

# *El Culón*

**Memorias**  
del  
**Tiempo de Vuelo**

*los recuerdos son dinero en el bolsillo del alma*

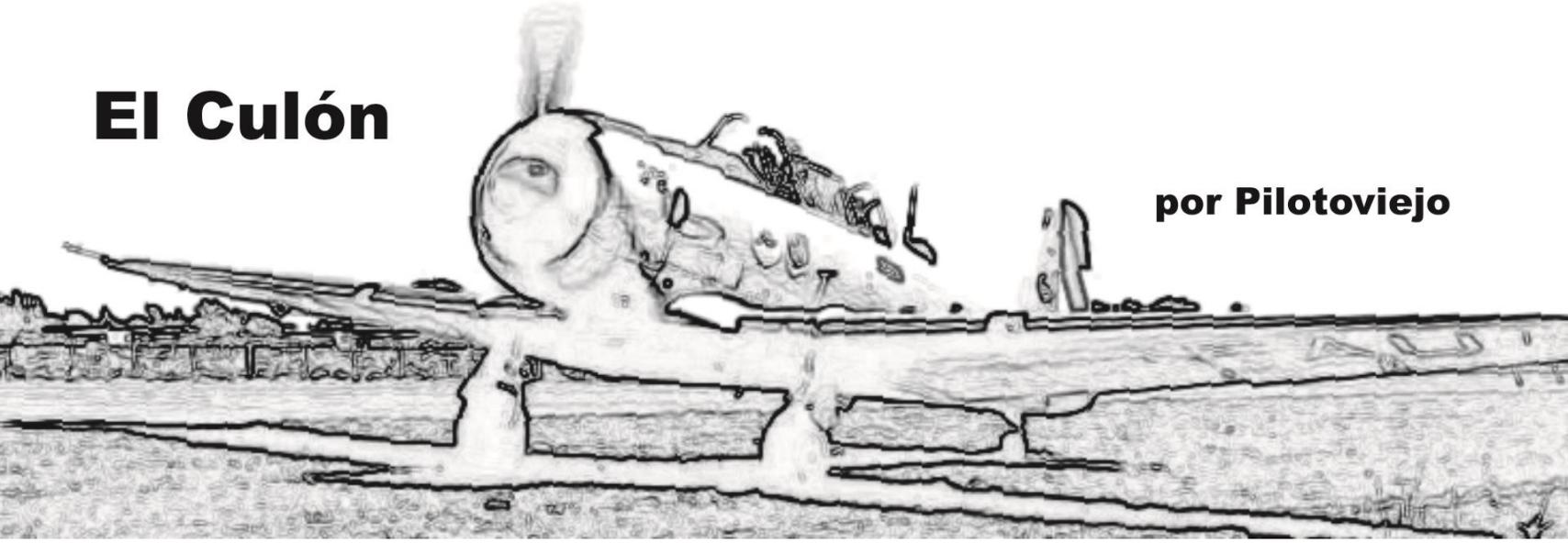


*Pilotavieja*



# El Culón

por Pilotoviejo



- Fuerza Aérea 344 autorizado ingreso a pista 27 y mantenga.
- Ingreso y mantengo, 344.

Aflojó la presión de sus pies sobre los frenos y avanzó una pulgada la palanca del acelerador. La gran hélice tiró del avión y con suaves golpes de timón y frenos lo alineó en la cabecera con el rumbo de la pista, y lo frenó nuevamente.

- 344 pronto.
- 344 viento de los 250 a 10 nudos, autorizado decolaje.
- 344.

Suavemente llevó el acelerador al tope y comprobó 36 pulgadas en el compresor y 2200 vueltas en el taquímetro. El viejo Texan corrió sobre el césped transmitiendo al piloto la vibración de las ruedas en las irregularidades de la pista, vibración que desapareció cuando suavemente alzó el vuelo.

Esperó hasta que el variómetro indicó ganancia de altura y presionó la palanca para dar presión hidráulica para poder subir el tren de aterrizaje.

Entonces el motor dejó de rugir y en el taquímetro las RPM cayeron de 2200 a menos de 1300. Y el avión comenzó a caer. Comprobó que la palanca reguladora de la hélice estuviera toda adelante, mientras al frente, más allá del final de la pista, advertía, aproximándose rápidamente, las casas del poblado contiguo a la base.

Todavía quedaba algo de pista por delante. Cortó motor, metió todo flaps, y dejó caer el avión. Una eternidad después, el Texan tocó el suelo y pudo aplicar frenos a fondo.

El 344 se pasó del final de la pista, y se detuvo a pocos metros del alambrado.

-En Mantenimiento me dicen que se partió el tornillo del regulador de la hélice. Si se hubiera roto cinco segundos más tarde, ahora lo estaríamos sacando al avión y a usted de entre pedazos de casas... tuvo mucha suerte, sentenció el jefe de Operaciones de Vuelo.



