



## 1921 - Sin bastón de comando



Recordarán ustedes que hace un año o más, cayó sobre nuestras costas una espesa capa de ceniza finísima que durante unos días ocultó el sol a nuestra vista; la época coincidió con mis primeras salidas de piloto.

Aquella ceniza me tenía de mal humor. Sus corpúsculos llenaban la pista agrisando su verde, tan amable, que era para mis ojos cansados un punto de reposo. Ensuciaba el calzado, la ropa, y lo que era peor, no nos dejaba saludar por el amigo sol.

Además nos obligaba a volar a poca altura, porque no bien llegados a los seiscientos metros la tierra se perdía de vista ocultada por aquella exótica niebla. Cuando yo me dirigí al aparato que debía volar durante media hora, alcé la cabeza hacia aquella bóveda gris y deseé traspasarla hasta ver el sol.

Al partir, como siempre me sucede, no iba pensando más que en la posibilidad de una falla de motor, para hacer de inmediato lo que debe hacerse, pues bien sé como se paga un error o un retardo. Luego, mi obsesión fue el mar de ceniza que tenía sobre mi cabeza.

Lo alcancé en mi segundo círculo sobre la pista. Mi altímetro marcaba alrededor de quinientos metros de altura. Allí comencé a dejar de ver la tierra con nitidez. Todo lo que era blanco o gris desaparecía confundido con la ceniza, inmóvil, que dejaba debajo mío. Hacia los setecientos metros dejé de ver tierra. No tenía referencia alguna para mantener el aparato en buena posición.

Entonces me alarmé, lo confieso, y reduje el motor para descender... pero me dió vergüenza de mí mismo. De nuevo el ronco vibrar de sus mil cien revoluciones hizo el motor "el Aguila zumbadora", como había oído llamar a los aviones por un gurí del Catalán.

"De ésta hecha, -me dije, -aprendo, aunque no quiera, a volar entre nubes".

Y aquello, en efecto, era peor que un mar de nubes, porque los claros de éstas dan, por lo general, un respiro al piloto para orientarse.

Pero allí nada. Arriba, abajo, adelante, atrás, a los lados, gris, todo gris, nada más que ceniza y ceniza.

Y así llegué a los mil, a los dos mil, a los tres mil metros, y me dí por vencido. Ya iba a entrar en planeo cuando me pareció que la ceniza era más clara hacia arriba y a mi derecha. El aparato no marchaba bien y no me daba cuenta por qué era. Busqué su nivelación lateral y ví que la claridad quedaba hacia arriba y delante mío. Me dí cuenta, entonces, que trepaba con exageración lo que me impedía, a esa altura, subir con rapidez. Cuando maniobraba para mejorar mi posición, ví sobre mi cabeza un círculo de azul purísimo limitado por un marco de





blanca ceniza que huía. El círculo se agrandó y el sol me llenó de luz y alegría. Estaba a tres mil doscientos metros y había llegado al cielo.

Me vino Iris a la memoria. Tras aquel surgimiento matinal a la vida, imponente y ruidosa, ví a la ingenua japonesa zangoloteando su muñeca para obligarla a dar al amigo Sol, que alejó la pesadilla, afectuosos, amables buenos días, y presa de un regocijo infantil, inundado de luz y alegría, después de salir de aquel abismo tenebroso y traidor de la ceniza, hice dar a mi aparato bote hacia arriba y cuando estuvo bien vertical lo hice caer sobre el ala izquierda, lo encabrité de nuevo, para caer de costado otra vez y así, (con) una retozona acrobacia, yo también como Iris, enfrentaba a la luz el querido juguete diciendo: "Vamos, saluda al Sol!".

No quedó prueba que no hiciera en aquella mañana de regocijo que había de transformarse un instante después en durísimo trance. Solo el "looping" había dejado de hacer. El aparato, con el constante traqueteo a que se veía sometido en esos días, porque estábamos en pleno período de entrenamiento acrobático, no estaba bien reglado y a pleno régimen caía de nariz, con lo cual se dificultaba la prueba del looping, contra la que, por otra parte, tuve siempre y tengo todavía, un gran recelo.

Algunos días antes, cuando la ceniza no había hecho aún su aparición, al hacer los "loopings" quedaba, en el momento de la inversión, un poco colgado y sostenido por el bastón de comando que empuñaba, y las ataduras que ligaban mi cuerpo al aparato.

No quise descender, sin embargo, sin hacer un looping y, para corregir el defecto apuntado, piqué profundamente a fin de obtener gran velocidad y luego, con firme lentitud, llevé hacia atrás el bastón de comando para iniciar la trepada del "looping". A mitad de la carrera, cuando se está casi completamente invertido, es imprescindible cerrar todas las llaves de la nafta y el gas para que al invertirse el aparato del todo, no entre aire en las cañerías y las obstruya impidiendo con un rosario de burbujas, la libre circulación de la nafta.

Y bien. En el instante en que cerraba las llaves, ya totalmente invertido, ¡¡quedé colgado y al querer sostenerme en el bastón sentí helárseme la sangre al ver que me quedaba con él en la mano!!

Caídas, sin duda, la chaveta y el pasador de seguridad, el bastón de comando, que era postizo para poderlo sacar cuando se salía con pasajero, se había desprendido de su estuche cónico y quedaba, inútil, en mis manos. El, tan dócil, tan seguro, tan matemático intérprete de mi voluntad que graduaba en milímetros los cambios de posición, él, no era más que un miserable pedazo de palo inservible que me llevaba a la muerte!

