



REPUBLIC "THUNDERBOLT"  
P-47-D-1958.

# *NARRACIONES DE AVIADORES II*

T. Tanaka, G.  
87.

INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICOS  
AEROSPACIALES DEL PERU  
2002

Editor: Tnt. Gral FAP José Zlatar Stambuk  
Diagramacion: Hans Hamann De Vivero  
Corrección: Luis Ramírez Alfaro  
Impresión: SoftPrint SAC  
Carátula: Avión P-47  
Rodolfo Parodi G.  
1987

# INDICE

## **Introducción**

### **Recuerdos del VI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica**

*Eduardo Ángeles Figueroa*

### **Vuelo Nocturno a Iquitos**

*José Zlatar Stambuk*

### **Emboscada Fatal**

*Eduardo Maraví Lindo*

### **Histórica Entrevista**

*Víctor Velásquez Vercelli*

### **Situación Extrema**

*Luis F. Ramírez Alfaro*

### **Memorias de Combate en el Cenepa**

*Juan Gómez Vera*

### **Tocado por el Fuego Enemigo**

*José Heighes Pérez Albela*

### **Guarnición de Soplín 12 de Agosto 1941**

*Jorge Balarín de la Torre*

### **Quebrada Seca, 23 de Julio de 1941**

*Manuel Rivera López Aliaga*

### **Pantoja, Rocafuerte, Lagartococha**

*Carlos Benavides Dorich*

**Desalojo del PV-22 (Falso Paquisha)**

*Mario Muñiz Ortega*

**La Represa del Cura, una gran  
experiencia...casi tragedia**

*Alberto Thorndike Elmore*

**Díos se lo Pague**

*Napoleón Barboza Paredes*

**El Extraño Fenómeno de Morropón**

*Jesús Vasallo Bedoya*

**Vuelo a Sayapullo**

*Carlos Martínez de Pinillos*

**El Poder de las Arañas**

*Eduardo Ángeles Figueroa*

**El Amigo Inolvidable**

*Pedro Izquierdo Kerman*

**Operación Bisonte**

*Luis Iriarte Venegas*

**Lo que vale ser justo**

*Carlos Pagador Rosell*

**Así era Don Fernando**

*José Alvistur Jahnsen*

## INTRODUCCIÓN

Fue enorme el entusiasmo que en 1903 despertó en el Mundo el vuelo de los hermanos Wright, pues significó la culminación de una quimera, el sueño de grandes cerebros y magníficos soñadores.

Los primeros pasos que se dieron en este campo costaron muchos sacrificios, que además de vencer las dificultades de orden técnico, tuvieron que revertir la incredulidad de los hombres.

En el Perú la Fuerza Aérea ostenta una brillante tradición en la conquista del espacio aéreo nacional e internacional, desde las lejanas hazañas de los precursores, como Chávez y Bielovucic', hasta los actuales días en que las alas peruanas cruzan los cielos de América, llevando un mensaje de confraternidad.

Sentimos gran satisfacción al llegar a apartadas regiones de nuestro accidentado territorio y apreciar de cerca las actividades que cumple la aviación militar, al unir pueblos llevando ayuda, cultura e intercambio comercial, mediante sus servicios en la costa, sierra y selva, desafiando las más variadas condiciones orográficas y climáticas, o como celosos guardianes del territorio patrio.

Es el caso, que los oficial de la Fuerza Aérea del Perú durante su carrera tienen vividas experiencias, que han quedado solo en su conocimiento y que al deshilar recuerdos o despertar memorias dormidas, narran esos hechos o anécdotas como testigos actuantes, siendo sugestivo y bello hacerlo, porque para los aviadores de todos los tiempos les suscita emoción contarlos, saben que servirán de incentivo a las nuevas generaciones de aviadores

Hay hechos que la historia no registra, sin embargo al plasmarlos en cuartillas, podrían servir de ejemplo a otros camaradas, para resolver problemas en circunstancias parecidas o en el mejor de los casos, su lectura aclarar hechos históricos o servir de sano esparcimiento.

En este segundo tomo de la serie «Narraciones de Aviadores», se procura nuevamente animar a los oficiales para que escriban sobre sus múltiples experiencias, sus ejemplos harán que normen la vida de aquellos que tienen el deseo de continuar con el mismo espíritu aeronáutico, que es el acicate que guía a los que continúan buscando llegar cada día más lejos y más alto.

Las veinte narraciones que presentamos en este libro, fueron vividas en diferentes épocas, todas ellas muestran un gran cariño y respeto por nuestra querida Fuerza Aérea, y estamos seguros, estimado lector, que usted nos hará llegar la narración de alguna de sus experiencias que la tiene oculta en algún resquicio de su memoria.

El Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú invoca, como lo ha hecho en el primer libro, a que en aras de fortalecer los valores institucionales que nos unen, escriban pasajes de su vida institucional, para que puedan ser publicados y difundidos entre los camaradas del aire.



**Las esposas de los participantes de VI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica, posan frente al avión de Alejandro Velasco Astete en el Museo de Aeronáutica, Las Palmas, Lima**



## RECUERDOS DEL VI CONGRESO INTERNACIONAL DE HISTORIA AERONÁUTICA

*Eduardo Ángeles Figueroa*

He tenido que esperar cierto tiempo para poder escribir unas notas referidas al VI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial realizado en Lima entre el 25 al 29 de septiembre del año 2000, porque la emoción que me produjo tan magno acontecimiento se traducía en un torbellino de recuerdos, de encuentros, de abrazos, y sonrisas, de cantos y silencios, de miradas de afecto, que no me permitían concentrarme para hilvanar las ideas.

Hoy con más calma, en la soledad de mi espíritu, voy evocando con gratitud los gratos momentos vividos al lado de camaradas y amigos de todas las instituciones que han participado en este evento y repasan en mi mente las escenas de cada jornada y me envuelvo en ellos con gratitud y cariño.

---

Miro con los ojos del alma los encantos de España, la sublime entrega de sus héroes y pioneros, y me voy con la imaginación navegando por las costas de Portugal entre la Madre Patria y el Atlántico y desde ahí en las alas de la aviación del mundo regresar a América.

México de mis amores, tan lejos de Dios y tan cerca de Estados Unidos, me hizo recordar el misterio del avión «Cuatro Vientos», que vino desde Sevilla y tal vez está escondido en los llanos de Yucatán, pero también pensé en la tierra de Juan Rulfo autor del Llano en Llamas y Pedro Páramo que tantas veces he leído.

Salté con la imaginación a Panamá y miré el Canal como la ruta obligada de otros tiempos cuando de Iquitos a Lima se hacía un periplo de 45 días por el Atlántico y ahora sólo nos unimos en escasas horas por el aire

La topografía de nuestro Subcontinente Sudamericano tiene muchos contrastes, cerros encrespados, montañas nevadas, valles profundos, bosques de piedra, selva virgen enmarañada, ríos profundos, lagunas y quebradas, pero una población mestiza con raigambre histórica común y una aspiración de futuro con unión y solidaridad, por eso al regresar a esta parte del mundo con mi imaginación llegué a Colombia con un singular sentimiento de nostalgia por el hermano Forero ausente y la esperanza de que los esfuerzos de los pioneros de la aviación con su espíritu de grandeza traigan la paz en su sociedad.

Venezuela bañada por el mar Caribe, es siempre alegre y bullanguera, al pasar por su cielo con la imaginación

recordé las muestras de amistad que siempre he recibido de los camaradas del aire que tanto han apoyado al desarrollo de ese país hermano.

Al mirar nuestra enmarañada selva americana vine galopando por el extenso Brasil con su geografía, con su historia, pionera de la conquista de los caminos del aire, con nuestro Santos Dumont, el inmortal y me quiero quedar en Ipanema la playa de la hermandad y hermosura.

Pero miro con orgullo la frontera tripartita con Argentina y Paraguay en la paradisíaca vista del Iguazú donde las aguas chicotean las rocas y luego se deslizan suavemente como una mar de paz y tranquilidad.

Paraguay que tantos recuerdos me trae, lo asocio con su expresión guaraní donde su crecimiento es obra de la aviación de transporte. Sus líneas aéreas sobre el Chaco que nos hacen recordar a tantos héroes que le dieron sabor a fiesta y gloria.

Visito con la mirada a Bolivia y paso por sus cumbres nevadas y el lago Titicaca de belleza e historia sempiterna que se une al Perú, generosa

Llego a Chile, que es según Neruda un pétalo de mar, nieve y vino para internarme en su historia y geografía, miro con mis ojos las grandes estatuas megalíticas de la Isla de Pascua — Rapa Nui, donde hice escala alguna vez en mi viaje a Austria en un avión de la prestigiada LAN Chile.

---

Salto como con garrocha a Uruguay y encuentro a mis amigos cantando loas al coronel Cesario Berisso que cruzó los Andes en 1935 y me entregan el poema de Edgardo Genta dedicado al Perú y me emociono al recordar que ellos estuvieron en los cielos de Lima cuando yo era niño aún.

Termino con mi imaginación en Buenos Aires - Argentina y tengo que quedarme largas horas mirando el monumento a San Martín nuestro Libertador pero luego al Boca y me encuentro con dos ídolos: Jorge Newberry y Carlos Gardel cuyas brillantes figuras han traspasado las fronteras de su país y nos alcanzan a todos los hispanoamericanos.

Que alegría en mi Patria escuchar mas de una vez a nuestros camaradas en el VI Congreso, terminar su exposición con el lema eterno que nos legó Jorge Chávez «Arriba Siempre Arriba».

Por eso con gratitud en este breve mensaje, reproduzco el poema del teniente coronel uruguayo Edgardo Ubaldo Genta «Al Perú» desde el cielo de Lima y la poesía de Federico Barreto «El Águila de los Alpes» dedicado a Jorge Chávez.

Gracias a todos los que nos acompañaron en el VI Congreso Internacional de Historia Aeronáutica y Espacial. Un abrazo fraternal.

**AL PERÚ**

Desde el cielo de Lima

Bellísimas peruanas, generosos peruanos,  
escuchad desde el lírico cielo deslumbrador  
como os llegan los saludos de fraternales manos:  
¡es el pueblo uruguayo que aplaude en un motor!

¡Es el pueblo uruguayo! - Trae de los lejanos  
Tesoros del Atlántico, su tributo mejor  
El estuche fantástico de una palabra: «¡Hermanos!»  
Y dentro del estuche, una diadema: «Amor».

Perú, glorioso pueblo de heroicas tradiciones  
Colmado de riquezas, de lauros, de canciones,  
Vibrante de idealismo, pleno de juventud

Subiendo desde el Plata por celestes escalas  
Uruguay, en el trémulo palpitar de sus alas  
¡Salud! - grita a los cielos, que repiten: ¡Salud!

*Edgardo Ubaldo Genta*  
*Teniente coronel uruguayo*

---

## EL ÁGUILA DE LOS ALPES

Subir, siempre subir era su anhelo,  
Y al ascender mas alto cada día,  
La humanidad atónita decía:  
¡Es como un dios y llegará hasta el cielo!

Las aves le miraban con recelo,  
pues aquel niño que el espacio hendía  
era el progreso humano que invadía  
sus dominios sin fin batiendo el vuelo!

No hay historia más bella que su historia  
cruzó los Alpes en veloz carrera,  
y la fama al cantar esta victoria,

**¡Honor a Chávez! grita por doquiera.  
¡Nadie llegó más cerca de la Gloria!  
¡Nadie puso más alto su bandera!**

Federico Barreto, el «Poeta del Cautiverio».

## VUELO NOCTURNO CHICLAYO IQUITOS

*José Zlatar Stambuk*

La Quinta Región Territorial con sede en Iquitos, como acostumbra todos los años, programó maniobras conjuntas y uno de los eventos en que intervenía la Fuerza Aérea consistía en efectuar un ataque nocturno a una Unidad del Ejército acantonada a orillas del río Nanay, cerca de su desembocadura en el río Amazonas.

El trabajo fue asignado al Grupo Aéreo N°6 estacionado en la Base Aérea de Chiclayo, y para cumplir la misión, fueron programados dos aviones Canberra; la travesía a Iquitos se debía efectuar a cuarenta y dos mil pies, el primer avión y cuarenta y cuatro mil pies el segundo, previendo la salida para las 20:00 horas.

Las tripulaciones cumplieron la Orden de Misión partiendo a la hora prevista, después de efectuar un

---

completo repaso de ella. El primer chequeo lo efectuaron sobre la localidad de Tarapoto sin novedad, con una gran Luna llena; sin embargo la zona hacia el Este, donde proseguía el vuelo, se veía completamente cubierta por un frente de gran actividad eléctrica, donde se notaban constantes relámpagos que iluminaban grandes masas de nubes de tormenta, que alcanzaban sin dificultad los cuarenta mil pies y algunos cúmulos sobrepasaban la altura de vuelo del segundo avión

La misión se realizaba en un ambiente cómodo, las tripulaciones estaban en conocimiento que en la zona del objetivo el cielo estaba despejado y a las alturas que volaban, el grado de seguridad de la navegación sub estratosférica era muy elevado y ofrecía muchos menos riesgos que los vuelos a más bajas alturas. La noche estaba muy clara con una hermosa Luna.

Los aviones Canberra como todos los aviones de reacción que operan en alturas sub estratosféricas, con el propósito de dar comodidad a la tripulación, mantienen sus cabinas presurizadas, y para este fin la presión correcta se mantiene por válvulas reguladoras que controlan el escape de aire automáticamente, actuando por presión diferencial entre el interior y exterior de la cabina; sin embargo en el primer Canberra, la noche de las maniobras no funcionaron correctamente estas válvulas, produciendo una sobrepresión interna que provocó la ruptura en la pared derecha de la cabina, ocasionando una descompresión instantánea y explosiva, cuando el avión se encontraba volando sobre la tormenta.



Considerando la altura de vuelo y no contando la tripulación con trajes apropiados para permanecer a esa altitud, puesto que a partir de los 38.000 pies de elevación, por la carencia de oxígeno, el coma ataca súbitamente a los 30 segundos más o menos, el piloto actuó con premura zambulléndose en la gran masa de tormenta, buscando un nivel de vuelo que permitiera a la tripulación sobrevivir, evitando la descompresión de sus organismos y evitar el coma.

Al ingresar el avión al cúmulo la tripulación no tenía idea de lo difícil que sería volar en ese ambiente de gran actividad meteorológica, los movimientos eran tan bruscos e inesperados que apenas se podía controlar el avión, la frecuencia de relámpagos obligaron a la tripulación a bajar sus visores oscuros, para no quedar encandilados. Por momentos se escuchaba gran ruido por el golpeteo del granizo en el fuselaje del avión y en los audífonos solo se escuchaba estática. Los frecuentes relámpagos hicieron pensar en un posible problema, si la máquina era alcanzada por un rayo, a pesar de que el Manual del Piloto dice «el avión en vuelo no está expuesto a ningún peligro por acción de los rayos», sin embargo por las tremendas sacudidas los rompe circuitos saltaban constantemente y el navegante tenía que restablecerlos, además en la caja de estos últimos se producían constantes chisporroteos. Era imposible mantener el avión en línea de vuelo y menos tener una idea exacta de la altura y la velocidad; el altímetro saltaba en varios miles de pies constantemente y el velocímetro no daba ninguna lectura, el único instrumento de vuelo que permitía controlar la actitud de vuelo era el horizonte artificial.

---

Esta situación duró por lo menos unos 15 minutos, cuando el avión salió del cúmulo se encontraba a una altura de 18.000 pies en actitud de unos 60° nariz arriba obligando al piloto a corregir violentamente para no entrar en pérdida. La primera pregunta del navegante al entrar en completa calma el avión fue «Pepe dime, ¿ya estamos muertos?».

Luego de los momentos de euforia, la tripulación inició un rápido recuento de los problemas surgidos en el aparato; primero se efectuó una apreciación de la magnitud de la rotura en el fuselaje, dando solución al problema de la presurización tapando el forado con rejillas metálica que tiene adherida por un lado una lámina de plástico, que para estos casos los fabricantes han ubicado en la cabina, ayudando a hermetizarla con el aire frío al máximo, para que la escarcha tape las posibles fugas; el problema de la falta de indicación de velocidad no era solucionable, el navegante constató que con las tremendas sacudidas el tubo Pitot se había roto; otro grave problema era la falta de comunicación, que luego de manipular largamente los equipos de radio, se consiguió un aceptable enlace con la torre de control de Iquitos, quienes al enterarse de la situación, propusieron que el avión aterrice en el campo antiguo y que para tal fin podían iluminarlo con luces de carros, (en la fecha del incidente no se encontraba construido el actual aeropuerto), se desechó la idea por la falta de velocímetro, las dimensiones del campo y su proximidad a la ciudad que podía ser afectada si no se podía controlar el avión en el aterrizaje forzoso. Para entonces la tripulación ya tenía a la vista la ciudad de Iquitos y las comunicaciones se pusieron más fluidas.

La tripulación calculó cuanto tiempo podía permanecer volando, usando un solo motor y con la velocidad reducida, los cálculos indicaban que con el combustible remanente solo podían mantenerse en el aire hasta las tres de la mañana.