“El Culón”, lo apodaron sus camaradas. Porque esa fue solamente la primera de muchas situaciones en que, tras fallas de las máquinas o errores propios, salvaba el pellejo por los pelos, esto es, por pura suerte...

Llevar los sueldos al personal apostado con un Texan AT-6 en el Aeródromo de El Jaguel fue una linda oportunidad de diversión al margen de lo estrictamente correcto. Cumplida la entrega y al disponerse a decolar para regresar a la Base, el piloto allí destacado propuso:

-Te acompaño hasta Minas.

Y decolaron los dos aviones travesando en formación a baja altura hasta la ciudad de las Sierras, donde el otro piloto decidió volverse:

-Ahora te acompaño yo, dijo el suertudo.

-Y hacemos un pasaje bajo sobre el destacamento, para subir la moral del personal, pidió el otro.

Llegaron ya al atardecer, pegados ala con ala, chatos sobre los pantanos al norte de El Jaguel, y el piloto de la suerte -que guiaba- tomó altura apenas sobre el bosque para ubicar el destacamento, e inició un viraje cerrado a la derecha para enfilarlo.

Pero había un árbol más alto que los demás. Con el otro avión pegado a su izquierda, no pudo hacer la brusca maniobra necesaria para evitarlo, y se limitó a levantar un poco el ala derecha mientras metía timón del mismo lado para evitar el choque con su ladero. No fue suficiente, y el golpe de la punta del ala con la copa del gran eucalipto le resonó hasta en los huesos.

Pero el viejo Texan siguió volando normalmente, por lo que puso rumbo a su base, donde aterrizó ya entrada la noche.

En la oscuridad comprobó los daños: un agujero como un puño en el carenado de la punta del ala. El piloto, que ya había agradecido a su suerte haberle evitado un accidente mayor al apenas haber rozado el pino, ahora enfrentaba la posibilidad de una mortífera sanción por su indisciplina de vuelo. Pero él era “el Culón”, y un buen camarada de Mantenimiento encontró el repuesto del carenado, que fue cambiado durante la noche... y aquí no ha pasado nada... uuuff!!

Entrenamiento de tiro en T-33 Shooting Star. En una corrida de strafing el dedo del piloto de la suerte se engolosina en el gatillo de las ametralladoras y se demora la recobrada. Un proyectil de las .50 rebota e impacta en el borde del parabrisas central agrietándolo. No lo traspasa porque es un vidrio blindado de 2 pulgadas. Si hubiera golpeado cuatro centímetros a la izquierda, en el parabrisas lateral, que no es blindado...

Misión de observación meteorológica para cubrir ruta de vuelo presidencial. Decolaje antes del amanecer ya con lluvia. El piloto, solitario en su T-33, se mantiene en vuelo visual bajo capa sobre la costa, hasta que las nubes lo apretan tanto contra la playa que decide que ya tiene la información necesaria: ni las gaviotas vuelan, el presidente tendrá que viajar por tierra.

Lleva el acelerador adelante hasta potencia de trepada y asciende en suave viraje hacia su base, dentro de un hueco entre las nubes de tormenta que, iluminadas por el sol naciente, forman un escenario de



espectacular belleza, donde el piloto con su avión son los actores centrales, seguidos fielmente por su sombra que salta de nube en nube rodeada por un arco iris completo.

Pero sin horizonte a la vista, el embelezado piloto descuida sus instrumentos y ahora descubre que no está ascendiendo sino en está invertido y en vertiginoso descenso. Desorientación espacial le dicen y es habitual aliada de la parca para llevarse pilotos.

Todo acelerador atrás, nivelar las alas y ahora tirar del bastón. Tirar muuucho del bastón, porque la tierra, la que mata al darse contra ella, se acerca a 400 nudos. El piloto no la ve, porque está de nuevo ciego dentro de las nubes. Lo único que le queda es seguir apretando el bastón contra su estómago, mientras las fuerzas G lo aplastan en su asiento. El T-33 emerge bajo el techo de nubes, y a la incierta luz del amanecer, roza -literalmente- las dunas de arena y se dispara hacia el cielo.

Y la parca se queda con las ganas, vencida por la buena fortuna del piloto.

Vuelo en formación de cuatro T-34 Mentor, todos con pilotos experimentados. El piloto suertudo, instructor principal responsable, vuela como número 2, y tras una hora de perfectas maniobras, decide que sería bueno culminar con un tonneau, lo que no estaba previsto en el plan de vuelo. Los cuatro Mentor se elevan y comienzan a girar a la derecha, cuando algo sale mal, y se produce un desbande. Sin margen de maniobra, el Culón simplemente ve pasar la cara de otro piloto a centímetros de su propia cabina, sin lograr entender cómo no se produjo la colisión.

Y van...

En pleno decolaje en un T-33 se enciende la luz de fuego en el motor, con el avión cargado a pleno de combustible. Es necesario desprenderse de los tanques de punta de ala para lograr altura para eventualmente eyectarse. Afortunadamente el fuego no se confirma y tras apagar el motor el T-33 aterriza sin más problemas. Al piloto de la suerte, que va en cabina trasera, le tiembla la voz al ocuparse de las comunicaciones...

