctor me dijo que me desvistiese, y le pregunté:

- ¿Todo?

- Sí, todo.

Y empecé a hacer un montón de ropa en una silla.

Recordemos juntos el equipo de vuelo de invierno para T-6: bufanda, guantes, mono de vuelo, buzo grueso, uniforme de base completo, medias de gimnasia bien usadas, camiseta de friza manga larga, los infaltables calzoncillos largos y restante ropa interior.

La verdad de que me debo haber puesto colorado de quedar tan "pegado".

El gordo Zunzunegui aprovechó la bolada e inventó una historia para el paisanaje del 7E1, que contaba así:

"Sí... el piloto del avión que cayó en los manzanos de don Jesús es un muchacho de Pando y resulta que se le apagó el motor y enseguida llamó por teléfono a la aviación y le preguntó al Lalo Vives, que es el jefe de los pilotos: -Che Lalo que puedo hacer que me parece que se me fundió el motor?

-Y mirá pájaro, si no podés volver quedate en un campo de por ahí que ya te mando a buscar."

Cuando me enteré de que el IGFA (Comandante en Jefe), Danilo Sena se había agarrado flor de calentura porque le habían roto el avión insignia y quería mi cabeza, no quedé muy tranquilo hasta que vi el vuelo que hizo Vives con Egaña (Director de Seguridad de Vuelo), donde hicieron varias aproximaciones a la única posibilidad, la pista de pasto 36, y en todas pasaban cerquita del hangar y virando hasta el último momento.





El "triple tres", que fue el primer T-6 matriculado en la Aeronáutica militar en el lejano 1942, tuvo honrosa y larga vida entrenando pilotos, y ese día culminó su carrera dignamente, como lo hacen los buenos aviones, protegiendo hasta el final a sus tripulantes.

En cuanto a ese pichón de piloto que en su primer vuelo solo había superado con creces una de las emergencias de vuelo más graves que se pueden enfrentar, se cuenta que el entonces Jefe máximo de la Fuerza Aérea, un Brigadier conocido tanto por su bigote como por su prontitud en aplicar sin miramientos graves penas en este tipo de situaciones, debió resignar su ira sancionatoria cuando, tras la investigación correspondiente, tanto el Director de Seguridad de Vuelo como el Director de la EMAer le confirmaron que en la resolución de la emergencia el piloto había seguido rigurosamente los procedimientos establecidos, y que los criterios empleados en las difíciles circunstancias habían sido los mejores posibles.

El alumno piloto completó el curso de vuelo, y al final de ese año de 1967 José Berastegui recibió su Despacho de Alférez y las alas de Piloto Militar, continuando luego una carrera aeronáutica brillante donde los malignos dioses aéreos siguieron encarnizándose con él, sometiéndolo a la misma prueba del aterrizaje forzoso por falla de motor otras tres veces.

Sí. En tres ocasiones más ese mismo piloto resolvió felizmente el difícil problema de quedarse sin motor sin tener una pista a la vista...

Creo firmemente que lo que sucede es que, como pilotos, los dioses del vuelo le tienen envidia a ese simple mortal, y entonces han intentado derribarlo a toda costa. También creo que hay que poner en duda si ese aviador es realmente un ser humano, y propongo que se verifique si bajo sus ropas no se ocultan las plumas que delatarían su condición genética de ser alado.

No en balde a José Berastegui le dicen "el Pájaro"...

Pilotoviejo
julio de 2005

El autor y José Berastegui (derecha) en el balcón de la torre de control del Aeropuerto La Aurora, de Ciudad Guatemala, durante el ferry de los A-37 en diciembre de 1976.



Pocas horas después de publicada esta historia en Internet, en Memorias del Tiempo de Vuelo se recibió lo siguiente, escrito por Carlos Caraballo, Técnico Aeronáutico de brillante carrera culminada en United Airlines en Estados Unidos:

Pilotoviejo:

Hoy he leído, emocionado, tu lindísimo artículo "el FAU 333 y el Pájaro". Y quisiera compartir contigo algo ocurrido unos cuantos años después.

Lucía orgulloso en mi pecho la media ala con hélice tripala y mis escuadras de Soldado de 1a. Aerotécnico. Tuve el honor de ser la mejor nota de mi promoción en la Escuela Técnica de



Aeronáutica (1982), y junto con tres inolvidables camaradas, fuimos asignados al recientemente rebautizado Grupo de Aviación N°1 (Ataque).

Pucará's novecentos. Unidad de combate... creo que vos sabés de que hablo..., de esas emociones indescriptibles que la perspectiva de los años torna casi míticas... Nos recibe el Jefe de Grupo, May. (AV) José Berastegui, mono de vuelo, casco y máscara de oxígeno encima de la repisa de su despacho, mate encima de su escritorio. Nos dio una calurosa bienvenida, y yo inmediatamente noté en el superior algo diferente, como distendido y bonachón. Contrastaba con nuestra natural "apretura", soldaditos nuevos presentándose en su nueva Unidad... Nos acompañó al hangar, nos presentó, y nos mostró, orgulloso, los flamantes Pucará.

Pasó el tiempo, y una fría mañana de agosto, estábamos trabajando en el 223. Complicado... un componente de motor se resistía. Manos frías, una llave de boca que zafa y me golpeo fuerte la mano... dolor y puteada al unísono. Una mano me arrima un mate... me incorporo para agradecerle el gesto a mi compañero de tareas...

- Gracias, negro... dis..disculpe, mi Mayor!!

- Hora de tomarse un descansito, ¿no? Tengo mi cabina trasera libre, mañana, aire-aire, ¿no se anima a acompañarme?

Creo que no dormí. El día siguiente colmó con creces todas mis expectativas. ¡Eso era volar!

Sí, ahora que me acuerdo, creo que algunas plumas asomaban entre el mono y el casco...

Gracias, mi Mayor, nunca lo voy a olvidar.

Gracias, Pilotoviejo.

Carlos Caraballo, United Airlines

8 de setiembre de 2005



Foto original de Emilio Sanni



Pilotovue



Mustang FAU 262: el avión que no muere



Un avión que fue construido
para una guerra que ya había terminado,
y que luego fue enviado al Uruguay
para una guerra que nunca comenzó.

Un avión que lleva a la muerte en un lago
a un joven aviador,
y que casi cuarenta años después,
es recuperado del fondo de las aguas
en presencia del sobrino del piloto.

Un hombre que sueña desde su adolescencia
con poseer un Mustang,
finalmente cumple su sueño
y reconstruye el FAU 252 pieza por pieza
hasta que queda pronto
para volar de nuevo.

Una revista de historia aeronáutica
que hace continuar el viaje de los recuerdos,
al publicar un artículo
sobre el avión reconstruido.

Una página en Internet,
que trasmite al sobrino
la historia contada por uno de los testigos presenciales,
lo que le hace decir:
"gracias por este recuerdo del tío que nunca conocí".

Historias, recuerdos, pasiones, reencuentros.

Memorias del tiempo de vuelo...



Finales de 1950: Llegada al Uruguay de los F-51 Mustang



Foto Museo Aeronáutico

Luego de finalizada la Segunda Guerra Mundial, la situación política en la vecina República Argentina obliga al Uruguay a reforzar sus defensas militares.

En mayo de 1951 se creaba el Grupo de Aviación No.2 Caza, y recibía como dotación de vuelo los 25 Mustang F-51D.

Los North American F-51D Mustang llegaron al Uruguay en tres grupos. El primero de ellos, el Grupo Rojo, arribó el 22 de noviembre de 1950. El Grupo Azul llegó el 24 del mismo mes. Y finalmente el Grupo Blanco aterrizó en Carrasco el 4 de diciembre de 1950. Eran 23 aviones que con otros dos que finalmente arribaron por barco, completaron los 25 que había comprado el gobierno uruguayo, junto con 11 bombarderos B-25J y 3 transportes C-47.

El primer accidente mortal

Entre estos Mustang estaba el avión que tenía el numero original de serie 44-63476 de la USAAF (United States Army Air Force), al que se le adjudicó la matrícula 252 de la Fuerza Aérea Uruguaya. El 8 de agosto de 1955 el FAU 252 se estrelló en el Lago de Rincón del Bonete, durante un ejercicio de tiro real, matando a su piloto y desapareciendo bajo las aguas del lago.

Fue el primer accidente fatal en los F-51.

Casi 20 años después, volando T-33, el recuerdo de ese accidente se mantenía vivo en cada "briefing" previo a las misiones de entrenamiento de tiro real.



El campo de tiro del Grupo 2 estaba en la Isla 7 del Lago de la Represa de Rincón del Bonete, rodeado de aguas siempre tranquilas. El brillante espejo en que ciertas condiciones de luz convertían al lago, se constituía en una trampa mortal para aquel piloto que no prestara atención al altímetro, y se confiara en su percepción visual de la distancia hasta la superficie del agua.

Se suponía que eso le había ocurrido al piloto del Mustang FAU 252: desatendió controlar el altímetro para salir de la picada con la altura necesaria, y fue engañado por una falsa percepción de lejanía de la superficie del lago, continuando la pendiente del padrón de tiro hasta hundirse en las aguas...

Le llamaban "el encantamiento del lago", y el recuerdo del FAU 252 ayudaba a evitarlo.

Memorias del Tiempo de Vuelo

Otros treinta años más y ahora nuestro vuelo es "virtual". "Volamos" por Internet en una autoimpuesta misión de rescate de los objetos gráficos y sonoros que nos recuerden los aviones que volamos, y de las historias que nos recuerden a aquellos con los que volamos. Y las rutas de las personas en Internet se cruzan y recruzan, salvando las distancias con aun mayor facilidad que el propio vuelo...

Cierto día me llegó un email de un tal P. Thomasett, que me escribía:

Mirando las fotos de los Mustang le pregunto si conoció a mi tío, fallecido piloto en accidente en el lago de Bonete. Salió de la Brigada Aérea II de Durazno y se estrelló allí.

Yo trabajo en la central hidroeléctrica junto a dicho lago, tengo algunas fotos de cuando rescataron el avión del agua en 1994.

Saludos,

P. Thomasett

Dándome cuenta de que el sobrino no conocía bien la historia del accidente de su tío, puesto que en realidad el vuelo que terminó en ese accidente había despegado de Carrasco, le contesté con el siguiente mensaje:

Estimado P. Thomasett:

No tuve el honor de conocer a su tío Jorge, porque recién ingresé con 16 años a la Fuerza Aérea en 1965, 10 años después del accidente en el Lago de Rincón del Bonete.

Pero sí conocía del insuceso. Veinte años más tarde, el conocimiento de sus circunstancias nos servía a los pilotos que realizábamos idénticas maniobras de práctica de tiro, para evitar similar accidente cuando la superficie del Lago está tan quieta que literalmente no se ve, que es lo que se supone le ocurrió a su tío.

En realidad, la escuadrilla de 4 aviones de la que formaba parte el Tte. 2° Jorge Thomasset había partido de Carrasco.

Como muy posiblemente sea de su interés, transcribo lo escrito por el historiador oficial de la Fuerza Aérea, el Tte. 2° aviador retirado Juan Maruri, que detalla las circunstancias de lo ocurrido ese 8 de agosto de 1955. Maruri sabe bien lo que pasó ese día, no en su carácter de investigador, sino porque era uno de los pilotos integrantes de la escuadrilla, y presenció el accidente.

"El día 8 de agosto de 1955, lluvioso y gris, sin mucho viento, se planificó una misión de bombardeo a la Isla N° 7, de una formación de cuatro F-51 que bombardearían individualmente, con bombas de ejercicio de 100 lbs, en pasajes bajos.