Con todas las consideraciones arriba planteadas, la tripulación tomó la decisión de tomar altura y regresar a su Base de origen a pesar que el radiocompás funcionaba en forma errática; las comunicaciones a medida que se alejaban de Iquitos se hicieron muy difíciles entablando comunicación con Tarapoto en forma muy pobre y luego se entabló comunicar, también muy pobre, con la estación de Chiclayo para solicitarle que por medio del radiogoniómetro dirigieran el avión a la Base; con el tiempo calculado para llegar sobre Chiclayo se pudo escuchar por la radio la indicación de que se pusiera rumbo Norte, lo que hacía pensar que el avión ya se encontraba sobre el mar y desviado de su ruta hacia el Sur, al cabo de 20 minutos y después de mejorar las comunicaciones, se escuchó la famosa frase «aparentemente esta sobre la estación, puede iniciar descenso».

Se inició el descenso a los 20.000 pies y el avión ingresó en la masa nubosa a los 19.000 pies, despejándose las nubes a los 800 pies, por la localidad de Jayanca, de ese punto para adelante la carretera Panamericana fue la referencia hasta tener a la vista la Base de Chiclayo, luego de reducir motor, bajar flaps y tener el tren de aterrizaje asegurado, tomando como referencia únicamente las revoluciones de los motores y la actitud del avión, lo siguiente fue tocar

---

tierra e inmediatamente controlar el avión con los frenos, parando muy cerca de la barrera de contención. Fue un vuelo difícil pero con un final feliz.



**Avión CANBERRA llegando a la Besa Área de Chiclayo**

## EMBOSCADA FATAL

*Eduardo Maraví Lindo*

No lo podía creer, era el día «D» para nosotros con orden del comandante del Componente Aéreo del Teatro de Operaciones, para atacar un objetivo en el Cenepa. Luego de realizar el planeamiento, el 07 de febrero de 1995, despegamos de Ciro Alegría a las 13:52 horas; encontrándonos volando en nuestra primera misión de ataque real; éramos el tercer grupo que estaba en la zona de combate, acabábamos de relevar al grupo saliente. Desde mi cabina con suma atención observaba a los dos helicópteros que me precedían, podía percibir los pensamientos de los tripulantes, que al igual que yo sentían en esos momentos, la emoción que nos embargaba de poder defender nuestra Patria, con los medios que había puesto en nuestras manos debíamos ejecutar todo lo aprendido y de la mejor manera para lograr con éxito la misión encomendada.

---

Era un vuelo muy especial, mejor dicho un día muy especial, diferente a todos los vividos, un día en que vi a mis compañeros de Escuadrón con el rostro fruncido en una mezcla de decisión, preocupación y angustia por lo que estaba pasando nuestro país.

El comandante del Componente Aéreo nos reunió en la Sala de Planeamiento y dio la orden de atacar simultáneamente los puestos de Changos y Tiwinza, los cuales eran objetivos decisivos y su destrucción y/o neutralización era de gran importancia para culminar con la recuperación de nuestro territorio hasta ese momento violado por el Ecuador.

Ya estábamos en la Sala, ubicando los puntos sobre la carta a escala 1/50.000 del Ejército Peruano, discutiendo la navegación más segura, el mejor eje de ataque y el armamento que emplearíamos.

El «Ñato Colina», jefe del Departamento de Operaciones del Escuadrón leyó la Orden de Misión, enterándonos de las tripulaciones que conformarían la operación, una escuadrilla para Changos y una patrulla para Tiwinza.

Despegamos y nos reunimos en formación de combate, como Chalán tres, estaba muy concentrado en mi chequeo cruzado:

- Velocidad, altura, posición.
- Velocidad, altura, navegación.

- Instrumentos de motor, panel de armamento. ¡Recuperar nuestro territorio!
- Velocidad, altura, posición. ¡Mi familia!

Mi familia, incluida en el marco histórico de mi país, que detrás de su miedo y preocupación se sentirían orgullosos al saber que el esposo, el padre, el hijo, el hermano defendía en forma decisiva lo que ellos no podían hacer, para que en el futuro ellos puedan vivir en paz y dentro de un país soberano.

Tenía la navegación clavada en el cerebro, la había memorizado a la perfección, los rumbos, tiempo, etc., que me llevaría a mi objetivo, Ciro Alegría, La Poza, Río Chinganaza, Río Cusaga, PIA, PD, Changos para atacar a las 14:30 horas en la que lanzaríamos, la Escuadrilla de los Chalanes, 128 cohetes cada uno en dos ráfagas de 64 cohetes, con un intervalo de cinco segundos, un ataque de abajo hacia arriba en forma de rastrillo en formación escalonada a la izquierda, ya que teníamos información de que la Defensa Aérea ecuatoriana era muy limitada en lanzar su munición de arriba hacia abajo (ángulo negativo de disparo). Para luego salir efectuando maniobras evasivas y retornar.

Volaba y meditaba a la vez, el comandante Sebastián iba adelante como guía, yo confiaba plenamente en mi guía, lo conocía desde alférez, fue mi instructor en el Grupo Aéreo N°3 y luego en el Grupo Aéreo N°2, el Ñato era su artillero ambos conocían la zona, y contaban con la experiencia requerida para guiarnos al objetivo y cumplir la misión con éxito.

---

Habían algunas dudas que quedaron en el aire durante el planeamiento, como por ejemplo, la defensa aérea del enemigo, posición y magnitud, información meteorológica de la zona, dudas que enturbiaron en algo la confianza, pero que supimos superar en forma profesional.

Luego de chequear el punto inicial de ataque (PIA) a la hora planeada, tras haber realizado la navegación de contorno en un terreno tan accidentado, nunca había sentido al MI-25 tan confiable y preciso para una navegación. Sus motores me daban la fuerza que requería para el tipo de vuelo, su conexión con la palanca colectiva ese día se había reforzado; sus palas, la palanca cíclica y mi mano derecha eran una sola extremidad. Ya estaba allí en el eje de ataque, no lo podía creer, mis pensamientos eran una mezcla de emoción y orgullo, el vuelo había quedado atrás, yo estaba en mi posición de tres, en escalón a la izquierda. Entonces vi que Chalán Guía levantaba la nariz disparando su primera ráfaga de cohetes, el Chalán Dos y yo disparábamos simultáneamente sobre el objetivo, nivelamos por unos segundos para luego jalar nuevamente para disparar la segunda ráfaga, controlando mi separación lateral con respecto al elemento dos para no afectarle con mis cohetes, vi que el guía soltaba su segunda descarga sobre Changos, puse el dedo índice al gatillo esperando que el dos dispare, y fue cuando lo vi estallar convirtiéndose en una bola de fuego ¿Qué pasó? ¡No puede ser!

¿Esto es una pesadilla? Dirigí mi vista al guía mientras me separaba del «Negro Schenone» virando y quitándole potencia para que no me afecte el fuego enemigo y las



partículas metálicas desprendidas por la explosión, quedé perplejo al ver que volaban hacia el guía por lo menos media docena de misiles dejando tras sí una estela de humo zigzagueando mostrando un vuelo irregular, señal de que buscaban su presa.

Sentí que el guía estaba acorralado, que lo perdía, que los misiles lo buscaban para derribarlo, era una emboscada fatal, vi nuevamente al negro, seguía en llamas y fue en ese instante que me percaté de que había misiles volando hacia mí, los reconocí de inmediato por la señal fumígena que dejaban a su paso, una luz roja emitida por uno de ellos me impresionó por la rapidez con que se acercaba a mi helicóptero, pensé que debía salir inmediatamente de ese infierno, viré bruscamente por la izquierda y presioné el pedal de la misma forma para glizarlo y adquirir un vuelo en pique al lado contrario al misil, grité a mi artillero «Flare» lo que creo que nos dio más posibilidades para esquivarlos, mientras caía esperaba el impacto del misil, los segundos se hicieron más largos, y el misil no me tocaba, los árboles estaban cada vez más cerca, iba a estrellarme, jalé el helicóptero con la cíclica para poder nivelar pero no respondía, al parecer tuve inversión de mandos, debido al jalón brusco que realicé al esquivar al misil, no tenía altura suficiente para poder realizar los procedimientos de salida de esta situación, entonces atiné a darle más potencia con la colectiva logrando levantar la nariz del helicóptero a la vez que recuperaba el mando cíclico.

Pude esquivar los obstáculos del terreno y continué el vuelo rasante alejándome de ahí, por unos segundos no supe que hacer, me sentí solo, pensé que el guía también

---

había sido derribado, alerté a mi artillero y el mecánico para que observaran si continuaban atacándonos o si veían aviones enemigos tratando de interceptarnos, no fue así, continué navegando y a los cinco minutos escuché el llamado del guía rompiendo el radio silencio, contesté como Chalán Tres y me preguntó por el Dos, le comuniqué lo que había visto y decidimos encontrarnos sobre el río Santiago para continuar el retorno a Ciro Alegría.

En este retorno pensaba sólo en lo sucedido, tuve una rara sensación, mezcla de dolor y pena por lo sucedido, pero sobre todo, los admiraba, me sentía orgulloso de ellos, los imaginaba camino a la inmortalidad. Yo los conocía bien, con el comandante Marco Schenone trabajé seis años de mi vida en el grupo N°2, fue un verdadero amigo, aprendí de él muchas cosas, también fue mi instructor en vuelos y comandante del Escuadrón Aéreo, era muy dedicado y metódico en las cosas que hacía, fue un excelente orador.

Nunca se molestaba, tomaba las cosas de la manera más práctica posible, era buen esposo y excelente padre. Raúl Vera también fue un excelente amigo, conocí a sus padres y hermanos, ellos lo consideraban un ejemplo familiar, siempre se mantenía a la vanguardia con la tecnología, aprendiendo siempre algo más, volamos muchas misiones de entrenamiento juntos y demostró siempre estar al día en sus procedimientos. El SO1 FAP Díaz Cabrel, mecánico del helicóptero que iba con ellos, siempre estaba preparado para salir a volar en cualquier momento, siempre presente, se anticipaba a todo y con gesto de colaboración y respeto a sus superiores.

Llegamos a Ciro Alegría y todos sentimos la desaparición física de tres valerosos hombres. Pero estamos seguros de que cada uno de nosotros los integrantes de la FAP siempre los tendremos presentes, porque ellos lograron ese camino a la eternidad de la manera más sublime que hay, entregar sus vidas por la Patria, y como decía el comandante Schenone en el breafing: «Ha llegado el momento de inmolarlos por la Patria si fuera necesario» y así lo hizo: convirtiéndose él y su tripulación en los verdaderos gigantes del Cenepa.



**Helicóptero MI-25 preparándose para misión**

## HISTÓRICA ENTREVISTA

*Víctor Velásquez Vercelli*

El presidente de la República del Perú, arquitecto Fernando Belaúnde Terry, invitó en 1966 al presidente boliviano, general René Barrientos Ortuño y a sus ministros, a un vuelo a lo largo del reciente trazo de la carretera Marginal de la Selva, que estaba proyectada para unir por el Norte Ecuador, Colombia y Venezuela y por el Sur Bolivia y Paraguay. En dicho viaje se inauguraría el campo de aterrizaje de Puerto Patria, en las cabeceras del río Alto Madre de Dios, lugar en el que se reunían los presidentes y sus comitivas.

La misión consistía en que el avión presidencial DC-6 N°377 con la tripulación: coronel Víctor Velásquez Vercelli como piloto, el comandante Roberto Maldonado de copiloto, los mecánicos técnicos de 2da. Julio Lengua y Ramón Hinostroza, y los asistentes a bordo: técnico de 2da.

---

Felix Anda y el maestro de 2da. Oscar Echegaray, saliera de Lima hacia La Paz el día 14 de octubre y pernoctara en la ciudad del altiplano. El avión despegó de Lima a las 15:26 horas, llegando a La Paz (Bolivia) a las 18:16 horas.

Al día siguiente, el avión N°377 despegó de La Paz a las 10:00 horas conduciendo al presidente de la República de Bolivia y su comitiva, rumbo a Puerto Patria, minutos antes salía de Lima en avión DC-4 N°705 conduciendo al presidente peruano y diez ministros de Estado, pilotado por el coronel Dante Poggi Moran, también con rumbo a Puerto Patria, calculando su llegada con 10 minutos de anticipación al otro avión para recibir a su invitado el presidente Barrientos y sus acompañantes.

De acuerdo a lo previsto, el avión DC-4 N°705 aterrizó en Puerto Patria a las 09:50 horas y el DC-6 N°377 a las 10:00 horas. El encuentro histórico de dos presidentes y de 20 ministros, fue apoteósico y muy fraterno. Después del saludo protocolar e inauguración del campo de Puerto Patria el presidente del Perú Fernando Belaúnde Terry invitó al presidente de Bolivia René Barrientos Ortuño y comitiva, a embarcarse en el avión DC-6 N°377 para realizar el primer recorrido sobre un tramo de la carretera Marginal desde Puerto Patria a Tingo María.

El despegue se realizó a las 12:30 horas, 15 minutos después se llegó a la desembocadura del río Manu al río Madre de Dios y se continuó volando por la margen derecha del primero, por donde se ha trazado la carretera Marginal. Luego a los 22 minutos se llegó a la zona del istmo de Fitzcarrald, Divortium Acuarium, por un lado las nacientes

del río Manu de la cuenca del río Madre de Dios y del otro lado el río Jibijinjileri afluente del Camisea y este último afluente del río Urubamba. Del istmo de Fitzcarrald se sobre volaron los ríos antes indicados hasta su desembocadura en el río Urubamba; siguiendo por la margen derecha de este río se llegó hasta la cuadra del río Mashagua, para cambiar de rumbo hacia el codo del río Tambo y siguiendo por la margen izquierda de este río, hasta Puerto Ocopa, ubicado entre los ríos Perené y Pangoa. Tiempo de vuelo desde Fitzcarrald a Puerto Ocopa: 42 minutos. Seis minutos después se pasó sobre Satipo, de este poblado a San Luis de Shuaro, en el río Paucartambo que con el río Tulumayo forman el río Perené doce minutos. Se voló sobre el río Azupizú y se llegó a Puerto Bermúdez en el río Pachitea y siguiendo el trazo de la carretera Marginal por la margen izquierda de este río, se sobrevoló Puerto Victoria y Puerto Inca. Se pasó sobre San Alejandro en el río del mismo nombre y se cambió el rumbo hacia Tingo María, en el río Huallaga, donde se aterriza. Esta segunda etapa del vuelo duró dos horas y veintisiete minutos y se pernoctó en el hotel de turistas de la localidad.

En el recorrido se sobrevoló aproximadamente 45% de la carretera Marginal de la Selva; durante el vuelo, entre punto y punto de control, se explicó a la comitiva por el intercomunicador del avión, sobre los estudios realizados para la explotación de las zonas en agricultura, minería, ganadería, así como los niveles del terreno y los diferentes climas que permiten una agricultura muy diversificada. Estas informaciones estaban basadas en estudios técnicos realizados por organismos internacionales como la FAO y nacionales como la ONER.

---

En el hotel de turistas de la ciudad de Tingo María, después de la comida, el presidente Fernando Belaúnde Terry invitó al presidente René Barrientos Ortuño, al ministro de aeronáutica teniente general FAP José Heighes Pérez Albela y al piloto del avión, para conversar sobre el recorrido que se efectuaría al día siguiente desde Tingo María hasta San Ignacio, en la frontera con el Ecuador regresando a la ciudad de Tarapoto para pernoctar. En la reunión el presidente Belaúnde le manifestó al presidente Barrientos si le gustaría ir a algún lugar en forma especial y este le dijo que había escuchado mucho de una ciudad muy alegre y de gente muy simpática...era Iquitos

En ese momento, el presidente Belaúnde, siendo las 23:00 horas, dispuso que se cambiara el plan de vuelo, con recorrido sobre la Marginal de la Selva hasta las nacientes del río Mayo, para luego dirigirse a Iquitos. El problema era que en esa ciudad nada se había preparado para un recibimiento a los distinguidos personajes.

A las 24:00 horas del sábado, momentos en que la ciudad normalmente está de fiesta, se hizo contacto por radio con el Comando de la Base Aérea de Iquitos, explicándole el plan y que tomara contacto con el Comando de La Quinta Región Militar y la Base Naval, para que el personal rindiera los honores correspondientes. La banda de Música debía aprender el Himno Nacional boliviano; se debía avisar a los colegios para formar calle desde el aeropuerto hasta la plaza de Armas de Iquitos.

Un avión C-47 que estaba en Tingo María debía salir para Iquitos, a las 05:30 horas llevando la Bandera boliviana



para colocarla en el hotel de Turistas. Para darles un pequeño margen de tiempo calcularon aterrizar en la ciudad de Iquitos a las 12:30 horas.

Fueron muy grandes los contratiempos que tuvieron que afrontar las autoridades localizando músicos, reuniendo al personal militar franco, a los directores de los colegios, ensayar el Himno Nacional de Bolivia, etc. y todo tenía que encontrarse listo antes de la llegada de los señores presidentes y su comitiva ese día domingo 16 de octubre.

El domingo 16 de octubre, el avión con los presidentes, despegó a las 09: 40 horas del aeropuerto de la ciudad de Tingo María, con la finalidad de recorrer otra parte de la Marginal, hasta las nacientes del río Mayo, Abra de Pedro de Miguel; con este recorrido se cubría aproximadamente un 90% del trazo de la Carretera Marginal de la Selva

Después del despegue se sobrevoló a lo largo del río Huallaga, pasando por los pueblos de Aucayacu, Uchiza, Tocache Nuevo, Juanjui, Bellavista, Picota, Pucacaca y Tarapoto, empleándose en el recorrido una hora y tres minutos. Sobre Tarapoto se cambió de rumbo para sobrevolar Moyobamba, en la vertical de esta ciudad, se continuó sobre el río Mayo hasta su cabecera, Abra de Pardo de Miguel.