Sentí en el vientre la sensación de una brusca caída. La parte delantera del avión acababa de zambullir con gran violencia. Todo se oscureció en una atmósfera gris. Sentí unas ráfagas violentas del lado izquierdo.

Y comprendí que me despeñaba cayendo sobre un ala en aquel maldito mar de ceniza.

Cuando me ví en tan crítica situación, cayendo en el vacío, sin ver nada a mi alrededor más que ceniza y ceniza, molesto por los golpes de viento que soplaban con furia, ora a la izquierda, ora a la derecha, no tuve más idea que la de poner de nuevo en su sitio el bastón de comando, que aún mantenía con mis dedos apretados como tenazas.

Todo esto y lo que sigue, hasta que logré restablecer el aparato, pasó con una rapidez espantosa en el solo tiempo en que tarda un avión, que se desploma sin gobierno, para recorrer dos mil metros de caída.

Me eché hacia adelante y procuré encajar en el cono hueco del soporte la extremidad cónica del bastón de comando. Pero el soporte hueco, movido por los alerones y el timón de profundidad, que sufría los embates del viento en la caída, no me permitía embocar el bastón.

La cosa no era para perder tiempo, y fatídicamente me lo señalaba así la aguja del altímetro, que con una terrible regularidad me indicaba cómo iba perdiendo altura.

El cinturón de seguridad, que sujetaba mi cuerpo al respaldo del asiento, me impedía alcanzar con la mano izquierda el soporte hueco, para fijarlo y embocar en él el bastón. Tras dos tentativas infructuosas, me desaté el cinturón no estando muy seguro de que con esto no saldría del aparato dando volteretas.

Entonces me pude agachar; tomé, con una calma de la que todavía me asombro, el soporte, encajé en él el extremo cónico del bastón, atravesé uno y otro con pasador, y al incorporarme, en condiciones ya de hallarme dueño de la maniobra, miré el altímetro.

Marcaba cerca de mil metros. ¡Había caído dos mil sin gobierno del avión!

Todo era gris ceniciento a mi alrededor. Ni tierra, ni cielo; todo ceniza.



¿Dónde era arriba? ¿Dónde era abajo?

Antes de que pensara bien los que hacía eché a fondo el pié izquierdo y traje el bastón hacia atrás, y el zangoloteo de la cabeza me indicó que, -como lo deseaba,- mi aparato había entrado en tirabuzón. Ya sabía dónde era arriba y dónde era abajo.

Llevé todos los comandos al centro y mi aparato entró en vuelo picado, planeando después, y en ese instante, en el fondo de una mancha oscura que se agrandaba ante mí, ví la silueta, tan conocida para nosotros, del cuartel del 4º de caballería.

Puse al aparato en caída de ala hacia la izquierda, y virando al tiempo de deslizar, la gané la pista con un aterrizaje normal.

Dí entonces cuenta de lo sucedido, declarándome culpable por haber omitido la revisión del estado en que el bastón de comando se hallaba, como era mi deber hacerlo.



El accidente se había producido porque la chaveta que asegura el pasador no estaba abierta en sus extremidades para impedir que se saliera el pasador. En alguna de las pruebas de acrobacia cayó la chaveta, deslizándose a través del agujero del pasador. Este, en algún viraje vertical cayó también, quedando el bastón libre de toda ligadura al soporte cónico de los comandos.

Ni durante el accidente, ni en el transcurso del día, sentí la menor emoción por lo ocurrido. Creo que mientras caía mi corazón no dió un latido más de lo normal.

Pero esa noche, pasado el primer sueño, oyendo junto a mí una respiración querida, tranquila y feliz, cruzó por mi mente una evocación de catástrofe, de huesos rotos, vísceras diseminadas, sangre humeante en medio de una confusión de cables, ruedas, alas y timones rotos y deshechos, y sentí, de la cabeza a los pies, cruzar una conmoción extraña. -¿Remordimiento o miedo?

### **Sobre el autor:**

*Este relato del que se desconoce la autoría, enviado a Memorias del Tiempo de Vuelo por Eduardo Luzardo, fue publicado en 1923 en la Revista Alerta de los SubOficiales y Personal del Ejército, que a su vez lo tomó del Diario El Día.*

*Por la fecha de la publicación (1923) y por otras referencias del mismo texto ("hace un año o más", "la época coincidió con mis primeras salidas de piloto"), se deduce que el avión de la anécdota es un Avro 504K, ya que era el único modelo con doble comando en servicio en la aviación militar uruguaya en ese tiempo.*

*Por lo mismo se puede suponer que el piloto y autor del relato era alguno del grupo de oficiales que ingresó a la Escuela Militar de Aviación en 1921, obteniendo el brevet de Piloto Aviador en 1922: Rogelio Otero, Glauco Larre Borges, Medardo Farías, Eduardo Galeano, Tomás Duarte, Carmelo Bentancurt, Julio Angulo, Pascual Morales, Joaquín Costa y Antolín Pereyra.*

*Cuando se menciona a "Iris", el piloto se refiere al personaje protagonista de la ópera del mismo nombre, de Pietro Mascagni, estrenada en 1898. Esto podría ayudar a distinguir al autor -como aficionado a la ópera- entre los mencionados alumnos del curso de vuelo, aunque teniendo en cuenta el nivel social de ese grupo, es posible que todos ellos lo fueran...*

**Pilotoviejo**



---

publicado en Memorias del Tiempo de Vuelo

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

el 23 de diciembre de 2007

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)