Decolaje nocturno, antes del amanecer. La misión consiste en reconocer la eventual presencia de aviones contrabandistas en un aeródromo de frontera.

Llueve torrencialmente y apenas levantado el tren el piloto de la suerte mete la cabeza en la cabina para volar por instrumentos. Las nubes negras se tragan al T-33, que acelera hasta la velocidad de trepada.

Dos fortísimos golpes, uno detrás del otro, hacen temblar el avión. En cabina trasera, un piloto recién llegado que cumple su primer vuelo en jet, se aferra a las palancas de eyección, esperando la orden de accionarlas. El suertudo controla todos los parámetros de motor y de vuelo, y el avión no presenta ningún síntoma de falla. Repetidos los controles, no hay nada que justifique los golpes sentidos. El T-33 perfora las nubes y ahora asciende en la luz gloriosa del amanecer. Todo funciona bien, y el piloto decide continuar con la misión, maldiciendo a lo que seguramente fueron gaviotas que su avión se llevó por delante.

Al regreso a la base, son recibidos por un gran grupo de mecánicos que asaltan el jet buscando lo que debería estar en la planchada: las dos pesadas tapas de los ductos de admisión que, pasadas por alto y no



retiradas en la inspección prevuelo realizada bajo fuerte lluvia, fueron tragadas en vuelo por el motor, con la suerte de que fueron detenidas antes de llegar al compresor por la malla de acero que lo protege, y también afortunadamente, sin romper barras de comando, cables u otros elementos.

El Culón vuela como farolito de una formación de cuatro T-33 Shooting Star. La exigencia del entrenamiento es mucha, y tras una hora de maniobras en una atmósfera de verano con mucha turbulencia, el sudor le corre por la espalda y le moja hasta los calzoncillos. Al regreso se impone realizar varios pasajes bajos sobre la Base, uniéndose la alta velocidad a la turbulencia -que es máxima a baja altura- para hacer del vuelo una lucha infernal con bastón y paloniers para mantener la formación cerrada, con la aleta de los tanques de ala de los laderos agitándose a menos de dos metros.

El magnífico aterrizaje táctico 360 a baja altura ordena los cuatro aviones en una larga aproximación final. Último en la fila, el suertudo queda lejos y bajo, por lo que viene colgado del motor. Cuando ve delante suyo los tres aviones que le preceden ya aterrizados, disminuye la tensión de mantenerlos a la vista, y baja la mirada y echa un vistazo al panel de instrumentos.

Una luz roja lo deslumbra y le hace saltar el corazón en el pecho. La luz es la del totalizador de combustible que está indicando que le quedan... cero galones. Seguramente hace más de diez minutos que está encendida, y el descuido del ahora aterrorizado piloto en vigilar sus instrumentos absorbido por la vorágine de la última parte del vuelo, lo pone en riesgo de que el motor se apague en cualquier momento.

Está a unos 200 pies de altura y 500 metros de distancia de la cabecera de pista, que está precedida de un talud de varios metros, que será su fatal destino si el motor se detiene antes. El piloto sabe que ésta es la peor de las emergencias que jamás puede haber tenido. Ni siquiera le quedará margen de altura como para eyectarse si se queda sin potencia.

Se ahoga en su angustia, mientras le llega un relámpago de esperanza: él es “el Culón”, el suertudo, no puede pasarle nada. Como siempre, saldrá indemne.

Lleva el jet delicadamente hacia la pista y, con el corazón en un puño cruza el umbral mientras siente que el motor se apaga y las ruedas se deslizan silenciosas sobre el cemento.

Llega el tractor y lo remolca hasta la planchada de estacionamiento. Baja del avión y camina hacia la Sala de Operaciones. Y le extraña encontrarla desierta. Los otros pilotos deberían estar allí para el de-briefing. Exhausto por la exigencia del vuelo y por la angustia vivida se sienta en el gran sillón de cuero. En ese momento entra al salón el jefe de Operaciones y él se para para saludarlo, pero el hombre pasa a su lado como si el Culón no existiera, y se sienta en el sillón agarrándose la cabeza.

El piloto le pregunta: -¿qué pasa Jefe?, pero no obtiene respuesta.

Entonces levanta la mirada y a través de la ventana ve la gran columna de humo negro que se levanta desde la cabecera de la pista, y ahora, recién ahora, escucha el lúgubre aullido de las sirenas de los bomberos.

Entonces comprendió: la suerte se le había terminado.

Pilotoviejo



más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:

[www.pilotoviejo.com](http://www.pilotoviejo.com)



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:

[www.facebook.com/Pilotoviejo](https://www.facebook.com/Pilotoviejo)



Créditos:

Texto, imágenes, diagramado y edición, de Pilotoviejo.

Ultima actualización: 04/04/2025

© Jorge Cobas González, 2025