Se dejó en ese punto la Carretera Marginal de la Selva y cambió rumbo a Iquitos pasando a la cuadra de la ciudad de Yurimaguas a las once horas y treinta y cinco minutos. Se aterrizó en el campo antiguo de Iquitos a las doce horas con treinta minutos, hora prevista para la llegada

---

presidencial. El recibimiento en esta ciudad fue extraordinario, muy fraterno, con grandes muestras de sinceridad y afecto. Pese a lo imprevisto de la llegada, era increíble lo que se vio: En el aeropuerto estaba la Fuerza Armada rindiendo los honores correspondientes, la banda de música tocaba los himnos de ambos países; en el recorrido del aeropuerto hasta la Plaza de Armas, se encontraban los colegiales con banderas hechas de papel de las Repúblicas de Perú y Bolivia, apostados a lo largo de todo el recorrido, todos uniformados, viviendo al país vecino. En el Hotel de Turistas se habían preparado dos suites presidenciales y los alojamientos para toda la comitiva.

El pueblo de Iquitos congregado frente al hotel pedía que salieran al balcón los gobernantes. El discurso del presidente Barrientos fue extraordinario, recalando en forma especial que se había emocionado por el cariño del pueblo de Iquitos, habiéndose decidido esta visita apenas el día anterior a las doce de la noche, en menos de doce horas todo estaba tan organizado y que él se había asombrado de que todo el pueblo se volcara a demostrarle su afecto y cariño; que esta actitud la llevaría en su corazón eternamente. A continuación habló el presidente Belaúnde con un discurso brillante.

El comentario del piloto, expresado con toda sinceridad, que no se imaginó que todo saliera a la perfección, en el avión venía preocupado pensando cómo sería el recibimiento, si la orden que había transmitido por radio se cumpliría. En realidad fue una sorpresa muy grata y eso demuestra que el pueblo de Iquitos es muy acogedor

y sus Fuerza armada sabe cumplir la misión encomendada, a pesar del poco tiempo que disponía en un día domingo.

El lunes 17 de octubre, se inicio el retorno de este vuelo histórico, después de los honores y despedidas de reglamento, se despegó del aeropuerto de la ciudad de Iquitos a las nueve horas y cuarenta y cinco minutos, ascendiendo a una altitud de doce mil pies, el primer control se efectuó en la desembocadura del río Tigre, luego se pasó sobre Lago Verde y se sobrevoló la ciudad de Yurimaguas, donde se inició el descenso para aterrizar en el aeropuerto de la ciudad de Tarapoto, tocando tierra a las diez horas con cincuenta y nueve minutos.

En el aeropuerto de Tarapoto se efectuó la ceremonia de despedida de los presidentes y las comitivas. El presidente Belaúnde y su comitiva acompañaron al presidente Barrientos con su comitiva hasta la escalinata del avión y los despidieron con un fuerte abrazo. El avión DC-6 N°377 despegó del aeropuerto de Tarapoto a las doce horas con treinta y ocho minutos, rumbo a La Paz, Bolivia; tomó altura para volar en zona de selva a quince mil quinientos pies, su primer control lo efectuó sobre Pucallpa, controló Manu hora y media después, en dieciséis minutos más sobrevoló el poblado de Quince Mil. A partir de ese lugar comenzó a tomar altura hasta los diecinueve mil pies y media hora más tarde pasa sobre la ciudad de Juliaca, en las proximidades del Lago Titicaca.

El presidente René Barrientos acompañaba a la tripulación en la cabina y venía observando el vuelo, como oficial de la Fuerza Aérea de Bolivia y como piloto había

---

volado las Unidades de transportes de su país, se sentía muy a gusto en la cabina del avión; cuando se inició el sobrevuelo del Lago Titicaca, el presidente Barrientos preguntó al piloto del avión si retornaba el mismo día a Lima, se le indicó que así estaba indicado la misión de vuelo, programada por la Dirección de Operaciones, manifestando que deseaba tener a la tripulación esa noche en Palacio de Gobierno para hacer una recepción en retribución al recorrido realizado a lo largo de la carretera Marginal de la Selva y por el excelente viaje que había disfrutado.

El piloto solicitó entonces por radio comunicarse con el director de Operaciones FAP, mayor general Pedro Sala Orozco, quién indicó permanecer en escucha, pues tenía que informar al Comandante General de la FAP, teniente general Carlos Siles Baroni. Desde la llamada hasta la respuesta, dando la autorización, se demoró menos de dos minutos. El presidente Barrientos, que escuchó la orden, dijo - «qué buenas comunicaciones tienen ustedes, me he quedado sorprendido por esta eficiencia operativa».

La nave aterrizó en el aeropuerto «El Alto» de la ciudad de La Paz a las dieciséis horas con dieciséis minutos, se había volado desde Tarapoto a La Paz tres horas con treinta y ocho minutos.

La recepción fue extraordinaria y a la tripulación le impusieron las alas de piloto Honoris Causa de la Fuerza Aérea de Bolivia, en su máxima categoría.

El regreso a Lima se realizó al día siguiente, despegando del aeropuerto de «El Alto» a las nueve horas,

rumbo a Lima por la ruta cuarenta y cuatro: Arequipa, San Juan, Pisco y Lima, con un tiempo de vuelo de dos horas y treinta y ocho minutos.

El resultado de la misión fue excelente. No se presentó ningún inconveniente, ni en el avión, ni en las condiciones meteorológicas. «Fue un vuelo para el recuerdo».

DC-4



**Avión Presidencial DC-6**

## SITUACIÓN EXTREMA

*Luis F. Ramírez Alfaro*

Un lluvioso amanecer, la «Promoción 1956», que atendía Cursos de Postgrado en la Escuela para Latinoamérica en la Base USAF de Albrook-Zona del Canal de Panamá, culminaba los aprestos para efectuar un Viaje de Instrucción al Depósito «MOAMA» de Mobile en el Estado sureño de Alabama.

Su finalidad, era apreciar en forma objetiva las actividades logísticas en dicha Gran Unidad para satisfacer los requerimientos de material aéreo de los países involucrados en el Programa de Asistencia Militar, MAP.

Las delegaciones estuvieron constituidas por oficiales de las hermanas Repúblicas de Brasil, Bolivia, Colombia, Cuba, Chile, Ecuador, Paraguay, República Dominicana, Uruguay, Venezuela y Perú.

---

El grupo peruano estaba conformado por el capitán FAP Antero Gargurevich Gargurevich, los tenientes FAP José García Aguilar y Enrique Herbozo Rodríguez Paiva y los alféreces Javier Tryon Cuba, Gastón Agurto Mejía, Walter Díaz Cuadros y Luis Ramírez Alfaro, quien hace esta breve remembranza.

El embarque se realizó en dos aviones Douglas. El primero un DC-3 de limitada capacidad que despegó una hora antes, haciendo escala en la Habana; El segundo, con el grueso de los alumnos un DC-6 entre los que figuraban como parte de la comitiva, Walter Díaz y Luis Ramírez, a órdenes del capitán Gargurevich, este último de carácter enérgico y a veces temperamental.

El despegue de la segunda máquina se cumplió con toda precisión en medio de la algarabía y entusiasmo de todos, las condiciones meteorológicas eran satisfactorias que hacían presumir, un vuelo seguro y placentero.

En circunstancias que nos encontrábamos volando dos horas sobre el Atlántico, se produjo un fuerte sacudón que alteró la tranquilidad de todos haciendo la presunción inicial que habría ocurrido por efectos de la turbulencia, sin embargo, después percibimos que la máquina había perdido potencia ostensiblemente por la plantada de uno de los motores.

Cumpliendo los procedimientos operativos en vigencia, el capitán de la nave comunicó por radio a la Torre de Control de la Base de Albrook las coordenadas de posición y demás detalles de la emergencia que podía convertirse rápidamente en tragedia.



Minutos más tarde, la situación se hizo crítica cuando un segundo motor presentaba fallas y miembros de la tripulación solicitaron cortésmente colocarse los chalecos, permanecer en los asientos con las manos tomando los tobillos con energía y desplazar la cabeza hacia delante en actitud de agudo estreñimiento, asignándonos un bote de jebe con capacidad para ocho oficiales. Se procedió a estibar la carga para evitar que se desplace y haga impacto sobre los pasajeros durante el amerizaje que sería muy breve porque luego la nave se sumergiría, debiendo alejarnos del lugar rápidamente.

Es de hacer notar que nuestra mayor preocupación era constatar que el dispositivo para ahuyentar los tiburones funcionara con eficiencia. Sabíamos, que en el Atlántico los escualos habían organizado un meeting y no aéreo precisamente y esperaban ansiosos rogando al Señor que bendiga los alimentos que iban a recibir.

En medio de natural estupor, pensé que estos hechos se habían producido con la complicidad malévola de Walter mi compañero de toda la vida, con el que hay que estar siempre bien y cariñosamente lo llamaba «Mefis» por su voz grave casi fallecida, tez rojiza como ladrillo recién salido del horno, ojos celestes y centellantes pero oblicuos al revés, orejas piramidales con pabellones parecidos a los que armábamos con los fusiles mauser modelo argentino, en fin, de asombroso parecido con ese siniestro personaje que vituperan las escrituras y cumplía una misión del averno.

El, a pesar de las recomendaciones del piloto de la nave, se aproximaba en forma persistente a las ventanillas para ver en que medida perdíamos altura o prepararse para

---

cumplir su labor de recolectar almas como lo hacía durante sus horas de ocio en las estaciones de emergencia de los hospitales, mortuorios, cementerios y calles de Lima, que se habían convertido por los accidentes de tránsito, en exitosa fuente de reclutamiento.

El escenario era patético. La máquina estaba estabilizada y a una velocidad que evitara entrar en pérdida. El piloto, había decidido retornar a la Base de partida, porque estábamos volando toda la ruta sobre el mar y a una distancia equidistante de la Habana. El calor era sofocante y el tiempo, lo que nunca, parecía que se había detenido una eternidad, siendo esta la primera vez que recorrí rápidamente mi vida entera, con lujo de detalles, la segunda fue con el loquero. Rogaba al Señor que nadie sufra por mi ausencia y perdone mis errores. Es admirable comprobar como la mente humana en breves momentos acicateada por un verdadero peligro, tiene la facultad de ver nuestra vida como una película en todos los escenarios y nuestra relación con los demás.

A escasos metros de altura sobre el océano, con los uniformes humedecidos por la copiosa transpiración que invadía hasta nuestros cabellos, permanecíamos sentados casi inmóviles ensimismados recorriendo nuestro pasado, en tanto que Walter se ponía nuevamente de pie para observar el comportamiento de los nobles motores que se esforzaban por sostenerse a como de lugar en el espacio.

De pronto, apareció nuestro impetuoso capitán jefe de Grupo, incriminando a Walter para que se sentara, tomándolo por el brazo. Walter dominado por el nerviosismo que a todos nos invadía por igual y sobre todo

con la gran facilidad que tenía de movilizarse a grandes saltos sobre sus ejes sin ser visto, ganó distancia pero en el breve forcejeo la máquina perdió estabilidad que felizmente pronto recuperó. Luego, aparecieron en el firmamento a manera de ángeles salvadores, dos aviones Albatross que nos escoltaron a baja altura hasta aterrizar en la pista de vuelos de la Base que se encontraba atestada de carros contra incendio, operados por personajes con vestidos especiales, autoridades, periodistas y estudiantes en general.

Descendimos por las escaleras del avión agotados, dando gracias al Señor por haber superado esta Situación Extrema, partiendo horas más tarde nuevamente a Mobile Alabama en la misma máquina, luego de reemplazar los motores que nos habían gastado una mala pasada.

Walter, mi hermano, permaneció en su habitación por breve tiempo hasta que nos reunimos nuevamente, no sin antes invocar la comprensión del Jefe de Grupo, recordando hoy que todo no pasó de un gran susto a los que se sumarían en el futuro otros sustos propios de nuestro quehacer en la Fuerza Aérea del Perú.



## MEMORIAS DE COMBATE

*Juan Gómez Vera*

El 27 de enero se dio la orden de atacar un Puesto militar ecuatoriano infiltrado en el Alto Cenepa, para lo cual se realizó el planeamiento con un helicóptero MI-8 del Ejército Peruano y dos Helicópteros FAP: un MI-25 y un MI-17

Despegamos a las 10:00 horas y atacamos dicho objetivo a las 10:57, sin novedad. Logramos destruirlo, pero uno de nuestros helicópteros recibió el impacto de la artillería liviana y armas antiaéreas de calibre de .50" del enemigo, cuyos fogonazos pudimos apreciar a distancia.

El día 28 se nos comisionó para atacar otro puesto enemigo con un MI-8, pero nuestras naves debieron retornar casi de inmediato por mal tiempo. Nosotros continuamos la navegación rasante llegando al puesto

---

peruano «Cahuide» de donde salimos a atacar; en ese lugar recibimos fuego cruzado de artillería de pequeño calibre por lo que retornamos a la Base de «Ciro Alegría» sin novedad.

Esa noche se nos ordenó hacer el planeamiento para la siguiente misión a fin de atacar Falso Tiwinza, la cual se llevaría a cabo luego de un bombardeo de ablandamiento.

Salimos con un MI-17 y un MI-25 de la FAP; luego de una navegación rasante y a una distancia de 1,700 m. de «Chequeiza» hice un pequeño «zoom» para ver el blanco, y en ese momento desde gran altura sobre el objetivo notamos el humo y el despegue de un misil que venía en rumbo de colisión hacia nuestro helicóptero.

La tripulación, demostrando en todo momento serenidad, me dio la firmeza necesaria para enfrentar el misil. Cuando observé el impacto era inminente. Hice una maniobra evasiva bajando la colectiva con viraje a la derecha, lo que evitó el contacto, y más bien se escuchó el ruido del misil mezclado con el de los motores del MI-17.

Por un momento pensé escuchar una explosión muy cerca, lo que no se produjo sino más bien un largo silencio, que incluso me hizo creer que se había plantado el motor, pero no fue así: el misil había pasado milagrosamente por entre las palas.

Luego atacamos el puesto enemigo logrando batirlo y cuando hice la evasión viré hacia la izquierda, y contraataqué el lugar de donde habían disparado el misil;

giré apresuradamente y en forma rasante me alejé del blanco. Una vez restablecida mi máquina pregunté por el helicóptero N°2, el operador de la Torre de Control, respondió que se encontraba atrás,

Al retorno, mi copiloto indicó que un segundo blanco estaba a la derecha del objetivo destruido por lo que después de reciclar los «switchs» de armamento regresamos a atacarlo dando en el blanco, luego de la evasiva por la izquierda regresamos en vuelo rasante a Ciro Alegría donde contamos tan exitosa experiencia.



**Manuel Polo Jimenez, en el muelle de Puerto Pizarro, Tumbes.**



## TOCADOS POR FUEGO ENEMIGO

*José Heighes Pérez Albela*

Como integrantes de la 82 Escuadrilla del XXXI Escuadrón de Información Marítima, hacía ya casi dos meses que habíamos realizado numerosas misiones de reconocimiento. El Comando de la Marina estimó necesario que se llevara a cabo un levantamiento fotográfico del estero de Santa Rosa.

El hecho de que fuera designado para efectuar la misión fotográfica, a pesar de que no era piloto titular de la Escuadrilla 82, se debió a que en la Base de Ancón era el jefe de la Sección Fotográfica y donde el suboficial Manuel Polo Jiménez era el técnico principal. Por otro lado, como un entretenimiento, había confeccionado una regla de cálculo para determinar las escalas fotográficas, la cual permitía, de acuerdo al foco de la máquina, escoger la altura de vuelo para predeterminar la escala deseada. El jefe de la

---

82 Escuadrilla, capitán CAP Augusto Duarte Colichón, por dichos motivos, ordenó que efectuara esa misión en el avión Curtiss Falcon, perteneciente al entonces Alférez CAP Ernesto Fernández Lañas, de tal manera, la misión estuvo ya preparada desde el día anterior; esto es, con la máquina fotográfica instalada en el piso del puesto de observación.

El día 26 amaneció como comúnmente se presentan los días en la zona de Tumbes, en los meses de la primavera; es decir; caluroso desde tempranas horas y completamente despejado. Mientras nos dirigíamos en el bote para abordar el avión, le di las últimas instrucciones al suboficial Manuel Polo, poniendo énfasis en que la máquina fotográfica vertical estuviera bien asegurada y que debía llevar otra máquina para toma de fotos oblicuas, ya que la misión incluía vistas de posibles agrupamientos de tropas ecuatorianas, debido a que por el ataque de Porotillo se podrían prever infiltraciones en la provincia de El Oro, ocupada por tropas peruanas desde el 31 de julio.

Despegamos del estero de Puerto Pizarro, nuestra Base de Operaciones. Después de una hora de vuelo, nos dispusimos a ejecutar los pasajes, a una altura aproximada de 5,000 pies, demoramos unos 20 a 25 minutos en terminar el mosaico fotográfico, luego de lo cual, tomamos rumbo a nuestra Base.

En la ruta de regreso, el suboficial de 1ra. Manuel Polo me indicó con señas que tomara más fotografías de posibles grupos de tropas en la zona de Jubones, a lo que asentí y ejecuté las tomas correspondientes.