El guía de la formación o N° 1 el Cap. Jorge Borad en el F-51 N° 250, el N° 2 el Tte. 2° Jorge Thomasset en el N° 252, el N° 3 y guía de la 2° Sección el Tte. 2° Juan Maruri en el N° 266 y el N° 4 el Tte. 2° Juan A. Dobrich en el N° 265.



Luego de arribar al lugar, aproximadamente a la hora 14 :00, el N° 1 descendió en forma individual para realizar su ejercicio, mientras la formación, ahora guiada por el N° 3, se mantenía arriba a unos 2.000 pies. Cuando el Cap. Borad finalizó su lanzamiento, fue ascendiendo hasta la formación mientras descendía el Tte. Thomasset para realizar el suyo, que sería controlado al igual que el N°1 por el N°3.

El aparato del Tte. Thomasset colocado en la trayectoria hacia la Isla N°7, en una picada suave, quizá a unas 280 millas indicadas, chocó contra la superficie del lago (que en esos momentos parecía un espejo) desapareciendo en segundos, luego de haberse destrozado con el impacto, quedando el lugar donde se hundió, con círculos concéntricos, que marcaban el lugar del accidente.

Enterado el Cap. Borad de la tragedia que no la pudo ver por estar ascendiendo hasta la formación, ordenó a la 2° Sección que se desprendiera de las bombas sobre el lago y se dirigiera a Carrasco, aterrizando él en la pista de césped de la Base Aérea N°2, para que allí se tomaran las urgentes providencias del caso. Ese fue el primer accidente fatal con los F-51, en él perdimos al primer compañero de nuestra promoción."

(fragmento de la "Historia de los Mustangs en la FAU", de Juan Maruri)

Días más tarde, el sobrino del Tte. Jorge Thomasset me agradecía por "este recuerdo del tío que nunca conocí", y me enviaba por email las fotos tomadas de los restos del F-51 Mustang FAU 252, que sumergido en el fondo del Lago de Rincón del Bonete, había sido recuperado en 1993.

Un hombre tras un sueño

Bob May nació en Canadá, a mitad del siglo XX, y creció en una granja, no lejos de un pequeño aeródromo donde la Royal Canadian Air Force tenía los restos del inventario de F-51 Mustang que una vez formaron parte del RCAF City of Winnipeg 402 Fighter Bomber Squadron. Bob recuerda que había unos 15 Mustang allí, la mayoría de los cuales luego serían vendidos a restauradores en USA, donde aún continúan volando.

A mediados de los 60's, en sus visitas al aeródromo para comprar ladrillos usados que allí vendían, el padre de Bob debía negarse a los requerimientos de su hijo adolescente, que pretendía que comprara uno de aquellos magníficos aparatos, que se vendían por 500 dólares cada uno.

Estas visitas al aeródromo de Carberry, fueron el primer contacto de Bob May con la aviación, y marcaron su destino. A su tiempo, Bob se dedicó en forma profesional a la aeronáutica, volando en el Norte de Canadá para hacer el abastecimiento de esas remotas regiones accesibles solamente por el aire. Mas tarde formó su propia compañía, Keewatin Air, que inicialmente operaba Beavers y Cessnas 185.

Pero Bob jamás dejó de pensar en los Mustang . Cada tanto investigaba el mercado de estos aviones, encontrando que por supuesto ya no se vendían a 500 dólares sino a 25.000. Y cuando pensaba que tenía el dinero necesario para hacerse de uno de ellos, encontraba que el precio había trepado a 125.000, y luego aún más, quedando siempre fuera de su alcance. Sin embargo, Bob decidió que poseería un Mustang, y que para ello debería armarlo él mismo.





Búsqueda y rescate del FAU 252

A partir de 1990, Bob comenzó a comprar partes de F-51 a través de Trade-A-Plane y del teléfono. Finalmente se contactó con Rocky Medina, un californiano que había localizado en Uruguay, un Mustang que eventualmente era posible recuperar del fondo del lago donde se había estrellado en agosto de 1955, matando a su tripulante. Era el FAU 252 y el piloto era el Teniente Jorge Thomasset.

Tras haber leído en un libro sobre Mustangs latinoamericanos sobre el FAU 252, Medina había viajado al Uruguay, y obtenido, tras largas negociaciones con la Fuerza Aérea Uruguaya, los derechos de rescate de los restos del Mustang del fondo del lago. Un obstáculo mayor había sido la obtención de la anuencia de la viuda del piloto fallecido, la que no había vuelto a casarse. El trágico accidente se había producido muy poco después de su boda, y aún anciana, continuaba enamorada de su joven teniente. Pero, finalmente, también se obtuvo su consentimiento.

En sus viajes al Uruguay, Medina había conocido a una mujer que aseguraba saber con exactitud el lugar donde estaban sumergidos los restos del FAU 252. Bob y Rocky comenzaron su búsqueda en el lugar por ella indicado, confiados en que lograrían su objetivo en unos pocos días. Tanta confianza tenía, que la primera expedición al Uruguay, Bob la realizó con toda su familia.

Se alojaron en la ciudad de Paso de los Toros, a la que recuerda como un pequeño pueblo dedicado a la ganadería. Cuenta Bob que se alojaron en el mejor hotel de la ciudad, pagando 3 dólares por noche, por una habitación con puerta corrediza... Sus hijos bromeaban con el nombre del pueblo, señalando que no debía ser Plaza de los Toros, (así lo habían captado), sino Plaza de los Turistas Perdidos, ya que eran los únicos de tal condición en el lugar...

Iniciadas las operaciones de búsqueda, la gente del pueblo, descrita por Bob May como muy amable, demostró su curiosidad por saber qué estaba ocurriendo. Según Bob, algún grupo identificado con los postulados de Greenpeace, decidió que el gobierno había planeado la instalación de una Central de Energía Nuclear en la zona, y que las actividades de los canadienses eran estudios conducentes a esos propósitos. Pese a las explicaciones de Bob y Medina sobre que la razón era el rescate de un avión sumergido, la observación del equipo de sonar y el magnetómetro utilizados en la búsqueda de los restos, solamente sirvió para confirmar la versión de que equipo de última tecnología se estaba utilizando para estudiar las posibilidades de las aguas del Río Negro para el enfriamiento de la supuesta planta nuclear.

Se necesitaron varios viajes y más de un año, para finalmente encontrar los restos del avión, a tres millas del lugar indicado por la testigo. Es posible que el dato proporcionado por la testigo fuera exacto, y que el avión se hubiera desplazado flotando llevado por la corriente. Estaba a una profundidad de 20 metros.

Una cosa es rescatar el avión, y otra muy diferente es llevárselo...

La prensa no demoró en llegar, y tras haber desaparecido el tema de la central nuclear, otro surgió y tomó carácter de escándalo público: el de la defensa del patrimonio histórico, causado por lo que se hizo aparecer como el "intento de robo de un tesoro nacional". Ante ello, las autoridades de la Fuerza Aérea y del Museo Aeronáutico debían tomar alguna acción al respecto.

Y aunque la FAU nunca incautó los restos, a Bob May y Rocky Medina les llevó dos años más lograr llevar el FAU 252 o lo que quedaba de él, para los Estados Unidos.

Para ello tuvieron que (asesorados por la propia FAU, que según Bob "debió salir a salvar la cara") demandar al Estado uruguayo por el costo de la búsqueda y rescate del avión. Finalmente, ese costo se valuó en un precio que la Fuerza Aérea Uruguaya saldó con la entrega de los propios restos del FAU 252.

A finales de 1994, todas las partes rescatadas del fondo del lago fueron embarcadas para los Estados Unidos.



Los restos del FAU 252

Las fotografías muestran un increíble buen estado de conservación de algunos de los restos del avión, lo que probablemente tenga como causa que estaban enterrados en el lodo del fondo del lago, preservados por ese fango del destructor oxígeno. Sin embargo, otras partes como el fuselaje estaban considerablemente deterioradas por la corrosión.

Bob May quedó bastante desilusionado por ello, puesto que los estudios previos sobre la neutralidad del agua del lago inducían a pensar que el avión no estaría demasiado afectado por el largo tiempo sumergido. Muy probablemente, ello hubiera ocurrido así si el avión hubiera estado hundido en aguas quietas. Pero el fuselaje no estaba enterrado en el fango del fondo del lago, sino que estaba expuesto permanentemente a la corriente de las aguas hacia las turbinas de la Represa, en un continuo proceso de oxidación.



Sin embargo, Bob no se fue con las manos vacías. La placa de identificación de fábrica, el elemento más valioso, estaba en perfecto estado con sus datos perfectamente legibles, y finalmente, durante la reconstrucción se utilizaron varias otras partes de lo rescatado en el lago.

La restauración

Bob May envió al FAU 252 a Tri-State Aviation in Wahpeton, North Dakota, donde lo desmontaron separando las partes que estaban en condiciones de ser reutilizadas, fundamentalmente brackets y conectores.

La búsqueda de partes para el Mustang nunca había cesado. Una sección completa de la cola se encontró en la misma Winnipeg.



Mientras en Tri-State Aviation se reconstruía el fuselaje, en Odegaard Aviation se construían desde cero las alas, aunque utilizando, cuando era posible, partes extraídas de los restos del FAU 252. Luego el fuselaje se envió a Midwest Aero Restorations in Danville, Illinois, para realizar el trabajo de detalle. Cuando alas y fuselaje estuvieron terminados, todo se llevó nuevamente a Wahpeton para el armado final.

El motor se había encontrado en Quebec y había sido puesto a nuevo por Dwight Thorne en Mystery Aire.

Aunque la meta del proyecto era la autenticidad en la reconstrucción, al Mustang se le agregó otro asiento en la cabina. Bob May expresó: "Un purista podrá decir que por ello no es exactamente igual al original, pero no puedo imaginar tener un avión como éste y no poder llevar a alguien a dar una vuelta..."

El esquema de pintura

El deseo de siempre de Bob May era pintar al Mustang con colores canadienses, pero ninguno de los esquemas usados por los Mustangs de la RCAF en la WWII le parecía adecuado. Y en su mente se mantenía el recuerdo de los F-51 del City of Winnipeg Squadron que habían sido el origen de su pasión por estos aviones.



Cierto día estaba conversando sobre su proyecto Mustang con el dueño de una tienda de hobbies, un ex RCAF, cuando entró un hombre que se interesó en la conversación, y que, enterado de qué se trataba, dijo tener una diapositiva a color de un Mustang del City of Winnipeg Squadron.

Y el ex FAU 252 fue pintado copiando exactamente el esquema mostrado por esa diapositiva que por extraños designios del destino llegaba ahora a manos de Bob May.



La nueva matrícula estadounidense, N63476, coincide con los últimos dígitos del número de serie USAAF del avión 44-63476. Para que ello fuera así, Bob localizó al dueño de la aeronave que anteriormente ostentaba esa matrícula, un pequeño avión de turismo, y lo convenció de cedérsela al Mustang, a cambio de una pintura general para el anterior N63476...

Renace un Mustang

En agosto de 2004, quince años después de que Bob May iniciara su proyecto, y cincuenta años después de desaparecer en las aguas del Lago de la Represa de Rincón del Bonete, con Bob Odegard en los comandos, el FAU 252, ahora N63476 "City of Winnipeg Squadron", volvió a elevarse en el aire.



Este Mustang sigue fiel
en el cumplimiento de
su destino:
VOLAR!!

