



PEDRO NICOLINI Instructor de Instructores

Homenaje de Pilotoviejo

Arrancamos con que el 2 de marzo de 1968, el entonces Tte 2º. Pedro Nicolini impartió a Pilotoviejo su primer (¡SÍ, la primera!) lección de vuelo. Ese día extraordinario, el Cadete Jorge Cobas se subió por primera vez a la cabina delantera de un avión, y quien trepó la cabina trasera del North American T-6 Texan matrícula FAU 367 fue el Tte. Nicolini. La lección T-1 de la Faz Selección del curso de vuelo se cumplió en 0.8 (48 minutos).



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.

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.

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?!

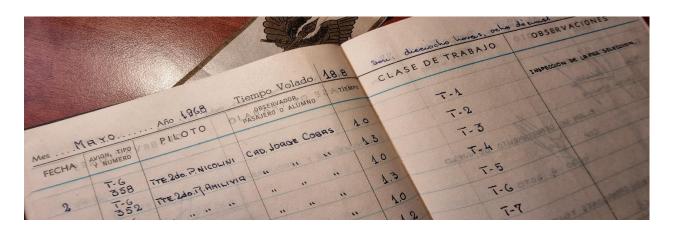
El gigantesco capot impedía ver más allá del tablero de instrumentos. Sacar la cabeza para atisbar el camino era imposible, puesto que el torbellino de la hélice arrancaba auriculares, lentes, y el "polí" con que cubríamos reglamentariamente nuestra cabeza. Pero para algo está el instructor, que pacientemente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

(Fragmento de la historia: <u>"FAU 358: un avión amigo"</u>)



Después de esa lección inicial volé el resto de la Faz Selección con varios instructores, hasta que llegó el día más temido por todo aprendiz de piloto, cuando alguien debe definir si se tienen o no las aptitudes necesarias para volar. Era la lección T-1 de la denominada Faz Transición. El 2 de mayo de 1968 trepé nervioso al Texan FAU 358 para dar ese examen que definió la mejor forma de vida que pude y puedo imaginar: volar. Y el instructor inspector que tomó el examen desde la cabina trasera del 358 fue el Yayo Nicolini.

Tras 60 minutos de vuelo fue él el que me dijo que sería piloto...



Un par de años más tarde volvería a encontrar a Pedro Nicolini en el Grupo de Aviación No.2 Caza, donde no solamente continué absorbiendo sus enseñanzas como instructor, sino que, en circunstancias de vuelo muy adversas, lo seguí con confianza plena en un aterrizaje en formación a ciegas por niebla cerrada, cuando la única alternativa de sobrevivencia era la eyección y el descenso en paracaídas.

Pese a que nunca habíamos practicado aterrizajes en formación, ni realizado aproximaciones en condiciones "cero cero", debíamos intentarlo. El Nicola 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.



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. Sin poder apartar los ojos de su T-33, yo nunca llegué a verla, sino que solamente "sentí" cuando mis ruedas tocaron el suelo.

(Fragmento de la historia <u>"Una de tantas que debo"</u>)



Y no es solo cuestión de vuelo. También es el recuerdo de un muy difícil momento cuando, estando Nicolini presente, debí disentir con un jefe de ambos en una seria situación administrativa y "sentí" su apoyo, y seguramente su presencia impidió consecuencias muy graves para mi actitud.



Al inicio de los 70' no eran muchos los oficiales jóvenes que tuvieran auto. El Citroën 11 Ligero que poseía el Yayo era causa de sana envidia. Solamente un MG rojo, al estilo piloto inglés de la Batalla de Inglaterra, habría superado tal imagen.

Nunca olvidaré un viaje como pasajero en ese Citroën, absorbiendo la comunión entre aviadores tras el entierro de un camarada caído...

Con Pedro hasta compartí la "sobrevivencia" a los errores del idealismo juvenil...



1973. Sala de Operaciones del Grupo de Aviación No.2 Caza. José Berastegui - Oscar Lumillo - Pedro Nicolini - Héctor Fernández - Jorge Cobas





Volando en la cabina trasera del Coco 4, al mando de Pedro Nicolini, fue que me picó fuerte el bichito de la acrobacia en formación, aprendiendo los trucos del ballet aéreo de los Cocodrilos.

Y otros recuerdos, estos envueltos en los vapores del "Juancito Caminante"... Circa 1974 un copetudo carancho sobrevivió milagrosamente a una bala 22 de Pilotoviejo que lo atravesó limpiamente. Tras hacerse el muerto, el carancho despertó para encontrarse -días después- encadenado y condenado a servir como mascota del Grupo 2 (Hubiera sido mejor una orgullosa águila, pero... es lo que hay...).

El carancho compartía los briefings mañaneros alimentando el espíritu bélico aeronáutico repartiendo dolorosos picotazos a quien tuviera cerca. Y en uno de esos aniversarios el Yayo Nicolini lo hizo compartir un vaso lleno de purísimo escocés, tras lo que el agradecido carancho deambulaba haciendo eses con sus garras arañando el parqué del Casino de Oficiales...



A veces el valor se demuestra en tierra...

Cierta vez, las maniobras cercanas de una aeronave alarmaron a la guarnición que custodiaba el Penal de Libertad, donde se recluía a los sediciosos tupamaros. Con Pilotoviejo en los comandos, un T-33 armado llegó a la zona y constató y comunicó que era un fumigador cumpliendo su típica tarea. Pero de igual manera alguien dio la orden de derribarlo, orden que afortunadamente nunca llegó a Pilotoviejo: la detuvieron en Operaciones del Grupo 2... allí estaba Pedro Nicolini.

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.

(Fragmento de la historia <u>"La Aviadora"</u>)

Después fue en los A-37 Dragonfly. Compartimos largas horas de póker en Wichita, guardados de fríos extremos, mientras esperábamos su entrega por la fábrica Cessna.

Durante el ferry, mientras volábamos entre Veracruz y La Aurora en Guatemala, presencié -a 30.000 pies de altura- cómo Pedro Nicolini reaccionaba magistralmente a una situación crítica y, peleando contra todo en un avión en el que tenía una experiencia de menos de 12 horas, le salvaba la vida a su compañero de tripulación.

... 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 Nicola.



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

-ii 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 tres A-37 pudieron volver a la ruta y altura de vuelo programadas

(Fragmento de la historia <u>"Aquí Totonicapán Torre"</u>)



Mas adelante, ya cambiado mono de vuelo verde y bolsa del casco por camisa blanca y portafolio de vuelo, seguí aprendiendo de Pedro "Yayo" Nicolini, ahora en las cabinas de Vickers Viscount y Boeing 737.

Cuando el corneta toque la retirada final -si hay un más allá y si es que yo acá abajo me porté bien- no tengo dudas: Pedro Nicolini seguirá dándome instrucción.

Pilotoviejo



más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web: <u>www.pilotoviejo.com</u>



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.

Ultima actualización: 22/04/2021 © Jorge Cobas González, 2021