Cuando estaba controlando la línea de vuelo para efectuar en mejor posición las tomas fotográficas, sentí de improviso una sacudida del avión y noté, en fracción de segundos, que el suboficial Polo caía violentamente al piso de la cabina. Rápidamente me di cuenta de que había recibido un impacto de proyectil que le destrozó todo el parietal derecho, de donde le manaba abundante sangre, notándose una profunda herida.

A pesar de la gravedad de la herida, el suboficial Polo trató de incorporarse pensando que el piloto también había sido tocado (y esto me lo confirmó posteriormente), por lo que, imaginándome lo que pasaba por su mente, le tomé la mano para confortarlo y, a través de los espacios entre la cabina del piloto y la del observador, le pasé mi pañuelo y mi cristina que siempre llevaba en el bolsillo posterior junto al pañuelo, para que contuviera la hemorragia de la herida y no perdiera mucha sangre.

Como me encontraba a casi una hora de vuelo de Puerto Pizarro y considerando el estado del suboficial Polo, aceleré el motor lo máximo permisible, a fin de alcanzar la Base en el menor tiempo posible. Mientras volaba de regreso, noté que el parabrisas del avión se encontraba manchado de sangre, debido al enorme impacto producido en el rostro del suboficial Polo. Después de casi una hora de vuelo, acuaticé en Puerto Pizarro, dirigiendo el avión hasta la orilla del estero, haciendo señas insistentes para dar aviso de que necesitaba ayuda urgentemente. Acudió el personal que se encontraba en las inmediaciones de la playa, el cual ayudó a sacar de la cabina al valeroso suboficial.

---

Cuando ya había apagado el motor y me disponía a salir del avión, noté que en las canaletas que unen los pedales del piloto y del observador, se había acumulado gran cantidad de sangre que perdía el suboficial Polo, sangre que incluso penetró dentro de mi zapato derecho, humedeciendo la media. Esto me hizo pensar en la gravedad de la herida y la forma estoica en que soportó el sufrimiento durante casi una hora de vuelo.

Cuando llegué a la playa recién me di cuenta que yo también había sido alcanzado, pero por las esquirlas que produjo el impacto del proyectil sobre la máquina fotográfica y el rostro del fotógrafo, incrustándoseme de 10 a 12 de ellas al lado izquierdo del cuello, por lo que tuve que ser atendido en el Hospital Militar de Tumbes.

Al suboficial Polo Jiménez lo atendió el cirujano del Ejército Dr. Guzmán del Villar, quien ordenó su evacuación a Lima, al entonces Hospital de San Bartolomé.

**Nota.-** Trasladado al hospital San Bartolomé fue operado, quedando en un estado estacionario, desgraciadamente los adelantos médicos de la época no permitían hacer más, su salud fue minándose y el 22 de diciembre de 1941 la muerte le llegó rápidamente, entregando su vida brindada al servicio de la Patria a los 32 años de edad.

## GUARNICIÓN DE SOPLIN 12 DE AGOSTO 1941

*Jorge Balarín de la Torre*

Posiblemente, para las tropas ecuatorianas la guarnición de Soplín constituía uno de los objetivos principales sobre la línea del río Pastaza, ya que aguas arriba tenían la guarnición de Andoas, y al tomar Soplín, su consolidación sobre esta línea se asentaba, toda vez que Soplín era, la única guarnición que nosotros teníamos sobre este río.

El jefe de esta guarnición, teniente EP Oswaldo Patiño Zambrano, había logrado observar cierto movimiento de tropas de parte de la guarnición ecuatoriana de Huachi, sentada aguas arriba en la misma margen. Esta observación lo puso en alerta, ya que llegada la noche se percató de que se había realizado un desplazamiento, lo que lo instó a tomar su dispositivo, para hacer frente al combate, el que se inició al día siguiente a las 15:00 horas, irrumpiendo

---

sobre la guarnición. El ataque fue contenido; luego reagrupado sus efectivos contra ataca, logrando hacer prisioneros, al jefe de la guarnición enemiga, quien era un teniente, así como a dos clases y cuatro soldados. Este hecho fue comunicado al Comando de Iquitos, solicitando a su vez ser auxiliados por una unidad de fuego. El Comando de Iquitos dispuso el traslado de la munición, encomendándoseme la Orden de Misión.

El vuelo lo realicé en un avión «Travelair», monoplano de ala alta, con capacidad para ocho pasajeros, con motor Rain de 520 HP, partiendo a las 7:00 a.m. La travesía tomaba cerca de 4 horas, ya que teníamos por norma volar al alcance de los ríos, para salvar cualquier falla de motor.

Llegando a las 11:00 horas, mi arribo era guardado con ansia ya que el comandante de la guarnición esperaba un contraataque del enemigo, por cuanto el mayor efectivo se había replegado.

Bien, se procedió a descargar la munición quedándome a almorzar. Durante ese lapso, comentado los hechos con los oficiales, me manifestó el teniente Patiño su preocupación por la custodia de los prisioneros, sugiriéndome que los evacuara. Le manifesté que no había inconveniente, pero que se provocara la Orden del Comando de Iquitos. Se cursó un radio en clave, y a las 15:00 horas me llegaba la Orden para que los evacuara a la guarnición de Barranca, sobre el río Marañón.

Esta comunicación y los preparativos para el traslado, fue la razón para que transcurrieran las horas, variando las

condiciones meteorológicas iniciales. Luego de amarrar en su asiento a cada uno de los prisioneros, no así al oficial, a quien exhorté a guardar la conducta propia de su rango, emprendimos vuelo. Despegamos a las 15:45 horas, enrumbando directamente hacia Barranca, pero el mal tiempo arreció haciéndome imposible proseguir el vuelo y viéndome obligado a descender sobre el río Pastaza, río torrencioso y de poca profundidad. Tratando de encontrar un recodo que me fuera dable para acoderar el hidroavión, logré hacerlo en una rampa gredosa. La tempestad se desplomó sobre nuestras alas, había que esperar. Mi esperanza se cifraba en que cuanto más violenta era ésta, más pronto pasaría; y así fue. Pero lo que no estaba en mi libro era que el hidroavión se pegara sobre la greda. Pasada la tempestad, y aún lloviendo decidí partir, ordenándole al suboficial Máximo Velásquez (mecánico del avión) que bajase y empujase el hidroavión dándole la vuelta. Como demoraba más de la cuenta, inquirí:

«¡Velásquez!, ¿Qué pasa?. Por toda respuesta me contestó: ¡No puedo!

Sin pensarlo dos veces, ordené al teniente ecuatoriano que bajara para ayudar a Velásquez, y como este tampoco pudiera, comprendí que la greda se hacía ventosa y que se necesitaba la ayuda de todos; procedí a cortar el amarre de que habían sido objeto, ordenándoles que bajaran al pontón a fin de que empujaran el hidroavión, la hora avanzaba, el atardecer se oscurecía, ¡había que salir! Y así en un esfuerzo se deslizó el hidroavión. Luego todos subieron, despegamos rumbo a Barranca. Eran las 18:00 horas y a las 18:45 horas llegamos. Hicimos un acuatizaje más que en la penumbra, en la oscuridad; por suerte la Luna estaba en cuarto

---

creciente, proyectándose sobre la superficie y permitiéndonos establecer la altura entre la floresta y el río.

Desde el atracadero, con sus linternas me hacían señales, orientándome para acoderar. Ya en tierra, el jefe de la guarnición, teniente José Cacho Bernal, me manifestó: ¡Que susto el que nos has dado!; comunicaron tu salida a las 15:45 horas.

La cita de esta anécdota no tiene otra intención que la de resaltar las vicisitudes que se presentan poniendo en juego el cumplimiento de una misión, así como destacar la entereza moral del teniente ecuatoriano, quien supo cumplir su palabra de honor.



## QUEBRADA SECA, 23 DE JULIO DE 1941

*Manuel Rivera López Aliaga*

La 41 Escuadrilla, con aviones NA-50 (toritos), al mando del teniente comandante CAP Antonio Alberti B. e integrada por los tenientes CAP Fernando Paraud y José Quiñones, y el alférez CAP Manuel Rivera López Aliaga, estaba acantonada en Tumbes, donde se hacía vida de campaña con múltiples sacrificios, que era menos dura por la jovialidad, camaradería, responsabilidad y conciencia del deber, que el teniente José Quiñones sabía transmitir a sus camaradas y subordinados en todas sus acciones.

Integrando la Escuadrilla, me cupo la satisfacción patriótica de cumplir gran número de misiones, muchas de ellas al lado de nuestro querido compañero, el teniente Quiñones. Es así como el día 22 de julio recibimos la Orden de Operaciones N°1, en la que se nos señala como objetivo

---

de vital importancia, batir el puesto ecuatoriano de Quebrada Seca.

El guía de la formación recalcó la importancia del objetivo en mención. Recuerdo que al dirigirnos a nuestros aviones, el teniente Quiñones nos dijo: «Muchachos, a silenciar la artillería ecuatoriana».

Sobre el objetivo, como el número cuatro de la formación, pude observar el nutrido fuego procedente de las baterías enemigas que además hizo impacto en todos los aviones de la formación, sin tocar partes vitales de estos, salvo el del teniente Quiñones, al que le provocó un incendio.

El ataque se inició de acuerdo a lo programado, lanzándose en pique el Comando de la formación desde una altura de dos mil metros, seguido del teniente Paraud, entrando luego el teniente Quiñones y el suscrito cerrando la columna. Antes de ingresar a mi picada observé que el avión del teniente Quiñones durante su pasaje hacia el objetivo se incendió y así incendiado viró enfilando hacia el nido de ametralladoras y en vertiginosa picada se estrelló contra dicho nido, silenciándolo definitivamente, cumpliendo así lo prometido en aras de la Patria.

## **PANTOJA, ROCAFUERTE, LAGARTOCOCHA**

*Carlos Benavides Dorich*

Al amanecer del 11 de agosto de 1941, se iniciaron los fuegos entre las tropas de la guarnición peruana de Cabo Pantoja y las ecuatorianas de la guarnición de Rocafuerte ubicadas en la margen del río Napo.

La situación se había tornado difícil y por las dificultades en las comunicaciones, recién a las 11:00 horas se recibió un mensaje, del comandante general de la V División, general EP Silva Santisteban, solicitando al comandante del LI Escuadrón, que apoyara a las Unidades de la guarnición de Cabo Pantoja.

Preparados los hidroaviones y un Travel Air partimos, el comandante Escalante pilotando un hidroavión Curtiss Falcon y yo el segundo. El Travelair pilotado por el teniente Morzán, transportaba personal y material de guerra, así

---

como medicamentos y otros abastecimientos para la guarnición de Cabo Pantoja, ubicada a dos horas de vuelo desde Iquitos.

En el trayecto encontramos gran turbulencia y fuertes precipitaciones que dificultaban el vuelo en formación. Tuvimos que bordear la tormenta, avistando Cabo Pantoja después de volar dos horas y cuarenta y cinco minutos. El acuatizaje fue normal a pesar de la mala visibilidad; luego de las coordinaciones, con el Jefe del Batallón de Infantería N°27, teniente coronel Armando Aguirre; procedimos a cumplir la primera misión de bombardeo y ametrallamiento de la guarnición ecuatoriana de Rocafuerte; elemento avanzado del Batallón «Oriente» N°14.

El comandante Escalante, antes del despegue me había indicado que el bombardeo y ametrallamiento los realizaríamos juntos, pero al llegar sobre la vertical del objetivo, listos para atacar, me ordenó que me separara de su flanco y atacase después que el lo hiciera.

Ataqué después de ver que el Falcon del comandante Escalante soltó todas sus bombas y terminó con el ametrallamiento de las tropas que se retiraban en desbandada hacia la espesura, dejando abandonadas las instalaciones de su guarnición. En seguida las tropas del Ejército Peruano ocuparon la guarnición ecuatoriana, concretándose la victoria de una operación conjunta de la Aviación y el Ejército.

Posteriormente, cuando terminé de formular el informe acerca del ataque sobre Rocafuerte en

cumplimiento a la misión; pregunté al comandante Escalante, cual había sido el motivo de la contraorden en el ataque efectuado, él me contestó tajantemente: «Mire Benavides, es que no quería que las balas que me disparaban a mí, le fueran a caer a usted. Éste noble gesto del jefe, camarada y amigo produjo en mí una gran emoción, que nunca olvidaré y vale para siempre, como un ejemplo de la relación que debe existir entre un oficial y sus subalternos, no sólo en momentos de peligro y sacrificio, sino en cualquier circunstancia. Vaya mi fervoroso recuerdo y gratitud para el que fuera mi digno y caballeroso jefe.

En otra ocasión cuando efectuaba el vuelo de retorno a la Base, acompañado por el capitán Balarín, quien al percibir que una de las bombas, después de efectuar un bombardeo, no se había soltado del avión, e iba colgada verticalmente del portabombas, me dio a conocer la situación y teniendo en cuenta el peligro que corríamos, al igual que nuestra aeronave, tomé conciencia del momento que empezábamos a vivir.

Pensé, si nos lanzábamos en paracaídas, caeríamos en el monte o el río y perderíamos el hidroavión; si tratase de acuatizar, la posibilidad de que no hubiera explosión, era muy remota, y esto equivaldría a una muerte segura y pérdida del hidroavión. Entonces decidí salvarnos y también a la aeronave. Para concretar esta idea, no hice ningún movimiento que pudiera hacer que la bomba tocara el fuselaje del avión y explotase. Comencé a subir lentamente procurando que la bomba siguiera colgada verticalmente; una vez que ascendimos lo suficiente, empujé el mando para efectuar un descenso, y cuando tuve

---

bastante velocidad jalé la palanca fuertemente para levantar la nariz del avión; fue en ese momento que se desprendió la bomba, cayendo con gran estruendo sobre el monte. Respiramos con alivio y sonrientes de habernos salvado de morir junto a nuestro hidroavión, que pareció sacudirse en señal de tener una nueva vida.

Acuatizamos en Iquitos con buen tiempo y sin más novedad que la terrible sensación experimentada; luego hicimos conocer lo que nos había sucedido. El comandante Escalante nos felicitó porque habíamos salvado el hidroavión y que éste había salvado nuestras vidas.

Poco después acompañado, por el capitán Balarín bombardeamos la guarnición de Lagartococha, luego efectuamos un vuelo de vigilancia y protección sobre el sector de Lagartococha; bombardeamos y ametrallamos los puestos ecuatorianos ubicados en el río Aguarico y finalmente realizamos vuelos de observación en el eje Arcadia río Yasuni y el ametrallamiento de tropas en dicho sector; retornando a la Base Aérea de Iquitos, con la satisfacción del deber cumplido.

## DESALOJO DEL PV-22 (FALSO PAQUISHA)

*Mario Muñiz Ortega*

Amaneció extraordinariamente favorable para nosotros. Aunque no hubo diana, ni consigna, todos los componentes estaban de pie antes del alba. Afanosos revisaban unos sus ametralladoras, otros sus helicópteros, otros sus planes.

Las comunicaciones se iniciaron de acuerdo a lo pactado; un mensaje del general EP Montesinos jefe del Estado Mayor de la Quinta Región Militar, pedía al coronel Muñiz que lo recojan de Chávez Valdivia. Muñiz le habló sobre la situación, la falta de tropa, la conveniencia de llevar gente al PV-22 con su respectiva sombrilla, que proporcionaría la FAP. El general Montesinos estaba de acuerdo, daría 60 hombres, la acción debía de efectuarse en forma rápida. Contaban con tres helicópteros de la Fuerza Aérea y dos del Ejército. Se entraría con un helicóptero como director de vuelo, dos armados de cohetes y ametralladoras - para ablandamiento y protección aérea - y dos que llevarían a los soldados para el asalto al PV-22; Lima estaba de acuerdo, el curso de acción parecía correcto.

---

¿Quién iría a la cabeza de este ataque de helicópteros? Ese día se iba a escribir una página de gloria en la aeronáutica nacional y en América toda. Se habían coordinado acciones conjuntas del Ejército y la Fuerza Aérea, las dos instituciones unieron voluntades y habilidades. El rojo vivo de los helicópteros de la Fuerza Aérea los hacía distinguibles a gran distancia, eran blancos perfectos; los aparatos que operaba el Ejército están pintados para mimetizarse en la selva, razón por la cual se decidió que encabezaran el ataque.

El coronel Muñiz fue autorizado a organizar el grupo de ataque y dirigiéndose al capitán EP Ángeles le dijo - «Paisano eres voluntario para entrar primero al PV-22 decidido a morir» - el capitán Ángeles miró fijamente al coronel Muñiz y le contestó - «Si mi coronel, pero no a morir, porque yo saldré de todas maneras y saldremos todos» - y mirando a las tripulaciones les dijo - «¿no es cierto?». Todos fueron contagiados de un entusiasmo tremendo y si pudiera definirse la expresión de valor ya podríamos escribirla en la faz de todos estos combatientes. La tensión que había rondado al empezar la mañana se disipó rápidamente como por encanto. El capitán FAP Jorge Dávila entraría N°2 y luego se sucederían los tres siguientes aparatos.

El general Montesinos y el coronel Muñiz, ambos cusqueños, se entendían perfectamente y se sintieron unidos, con un solo uniforme, el peruano, cambiaban ideas conversando en el milenarismo idioma quechua.