Pilotoviejo
2da Edición, diciembre de 2005

Fuentes:

Escuadrón Aéreo No.2 (Caza) - 50 Años de Historia, por Juan Maruri
Renace el F-51D de la Fuerza Aérea Uruguaya con matrícula de los E.E.U.U., por Gary Kuhn - Gaceta de la Aviación, No.28, diciembre de 2002
Warbird Digest #6 winter 2005
P-51 Mustang Survivors, <http://www.p51.mustangsmustangs.com/survivors/p51/44-63476.shtml>
Fotos de los restos recuperados, vía P. Thomasett
Fotos del Mustang reconstruido, Dick Phillips
Foto del Mustang volando, Paul Bowen, en Warbird Digest #6 winter 2005



Pilotowiejo



Sueños fraternos

Cierto día Carlos Caraballo, brillante aerotécnico ya retirado de su tarea de mantener volando en Estados Unidos los aviones de United Airlines, nos escribió sobre el origen de su vocación aeronáutica. La lectura de sus sentimientos reflató, más en el corazón que en el cerebro, viejos recuerdos sobre nuestros propios inicios en el vuelo, haciéndonos evidente eso que une a los aviadores: la camaradería nacida del amor al cielo. Caraballo y Pilotoviejo, a dos plumas, escriben de lo mismo.

Los recuerdos de Carlos Caraballo

Eran los finales de la década de los 60. El mundo era diferente, y todo era apreciado a través de los ojos soñadores de un niño de 8 años. El mundo de ese niño pobre, que crecía en La Teja, estaba dominado por su pasión por los aviones. No había otro tema, no tenían importancia en su mundo ni las pelotas de fútbol, ni los autos, ni las figuritas... todos sus juguetes debían poder volar, tener alas. Si no las tenían, había que inventarlas, o imaginar que ahí estaban. Era común escuchar que sus padres le decían:

-m'hijo, por qué no juega con ese autito por el suelo como su hermano?...

No lo entendían. ¿Acaso no veían que era un avión?

Tampoco sentía la necesidad de explicarse, no lo podrían entender.



Los recuerdos de Pilotoviejo

*Mientras ajustaba los cordones de las botas de vuelo,
pasaban velozmente por su mente recuerdos fugaces de su infancia.
Las cometas... recordaba todas y cada una de las que había construido.
En las primeras, en realidad apenas había ayudado a acarrear las cañas
para estibarlas en un lugar seco y sombreado
para que no se torcieran al secarse.
Luego ya lo dejaron mojar el papel para que al otro día
estuviera tirante y firme para poder enfrentar el viento
que llevaría la cometa al cielo.*

Una tarde luminosa de verano, un sonido diferente le llamó la atención.

Era como un silbido y trueno a la vez.

Alzó su mirada... y allí estaban. Brillaban al sol, y la imagen que dibujaban contrastando con el azul del cielo se fijaría indefinidamente en su memoria, y serían la inspiración de todos sus aviones de papel o de madera, reales o imaginarios.

Era la representación de lo perfecto, casi irreales, eran 4, volaban muy juntos, formaban una cruz plateada en el cielo... y aquel sonido!





*Ya adolescente, era el “experto en cometas” del barrio.
Experimentaba con diferentes formas,
y aprendió a regular el largo del hilo central
para lograr mejores resultados con diferentes intensidades de viento,
sin saber aún que significaban las palabras “ángulo de ataque”.*

A medida que pasaba el tiempo, pudo verlos muchas veces más,
y cada vez la fascinación y la emoción que le causaban eran mayores.
Llegó incluso, presuroso, a treparse al techo de su casa humilde
llamado por aquel sonido.

No importaron los riesgos, tenía que verlos mejor,
tenía que estar más cerquita...

Poco a poco, les fue descubriendo más detalles,
gracias a unos amados binoculares que su padre le consiguió.

La Bandera de Artigas en la cola, las “bocas rojas” entre fuselaje y alas,
las “alitas” de las “bombas” en la punta de las alas...

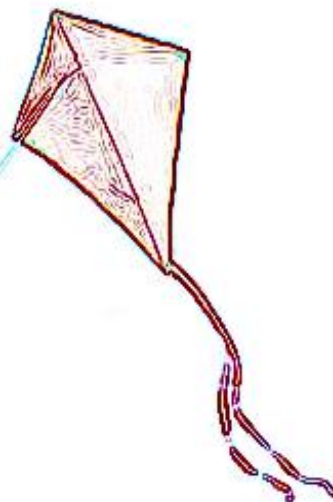
los dibujaba rápidamente, para no olvidar ningún detalle.

-Son de nuestra Fuerza Aérea, m’hijo, creo que se llaman “Migs”...

Y así, ese milagro en el cielo tenía nombre:

Los “Migs de la Fuerza Aérea Uruguaya”.

¿Cómo iba a dudarlo? ¡Su padre se lo había dicho!



*Y con las cometas se alternaban los libros y revistas aéreas
mientras se elevaba firme el edificio de la vocación.
Cientos de aeronaves en fotos recortadas de toda revista que caía en sus manos,
tapizaban las paredes de su cuarto.
Su principal héroe era, por supuesto, Superman,
al que le alcanzaba con avanzar el puño para alzar el vuelo,
gesto que hasta dormido imitaba...*

Un día vino a su casa un técnico de televisión, se llamaba Camacho.

Le vio jugando con un autito por al aire,

estirando la boca para imitar aquel sonido como de silbido y trueno.

-Así que vos sos el de los autitos voladores?

El niño lo miró con un poco de vergüenza, y sintió la necesidad de explicarle...

-¡No! replicó, -es uno de los Migs de la Fuerza Aérea Uruguaya!

-Uno de los qué??!!!

Camacho resultó conocer del asunto.

Le explicó que como técnico y camarógrafo de televisión,

había tenido la oportunidad de aprender algo de la Fuerza Aérea Uruguaya,
del Grupo 2, de la Base en Carrasco...

y de que jamás hubieron Migs por estas latitudes.

*-Son T-33, o F-80 y si querés, podés ir a verlos salir
desde la terraza del Aeropuerto.*

El mundo de aquel niño cambió cuando pudo imaginar
que era posible verlos despegar, de cerca.



*Los recuerdos se interrumpieron al terminar de ponerse el traje anti-G,
dando paso a un borbotón de emoción.*

Había llegado.

*En ancas de literatura aeronáutica y de cometas de papel y caña,
y también de esfuerzos propios y ajenos,
ya era piloto del Grupo 2, meta de todos sus anhelos.*

*Hasta ayer alumno del curso de vuelo en T-33,
hoy cumpliría su primer misión como piloto de jet con todas las letras,
volando solo como numeral 2 de una escuadrilla a cuatro aviones.*

-¿Falta mucho, papá?

-No, m'hijo, ya estamos llegando.

Si mirás, allá ya se ven las colas de los aviones.

Las manos le sudaban, y apretó con fuerza
los binoculares que colgaban de su cuello.

Cuando bajaron del ómnibus, un ruido ensordecedor se adueñó de la calma,
un fuerte sonido como de silbido y trueno a la vez... pero más fuerte.

-No tengas miedo, papá, son mis amigos que me están esperando.

Apoyado en la baranda de la vieja terraza de Carrasco, esperó...

-Mira, Carlitos, mirá que grandote ese que viene ahí, ¡tiene 4 motores!

El niño no quería mostrar su desilusión a su padre.

Sabía que había sido un gran esfuerzo traerlo al aeropuerto.

Estaba lejos, era caro.

Pero seguía esperando.

*Sus pulgares se levantaron y giraron hacia los lados,
señalando "quitar calzas",*

*mientras cerraba la cabina momentáneamente
para evitar el chorro del escape del avión guía,
que a su derecha ya iniciaba el carreteo.*

*Dio "gas" para avanzar unos metros,
para inmediatamente llevarlo a "Idle" para probar frenos,
lo que hizo hamacar el avión sobre su tren de aterrizaje,
y aplicó palonier y freno derecho para virar
y seguir atrás y ligeramente a la izquierda del número 1,
mientras detrás suyo completaban la columna los numerales 3 y 4,
y la escuadrilla toda iniciaba el carreteo hacia pista 05.*

Hasta que ocurrió.

Aparecieron por la derecha, eran 4, uno tras otro.

Pudo ver sus cabinas levantadas, los cascos de los pilotos...

y se acercaban cada vez más! Brillaban al sol...

Sus manos se empaparon de sudor,
su corazón se salía de su pecho.

Allí estaban.

Contuvo un grito de emoción.

Allí estaban, lo sabía, no podían fallarle.





*La escuadrilla cruzaría frente a la terraza del edificio del Aeropuerto.
Siempre había gente que al pasar los aviones saludaban agitando los brazos.
Y al piloto siempre le había parecido poco profesional contestar esos saludos.
El piloto de un jet debe estar muy concentrado en su tarea,
y no debería distraerse en esas trivialidades.*

Sus siluetas ya no entraban en el campo de sus binoculares,
pudo ver todos sus detalles, hasta el escudo pintado en el costado,
sus números...201, 206, 204, 207.

Silbaban, no había trueno, se mecían suavemente en sus ruedas.

Uno de los pilotos alzó su mano y lo saludó, cuando pasaron frente a la terraza.

Casi llorando de la emoción, apartó por un instante sus ojos de los binoculares,
y con la voz entrecortada le dijo a su padre:

-Te lo dije, papá, son mis amigos, y me estaban esperando. Algún día, voy a estar allí.

Ese día entendió que era posible,

que las maravillosas siluetas plateadas del cielo, casi irreales,

tenían un lugar en la tierra, que se podían tocar,

y que quizás, algún día, podría ser uno de ellos...

*Dos figuras sobre la terraza, una grande y otra pequeña, llamaron su atención.
Nada en particular parecía haber en ellos, pero algo inexplicable y muy poderoso
le impulsó a levantar el brazo saludando al niño,
mientras misteriosamente le llenaba el pecho
un cálido sentimiento de hermandad y sueños en común...*

Carlos Caraballo

Pilotoviejo



Pilotoviejo



Pilotoviejo



Aquí Totonicapán Torre



- La Aurora torre, La Aurora torre, este es el Fuerza Aérea Uruguay 275. Repito, este es el Fuerza Aérea Uruguay 275. Conteste La Aurora, por favor.

Era preocupante. Este era el enésimo intento de comunicación con la torre de control del Aeropuerto La Aurora, de Ciudad Guatemala, capital del país del mismo nombre. El líder de la sección de tres A-37 Dragonfly hacía 15 minutos que insistía en establecer contacto radial con ese control, sin obtener ninguna respuesta. Se probaron todas las frecuencias alternas. Los numerales 2 y 3 de la sección habían hecho lo propio. Nada, nadie contestaba en Guatemala.

Habían decolado de Veracruz hacia casi dos horas, y volaban a 30.000 pies sobre un espeso manto de nubes, del que a veces sobresalían ominosos picos de montañas y cráteres de volcanes.

Era imprescindible hacer contacto con La Aurora rápidamente. Los A-37 estaban ya prácticamente en el punto de no retorno. O la Aurora respondía ya, o era inevitable emprender el regreso a Veracruz, lo cual no solo era inconveniente, sino también implicaba volar con un solo motor para que el combustible alcanzara. Y andar haciendo cosas raras como apagar y encender motores en el aire no convencía a los pilotos, todos ellos habituados al T-33, avión en el que el procedimiento de reencendido aéreo de la turbina era simplemente una broma que el fabricante había agregado en la cartilla...

Por otra parte, en ese vuelo ya habían pasado por un susto mayúsculo. Por varias razones, los pilotos sentían un mal gusto en la boca...

En ferry desde Wichita

Corría diciembre de 1976. Los tres A-37 estaban en ferry desde la fábrica Cessna en Wichita, USA, hacia Montevideo. En total eran seis los aviones, más un Embraer C-95 Bandeirante de apoyo. Los tres primeros llevaban 24 horas de adelanto, y por esas horas deberían estar aterrizados en Panamá, luego de pasar por La Aurora.

La misión completaba la dotación de ocho A-37 flamantes para el Grupo de Aviación N° 2 Caza. Dos aviones ya estaban en Carrasco, transportados por los dos primeros instructores uruguayos, que se habían calificado como tales un par de meses antes en una base de la Guardia Aérea Nacional en Estados Unidos.