La arenga del general Montesinos fue la siguiente:

*«Tenemos una sola misión – empezó – defender y recuperar nuestra Patria. La Fuerza Armada nos ha preparado pero cada uno de nosotros pondremos el valor que sea necesario ¡A las 13:00 horas, el PV-22 estará en manos del Perú!  
¡Viva el Perú!»*

Todos gritaron a pecho limpio ¡Viva el Perú! Y las tripulaciones se encaminaron a sus máquinas al paso ligero, acomodándose cascos y ajustando correas...uniformes verdes y naranjas se confundieron en un premonitorio amanecer.

Finalmente se inició el ataque y fue el teniente FAP Sanjinés, quién rompió los fuegos a la voz de «¡A matar monos!... el golpe seco y repetido de las ametralladoras hizo volar despavoridas a las aves selváticas que descansaban en los árboles y a la vez se vio la trayectoria de ocho cohetes que hicieron blanco en las instalaciones del Falso Paquisha; dos MI-8, uno de la Fuerza Aérea y otro del Ejército apoyaban los fuegos para obligar al enemigo que se sienta compelido a guarecerse.

«Gusi» Eberman, reportaba las acciones, las que servían para confirmar las órdenes de vuelo y para reportar resultados. Los helicópteros encargados del transporte se multiplicaban dejando soldados en el PV-22; en el retorno del primer vuelo, el helicóptero del capitán Ángeles, quedó largo en su aproximación final y se vio obligado a virar para no chocar con los árboles, ya sin espacio derrapó y chocó en tierra rompiendo las palas, pero felizmente la tripulación salió ilesa del aparato volteado, no así un

---

soldado que cortaba arbustos al final del claro que resultó aplastado por el helicóptero.

Durante la fase de asalto los ecuatorianos se defendieron haciendo fuego desde el sur y el este de la posición, instalados en la selva en las direcciones de las alturas de la Cordillera del Cóndor, el fuego fue de escasa resistencia y se supuso que sólo significaba un apoyo de repliegue de las tropas infiltradas; los efectivos peruanos no encontraron gran resistencia al ingresar al PV-22, quedando consolidado el objetivo a las 17:00 horas, sin encontrarse defensores vivos.

El primer helicóptero descendió sobre el objetivo a las 13:08 horas y a las 13:22 la patrulla N°1 había izado el Pabellón Nacional.

En unos treinta minutos se «limpió» la zona, no había repuesta del enemigo, a excepción de aislados disparos que salían de la selva y no daban a nadie.

El tiempo meteorológico se malogró de tal suerte que ya no era aconsejable volar; el cielo se ennegreció, las nubes se volvieron más tupidas y amenazaban lluvia. El general Montesinos insistía en que se traslade más tropa pero ya no era posible.

En la Base de Operación se tuvo que acondicionar al soldado muerto, su vida fue el único saldo negativo en la batalla, lo llevaron en una litera y luego lo embarcaron en un helicóptero. Se aprovechó la lluvia para recargar

combustible en los aparatos, se amunicionaron cohetes y ametralladoras.

La Bandera peruana izada con tanta euforia se chorreaba a lo largo de la «sachapona» donde la habían izado.

La selva tiene variaciones climatológicas bruscas, se abrió un claro por el noreste y un chorro de sol inundó la zona; las tripulaciones se pusieron en guardia y prendieron sus helicópteros, podría haber una reacción de parte de los ecuatorianos; ya se había llevado más soldados al PV-22, estaba en nuestro poder y teníamos que defenderlo como sea. Se mantenían las coordinaciones con la Aviación de Combate, pero se tenía gran entusiasmo, apenas si se les había visto las espaldas al enemigo.

El coronel Muñiz pilotando un helicóptero se dirigió al PV-22 con un fotógrafo para evaluar las acciones sobre el enemigo, procediendo a tomar placas desde la Bandera peruana izada en el Falso Paquisha, nuestras tropas instaladas, los helicópteros en tierra y los daños causados en el asalto; luego se dirigió a Ciro Alegría de donde en un AN-26, las placas fotográficas fueron remitidas a Lima para ser reveladas en la Dirección General de Aerofotografía y ponerlas a disposición del Alto Mando de la Fuerza Armada. Consolidadas las posiciones de nuestros hombres en el PV-22, se inició el planeamiento para la recuperación del PV-3, que se encuentra muy cerca y era el segundo objetivo.



**Falso Paquisha - PV 22**

## **«LA REPRESA DEL CURA», UNA GRAN EXPERIENCIA...CASI TRAGEDIA.**

*Alberto Thorndike Elmore*

En una oportunidad, durante el año 1967, regresando de Lima en el avión estafeta, no recuerdo con quien como copiloto, y sobrevolando el desierto de Sechura en busca de algún lugar aparente para realizar en otra oportunidad un ejercicio de tiro y bombardeo real, me aparté algo de la aerovía hacia el este y descendí a una altura donde se pudiera apreciar mejor el terreno. Luego de algunos minutos divisamos algo que podría valer la pena.

Disimulado por la proliferación de árboles de algarrobo y espino que existía en la zona, aparecía una pared con un talud natural de aproximadamente 70 metros de largo por 7 u 8 metros de altura, que formaba parte del lado norte de un cauce seco y profundo, que semejaba el muro de contención de una formidable represa. La pared

---

de «la represa» era tan limpia y pareja que bien podía simular tal obra de ingeniería, la misma que tenía una orientación este-oeste.

Dimos algunas vueltas sobre el objetivo para reconocerlo mejor y nos convencimos del todo que era un blanco apropiado. También reconocimos minuciosamente desde el aire, toda el área adyacente a distintas alturas y nos percatamos que era completamente deshabitada, sin huellas de vehículos motorizados ni ganado de ninguna especie. Seguidamente enrumbamos al este, hacia la carretera Panamericana a fin de localizar un punto de entrada a la zona, coincidiendo éste con una marcada referencia ubicada aproximadamente a 2 kilómetros al norte del caserío de Ñaupe y a 10 o 15 kilómetros del «objetivo».

En dicho ingreso, se iniciaba algo así como una trocha que se internaba en lo que se puede llamar el bosque de árboles que existe en la parte este del desierto, siendo el bosque más ralo conforme se desplaza uno hacia el este.

La trocha era visible desde el aire en varios kilómetros de longitud hacia el objetivo, el que quedó bautizado como «La represa del Cura». Así nos dirigimos a Talara.

En días posteriores, acompañado del jefe de Estado Mayor del Grupo, realizamos otros vuelos para fijar algunos conceptos operativos y referencias del terreno que se incluirían en la correspondiente Orden de Operaciones (O/O).

El día acordado para realizar el ejercicio real se había impartido instrucciones concretas previas orientadas a lo siguiente:

El jeep «coyote» saldría hacia el caserío de Ñaupe a la 00:00, del día «D», a cargo del alférez FAP Ernesto Lindley y un radio-operador. En el puesto policial de esa localidad debería coordinar con el titular, quien ya estaba avisado de la operación por una comunicación enviada previamente por vía Transporte Solano, para el apoyo y colaboración de los elementos policiales.

El alférez FAP Carlos Bernalles conduciría el automóvil asignado al comandante de Grupo, a la Base FAP Piura, a horas 02:30, del día «D». En el auto se había acondicionado dos equipos portátiles de comunicaciones tierra-aire-tierra, con sus respectivas baterías que servirían, en caso necesario, como complemento al «coyote» y, además, las pistolas de señales y resto del equipo.

El avión Cessna 320 debía estar listo para despegar a horas 04:30 del día «D», para su desplazamiento a la Base FAP Piura, teniendo como tripulación al coronel Thorndike, el comandante Hernán Boluarte y el mecánico del avión.

El encargado de entregar la O/O a los interesados a las 06:00 horas, fue el mayor Hardy Montoya, en la misma se indicaba los detalles de la operación, debiéndose iniciar ésta a horas 10:00, con el ingreso de la primera escuadrilla a las coordenadas del objetivo.

---

Reunidos en la Base FAP Piura, donde quedó estacionado el avión Cessna, con el alférez FAP Bernales, nos dirigimos por tierra a Ñaupe, donde nos esperaba el alférez Lindley y dos elementos policiales. Acto seguido partimos hacia el punto elegido.

Luego de hora y media, en una carrera contra el tiempo, llena de peripecias y desorientaciones desde que no había trazo de trocha alguna, maniobrando, dando contra marchas con el jeep, siempre orientándonos hacia el oeste y en oportunidades por el mismo cauce seco y teniendo que hacer uso de la única lampa del equipo del «coyote» para rellenar grietas insalvables y empujar al jeep en algunas subidas empinadas, a las 09:00 de la mañana alcanzamos la meta: «La Represa del Cura». Era impresionante el talud que mostraba, parecía una real obra de ingeniería.

El tope de la pared fácilmente tenía cinco metros de alto y unos cincuenta metros a lo largo del cauce seco, éste tendría la misma profundidad, quizás más, y contenía innumerables palos secos posiblemente arrastrados por algún feroz aluvión ocurrido en el pasado.

Lo que habíamos descubierto desde el aire algunas semanas atrás, no se igualaba a lo que teníamos delante de nuestros ojos, así mismo, el entorno era conformado por altibajos de áspero e intrincado terreno con alturas pronunciadas que hacía difícil el desplazamiento a pie, a lo que se sumaba la maraña de la vegetación y abundancia de árboles y arbustos completamente secos, pero aparentemente con vida desde que continuaban erguidos.



Los alféreces Lindley y Bernalles luego de un reconocimiento, eligieron para la instalación del Puesto Comando una pequeña colina bastante limpia de vegetación en la margen derecha del cauce, cuya altura les permitía un relativo dominio del objetivo desde una distancia segura, aproximadamente de 200 metros y hacia el oeste del mismo. No había mucho para escoger.

Allí concentramos la presencia nuestra, los portátiles y también la «T» de tela blanca apuntando al blanco por batir.

El «coyote» había quedado a una distancia de más o menos trescientos metros y hacia el este del objetivo, a cargo del radio-operador, quien se mantenía en enlace con uno de los equipos portátiles. Los relojes señalaban las 09:45 horas.

La primera escuadrilla estaría ya en el aire y le seguirían otras a intervalos de cinco minutos. De un momento a otro se escucharía la llamada en clave del guía de la primera formación solicitando instrucciones a los controladores aéreos avanzados. Así fue.

A las 09:55 se escuchó la voz serena de «Escorpión Guía» – era el mayor Percy Velarde, comandante del «12» Escuadrón – el controlador aéreo avanzado de turno, le impartió instrucciones precisas en las que se detallaba la ubicación y características del objetivo y la correspondiente autorización para iniciar el ejercicio. A la hora exacta, 10:00 horas, casi simultáneamente estaban sobre nuestras cabezas cuatro aviones T-33, en pronunciado ángulo de picada, y

---

desde distintas direcciones haciendo sus respectivas maniobras para apuntar sobre la «Represa del Cura» y soltar sus bombas de demolición de 200 libras.

Los feroces impactos, con precisión asombrosa, fueron uno tras el otro remeciendo toda el área y, seguidamente, en vuelo rasante, que casi se perdían entre la vegetación, cada avión hacía su maniobra de alejamiento en un cuadrante diferente y continuaban el viraje para enfrentar nuevamente el objetivo. Esta vez, disparando sus ametralladoras y rockets SURA, en entradas a discreción sin aplicar un tráfico convencional.

Al parecer, los cohetes SURA, de gran poder incendiario, en sus estrepitosos impactos contra la represa del Cura y alrededores, iniciaron incipientes focos de fuego en la vegetación seca del lugar, cosa que nosotros, los controladores y observadores, aún no nos percatábamos.

En este momento, otra escuadrilla cuyo comandante se identificaba como «Pichón Guía» – era el mayor Daniel Miranda, comandante del «11» Escuadrón – ingresaba al área controlada y solicitaba instrucciones.

Se le orientó en igual forma para alcanzar el objetivo. La escuadrilla de cuatro aviones «Sabre», hizo su ingreso a las 10:05 hrs., y en igual forma realizaron el bombardeo en picada, luego, con sorprendente sincronización en las entradas, los endiablados F-86 dispararon sus ametralladoras y lanzaron cohetes SURA con tal exactitud, que sus consecuencias se sumaron al fuego iniciado con

anterioridad, fuego, que en diversos focos, ahora ya era visiblemente impresionante.

La tercera escuadrilla, integrada por aviones «Hunter», se identificó como «Locario Guía». No solicitó instrucciones para el ataque sino se limitó a informar que ya tenía el objetivo localizado por el fuego producido y que ingresaba a destruirlo.

¿Qué ocurría en el Puesto de Comando? Un severo desconcierto y gran inquietud. Estábamos cogidos en un aprieto. Sin titubeos se dispuso que el Controlador Aéreo Avanzado ordenara a la tercera escuadrilla, y siguientes, que el ejercicio estaba cancelado y regresaran a la Base, según procedimiento vigente. Como respuesta se escuchó en el radio el siguiente mensaje del mayor Romero: «Blanco a la vista entrando caliente, es decir, ingresando para hacer bombardeo en picada sobre el blanco.

Seguramente, «Locadio Guía» insistía en ingresar pensando que el ejercicio se cancelaba por ser el objetivo de difícil ubicación. Se tuvo que ordenar con firmeza que el ejercicio estaba cancelado y que se cortaba la comunicación. Paralelamente, con las pistolas de señales se lanzaron tres bengalas de color rojo.

Considerábamos que el incendio en el desierto de Sechura - provocado por los aviones del Grupo Aéreo N° 11 - podía ser el preámbulo de un desastre nacional de proporciones, pues el pseudo bosque de árboles, arbustos y maleza ardería y no se apagaría hasta devorar cientos de hectáreas.

---

Desconcertados y en peligro por haber sido tomados de sorpresa, y ante el crepitar del fuego y las columnas de humo que en un santiamén se desataron en toda el área y nos estaban rodeando con una atmósfera enrarecida y preñada de miles de residuos orgánicos quemados, cargamos con los portátiles de comunicaciones y resto del equipo y nos dirigimos raudos al «coyote».

Este desplazamiento a pie, tuvo que hacerse forzosamente por otro camino del que llegamos por estar cortado por vientos calientes que arremolinaban la vegetación convertida en chispas incandescentes y fuertes llamas que avanzaban ávidas, veloz y desordenadamente. Las reglas del fuego – si las tiene – pueden cambiar de un momento a otro...

Inicialmente, el despavorido grupo nos desplazamos cohesionados pero llegó un momento en que la vía estaba literalmente cerrada por las llamas.

Entonces a gritos acordamos que cada uno trazara su propia ruta de escape hacia el «coyote». Al mismo tiempo imaginaba que también éste podría ser alcanzado por el siniestro y era mi gran preocupación.

No había tiempo para pensar, había que actuar instintivamente.

El comandante Boluarte tomó una dirección con uno de los alféreces y yo por una distinta, acompañado del otro. No teníamos un plan de escape sólo hicimos lo mejor posible.

La cosa que más recuerdo de ese momento es el aire sobrecalentado que ofendía la epidermis y sofocaba los pulmones.

La naturaleza del terreno complicaba el cuadro: si subíamos las colinas se atenuaban las condiciones extremas de calor y mejoraba la visibilidad, la misma que procuraba mejor orientación, pero se perdía valioso tiempo; si continuábamos a lo que permitía el nivel bajo, nos desplazábamos más rápido pero dentro de un traicionero infierno terrenal.

También recuerdo, los humos rugientes y crepitante madera consumida por las llamas. Tampoco olvidaré el asombro – y el miedo – que sentí por la fuerza del fuego. El fuego posee una beldad extraña, casi hipnotizante pero cuando se le tiene al frente en esas circunstancias, descontrolado, crujiente y voraz, es aterrador. La única esperanza de escapar – o de salvar – era llegar al jeep.

Así, mientras el fuego seguía su inexorable avance incinerando cientos de matas nativas y lo que encontraba a su paso, llegamos, no se como, casi simultáneamente, los cuatro aturdidos oficiales al lugar donde estaba el «coyote», el que, con buen criterio, había sido movido más al este por el radio- operador en precaución de ser alcanzado por las llamas.

La retirada hacia el jeep fue para mí como un miedo interminable.

---

Haciendo los comentarios de la difícil situación y de los pormenores que habíamos enfrentado y casi sin considerar los accidentes del terreno, nos alejamos presurosos del siniestro enrumbando al este siguiendo nuestras propias huellas. Encontrado el automóvil y habiendo desaparecido los custodios del orden, el comandante Boluarte, el alférez Lindley y yo más todo el equipo portátil, emprendimos el regreso a la Base de Piura. El alférez Bernales conduciría el «coyote».

Llegado a Talara, sin pérdida de tiempo, dispuse se preparara un avión F-86, y me hice al aire para dirigirme a la Represa del Cura para comprobar si el incendio continuaba. En el viaje recé con convicción para que ocurriera un milagro...

Había tomado la determinación de que, de continuar el siniestro, comunicaría a la Base de Piura para que alerten al comandante general de la Primera Región del Ejército, general EP Málaga, y se organizaran cuadrillas de emergencia para combatir el fuego.

Alcanzada la zona del ejercicio a 10,000 pies de altura, con gran sorpresa y tranquilidad mía, comprobé que el milagro se había producido. Divisé una enorme mancha negra señal de la vegetación calcinada por las llamas pero sin fuego. Para cerciorarme de esta celestial gracia descendí a pocos cientos de pies y sobrevolé el área en todas direcciones varias veces.

Verdaderamente el cielo me había escuchado una vez más. No existían fuegos. Pero los límites irregulares de la

quemazón eran impresionantes, calculo que puede haber sido un área comprometida del orden entre dos y tres kilómetros por lado, quizás más.

La propia naturaleza había aplacado su voracidad y había decidido terminar el incendio. O los vientos mortales dejaron de soplar o variaron su curso y el fuego ya no encontró combustible. Cuando las llamas regresan sobre sus pasos se dan con que ya no le queda nada por quemar.

En el siniestro deben haber muerto especies rastreras y muchas hectáreas de vegetación se convirtieron en cenizas o quedaron calcinadas y para nosotros – al menos para mí – podría haber sido el peor día de nuestras vidas, pero fue, en medio de todo, el más afortunado: ganamos una valiosa experiencia, encaramos un terrible peligro y salimos airosos sin mayores consecuencias.



**Avión C-47 en acción cívica**



## «DIOS SE LO PAGUE»

*Napoleón Barboza Paredes*

Era el año 1971, cuando desempeñaba el cargo de comandante del Escuadrón de Vuelo 422 del Grupo Aéreo N° 42, en Iquitos.

Nos encontrábamos con mi tripulación en un avión C-47, dando término al itinerario de acción cívica desde la ciudad de Iquitos, con escalas en diferentes partes de la ruta hasta la ciudad de Satipo, debiendo regresar a nuestra Base al día siguiente.

Después de preparar al avión para el retorno, empezamos a caminar por la pista de aterrizaje hacia el hotel donde nos alojábamos, cuando observé que en un extremo se encontraba una religiosa, sentada junto a unos bultos, que por el aspecto parecía una carga y equipaje para transportar.

---

Me acerqué a ella diligentemente, preguntando la razón de su espera y si podíamos ayudarla en algo. Me contestó que hacía tres días esperaba a la avioneta de la compañía SASA que operaba desde San Ramón a fin de fletar un vuelo expreso hacia Puerto Ocopa, lugar donde ella prestaba sus servicios en compañía de otras religiosas.

Desde hacía mucho tiempo atrás, cuando empecé a volar en la zona de San Ramón - Satipo siempre que sobrevolaba Puerto Ocopa, anhelaba se presente la oportunidad de poder aterrizar en ese campo, ya que al estar ubicado en la margen derecha del río Perené junto a la desembocadura del río Pangoa, se podía apreciar un paisaje maravilloso e irradiaba algo difícil de describir, atrayéndome la idea de poder conocer desde tierra ese hermoso lugar.

Todos mis recuerdos y anhelos, pasaron en breves segundos por mi mente y, al presentarse esta oportunidad, le pregunté a la religiosa cuyo nombre era Amalia, si deseaba que le hagamos el vuelo expreso, a lo que ella contestó con su rostro lleno de alegría, que si le hacíamos el vuelo, Dios nos ayudaría, ya que tenía que transportar esa carga con un peso aproximado de 300 kilogramos y que consistía en víveres, petróleo, cemento, calaminas y otros materiales que eran muy urgentes para los trabajos de la misión. Al hablar de la tarifa nos dijo que la SASA le cobraba más o menos 300 soles, pero que si nosotros cobrábamos más, pues no disponía de más dinero. Para su consuelo le dije que podíamos llevarla con 3 000 kilos de carga, y por el costo de 1 500 soles como acción cívica, pues el vuelo sólo duraba 30 minutos entre ida y vuelta.

Más contenta aún, la monjita nos pidió esperarla un momento para traer más carga. Cuando regresó venía con un camión, pero con sólo 2 400 kilos, por que ya no pudo completar el peso sugerido. Enseguida preparamos el vuelo y partimos con destino a Puerto Ocopa.

Al sobrevolar dicha localidad y pasar sobre el campo de aterrizaje, pude observar que la grama estaba un poco crecida, pero no había obstáculos que impidiesen el aterrizaje; también se observaba el movimiento de la gente alrededor del campo ante la novedad de la llegada del avión. Hice la aproximación para el aterrizaje y cuando tenía la altura para restablecer, nos dimos con la sorpresa de que las hélices del avión cortaban ya hierba que estaba muy crecida, sin embargo las ruedas hicieron contacto con el suelo y felizmente el avión paró sin ninguna novedad.

Al parquear el avión donde nos indicaban y después de apagar los motores, abrí la ventana de la cabina y pedí por favor pusieran dos calzas (tacos de madera) delante de las ruedas como era costumbre, antes de quitar los frenos de las llantas, demoraron un poco, pero vi que ponían las calzas solicitadas.

Al bajar del avión conocimos al Padre Teodorico Castillo, quien era el párroco del lugar, me preguntó si las calzas puestas estaban correctas, fui a constatar con él y me di con la sorpresa de que lo que habían puesto eran dos yucas enormes.

Después de las presentaciones del caso el Padre Castillo nos invitó a conocer las instalaciones de la misión,

---

entre ellas, la capilla, el colegio, las aulas de estudios, los dormitorios, tanto de varones como de mujeres, notándose la limpieza, el orden y sobre todo el trabajo que realizaban las religiosas en la educación de los estudiantes.

Nos llamó la atención la construcción de varias casitas hechas con material noble, las cuales servían para alojar parejas de nativos, con la finalidad de enseñarles a vivir con las comodidades mínimas necesarias; como baño, cocina-comedor y dormitorio. Ya estaban en funcionamiento dos de ellas con un magnifico resultado.

Al pasar por la cancha de fútbol vimos un grupo de niños jugando partido, pero en lugar de pelotas utilizaban naranjas, las mismas que al igual que en otros lugares de la Selva se malograban por falta de medios para sacarlos a otros sitios para su venta.

Serían aproximadamente las 17:00 horas cuando le manifesté al Padre Castillo nuestro deseo de retornar a Satipo para pernoctar e iniciar el regreso a Iquitos al día siguiente temprano. El sacerdote gentilmente nos invitó a pasar la noche en ese lugar, pidiendo disculpas anticipadas por los inconvenientes que pudiésemos encontrar, ya que nunca antes se alojaron tripulaciones, pero que harían lo posible para satisfacer nuestras necesidades. La tripulación aceptó gustosa la invitación comunicando a nuestra Base el lugar de pernoctada.

Sería muy extenso describir todo lo que había en ese lugar, pero el presentimiento que yo tenía al sobrevolar Puerto Ocopa era muy justificado, ya que además de las

cosas nuevas que vivíamos en esos momentos, había una paz y tranquilidad jamás experimentada en otro lugar de la Selva en que hayamos pasado la noche.

A las 19:00 horas el Padre Castillo nos invitó a cenar en compañía de las madres religiosas, en especial de la Madre Amalia quien nos contrató el vuelo expreso, también nos enteramos que era hermana del coronel FAP Juan Salazar Gago. De igual modo conocimos a los demás religiosos en especial a la Madre Viviana.

La comida fue excelente, preparada con ingredientes producidos en ese lugar, la misma que nos levantó el espíritu aeronáutico, pues en todo el día no hubo tiempo para almorzar, como era usual en la mayoría de las veces que hacíamos los itinerarios de acción cívica en esos lugares.

Después de la cena conversamos de todo lo que se nos ocurría, haciendo hincapié en las cosas que faltaban en dicho lugar, principalmente petróleo, para el tractor lo que ocasionaba que el campo de aterrizaje esté con el pasto crecido a más de un metro de altura, ofreciendo el Padre Castillo que si contaba con el combustible, para la próxima visita el campo estaría bien podado y sin ningún problema.

A las 20:30 horas las religiosas se retiraron a sus aposentos y el Padre Castillo lo hizo a las 9:00 p.m., no sin antes asegurarse de que estuviésemos bien atendidos en los alojamientos.

Serían las 04:30 horas del día siguiente, cuando escuché pasos en el corredor que daba al dormitorio del

---

sacerdote. Era él quien se levantaba todos los días a esa hora.

A las 05:00 horas, cuando empezaba a clarear el día, me levanté, después de pasar la voz a la tripulación, fui a dar un paseo por los jardines, donde había variedades de plantas florales destacando la variedad de crotos que su colorido alegraban mucho ese lugar.

Continué caminando y encontré al Padre Castillo en pleno proceso de sacar miel de abeja, para obsequiarnos una botella a cada tripulante. A las 6:00 a.m. nos invitó a escuchar misa y luego a tomar desayuno, también con jugos, frutas del lugar al igual que la leche y los panes.

A las 07:00 horas nos despedimos de las religiosas, pero mi preocupación era no ver a la Madre Amalia, ya que todavía no había pagado el vuelo expreso. Llegamos al lugar donde estaba parqueado el avión y nos dimos con la sorpresa de que junto al mismo aproximadamente 1500 kilos de carga entre naranjas, toronjas, plátanos, yucas, etc. todo era obsequio de la misión para los tripulantes, que según ellos habíamos hecho algo muy grande al llevarles la carga que tantos días esperaban.

Se nos presentó el problema del embarque de las cosas, ya que no sabíamos cuántos pasajeros habría en la ruta, por lo que decidí embarcar todo en agradecimiento, a condición que si el peso del avión en el despegue de cada campo se excedía, tendríamos que bajar parte del obsequio. Parece que como dijo la Madre Amalia, Dios nos ayudaría, no hubo necesidad de bajar nada hasta llegar a Iquitos.

Cuando nos disponíamos a subir al avión, yo un poco preocupado iba a preguntar por la Madre Amalia, ya que aún no había pagado, cuando en esos momentos la vimos que se acercaba presurosa hacia nosotros, con una sonrisa, y muy contenta me dijo: «Feliz viaje capitán....Dios se lo pague», a lo que contesté: «No madrecita, usted me lo va a pagar»; ella brindando una vez más su sonrisa, me pidió disculpas y sacó de su bolsillo los 1500 soles esperados.

Cuando llegamos a Iquitos, parqueamos en la Base; el personal que esperaba el avión para hacerle el mantenimiento después del vuelo, al ver la carga que traíamos se quedó sorprendido y curioso, por lo que ordené hacer cola para que llevaran todo lo que desearan, pero solamente con lo que tenían puesto. Empezaron muy contentos a llenar en las manos, bolsillos y hasta la boca. No faltó unos de ellos que me preguntó si valía cualquier forma pero usando sólo la ropa que llevaba, le contesté que sí, me pidió permiso, se sacó el pantalón, y se llevó mayor cantidad de lo que llevaron los otros. Valió la criollada, el resto que sobró pasó a la despensa de la cocina para mejorar el rancho.

Después de informar de todo lo ocurrido en el vuelo y lo vivido en Puerto Ocopa al Comando del Grupo Aéreo N° 42, el coronel FAP Guillermo Rivera Blanco, dispuso una asignación mensual de petróleo para Puerto Ocopa y que dicha localidad sea incluida como itinerario, cada vez que se realice el vuelo de acción cívica hasta Satipo.

Cuando regresé a los 15 días dando instrucción a otro piloto en el itinerario, encontramos que el campo de

---

aterrizaje parecía una mesa de billar, no había un solo bache ni hierba crecida. Posteriormente el Padre Castillo y las madres religiosas seguían atendiendo a las tripulaciones con el mismo cariño que lo hicieron la primera vez con nosotros.

Terminado el año 1971, fui cambiado de colocación a la Comandancia de Material, en Lima; y siempre trataba de saber como iba la atención a Puerto Ocopa con el itinerario de acción cívica, lamentablemente, poco a poco los vuelos fueron disminuyendo hasta que no se atendió más, quedando dicha localidad nuevamente abandonada.

Fue en el año 1982, al estar desempeñando el cargo de Comandante General del Ala Aérea N° 2 en el Callao, que la Comandancia General de la FAP me encomendó la rehabilitación de la Base Aérea «Teniente Comandante CAP Leonardo Alvariano Herr», en San Ramón, la misma que en ese momento estaba deteriorada y en manos de entidades del Estado y Civiles.

Un día de esos, al estar efectuando un vuelo de apoyo a la Base antes mencionada, en un avión C-115 Buffalo, en compañía del comandante general de la FAP Hernán Boluarte Ponce León, le conté lo que hicimos en el año 1971 en Puerto Ocopa y lo que pasó con el itinerario de acción cívica, su respuesta de inmediato fue: «Vamos a visitar al Padre Castillo».

Grande fue la sorpresa del padre Castillo, al ver nuevamente un avión, esta vez más moderno, en su casa,



sobre todo de enterarse que la visita de ese momento era el mismo comandante general de la FAP.

Se hicieron grandes amigos ya que el general Boluarte fue enterado de toda la función que realizaba dicho sacerdote en compañía de las Madres religiosas y de inmediato dispuso se reinicie el itinerario a Puerto Ocopa cada vez que el avión Búfalo volara a San Ramón, con lo que Puerto Ocopa volvió a tener el apoyo suspendido hacía 10 años atrás.

Cada vez que el comandante general o el comandante de Operaciones de la FAP, general Ricardo Marthans volaban a San Ramón, invitaban al Alto Mando de la FAP a conocer Puerto Ocopa, lo que ayudó mucho a la misión ya que los comandos en sus áreas respectivas apoyaron al padre Castillo, pudiendo a partir de entonces todos los habitantes del lugar, en especial los colegiales, apreciar programas de televisión grabados en Lima, con los equipos de videos donados por la Comandancia General.

Cuando la Base de San Ramón fue rehabilitada en toda su magnitud, bajo las órdenes de su comandante, el capitán FAP Miodrac Radovic Obradovic, empezó a funcionar además como centro de reclutamiento de personal civil de la zona. Fueron cuatro muchachos que, terminando el colegio en Puerto Ocopa, vistieron el uniforme de avionero FAP sirviendo de ejemplo y orgullo para los habitantes del lugar. Cuando el terrorismo en su apogeo llegó a Puerto Ocopa, las religiosas fueron obligadas a abandonar el lugar y lo mismo trataron de hacer con el padre Castillo, pero él valientemente les contestó que él había sido enviado a esa

---

localidad para cumplir una labor religiosa y educativa con la juventud y que de ninguna manera abandonaría su parroquia por lo que los terroristas le permitieron continuar con su misión, siendo vigilado en todo momento, en especial al momento de decir su sermón en la Misa.

Con relación al padre Castillo, tengo los más gratos recuerdos de él. Para mí, representa el más extraordinario misionero que he conocido, por su sencillez, vocación a la orden religiosa a la cual pertenece (Franciscano), su don de gente y por su abnegación al trabajo y a la ayuda que siempre da al que lo solicita, pudiendo realizar cualquier oficio que el caso requiere, desde celebrar una Misa, hasta construir una hidroeléctrica , en la localidad de Sivia, tal como lo manifiesta el Dr. Raúl Cantella Salaverry en su libro «El Río se lo Llevó», escrito en memoria de su hermano Fr. Carlos Cantella Salverry, otro misionero que falleció en la selva al cumplir con su vocación sacerdotal.

El padre Teodorico Castillo, así como la madre Viviana, continúa, hasta la fecha ejerciendo sus servicios religiosos y labor social en dicha localidad.

## EL EXTRAÑO FENÓMENO DE MORROPÓN

*Jesús Vasallo Bedoya*

A fines del año 1964, en el pueblo de Morropón, ubicado al este de la ciudad de Piura, se registró un acontecimiento que la prensa regional consideró de lo más extraño, algunos lo llamaron sobrenatural, generó mil comentarios y chocó con la barrera de que aquel «fenómeno» no era creíble, fue calificado de fantasioso, pues era una locura pensar que hubiera ocurrido, tanto así que los corresponsales de los noticieros de Lima tuvieron sus reservas para enviar sus reportes, pues en ese entonces no existían los diarios sensacionalistas. Sin embargo, ahora, luego de treinta y ocho años, habiendo sido testigo de excepción, les puedo asegurar que aquello no fue precisamente un fenómeno, pero..., la historia sí fue real... aquí la tienen...

---

Definitivamente eran otras épocas, donde los conceptos de ecología y conservación de especies animales silvestres en peligro de extinción ni se mencionaban, era la época en que una aerolínea peruana, con el único avión que poseía, un carguero cuatrimotor a hélice, hacía dos viajes semanales desde Iquitos a Miami transportando cientos de animales vivos, desde serpientes venenosas, hasta pequeños peces ornamentales, monos, hermosos papagayos, etc.; también eran tiempos en que los jóvenes oficiales de la especialidad de bombardeo de nuestra Fuerza Aérea, con mucho entusiasmo y espíritu guerrero, desde la Base Aérea de Piura, operábamos diariamente sobre los cálidos desiertos norteños en los aviones de combate equipados con motores a hélice. Sí, eran los legendarios bombarderos ligeros B-26, que hicieron historia a finales de la Segunda Guerra Mundial y en la de Corea, aviones de los que aún guardamos gratos recuerdos; con su negra figura, el ronquido de sus potentes motores R-2800 y su gran maniobrabilidad, hacían que la experiencia de volar ese «fierro» fuera todo un sueño para los jóvenes aviadores que egresaban de la Escuela.

Nuestra progresión de entrenamiento anual comprendía las clásicas fases de vuelo instrumental, tiro, bombardeo, formación, etc., así como los esperados vuelos de navegación que consistían en hacer una travesía desde Piura hasta Iquitos, donde pernoctábamos para retornar al siguiente día, que constituían acontecimientos que por salir de los rutinario generaban mucha expectativa.