En esos dos aviones habían sido a su vez calificados el resto de los pilotos del ferry. El curso, si se le puede llamar así, había sido muy corto, y a la hora de emprender el vuelo Wichita-Montevideo, tenían cada uno un promedio de apenas 6 horas de vuelo en el avión. Habían bastado cuatro o cinco horas para estar prontos para el "solo" en Uruguay, y se había sumado alguna hora más en los vuelos de prueba de los aviones en Wichita.



Aunque todos ya eran pilotos experimentados en T-33, los pilotos todavía no se sentían muy cómodos en el Dragonfly. Dos motores que controlar en vez de uno. Estar sentado fuera del eje longitudinal por los asientos lado a lado. Y además andar volando por esos cielos de Dios, sobre la América profunda de montañas, selvas y desiertos. Con idiomas, rutas y aeropuertos extraños para estos pilotos de caza, naturalmente poco acostumbrados a volar fuera del FIR Montevideo, donde todo el territorio consiste en amigables praderas verdes con alguna altura de no más de 500 metros...

Y en aviones nuevecitos, los problemas por supuesto no faltaban. La radio del FAU 276, el avión de Pilotoviejo, se negó a transmitir ya en la partida desde Wichita. Y había que meter mano y ayudar a los mecánicos, además de volar. Pilotoviejo cometió el error de sacarse el guante en esa helada mañana del invierno boreal, para introducirla a tientas en un áspero hueco del A-37, para verificar una conexión. Los 5 grados bajo cero se la habían anestesiado lo suficiente como para no sentir oculto entre los fierros un filo que le produjo un buen tajo. Recién se percató de la herida cuando sacó la mano y la vio ensangrentada. Una venda para la mano, y para la radio una reparación completa recién en Corpus Christi, al completar la primera pierna del ferry.

Los seis aviones estaba divididos en dos secciones de tres aviones cada una. La segunda sección, luego del mantenimiento pertinente, salió ya demorada de la gigantesca base en Corpus Christi, hacia Veracruz, en México, donde tendría que pernoctar. Mientras tanto la primer sección lograba completar los tramos previstos para el primer día y ya estaba aterrizada en Panama.

Pernocte en Veracruz

Gran contento de las tripulaciones por estar nuevamente en tierras donde se habla "en cristiano". Venían de casi un mes de virtual encierro en la base McConnell en el estado de Kansas, sede de los Boeing KC-135 del 931st Air Refueling Group y de un grupo de F-105 Thunderchiefs de la National Air Guard, siempre malentendiendo y peor expresando el inglés. Con un frío polar que hacía imposible sacar las narices de las habitaciones por más de 5 minutos, por lo que las largas horas vacías se cubrían con mucho póquer, juego maldito en el que Pilotoviejo dejó buena porción de sus viáticos en las expertas manos del "Ñato" Fernández, viejo piloto de caza y ahora Capitán del avión de apoyo.

Llegar al cálido México fue como una liberación. Y es que México es cálido no solo por su clima sino muy especialmente por su gente. El cambio de ambiente fue muy bienvenido.

Al caer la tarde, ya desde las habitaciones del hotel, sobre la Plaza de Armas de Veracruz, se escuchaba y se "sentía" la música. Es la ciudad natal de Agustín Lara. Un par de marimbas en cada esquina y varios



mariachis circulando entre las mesas, contagiaban alegría. La plaza está ubicada en el corazón del puerto y tiene al frente el antiguo Palacio Municipal, a un costado la Catedral y al otro lado Los Portales, galerías sostenidas por columnas en estilo pasiva, con una larga serie de restaurantes y bares, todos repletos de turistas, marinos y parroquianos del lugar. ...Méjico lindo y querido...

En ese mágico ambiente de fiesta cenaron los pilotos, en las mesas sobre la vereda de uno de esos varios restaurantes. Cada vez con más música, más alegría, más desenfado. Para los postres, los intercambios de mesa entre los integrantes de aquel gentío internacional eran moneda corriente.

-Venga acá a mi lado esa holandesa rubia de mejillas rosadas, vaya para allá este alemán al que no le entiendo nada. Prestame hermano esa guitarra, que te voy a enseñar a cantar "Allá en el rancho grande"...

Y el alemán se marchaba, la holandesa se venía, y el mariachi nos prestaba la guitarra, y también su sombrero. Y la mejicana de la silla del otro lado, bella morena como solo pueden serlo las mejicanas, nos ponía flores alrededor del cuello... - *¡Si esto es la guerra que nunca venga la paz!* gritaba el uruguayo, encantado con la imprevista fiesta.

Y en medio del tumulto un amistoso y tambaleante lugareño se acerca y con voz estrepitosa nos pregunta si somos argentinos. Al contestarle que no, que somos del Uruguay, la turbia mirada del mejicano se ilumina, y con un fuerte abrazo nos espeta: - *¡Qué placer, amigos tupamaros!*...

Al amanecer del otro día, la cafetería del hotel ve llegar uno a uno a los pilotos uruguayos, todos con caras mustias y ojos con huellas delatoras ocultas tras los Ray-Ban oscuros. La provisión de jugo de tomate se agota...

De Veracruz a Ciudad Guatemala

Dos horas más tarde, la sección "Charrúa" decola rumbo a Guatemala. Tras ellos despegan el Bandeirante de apoyo que, con el devenir de los acontecimientos, pasará a comunicarse como Charrúa 4.

La sección de A-37 pone rumbo Sur y asciende a nivel 300. Vuelan en formación bien abierta, cómoda: hay que evitar las variaciones bruscas de potencia para ahorrar combustible al máximo, porque el tramo hasta La Aurora es largo.

Desde el FAU 275, Charrúa 1, comanda la sección "el Pica" Hugo Reboledo, acompañado por "el Pájaro" José Berastegui. Este, uno de los dos instructores mencionados, es un piloto tan notable, que Pilotoviejo le ha preguntado cortésmente más de una vez, si es realmente nacido de padre y madre humanos, y no de bichos con plumas. Hasta donde llevó la cuenta Pilotoviejo, cuatro veces, sí, cuatro veces el diablo le rompió el motor en vuelo, pero Berastegui las cuatro veces, incluso cuando reventó la cabeza de un cilindro del motor radial del T-6 en su primer vuelo "solo", supo aterrizar sin romperse el alma.

El Charrúa 2, FAU 276, es volado por Pilotoviejo, felizmente acompañado por Luciano Castro, un mecánico de los buenos, que en esos largos tramos aprendió a mantener el A-37 volando en formación, habilidad que en otro vuelo del mismo ferry le salvaría el cuero a Pilotoviejo. (*ver Pilotoviejo embarazado*)

Y en el Charrúa 3, FAU 277, vuela el instructor de instructores, Pedro Nicolini, de quien Pilotoviejo lo menos que puede decir es que es el hombre que le gustaría tener a su lado cuando, estando en el aire, las papas quemen. El "Negro" Barreto, dueño y señor del Mantenimiento de los aviones del Grupo 2, es quien comparte la cabina con Pedro.

Fue desde este avión que partió el rápido grito, cargado de una desesperación que helaba el alma:

-¡¡Uno de tres, emergencia!!

entrando inmediatamente en una picada feroz. Charrúa 1 y Charrúa 2 pican a su vez y siguen al FAU 277 en su descenso. Dentro de su cabina se desarrolla un extraño forcejeo. Nicolini había advertido que su compañero estaba muy callado, y cuando lo miró y lo vio de cabeza caída sobre el pecho, pensó que





estaba dormido, ya que casco, máscara de oxígeno y visor oscuro le impedían ver sus ojos. Sin embargo, entre el casco y el cuello del mono de vuelo se veía un trozo de piel, que no tenía el negro tono habitual de Barreto, sino un gris muy azul. Le arrancó el guante de una mano y miró la piel bajo sus uñas: estaba tan azul como en el cuello. Estaba cianótico. Le golpeó el hombro y nada. Le administró un brutal puñetazo en el casco y nada. Declaró la emergencia, sacó gas y puso el avión en vertiginoso descenso.

Mientras tanto, le subió el visor, le arrancó la máscara, y comenzó a intentar abrirle la boca al desmayado Barreto. Pero tenía los dientes fuertemente apretados. Insistió, dejando pedazos de guante y de dedo en la tarea. Finalmente logró abrirle las fauces y, hurgando en la garganta, encontró el gran trozo de novillo que, regurgitado durante el sueño, le estaba impidiendo respirar al negro jefe. Logró extraerlo, lo que produjo la mejoría inmediata de Barreto al poder respirar normalmente. Una buena dosis de oxígeno al 100% completaron su recuperación, y los A-37 pudieron volver a la ruta y altura de vuelo programadas.

Fue un susto de aquellos. Casi toda la adrenalina prevista para el ferry se gastó en ese incidente.

La Aurora no contesta

Y ahora este asunto de que la torre de La Aurora no contesta. El manto de nubes cubría el planeta de horizonte a horizonte, y no se tenía información actualizada del meteo de ese aeropuerto. El mal gusto en la boca ya no se debía al jugo de tomate, sino a que el vuelo venía complicado.

- La Aurora torre, La Aurora torre, Uruguayo 275, Uruguayo 275. ¡La Aurora conteste!

- ¡Cualquier estación en la frecuencia, si nos escucha conteste por favor!

La ausencia de respuesta seguía siendo total.

La voz del líder suena amargada:

- Charrúas, vamos a pegar la vuelta. Sin información de meteo sobre La Aurora no podemos seguir. Charrúas 2 y 3 corroboren por favor los datos de navegación: rumbo a Veracruz...

- Uruguayo 275, usted llamó en esta frecuencia?

¡¡Gracias a Dios!! ¡¡Por suerte están contestando!! Los suspiros de alivio resuenan dentro de las máscaras verdes.

- ¡Afirmativo, afirmativo! Este es el Fuerza Aérea Uruguayo 275 en sección de tres aeronaves volando desde Veracruz a La Aurora. Ingresamos en su área de control 14:10, estimando La Aurora a las 15:08. Agradezco meteo de su aeropuerto.

- ¡¡Muy buenos días Uruguayo 275!! Es un placer escuchar a amigos latinoamericanos. ¿De dónde me dijo que procedían?

En los tres aviones, los pilotos van guardando la navegación al alternado que ya habían sacado, junto con las gráficas de consumo de combustible.

- Procedemos de Veracruz, repito, procedemos de Veracruz.

Ahora se le nota en la voz al interlocutor de los Charrúas, una sana alegría:

- De Veracruz, qué hermosa ciudad de la hermana república de Méjico. Espero que allí lo hayan pasado bien. Pero no tengan dudas de que en Guatemala lo van a pasar igual o mejor. ¡Nos complaceremos en atender a los hermanos uruguayos!

Que conversador y amable este hombre, se ve que en estos países la gente es muy cordial.

- Gracias, muchas gracias. ¿Podría usted confirmarme el estado del tiempo en su aeropuerto, por favor?



- *Por supuesto Uruguayo 275, amigo mío, el tiempo aquí es espectacular, totalmente despejado, el viento está en calma. Y repito que es un enorme placer estar en contacto con ustedes, hermanos americanos.*

La afectuosidad del guatemalteco ahora ya está resultando un poco pesada.

- *Recibido. Agradezco adelanto pedido de abastecimiento de combustible Jet A1 para la hora de nuestro arribo, para evitarnos demoras, ya que debemos partir de inmediato para Panamá.*

- *Uruguayo 275, lamento informarle que no disponemos de ese tipo de combustible en este aeródromo. ¿Ese no es combustible para aviones a reacción? Porque acá no llegan aparatos de ese tipo. Lo que acá tenemos es nafta de aviación 100, que es lo que cargan las muchas avionetas que aterrizan en nuestra pista de césped de casi 1200 metros -explica con ostensible orgullo y manteniendo su alegría.*

Súbitamente la angustia regresa.