Esta claro que en el mundo existen personas que tienen gran visión y habilidad para los negocios, tal era el caso de

don José Guevara, técnico FAP (su verdadero apellido es otro), son personajes de los que se dice: «Pueden vender refrigeradoras en el polo norte», resulta que los técnicos eran parte de la tripulación, en la función de mecánicos, no eran muchos, por lo que tenían que realizar dos y hasta tres viajes de navegación a Iquitos acompañando a los oficiales. El técnico Guevara, en su primer viaje había traído a Piura, nada menos que cincuenta loritos pequeños, de los llamados «piwuichos», acomodados en el compartimiento del artillero, que estaba desocupado; en Iquitos le costó, cada uno, un Sol de aquella época; como los animalitos eran novedad en la costa, los piuranos se entusiasmaron y felices pagaron nada menos que diez soles...por cada uno...!; resultó ser un gran negocio, que por supuesto «Guevarita» lo manejaba con mucha reserva para que los oficiales y, por ende, el comando, no se enterara y pudiera «caerle encima» y también para evitar que le saliera algún colega competidor.

En la Base Aérea de Piura, viviendo entre los árboles de algarrobo, hasta hace sólo unos años, existían unos graciosos monitos de la especie popular llamada «Frailecillo», que se habitúa a convivir con el hombre; alguna vez, varios años atrás, los habían traído de Iquitos, en uno de los viajes de navegación y los soltaron ahí, en su nuevo habitat se adaptaron muy bien y hasta se reprodujeron, como en su selva original, dejando descendientes por varias generaciones; realmente eran un espectáculo para la guardia y para los visitantes. Es el caso que el técnico Guevara, entusiasmado con el negocio que hizo con los loros, quiso pensar en grande y planificó, para su próximo viaje, traerse unos treinta o cincuenta monos,

---

que en la selva le costarían entre cinco y diez soles, de aquella época, y vendería en setenta o cien soles a los piuranos. ¡El negocio florecía!, pero aún estaba en la etapa de preparación y búsqueda de clientes, tenían que trabajar «sobre pedido». Por eso, a los alféreces de la guardia de prevención, nos intrigaba ver a «Guevarita» que, en horas fuera de labor, ya en las tardes, luego de pedir muy respetuosamente el permiso correspondiente, venía, plátanos en mano, para atraer a los monitos, que empeñoso enseñaba a «sus amigos civiles» y potenciales clientes, quienes contemplaban embelesados, la «ternura» de los animalitos que comían de la mano del técnico, que los estaba embaucando y, seguramente, recibiendo algo a cuenta.

Por razones que no es el caso comentar, nuestro viaje de navegación a Iquitos, que los compañeros habían efectuado en agosto y setiembre, época en que el tiempo en la selva es mejor, se postergó hasta fines de noviembre, cuando ya el tiempo comienza a malograrse; sin embargo así y todo tenía que cumplirse, fuera de lo habitual, por lo que, en el escuadrón, nos programaron para emprender el viaje un jueves, y retornar al siguiente día; por ser alférez con poca experiencia, iría acompañado del teniente Walter Bernal que era antiguo y experimentado, como mecánico el técnico Guevara («Guevarita»), pero esta vez, el compartimiento del artillero estaría ocupado, pues, se había programado el viaje de un tripulante de esa especialidad.

El viaje de ida no tuvo mayor novedad, como esperaba, aterrizamos en la pista del antiguo aeropuerto de Iquitos que actualmente está a cargo del Grupo Aéreo N° 42, pues el moderno Aeropuerto Internacional de

Iquitos, aún no existía; luego de una noche en la que los compañeros de promoción se lucieron como anfitriones, estuvimos a primera hora en la Base Aérea preparando el retorno; que fue cuando detectamos, durante la inspección del pre-vuelo, una falla que requería un trabajo de mantenimiento correctivo: nuestro mecánico, el técnico Guevara traía consigo sus repuestos y no era mayor problema, pero tuvimos una demora de tres horas, durante las cuales, en algún momento en que los oficiales nos dirigimos a las instalaciones del comando para las coordinaciones del caso, fueron introducidas y acomodadas en el «Bomb Bay» (compartimiento donde se instalan las bombas) tres jaulas rústicas, confeccionadas con soguillas de corteza de palmera, conteniendo diez monitos de la especie «Frailecillos» cada una de ellas.

Superada la falla técnica, partimos de Iquitos pasadas las once de la mañana, los oficiales desconocíamos la carga viva que llevábamos en el compartimiento de bombas, cuyas compuertas se cerraban herméticamente mediante el sistema hidráulico de la nave; estaba ya avanzada la mañana, con la temperatura que calentaba en la inmensa llanura de la selva baja, las nubes de desarrollo vertical crecían con toda su potencia. El bombardero B-26, era un excelente avión de combate para su época y muy maniobrable, pero por las características propias de su aerodinámica, que no es el caso comentar, no era bueno para volar en la turbulencia propia de las nubes que íbamos sorteando y no estaba equipado con radar, a los cuarenta minutos de vuelo, se nos presentó una pared de nubes tipo cúmulo que presagiaba turbulencia, ya no la podíamos eludir, teníamos que cruzarla, nos preparamos para ello...

---

Fueron sólo quince minutos interminables, en que las corrientes que existían dentro de aquellas nubes tormentosas, nos sacudieron terriblemente, cabe imaginar que los pequeños simios, que no estaban sedados como correspondía, habrían estado aterrorizados a tal punto que con su pequeños dientecillos cortaron las débiles soguillas con que estaban confeccionadas las jaulas rústicas, pues por las huellas dejadas se puede afirmar que todos los animalitos salieron de ellas y quedaron sueltos, atrapados en la oscuridad de la escotilla de bombas.

Con un suspiro de alivio salimos del mal tiempo estando próximos a Yurimaguas, pero observamos que adelante la ruta no lucía nada buena y considerando que pronto tendríamos que cruzar la cordillera, procedimos a ganar altura lentamente; minutos más tarde nivelamos a 18,000 pies, estábamos sobre las nubes, los pilotos nos habíamos colocado nuestras mascararas de oxígeno, el técnico Guevara había habilitado dos pequeñas mangueras conectadas directamente al tanque: a pesar de encontrarse en la parte posterior a la nuestra, nos pareció percibir que una de las mangueras la usaba él, para oxigenarse, pero la otra era enfilada al compartimiento de bombas, a través de una pequeña compuerta ubicada precisamente atrás de su asiento; como no imaginábamos cual era la razón, no le dimos importancia, en esos momentos teníamos otras preocupaciones.

Cuarenta minutos después, de acuerdo a nuestros cálculos de navegación, estimamos estar ya próximos a nuestro destino, Piura, pero no podíamos descender de los 16,000 pies por que aún estábamos entre nubes, y así lo



recomendaban los procedimientos; cuando de pronto se despejó la ruta, sólo se distinguía, muy por debajo, un «colchón» de nubes, propias de la costa y adelante estaba limpio, se veía claramente el gran desierto de Sechura, con una franja verde que lo cortaba serpenteante; sí, no había duda, era el río Piura y ahí, más adelante, donde el verdor se angostaba la bella ciudad norteña y nuestra Base.

¡Allá está Piura...! nos indicó el piloto instructor, teniente Walter Bernal, y luego prosiguió - Pero estábamos muy alto... ¡Aprovecha para practicar el procedimiento de «Descenso de Emergencia!».

El «Descenso de Emergencia» era sencillo y permitía perder altura rápidamente; se decía que «El avión baja con un ascensor sin hacer ruido», es así que iniciamos el procedimiento que consistía en lo siguiente:

La potencia de los motores reducida al mínimo, el tren de aterrizaje abajo, flaps (que son unas superficies aerodinámicas que frenan el avión en el aire) todo abajo y... actuando solo un swicht (una llave) ¡Abrir el compartimiento de bombas...!

En el preciso momento, que actuamos en el control que abrir el compartimiento de bombas con resultado inmediato, sentimos el grito angustiado y aterrado del técnico Guevara, quien incorporándose de su asiento sólo atinó a decir: ¡Nooo...! ¡Mis... Monos...!

Luego se quedó mudo, no dijo más palabra, el rostro se le veía congestionado, colorado, los oficiales lo quedamos mirando extrañados... comentamos risueños que el cambio

---

brusco de altura le estaba alterando la cabeza. Cuando minutos después, aterrizamos en nuestra Base de Piura y pusimos pie en tierra, recién pudimos detectar cual había sido el motivo de la desesperación del mecánico, quien habiendo sido el primero en desembarcar, vio horrorizado que dentro del compartimiento de bombas, que estaba abierto, se hallaban las tres jaulas de soguilla muy bien aseguradas, pero cada una lucía con un gran boquerón por donde habían escapado los monitos; era fácil imaginar que con la succión que se produjo por la velocidad y el instinto de los animalitos, que trataron de buscar su libertad no permitió que quedara ni uno solo de los simios en aquel compartimiento, cuando todavía estábamos a unos 15,000 pies de altura (casi 5,000 metros).

Al siguiente día, apareció la «increíble noticia» en los titulares de los diarios locales:

**«EXTRAÑO FENÓMENO VINO DEL CIELO»  
«LLUVIA DE MONOS EN MORROPÓN»**

Los textos que acompañaban a los titulares eran de lo más hilarantes: «Doña Josefa Ipanaqué Pasache, (apellidos muy propios de los campesinos norteños) sufrió el susto de su vida, declara que después de almorzar, cuando ya casi era la una de la tarde, encontrándose en su parcela de algodón, mientras hacía sus necesidades fisiológicas, de pronto a sólo un metro de ella cayó del cielo un mono muerto, etc., etc... Los lugareños informan que fueron como veinte monos muertos que vinieron del cielo etc., etc... Temen que sea una mala señal para las cosechas, etc., etc...»

## VUELO A SAYAPULLO

*Carlos Martínez de Pinillos*

El viaje que efectué por tierra para elegir campo de aterrizaje, así como mi estada de algunos días en dicho lugar, me dio la oportunidad de gozar por primera vez de nuevos paisajes serranos que no se pueden olvidar. A caballo, y pasado Sausal, entre quebradas secas y cascajosas se levantaban en desorden hermosos cactus, algunos en forma de candelabros; otros eran centinelas solitarios. Al voltear una curva, aquellos semejaban bandoleros agazapados pronto al asalto. Muchos, con los brazos elevados, hacían la señal de alto, ejército de fantasmas decapitados nos acompañó largo trecho.

Más adelante, sombreando el camino, mecíanse alegres los esbeltos eucaliptos de corteza desprendida. Tan rectos como la honradez, y hasta gran altura se elevaban muchos de ellos digna y elegantemente. Por entre aromas

---

que el campo regalaba, preñado de plantíos, y al fresco abrigo del ramaje, nos brindaban la placidez de la vida aldeana una y otra humilde y solitaria choza de caña muy maltratada por el tiempo, por la pobreza no superada y por la inclemencia de las lluvias, el Sol y los vientos. Los árboles que la sombreaban, ostentosos de tamaño y de verdor, tenían que aspirar – y allí muere el orgullo de lo grande – el humo lastimero, humilde, de las casitas.

La grandeza y majestuosidad de lo que verdaderamente es inmenso y bello, por natural, contrasta siempre con la que es pobre y sigue siendo triste por acción humana. Que desde el fondo de la quebrada llegara el lejano arrullo del río estrellándose entre peñas, contribuiría a que el paisaje, en su esplendor y magnificencia tuviera algo de susurro doliente que iba dejando en el alma sensaciones de añoranzas y recuerdos de cosas ya perdidas aunque no se sabía qué era ni cuándo, ni donde, ni cómo había desaparecido, dejando de ser mía.

La tierra viene alargando una sonrisa detrás del arado primitivo que va arrastrando una yunta lentamente. Rechinan las coyuntas del yugo y los bueyes, con el pescuezo arqueado y con la frente al cielo, dejan escapar lamentos de eunucos en los suspiros de sus grandes ojos. El gañán se descubre: -»buenas tardes amito» – sin conocernos, y continúa atrás del arado chacchando su coca con la tranquila resignación que da una aquietada mansedumbre.

El Sol, camino a su reposo, va dejando en las sombras de un crepúsculo lloroso; las nubes que abrigan los cerros

se van vistiendo de espléndidos colores para despedir el día, pero las ovejas descendiendo de una loma, lo hacen con el canto triste y plañidero de sus balidos.

Vamos llegando con la viudez del día a la desolada planicie del campo de aterrizaje. Encontramos extremada atención en la casa de los esposos Ravines. Listo está el baño reparador y la fineza continúa con un espléndido banquete. A la espera, un confortable lecho para el próximo sueño en ese delicioso rincón del Perú.

Llegada la noche, todo fue silente quietud. Mirando a esa lámpara de plata que alumbraba al mundo, divisaba claramente los ásperos perfiles dormidos de la cordillera que rodeaba a ese paraíso. Noche de sierra, límpida, serena, tristonera y evocadora. Un vago rumor era la brisa que traía en sus alas lejanos y contagiosos pesares de una quena; música que estremece en sus trémulas cadencias de languidez armónica, melodiosa, acariciante, apagada como el dolor de los pobres y de los humildes. Era tristeza pura de Ande, cielo y soledad... Alguien hacía llorar a esa quena. Tenía que ser un indio. Vive también allí, en ese edén, mas para él, digno de otra suerte, ha de significar el averno. Con aletargada resignación recibe todo, hasta los placeres, y en un mustio recogimiento, su queja musicada es la imagen de la humildad misma, expresándose en el hondo canto que perturba la quietud de la noche y de mi corazón, porque entre ese conmovedor aullar lejano y prolongado, era nítida y lacrimosa la queja desesperada vertida en el suspiro de su amargura, el lamento de su abandono y el ruego doliente por una mejoría.

---

Ese indio, como millones de otros, cantaba a la muerte en su gólgota de ente menospreciado. El paraíso que yo había estado viviendo comenzó a dejar de serlo. Pensé que por algo también, ahora debería dejar el llano al clarear el día y elevarme a las cumbres, como en un querer abandonarlo todo porque yo solo, nada podía hacer por esos compatriotas. Los políticos, atrincherados en la isla inabordable de su egoísmo personal o partidario dan la espalda, desde siempre, a esta infernal realidad. Pero, algún día - porque tiene que llegar - todo el dolor acumulado en siglos de agobiadora esclavitud en callada rebelión, romperá los diques del formalismo institucional, y como en pesadilla apocalíptica se precipitará sobre esta sociedad destruyendo todo, hasta lo bueno, si algo de esto ella tiene.

Vislumbrando la aurora, indecisa, los gallos cantan animándola a demostrar su esplendidez que se anticipa siempre a un nuevo día. La mañana comienza a derramar su luz dorada mientras el Rey perezosamente comienza a levantarse, mostrando poco a poco su refulgente faz. Las flores, deleitándose con el rocío y la tibieza del amanecer, exhalan efluvios perfumados y los pájaros invaden el espacio llenando el aire con sus trinos. Un viento fresco baja de las punas abrazando al pueblo y acariciando al campo y los hombres. Son días inolvidables. Sierra maravillosa es ésta ¡qué distinta de la de Cerro de Pasco! Pero prefiero el espacio infinito, es aún más puro, más acogedor. Por eso me remonto hacia él cuantas veces puedo.

Regresando a Lima me fue dable contemplar, extasiado, lo que nunca antes había visto ni después he vuelto a ver: formándose por las nubes, y en el rumbo que

yo seguía, comenzó a siluetearse una Cruz –no la olvidaré jamás– de maderos gruesos, redondeados, y gigantesca. Iba ocupando más porción de espacio conforme surgía con serenidad majestuosa desde un pedestal de cúmulos. El Sol desplegaba su melena de oro iluminándola esplendorosamente. Por un instante me sentí transportado a la región donde creemos alcanzar la vida eterna. Llegué frente a ella – que iba creciendo más y más – y desviando mi rumbo para no atravesarla, la dejé atrás sintiendo un consuelo y un fervoroso sentimiento en mi corazón. Con pena seguí mi viaje lamentando no hubiera con quien poder compartir ese prodigio misterioso, y viendo en esa muestra de la fe, el divino lamento por tanta mezquindad y egoísmo que avergüenza y humilla a lo creado a imagen y semejanza de Dios, y por obra y acción de los mismos hombres.



**Avión Antonov AN-26**



## EL PODER DE LAS ARAÑAS

*Eduardo Ángeles Figueroa*

Qué hermoso es para un soldado del aire recordar vivencias del pasado, ellas forman el fardo de alegrías que nos regala la experiencia de trajinar en las filas de una institución militar, con tintes de amargura y satisfacción al mismo tiempo, que forjaron nuestra personalidad y que los llevamos impregnados en nuestro ser, algunas de ellas nos permiten evocar con gratitud a personalidades que vivieron en nuestro entorno y nos dejaron huellas de su carácter, de su afecto y su amor a las Banderas de la Patria.

Así quiero recordar a mi gran amigo el mayor FAP. Carlos Márquez a quien cariñosamente le decíamos Palobombo.

En junio del año 1952, trabajamos en la Gran Unidad de Transportes Aéreos Militares - TAM, fuimos

---

comisionados para constatar los saldos de dinero que tenía TAM en la Agencia del Cuzco, así como las existencias de gasolina, aceite y bidones en Cuzco, Urcos y Quincemil, ya que TAM había suspendido sus servicios aéreos a dicha zona.

Cumplida nuestra misión en Cuzco, viajamos en un camión alquilado hacia Quincemil pasando por Urcos. Que experiencia más brava, con síntomas de vértigo nos pareció trepar de Urcos hacia el Ausangate, una carretera afirmada en un zig zag interminable y ver desaparecer Urcos en una de las vueltas y volver a verlo nuevamente en la otra curva hacia el principio.