- *Confirme por favor, ¿estoy en contacto con La Aurora?*

- *No Uruguayo, no. Aquí Totonicapán torre. Nuestro aeródromo está lejos de La Aurora, pero muy cercano a la preciosa ciudad de...*

- *¡¡Andá a la puta que te parió!!*

Y los Charrúas no tuvieron más remedio que regresar a Veracruz, volando un rato con un motor, otro rato con el otro, y aun así llegando con los vapores.

Aprendieron muchas cosas en ese vuelo. Aprendieron que es cierto que cuando se enciende un motor en vuelo luego de mantenerlo apagado por veinte minutos a 30.000 pies y 40 grados bajo cero, no se le puede dar potencia inmediatamente, porque el aceite está virtualmente congelado y revientan las cañerías. Aprendieron que, en esos tiempos, cuando se festejaba el día de la Fuerza Aérea en Guatemala, el Aeropuerto se cerraba y no quedaba nadie. Aprendieron que, si en el aeropuerto de Veracruz se necesitaba reabastecer los aviones con oxígeno entre la 1 y las 5 de la tarde, la única manera de lograrlo era alquilando una camioneta y yendo a despertar de su siesta al abastecedor. Lo que se quedaron sin saber, es el nombre de la ciudad que está bien cercana al aeródromo de Totonicapán...

Pilotoviejo



Foto de Emilio Sanni



Pilotoviejo



Si para un piloto ya probado en aviones de entrenamiento avanzado como el AT-6 Texan, volar por primera vez en un reactor como el Lockheed T-33, es una experiencia impresionante, aun si se hace de día. imaginen hacerlo de noche, con techos bajos, lluvia, y además, ocurriendo cosas raras...

Mi Bautismo en JET

A fines de marzo de 1972, con los cambios de destino que se producen anualmente en nuestra organización, llegamos con el ímpetu distintivo del Alférez, a volar en el Grupo de Aviación N°2 (Caza), junto a otros estimados compañeros.

En ese entonces se había recibido una Mandatoria de Mantenimiento que afectaba la actividad normal del Grupo. Se cumplían solamente misiones de Servicio y para mantener el entrenamiento de los pilotos (sin pasar las 2G). Por ello los vuelos de instrucción estaban suspendidos y solo recibíamos instrucción teórica y la entrega de manuales y equipos.

Todos los días estábamos pendientes de la planilla, por si pescábamos una cabina trasera, y así llegó que la lista de los vuelos del 13 de abril la encabezaba: Avión 208 - Alf. Cobas - Alf. Brozia - S21 – SUMU - Nueva Palmira - SUMU.

Ese vuelo siempre me intrigó que resultados podría tener. Consistía en llegar al comienzo del C.N.M. (Crepúsculo Náutico Matutino) al destino y patrullar entre esa localidad y el Aeródromo de Carmelo y regresar luego de la salida del sol. *(Nota de la Gata/Pilotoviejo: Ante la presunta operación en ese aeródromo por parte de aeronaves con contrabando, se pretendía hacer presencia aérea al amanecer, hora preferida por los delincuentes...)*

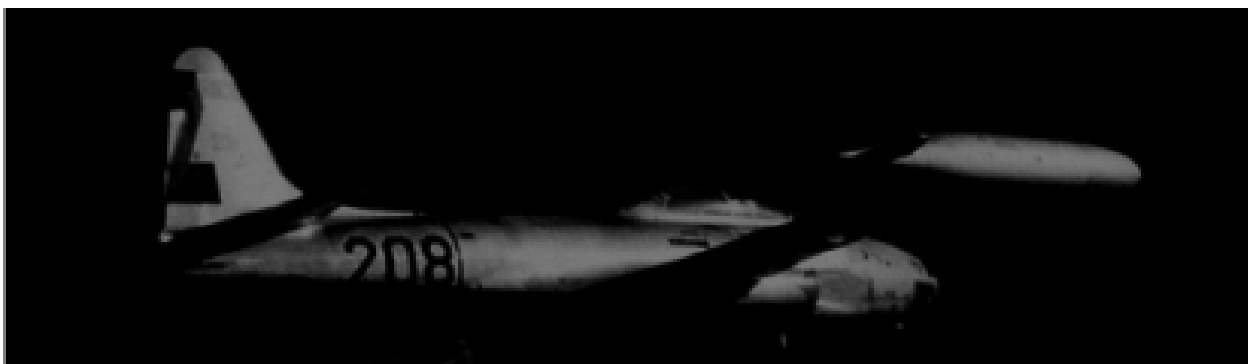
La madrugada del día del vuelo se presentó con techos bajos, lluvia débil, y viento Sur, como presagiando el infierno de violencia que se desataría al día siguiente, 14 de abril de 1972. Aun noche oscura, salimos apresurados del cuarto 19 que compartíamos, rumbo a la planchada en la que éramos vecinos del Grupo 4. Teniendo en cuenta que, en época cercana, habían bautizado a un Fokker F-27 como “Arca de Noé” porque la tripulación la integraban entre otros “el Pulga, la Vaca, el Mono, y el Caballo”, nosotros bien podríamos haber sido el esquife del Arca: 208 - la Gata y el Chivo.

Volvamos a lo nuestro. Yo nunca había ocupado una cabina de T-33, y mi amigo, ya mostrando la pasta del excelente instructor y piloto que sería en el futuro, se preocupó de instalarme, ya que lo único que sabía era ponerme el arnés. Ahora tenía chiches nuevos: el casco, el oxígeno, el anti-G, y los pinos del sistema de eyección (como sacarlos, cuando mostrarlos y cuando volverlos a colocar). Cuando finalizó, mirándome fijo y seriamente, me dijo: “-Si te digo EYEECTATE, no pienses nada, te eyectás y punto, yo después abajo te explico”. Y se marchó rápidamente a hacer la pre-vuelo, acompañado por el mecánico de línea, todo esto de noche y bajo lluvia. *(Nota de la Gata/Pilotoviejo: Al mecánico hubo que mandarlo buscar, porque tras despertarse y ver la noche lluviosa, supuso erróneamente que el vuelo se cancelaría, y volvió a la cama...)*

Puesta en marcha y carreteo a la cabecera 23 (no es error de imprenta, en aquellos tiempos la pista era 05-23).



Decolaje normal, yo contento de estar saliendo del piso más rápido que el crucero del T-41. Veo pasar las instalaciones del Aeropuerto, y casi enseguida quedamos por instrumentos. -208, ¿me confirma techo? pregunta la TWR. -120 metros, fue la rápida respuesta (¡minga que te vamos a reportar decolando bajo mínimos!). Tren arriba y comenzamos a sacudirnos por la turbulencia causada por el viento sobre el monte de eucaliptos y por la propia de los cúmulos.



Estaba escuchando el léxico que más adelante habría de aplicar: *-No hay luces rojas, no hay sifones*, cuando en ese instante siento como si me hubiesen pateado el respaldo del asiento y simultáneamente: BUUUM!!, BUUUM!!!. Confieso que lo vi saltar al piloto y mirar frenéticamente a las alas y a la cabina (por las dudas levanté un poco la anilla que trababa el arnés, primer paso de la secuencia de eyección) y me dice: *-Sentiste eso?*, *-...Sí...*, fue mi débil respuesta (menos mal que me preguntó “Sentiste” porque si me dice “Escuchaste”, dada la situación y de acuerdo al briefing pre-vuelo hubiese interpretado la E...como Eyectate, y lo hubiera dejado solo!).

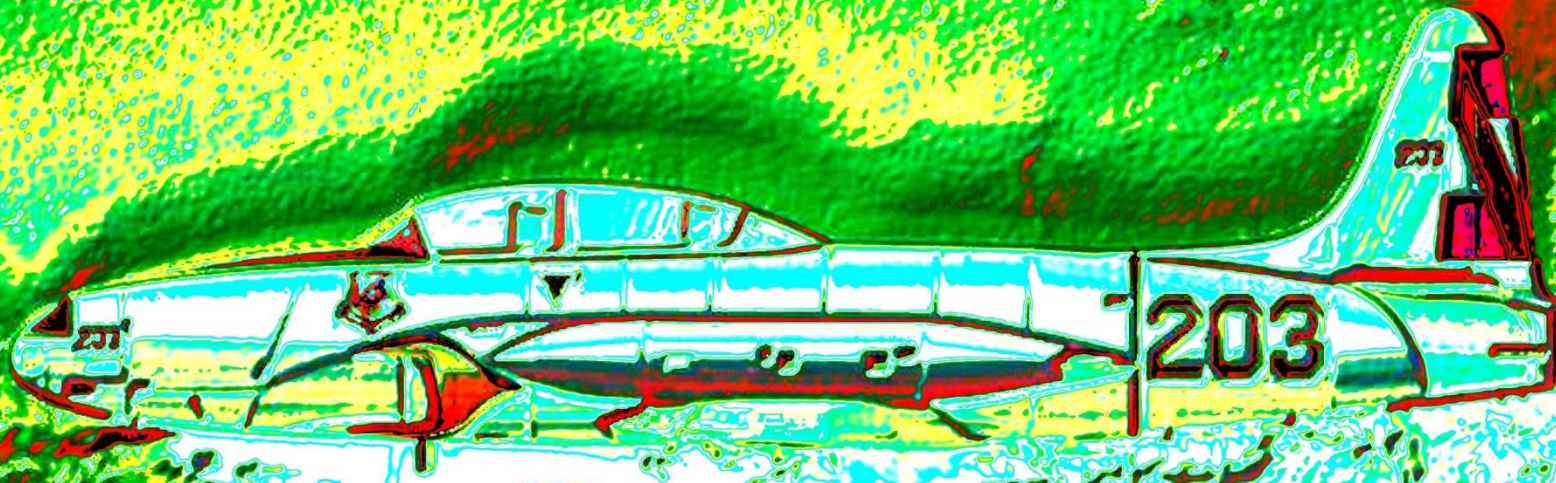
Seguimos en ascenso y comenzó a chequear: *-Comandos responden correctamente... instrumentos de motor y de vuelo normales...*, y en ese momento quedamos visual sobre capa, bajo un cielo estrellado esplendoroso que nos trajo enorme tranquilidad. Efectuamos control de 5000, y siento: *--Mantené este rumbo y tuyo el avión*. -Mío, contesté. Y de esta manera por primera vez tomé los comandos de un T-33. (Nota de la Gata/Pilotoviejo: “Malditas gaviotas madrugadoras, ¡¿qué hacen volando dentro de la nube?!!”)

Cumplimos el vuelo sin novedad (Nota de la Gata/Pilotoviejo: *Cero contrabandistas...*) y luego del aterrizaje, cuando veníamos llegando a la línea, vemos que casi todo el personal de Mantenimiento estaba presente para recibir el avión (yo pensaba: *-Qué atentos que son en este Grupo, las atenciones que brindan*).

Ni bien se apagó el motor y colocada la escalera, el Personal literalmente tomó por asalto al 208, y en eso siento a mis espaldas que un Mecánico grita mirando hacia el compartimiento del motor: *-están acá mi Primero*.

¿Qué había pasado? La tarea de acomodar a un novato insumió un tiempo extra que hizo que restasen muy pocos minutos para decolar en hora. Si bien fueron dos personas las que realizaron la pre-vuelo, la lluvia y la oscuridad conspiraron para que no sacaran las tapas de las entradas de aire al motor, decolando con ellas puestas, y que al alcanzar los 200 Kts, fueran ingeridas violentamente golpeando la malla de acero que recubre el motor, que por suerte un ingeniero las diseñó tan fuertes como para resistir la ley de Murphy. (Nota de la Gata/Pilotoviejo: *No me acuerdo si me tipearon... ¡seguramente sí!*)

Gustavo “Dumont” Brozia
setiembre de 2019



Pilotovicheja



¡¡Pueden mirar!!

Aviación es sentimiento, es vocación. No conozco a nadie que haya hecho carrera en la aeronáutica sin tener "eso" que permite soportar privaciones, falta de sueño, larguísimas horas de estudio, toda clase de exigencias, a veces hasta malos tratos o pequeñas humillaciones. Todo se aguanta por la meta que está allá adelante: los aviones.

Recuerdo el sufrimiento físico a veces extremo que nos provocaban los duros instructores de educación física, al exigir 20 abdominales adicionales, o un kilómetro más de carrera.

¡Cómo los odiaba en ese momento! Sin embargo, 30 años después, solo siento por ellos una inmensa gratitud por las fortalezas que crearon en mí.

Y me gustaría tenerlos cerca para expresársela.

Creo que ese odio cordial se transforma en gratitud cuando se llega a las metas que nos señala la vocación, cuando se comprende que todo ha sido posible por la exigencia de esos instructores, fuera de lo que lo fueran: de aerodinámica, de educación física, de matemáticas, de vuelo....

He visto con emoción como los profesionales de la aviación son los más agradecidos con sus instructores.

Quizás sea parte de la magia del vuelo esa relación instructor / alumno que se renueva generación a generación y que tiene como base el respeto profesional, que es la mejor forma de relacionarse entre los hombres.

Esta historia se refiere a esa vieja relación instructor / alumno, y la publicamos como un homenaje más, que nunca serán suficientes, a todos los que enseñan en la aviación.

Y discrepamos con el autor.

Esta sí es una anécdota de vuelo.

Es de las más bellas historias de aviación que he leído.

Pilotoviejo

Señor:

Le pido disculpas al tratarlo por su "rango civil" en vez de hacerlo por su grado militar, pero la última vez que tuve la oportunidad de dirigirle la palabra fue como "Capitán", en 1980, Escuela Técnica de Aeronáutica. Quizás le asombre el recibir estas líneas. No son parte de una anécdota o historia de vuelo, está sí relacionada a la Aviación, y como Usted es uno de los protagonistas, pienso que valdría la pena comunicársela.

El tiempo ha pasado, vivo en otras tierras, la pasión por los aviones sigue intacta, y unas dos primaveras atrás volví a recordar lo que forma parte de esta anécdota real. Como dice el título, "Mas vale tarde que nunca". Es un poco mi forma de agradecer a las personas que me guiaron y forjaron lo que soy en esta vida. Si no lo comparto con ustedes, es tinta desaprovechada.

Gracias por introducirme al mundo de la Aviación.

Gabriel Bensusan



El Global Express S/N 9006 viró hacia el este sobre Vancouver, Canadá, niveló a 45000 pies y puso rumbo a Montreal, última etapa de nuestro vuelo de prueba antes de entregarlo a sus propietarios. Todas las pruebas previstas fueron cumplidas con éxito, y acomodé en la cabina al grupo de ingenieros que estaban escribiendo sus reportes, para poder así finalizar los míos, sentado en el cockpit.

Los pilotos, Robert, ex-comandante de AWACS de la Royal Air Force, y Brad, con el cual volé innumerables horas como Ingeniero de vuelo en la Canadian Air Force, dejaron el avión en manos del autopilot, y así comenzaron a salir las anécdotas que nos llevarían casi a olvidarnos de las 4 horas que teníamos para



llegar a destino. Y cuando el tema de cómo nos iniciamos en la Aviación se puso sobre la mesa, me transporto a 1980, un jueves de junio en la Plaza de Armas de la Escuela Técnica de Aeronáutica, en Uruguay:

Cansado, saliente de guardia de segundo turno, Instrucción Militar por una hora y media, y los movimientos no salían. Nuestra frustración y la de los suboficiales a cargo se palpaba en el ambiente. Por suerte solo quedaba media hora para quemar, y el olor a comida que venía de la cocina era bastante prometedor. Estábamos en descanso, recuperando el aliento, cuando la doble puerta azul, al lado del Comedor de Oficiales, se abrió de golpe.

Lo último que nos faltaba, se podía sentir la desilusión del Curso Preparatorio: el Capitán Jefe del Curso Profesional, sable en mano, se dirigía hacia nosotros. Sabíamos que desde ahora todo tenía que salir perfecto, pero como venía la mano hasta ese momento, esta media hora se podía convertir en desastre. Con el Cuerpo de Alumnos ahora a su comando, puso a prueba todo lo que habíamos aprendido. El Curso Profesional pasando por todos los movimientos con una coreografía perfecta; no así el Curso Preparatorio, perdiendo el paso, la alineación un desastre, movimientos a destiempo, nuestro estado de ánimo ya estaba por el piso.

Cuando finalmente terminamos de marchar, todos parados firmes frente a la Guardia, del medio de la nada, un C-47 hizo un pasaje bajo sobre la Escuela, paralelo a la Ruta 102. El rugido de esos 36 cilindros sobre nuestras cabezas fue como una descarga eléctrica, y cuando no nos animábamos a mover un pelo en nuestra posición, llegó otro rugido desde enfrente de la formación:

- ¡¡Pueden mirar!!

Fue un momento indescriptible. La marcha hacia el Curso fue impecable, y todos teníamos la cabeza más erguida. En el apuro de dejar el fusil en su lugar y correr a prepararnos para rancho, tuve el tiempo de deslizar la mano entre uno de mis cuadernos, y encontrar la carta que le estaba escribiendo a mis padres para que me firmaran la baja de la Escuela. Esa carta desapareció en una de las papeleras de la Plaza de Armas.



No sé si ese C-47 pasó por la Escuela de casualidad o porque Usted lo hizo posible. Sinceramente, lo veo como uno de los puntos que cambiaron mi vida. Por esto es que quiero agradecerle lo que hizo por mí. Sinceramente,

Gabriel Bensusan
Tanda 80-81, "Correcaminos"
Bombardier Aviation, Toronto, Canadá



Pilotowieja



Aterrizaje tren arriba

Mediodía en un caluroso verano a fines de los años 70.

El “Lalo” Pivez regresaba al aterrizaje en Carrasco, base del Grupo de Caza. Estaba cansado, no solo por las exigencias del vuelo realizado, sino porque la noche anterior había dormido poco: había estado “de guardia”. Como siempre, había disfrutado intensamente del vuelo, pero ahora estaba deseando llegar, apagar el motor, y marchar a un merecido descanso.

Bajo el hábil comando de su alto y atlético piloto -al que por su hablar gutural sus camaradas también apodaban afectuosamente "el semita", el F-80 recorrió en el cielo la trayectoria impecable de un “aterrizaje táctico”. Aproximación en descenso a 45° de la prolongación de la pista 23, agudo viraje para enfrentarla, el pasaje sobre el cemento a baja altura y alta velocidad, y el brusco ascenso y viraje muy escarpado para situarse en la pierna del viento. Es una espléndida maniobra que le permite al piloto disfrutar y liberar un poco más aun de adrenalina.



El “Lalo” Pivez baja flaps e inicia el viraje a base y final, y con su típico gracejo comunica mecánica y rutinariamente a Carrasco Torre:

-Fueza Aérea 217 en baseg, tgren bajog y asegugradog.

Y el aburrido torrero también mecánica y rutinariamente (no hay más tránsito reportado) contesta:

-Fuerza Aérea 217 autorizado a aterrizar. Pista 23, viento de los 180 grados, 15 nudos.

Sí, ya sé. Ustedes, yo, todos excepto Pivez y el torrero ya nos dimos cuenta y estamos deseando avisarle a Pivez que **¡¡NO BAJÓ EL TREN DE ATERRIZAJE!!**



Pero nos es imposible, solo podemos ser angustiados espectadores de la piña que se va a dar... Nos queda la esperanza de que realice un segundo control de cabina, o que cuando corte gas para aterrizar y le suene la chicharra de la alarma de tren arriba, aun tenga altura suficiente para arremeter.

Pero para colmo de males, el F-80 entra en final “corto y bajo”, y Pivez debe mantener bastante potencia para poder llegar hasta la cabecera.

Ustedes y yo nos desesperamos: ahora cuando corte gas, y se avive de que no bajó el tren, no tendrá margen para la arremetida.

Miramos al torrero, es la única esperanza que queda. Quisiéramos sacudirle la modorra para que mire y le avise a Pivez que tiene el tren arriba. Pero el torrero se está sirviendo un mate, y pensando quizás él también en la hora de fin de su turno.

Siempre con potencia el F-80 se aproxima a la pista. Ya está a menos de 200 pies y a unos 500 metros de la cabecera.

Nosotros ya estamos resignados, y comenzamos a evaluar las posibles consecuencias. Si no se mata en el aterrizaje, le van a “comer las muelas”: por romper un avión, por no cumplir con los procedimientos, etc. Su carrera como piloto será historia. Y eso en el mejor de los casos: siempre que no termine todo en un montón de fierros humeantes.

El avión está a punto de cruzar la cabecera de pista, el torrero está terminando de cebar su mate, y ahora levanta la mirada. Sus pulsaciones pasan de 60 a 180 instantáneamente, y su mano derecha, soltando el termo por el camino, se dispara hacia el micrófono y, en su desesperación, casi se rompe los dientes al pegarlo a sus labios y vociferar:



- ¡¡217, TIENE EL TREN ARRIBA!!

En ese preciso momento, Pivez corta todo gas, y entonces la cabina se inunda con el sonido de la chicharra que señala que el tren no está abajo y asegurado. El corazón le salta en el pecho, y su cerebro da la orden inmediata de arremeter. Ahora el acelerador va hacia delante y prácticamente se dobla en su tope, pero las revoluciones de la turbina ya habían caído. La reacción humana fue vertiginosamente rápida, pero otra cosa es la reacción del motor. La Allison J33 demora mucho en aumentar sus revoluciones de “idle” a 100%. Mientras tanto no hay potencia, no hay empuje, y el avión sigue descendiendo.

El torrero se ahoga en su angustia, y queda inmovilizado con el espectáculo, aunque sabe que debiera estar pulsando el botón de la alarma de “accidente en pista”, para que los bomberos corran a sus camiones, y se activen los procedimientos para casos de desastre. Su mano izquierda palma hacia arriba pretende sostener el avión que sigue cayendo lentamente hacia el cemento.



En el 217, Pivez contiene a duras penas el impulso suicida de tirar del bastón hacia atrás. Vuela exquisitamente el caza al borde de la pérdida de velocidad, mientras las revoluciones del motor aumentan perezosamente. Recién por encima de 85% la turbina estará proporcionado realmente el empuje necesario para hacer ganar velocidad al avión.



El F-80 ahora está muy bajo. En realidad, ya está más bajo de lo que estaría si estuviera sostenido sobre sus ruedas. El piloto nota eso. Jamás estuvo tan cerca del piso estando sentado en la cabina. Encogido en su asiento, se prepara para el toque y se espera: *-Será suave, está muy controlado, no me voy a matar.* Y el corolario: *-pero, aunque me salve, el culo igual me lo van a romper...*

El torrero ha dejado de respirar. Sus nudillos están blancos apretando el micrófono, y todo su cuerpo se estira hacia arriba quedando en puntas de pie, mientras que el 217, ya pasada la

mitad de pista, va ganando velocidad y comienza lentamente a separarse del suelo, para finalmente completar la arremetida.

El hombre de la torre se afloja, cae sobre su silla y logra respirar, mientras siente que toda su angustia se transforma en ira y en odio. Retoma el micrófono, y en la quietud de los 118.1 Mhz resuena:

-¡¡ TE SALVASTES EN EL ANCA DE UN PIOJO!!

Y la tensión por el susto mortal por el que ha pasado el piloto del caza también se libera y contesta:

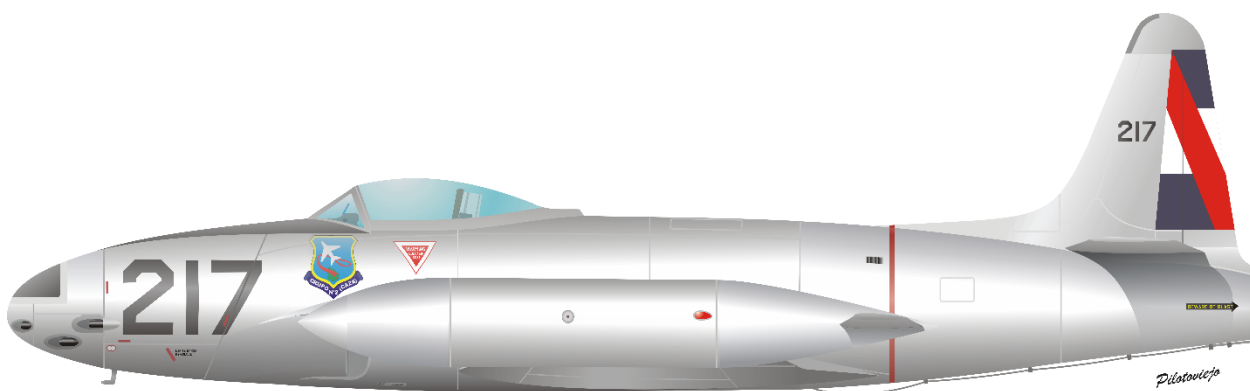
- ¡¡ANDAG A LA PUGTA QUE TE PARIOG!!

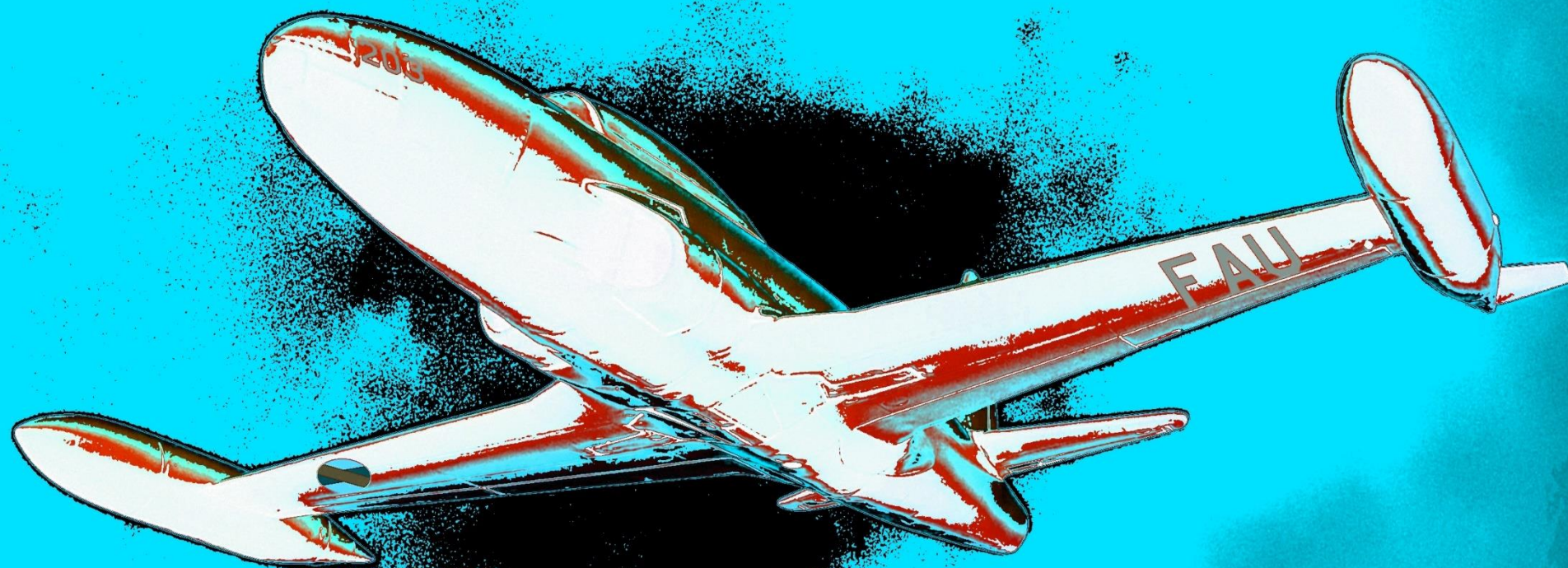
Tres días después, otro piloto se dispone a volar en el mismo FAU 217. Mientras realiza la prevuelo nota algo diferente en este avión. Llama al mecánico y le consulta.

Para acompañar la forma del ala en su unión con el fuselaje, los flaps del F-80 se prolongan en ese lugar unos 25 centímetros hacia atrás. Cuando los flaps están bajos, esa extensión apunta hacia el piso.

En el 217, esas extensiones de la chapa de aluminio en los flaps, han desaparecido, parecen prolijamente cortadas. Pero ustedes y yo (y Pivez) sabemos la verdad: están prolijamente “raspadas”.

Pilotoviejo





Pilotowiejo



Vocación en imagen



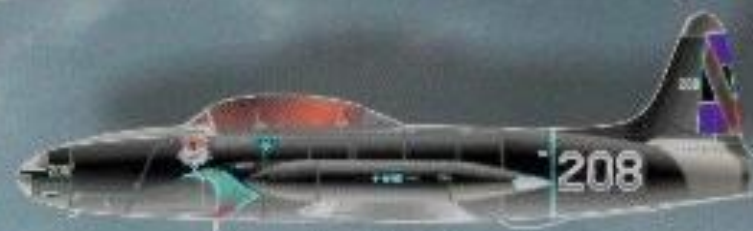
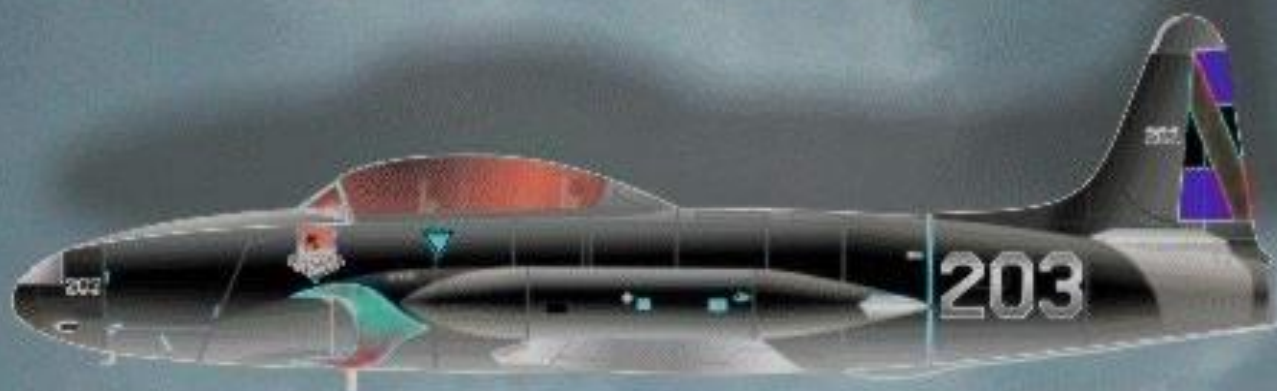
La foto de Gerardo Tajés es absolutamente extraordinaria, y no solamente por la rareza que significa un avión de combate aterrizando en una angosta carretera, sino porque como un todo constituye un poema gráfico con los elementos visuales que definen el espíritu de un aviador militar uruguayo: la vieja fortaleza construida en la frontera como avanzada en la defensa contra cualquier invasor, el móvil de Comunicaciones y Control con la enseña del Grupo de Caza al tope de un mástil improvisado, y por supuesto, en el centro, la bandera del Uruguay.

Agreguemos a esta muy deliberada puesta en escena, al fotógrafo con su cámara y su coraje, tan cerca del borde de la carretera, que el tip tank del A-37 le pasa a un par de metros de la cabeza. La perspectiva nos permite sentir la ráfaga de aire que generada por el Dragonfly pasando a 110 nudos lo sacude con estruendo que lo deja aturdido por unos instantes.

Mientras el avión va frenando a lo lejos, su corazón comienza a apaciguar los latidos, dejándole en la boca el incomparable sabor de la misión cumplida ese día: contribuir magistralmente a mantener el espíritu de combate y de servicio a la Patria, de los integrantes de la Fuerza Aérea Uruguaya.

Mil gracias Gerardo.

Pilotoviejo



Pilotovieto



El piloto ya no está descalzo...

La misión es importante. Aunque no tendrá los riesgos del combate, del siempre posible mal tiempo, o de una eventual falla en vuelo, la misión es importante. La orden recibida es montar guardia en una esquina de la oficina de Pilotoviejo, como custodio de su colección Memorias del Tiempo de Vuelo, y también como pieza principal para ayudarlo a rememorar los mejores momentos en el aire. Su misión es importante, y el cielo en el que volará es el de los recuerdos...

Entonces, mientras ya le calienta el pecho la proximidad del vuelo, el piloto de plástico se enfunda en el viejo mono anti-flama de Pilotoviejo, que aún conserva sobre el pecho el emblema del Grupo de Aviación No. 2 CAZA, y en el brazo la bandera de Uruguay, resumen de sus orgullos.

El piloto de plástico continúa su apronte para la misión, con otras prendas llegadas a través de Internet. Ninguna de esas prendas es nueva, y algunas posiblemente son más viejas aún que el ya muy viejo mono de vuelo. Todas fueron usadas anteriormente por otros pilotos, en distintos lugares del mundo, en distintas misiones.

Y mientras completa su atuendo, el piloto de plástico puede sentir las horas voladas por cada una de esas piezas de historia.

Cubre su abdomen y piernas con un antiguo traje anti G, que le ayudará a soportar las brutales fuerzas del vuelo en un caza a reacción, igual que lo vistió algún otro piloto, quizás sobre Corea?, quizás en los cielos de Vietnam?, sobre las Malvinas?

Calza los guantes de fino cuero de cerdo, bien gastados por la presión de otras manos sobre las estrías de la empuñadura del bastón y de la palanca del acelerador. Del pasado llega a su mano derecha la trepidación de las ametralladoras .50 al apretar el gatillo, y a la izquierda, la potencia rugiente de la turbina acelerada al máximo.

De la bolsa verde extrae el casco, y la tablilla que ajustará sobre su muslo para poder disponer sobre ella la cartilla de vuelo con procedimientos normales y de emergencia, y mapas y cartas de aproximación por instrumentos.

El casco también tiene historia. Muchos años atrás fue usado en un De Havilland Vampire vintage por su dueño, un piloto canadiense que también supo volar T-33. Ahora está repintado exactamente igual al que usaba Pilotoviejo en el Grupo 2, en los setentas.

El piloto de plástico está pronto para cumplir su misión. De cabeza a pies su equipamiento respira historias de vuelo. Bueno... no de cabeza a pies. La realidad es que le faltan las botas de vuelo... el piloto de plástico está descalzo...

Aun así, el piloto de plástico asume su función de guardián del museo.

Pero el volar es cosa de magia. Las historias del vuelo reviven continuamente ese misterio, y quizás, de vez en cuando, provoquen nuevos hechos mágicos.

Noviembre de 2018. Un grupo de hombres con cuerpos viejos y corazones jóvenes cumple el rito anual de reencontrarse, para rememorar las emociones sin par del vuelo compartido en el Grupo de Aviación de Caza de la Fuerza Aérea Uruguaya. Entre ellos está Pilotoviejo, que les muestra a sus camaradas como



alimenta su vida a 8.000 kilómetros de la patria, rodeándose de fotografías y objetos provenientes del pasado aeronáutico.

Pilotoviejo presenta las paredes de su oficina repletas de imágenes del vuelo en otros tiempos, con estanterías llenas de maquetas doradas de aviones volados por la Aviación Militar uruguaya, y otro espacio aledaño con modelos color plata de los aviones más reconocibles de la historia de la aviación mundial.

Entonces, cuando Pilotoviejo presenta al piloto de plástico, el guardián de su pequeño museo, el de los pies descalzos, el que representa a cualquiera y a todos los que estuvieron a los mandos de los aviones allí representados, aparece la magia de las Memorias del Tiempo de Vuelo, la de la camaradería de los aviadores de caza, la que sobrevuela el tiempo, las distancias, y las banderas...

Pilotoviejo, pretendiendo hacer una broma, un mero gesto para hacer más coloquial su presentación, hace una pregunta aparentemente inútil: - *¿Alguien tiene un par de botas de vuelo para el piloto de plástico?*

Y como el mago que saca de su galera el imposible conejo, un viejo piloto, uno de esos que peinan canas pero que siempre estarán prontos para el combate, un Comandante de Grupo al que si hubiera guerra todo guerrero quisiera tener al lado, alza su mano con sus también viejas botas de vuelo, todavía con olor a JP-4, con su suela gastada por el roce de los paloniers en miles de horas volando, y responde: - ***Aquí están las botas!!***

El piloto de plástico ya no está descalzo. Y quizás ya no sea de plástico. Quizá el vestirse con tantas prendas con tantas horas de vuelo lo esté volviendo humano. Quizá la magia de la camaradería de los pilotos de caza haya puesto a funcionar su corazón. Es lo que siente Pilotoviejo, cada vez que algo misterioso lo hace volverse en su silla para verlo y entonces, tras la máscara y el visor oscuro, presiente los rostros de todos y cada uno de sus camaradas del aire.

Pilotoviejo





Pilotoviejo



El Piloto de Caza lo hace mejor

El Piloto de Caza posee ciertas características que le confieren una individualidad diferente.

El Piloto de Caza ideal pone todo su empeño en las todas las cosas que hace. Tiene una actitud positiva y despliega entusiasmo propagando sus sentimientos a todo el que está cerca de él.

El Piloto de Caza cree y está convencido de que el trabajo debe ser hecho bien y de una sola vez: la primera!

El Piloto de Caza trata siempre de ser el mejor en cualquier actividad que desempeñe, y espera que los demás hagan lo mismo.

El Piloto de Caza trata de ser un experto en su campo, siempre busca nuevos conocimientos, nuevas verdades y experiencias, sin limitarse a una sola área.

El Piloto de Caza cree en sí mismo y tiene un tremendo orgullo por todo lo que hace.

El Piloto de Caza trabaja duro y actúa con energía, siempre en sana competencia para dar lo mejor de sí mismo. Cuando descubre un problema no lo elude y se dedica a buscar la solución adecuada.

¿Lo hacen mejor los Pilotos de Caza?

¡¡SÍ!! ¡¡Ellos lo hacen TODO mejor que cualquier otra persona!!

¿Es necesario volar aviones de combate para tener la personalidad de un Piloto de Caza?

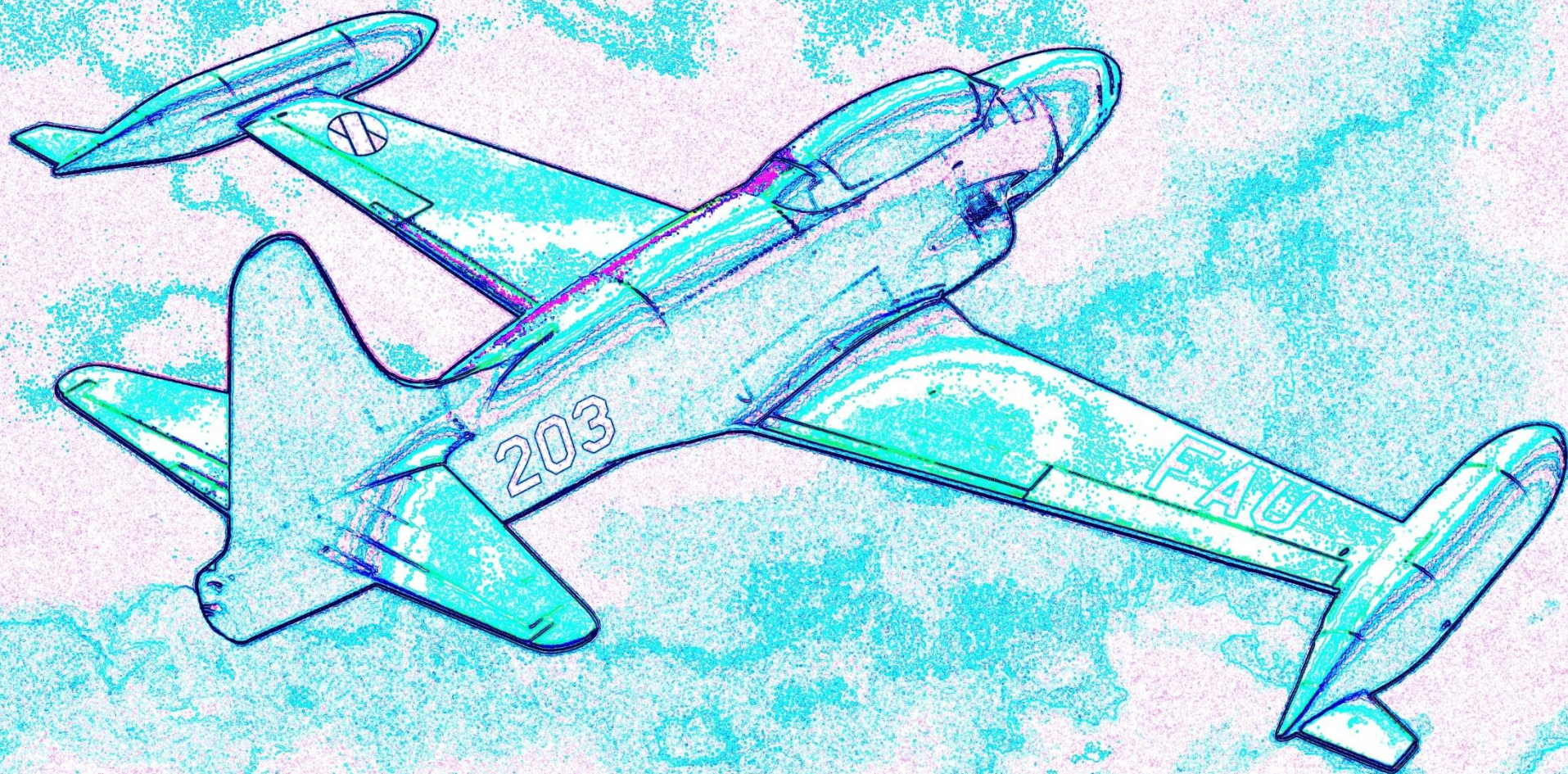
¡¡NO!! Un Piloto de Caza es mucho más que un piloto.

Un Piloto de Caza es una actitud
Y las personas con esa actitud, no importa su profesión o trabajo

¡¡Siempre lo hacen mejor!!

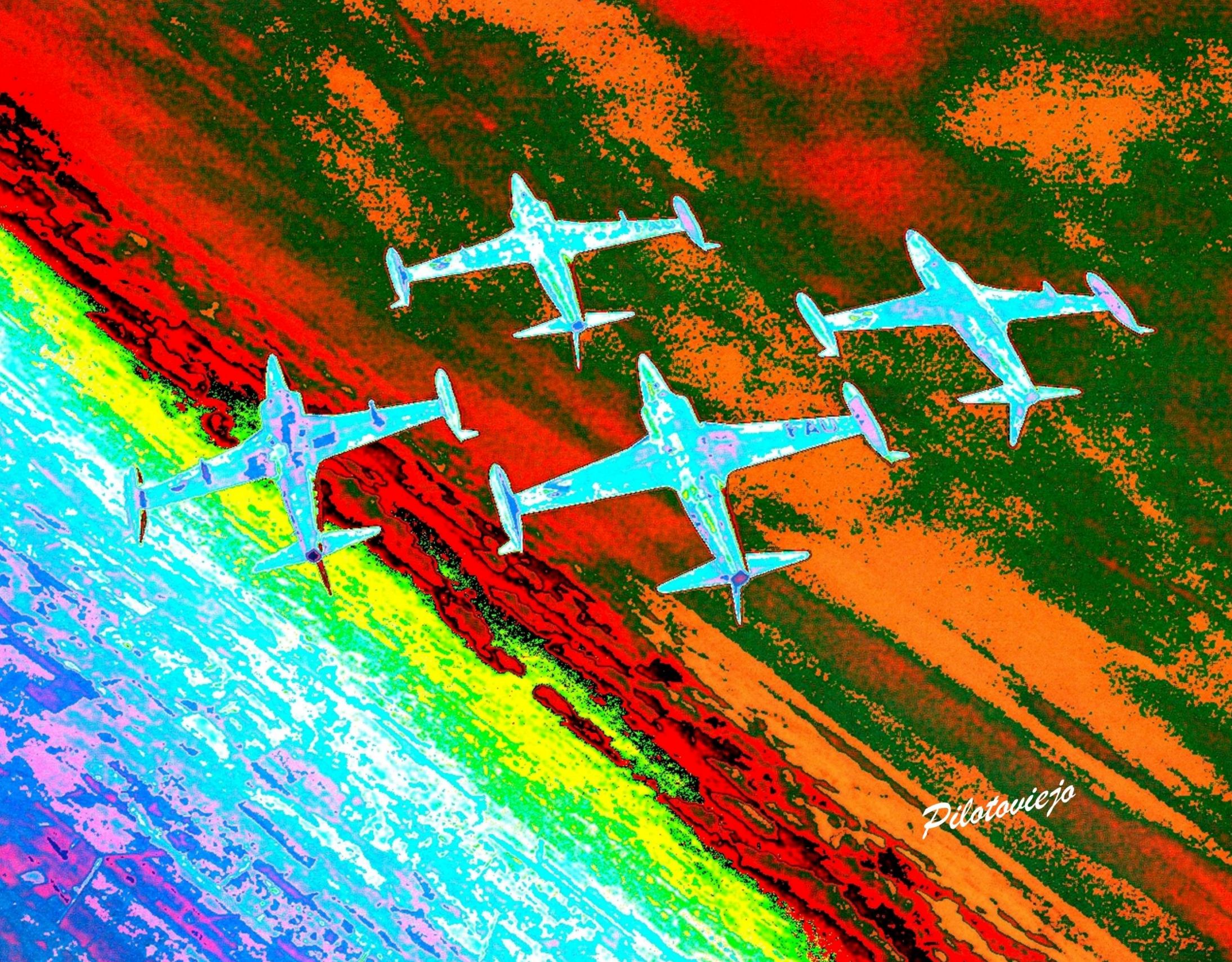


Texto de un poster motivacional
del Grupo de Aviación No. 2 CAZA, circa 1970



Pilotoviejo





Pilotoviejo



Estas páginas resumen las historias más personales
de mis Memorias del Tiempo de Vuelo.

En este largo viaje de recopilación de recuerdos,
he tenido la colaboración de cientos de amantes de la aviación,
a todos los que estoy profundamente agradecido.

Pilotoviejo

pilotoviejo@gmail.com

más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:
www.pilotoviejo.com



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:
www.facebook.com/Pilotoviejo



Créditos:

Excepto indicación expresa, el contenido, diagramado y edición, de este libro, es
de Pilotoviejo.

© Jorge Cobas González, 2019