A mitad del recorrido por ese tramo, el chofer del camión tuvo un fuerte malestar estomacal que le impedía seguir manejando, paré el camión al borde del camino para descansar.

En tal circunstancia, el mayor Márquez tuvo que tomar el timón y continuar el viaje, con cierta precaución ya que nunca había manejado ese viejo camión que además se movía peor que tren de sierra. Al fin pasamos frente a los nevados de la Codillera del Sur e iniciamos la bajada hacia Quincemil, entre árboles frondosos y palmeras que se engalanaban con el trinar de la aves silvestres que nos permitieron un refugio en nuestro espíritu algo angustiado, Cruzamos riachuelos y pequeños puentes hasta que el chofer se recuperó y al fin llegamos a Quincemil y nos alojamos en un hotel hecho de madera en el que los dormitorios se ubicaban en un segundo piso.

Nos señalaron nuestros dormitorios con camas también de madera que tenían barandas altas sobre las cuales se colocaron enormes tules blancos y empolvados para protegernos de los zancudos. Con el cansancio de la jornada nos tendimos boca arriba para conversar unos minutos y establecer el plan de acción para el día siguiente.

En el trayecto hacia el hotel habíamos visto un avión de la aerolínea Faucett en el aeródromo y nos encontramos con el piloto que nos indicó que al día siguiente volaría con destino a Lima.

Con una luz mortecina en el hotel y una modorra de adormecimiento casi quedamos dormidos con un libro sobre los ojos, cuando de repente vimos sobre la tela de los mosquiteros, varias arañas negras que caminaban lerdamente como buscando una rendija y venir a picarnos.

Grande fue la sorpresa para el mayor Márquez al mirar las tremendas arañas, tiró a un lado los papeles que tenía en las manos y asustado hasta la médula me dijo:

- Esto es insoportable, mañana mismo nos vamos en el avión de Faucett a Lima, yo no aguanto esta amenaza.

Bueno le dije yo, váyase usted mi mayor si lo desea yo me quedaré acá a mirar los bidones y hacer el informe, no se preocupe. En los cuatro años que he vivido en la Selva, ya me acostumbre a mirar esas arañas, no pican, sólo asustan, He matado víboras, he dormido en el monte sin mosquitero, he visto otorongos, buitres y lagartos. He comido iguanas y charapas.

---

Esta bien, tu eres montaraz, yo soy ciudadano.

No había terminado de hablar, cuando sentimos que alguien pisaba fuerte las escaleras del hotel y venía hacia nosotros, diciendo.

Capitán Ángeles, donde se ha metido, donde están ustedes. Vengo a buscarlos. Nos pusimos de pie de inmediato y salimos al encuentro del que nos llamaba y nos encontramos con el señor Juan Stambuk, ex-agente de TAM en el Cuzco, un señor de señores, alto y robusto que vivía desde muchos años atrás en Quincemil.

Nos abrazó cordialmente y nos invitó que fuéramos a su casa-hacienda, de inmediato, con nuestro equipaje y todo. Dejamos las arañas colgadas en el mosquitero y nos fuimos de inmediato a alojarnos en la linda casa del señor Stambuk, quien nos prodigó toda clase de atenciones y puso a nuestra disposición el surtido bar.

Nos olvidamos del regreso a Lima por varios días con el pretexto de que era un tanto difícil contar los bidones vacíos y mucho más difícil medir el combustible en los bidones que no habían sido vaciados totalmente, Las arañas nos ayudaron a mentir para gozar unas cortas vacaciones,

De aquel viaje me queda el grato recuerdo de un gran amigo, que era noble y afectuoso el mayor Márquez, y mi gratitud al señor Stambuk.

## EL AMIGO INOLVIDABLE

*Pedro Izquierdo Kerman*

Noche brumosa, fría y húmeda. Suaves cuchilladas de un viento invernal rozan mi rostro y mueven mis ropas. No comprendo este momento que me trae junto a sombras que se pierden en la negrura de un espacio que no adivino. Paseo temeroso la mirada en derredor, la oscuridad parece tener tonos diversos, alcanzo a distinguir una silueta negra recortada contra un débil telón de luces de alguna población cercana. Ahora comprendo que estoy caminando sobre asfalto, que frente a mi comienza a aparecer el contorno de una figura conocida a la cual me acerco lentamente.

Si, ahora se que estoy cerca de un avión, no se como he llegado hasta él en medio de una noche como ésta. No creo que a nadie le interese cómo, porque cuando se produce un encuentro anhelado, las razones dejan atrás su valor. Puedo ver más claro, estoy frente a un viejo amigo

---

que yo he extrañado y con el cual sigo soñando. Quién, él o yo hemos llegado del pasado para juntarnos aquí donde tantas veces jugueteamos con la verdad, la suerte y hasta la muerte. Quise pensar en tantos camaradas que se fueron, pero me sacó de la abstracción un cambio en el ambiente en que había ingresado.

Nos rodeaba una nubosidad extraña que nos alejaba del resto; el avión brillaba rodeado de raras fosforescencias dejando ver sus bellas líneas y plateada piel metálica. ¡Claro! Era un F-86. Comprendí que era un momento que no debía olvidar, no quería pensar en nada que rompiera ese espejismo singular. Me apresuré hacia la máquina posando mi mano algo temblorosa en la fría y mojada por la tenue garúa, piel de avión. Deseaba tocarlo como lo había hecho miles de veces; ahora aún más que por que lo volvía a encontrar.

Las gotas de agua desaparecieron cuando mi mano rozó el aluminio, la brillantez que nos envolvía se acentuó bastante, desapareció el polvo adherido a su cuerpo así como las briznas de hierba pagadas a sus ruedas. Algo hacía resplandecer al jet en nuestro ahora etéreo encierro de vapor resplandeciente y fantasmal.

Sentí algún sobresalto al percibir en mis manos que la magnífica máquina zumbaba con tenue vibración. Todo el avión lucía como nuevo reflejando en su superficie toda la luminosidad que nos envolvía. No podía creer lo que estaba mirando, las luces del avión, todas ellas comenzaban a brillar cada vez más. El cavernoso zumbido se acentuaba ¿Podía un motor inexistente echarse a funcionar? El avión

había cobrado vida y no lo pensé más; como muchas otras veces trepé por los peldaños del fuselaje y me asomé trémulo a la cabina del jet...ahí todo indicaba vida, operatividad, las luces del tablero me miraban burlonas con sus ojillos rojos, el verde del compensador, del tren...la radio.

Cuando extendí mi mano para tocar la palanca de mando vi que ella estaba enfundada en mi antiguo guante de vuelo, hasta llegué a comprobar la desteñida alita y letras de la USAF. Cuando aún no podía entender lo que pasaba, miré con temor mi cuerpo y vi que vestía el overol de vuelo y hasta sentí la leve presión del anti-G.

Algo me impulsaba a continuar ese ensueño que me atraía, terminé de sentarme en la cabina y de pronto, me sentí asegurado al asiento con todas las conexiones en su lugar y hasta con el casco completo con la máscara de oxígeno presionando mi rostro. Traté de escuchar leves ruidos en mis auriculares – alguna estática, pensé – , pero me estremecí sin poderlo evitar cuando los ruidos dieron pase a una voz metálica, profunda y amable: «Buenas noches, piloto, gracias por venir a verme... te agradezco de veras que me lleves a volar otra vez». Se me erizaron los cabellos dentro de su prisión de fibra... ¿Sería verdad volar esta noche con este F-86 sin motor y semi abandonado con tantos otros aviones de museo? La voz se oyó de nuevo: - »Todo es posible cuando de veras se quiere algo, piloto... es más, ya estamos volando...»-. Incrédulo atisé el tablero y mi respiración sonó más fuerte en la máscara...el altímetro indicaba 38.000 pies.

---

Ascendía a 1.500 pies por minuto, casi grito en el micro: ¡Estoy volando!... Nuevamente la voz: «Estas volando, piloto... me estas volando... tenemos potencia de sobra pues nos llega de nuestro amor al cielo, a la vida, a la Fuerza Aérea que nos juntó al llegar tú de cielos lejanos. No te extrañe nada...vuela tranquilo mientras conversamos porque yo, como tú, también quiero vivir en el cielo esta ilusión que has logrado al traspasar la tenue línea que separa al pasado del presente... Los dos somos el pasado, pero podemos vivir algunos sectores del tiempo para anudar recuerdos que fueron gratos. Aún sin poder situarme en la rara sensación de irrealidad traté de sorprenderla escudriñando tontamente el regulador de oxígeno, claro estaba funcionando al compás de mi agitada respiración.

Me animé a dirigirme al Sabrejet: -»Amigo hace unos minutos estabas cubierto de agua, tierra y hasta tenías un trapo en una rueda...sentí pena al verte«- Siguió un breve silencio apenas cortado por el suave zumbido del motor a mi vacía observación, -»Piloto, tampoco lucías como en los años 60 cuando te vi llegar...». Me sonreí bajo la máscara pensando que lo merecía y miré fuera de la cristalina cúpula.

Si era una realidad, era la más bella que podía apreciar. El misterioso momento ponía delante de mis ojos todas aquellas cosas que yo siempre admiré, contra el fondo negro del espacio podía ver las estrellas luminosas, aisladas o agrupadas en enormes constelaciones que parecían enviar gratos mensajes con su incansable titilar; allá muy alto entre delgadas nubes aún más negras que el espacio, se dibujaba



el plateado disco de la Luna, más bella y resaltante que otras veces que la había admirado. La voz resonó en mis oídos: -»Piloto... ¿Crees que esta noche puede ser más hermosa que otra que hayas vivido?»- yo sabía que no necesitaba contestarle, este avión sabía lo que yo pensaba cada instante, que la diferencia era que ahora podía confesarle lo feliz del momento y cuanto lo había extrañado todos los años que pasaron desde que nos separamos. Siguió otro silencio, que era como si el gigante que me llevaba por el cielo estuviese meditando lo que yo había pensado. -»Piloto... siempre lo dijiste sin palabras cuando te hacías al aire con nosotros... nosotros siempre hemos podido «escuchar» esas vibraciones del espíritu de los aviadores... siempre lo hemos percibido, hasta que dejamos de volar... como tú...».

Quise saber más y pregunté a la incomparable máquina: -»¿Tu crees que los pilotos de hoy y los nuevos aviones sentirán lo mismo que nosotros del pasado?... ¿Se dirigirán a sus aviones en esta forma?», la respuesta demostraba seguridad y firmeza: -»Claro piloto,... todos sienten lo mismo, unos más que otros. Pero el mundo moderno se mueve muy rápido y la compleja tecnología nos ha quitado lo que nosotros teníamos: tiempo para sentir la fuerza de los pilotos a través de los mandos mecánicos o hidráulicos; tiempo para algunas tazas de café mientras discutíamos las acrobacias o resultados del tiro... quizás el mundo robótica en la electrónica nos están separando algo... debo aceptar que mucho ha cambiado, pero si un piloto se acerca como lo has hecho tú, en medio de la noche y el silencio, puedes estar seguro que ese piloto escuchará de su avión cosas que los aviones quisiéramos contarles

---

desde siempre». Recordé aquellas historias de pilotos que se fueron y a los que a veces «ven» caminando por las pistas recorriendo antiguas sendas. Nuevamente la voz habló: - «Es cierto piloto... ellos regresan por sus huellas, por que amaron tanto la aviación que retornan con sus desteñidos overoles y gastados gorros de arrugado cuero o tela, caminan por su Escuela, sus Basa... ¿Puedes creerlo?».

Claro que comprendía todo, yo mismo había regresado sin saber como, en la noche, porque el recuerdo de mi F-86 en un lugar apartado de la línea me había acercado a él. Por eso había querido visitarlo, tocarlo una vez más para que el tiempo no me ganara y me privara de ese momento. Comprendía que los pilotos nunca mueren, ni menos dejan de volar o caminar sendas queridas de sus vidas. Estaban ahí.

-»Piloto...- Dijo Sabrejet- , quizá lo que existe en el mundo mío de ensueños y recuerdos donde has penetrado esta noche, quisiera que las almas de los pilotos traten de detenerse un poco en su duro camino por la vida, que tomen asiento en un escalón, en un piedra, o en la rueda de un avión, quizá en una calza, para revisar en silencio sus vivencias. Un triunfo en tiro, un susto en acrobacia, un desfile exitoso, todo eso se registra en sus almas para siempre; quizá si al hundirse ven un mar de recuerdos puede que traspasen el límite entre la realidad y el ensueño, como acabas de lograrlo. Así podrán comprender mejor que en sus vidas actuales necesitan del empuje que la mente otorga a través de experiencias pasadas, propias o ajenas. No nos gusta el piloto mecanizado, sin mayor sensibilidad. Por eso Richthofen, Galland, Guynemer, Marseille o Hartmann nunca pudieron morir juntos con muchos otros;

vivieron sus cortas vidas, pero amaron el espacio y sus aviones, se quedaron para siempre en el cielo de los pilotos...».

Continúo lentamente:- «Gracias piloto... gracias por haberme visitado... Sé que tú no me consideras sólo un montón de metal acondicionado para el vuelo; yo quiero corresponder a tu sentimiento... cuando puedas, vuelve a visitarme espero no desaparecer de la línea todavía... cuando vuelvas, volaremos de nuevo... adiós piloto...». Me pareció que el vuelo terminaba, algo así como en un simulador al que le quitan la corriente de a pocos. No me di cuenta de cómo regresé al principio, ahí en la tierra con mi mano todavía sobre el fuselaje frío y mojado; ahora podía ver nuevamente las luces de la ciudad porque el avión había terminado su diálogo y todo había regresado a la realidad de todos los días. Miré por última vez la noble silueta del compañero de muchos vuelos y aventuras, hoy día existían máquinas mucho más potentes, más grandes y avanzadas, me decía, pero secretamente sabía que la próxima vez que me fuera a volar con «el» habría de sobrepasar en todo a esas águilas modernas, por que me había dicho que si quería conseguirlo ya estaba a medio camino de lograrlo...

Como comenzó el encanto, había terminado casi sin darme cuenta. No me interesaba saber cuál era la circunstancia que me tocó vivir, ni en que forma, ahora me encontraba camino a casa. Más tarde, cuando la aurora comenzaba a teñir con su luz al cielo oscuro que se iba escondiendo, me di cuenta que no había estado equivocado nunca, los aviones y los aviadores tienen a su manera algo que los une para siempre. En la ciudad, comenzaba otro día como siempre.



Avión deCaza, Sabre F-86 en línea de vuelo

## OPERACIÓN BISONTE

*Luis Iriarte Venegas*

Han transcurrido muchos años desde que tuve la responsabilidad de cumplir una importante misión que me ha deparado grandes satisfacciones, evocarla me da mucha alegría, asimismo tuve la oportunidad de apreciar la magnífica preparación profesional del personal superior y subalterno de todos los grados, ante situaciones difíciles que se presentaron estando muy alejados de nuestro País.

Nacía un nuevo año. Yo me desempeñaba como segundo comandante del Grupo Aéreo N°8 y durante 1976 había comandado el Escuadrón Aéreo N°841, cuando tuve el honor de ser designado por el comandante general para integrar una comisión con múltiples propósitos, correspondiéndome inicialmente la tarea de asistir a la prueba de un avión de transporte AN-26, que ofrecía la entonces U.R.S.S.

---

La presencia de la delegación de la Fuerza Aérea del Perú en la entonces Unión Soviética, en los primeros días de enero de 1977, obedecía a los alcances comprendidos en un Convenio Comercial, por lo cual me encontraba sentado en una mesa de trabajo en Moscú, entre los representantes de AVIAEXPORT y otros funcionarios soviéticos.

Para ser más coherente con el recuerdo, es conveniente mencionar que yo formaba parte de la comisión presidida por el TTG FAP Víctor Velásquez Vercelli, Jefe del Estado Mayor General de la FAP, quién durante las actividades específicas para probar en el aire el avión Antonov 26, se sentó en el lado derecho y yo estuve parado detrás de ese asiento el tiempo que demandó el vuelo de prueba, observando cada una de las maniobras del piloto soviético, quien hizo todo lo que se debe hacer en un vuelo de demostración para vender. Al término de las dos horas de vuelo y al bajar del avión intercambiamos una mirada de aprobación.

Así comenzaría la Operación Bisonte, el comandante general dispuso mediante Directiva FAP, correspondiéndome la gran responsabilidad de comandar un grupo de ocho pilotos, cuatro navegantes y treintaiocho técnicos y suboficiales, para la calificación correspondiente en cada uno de los campos y de las especialidades requeridas para operar eficientemente al avión.

Se trasladarían en vuelo 16 aviones Antonov 26, desde el interior de la ex U.R.S.S. hasta el Perú, con tripulaciones de la Fuerza Aérea del Perú. Es oportuno mencionar que

aviones similares en anteriores oportunidades fueron trasladados en vuelo hacia Cuba, inicialmente solo tripulaciones soviéticas y posteriormente eran combinadas con personal cubano.

Cuatro tripulaciones calificadas en la Escuela de Aviación de Aeroflot volamos, inicialmente, en dos oportunidades (ocho aviones) desde Kiev (Ucrania) hasta Lima, primero el mes de noviembre 77 y la segunda entre diciembre 77 y enero 78. La tercera oportunidad fue entre mayo y junio 78 trasladando los ocho aviones restantes, estando al mando los ocho pilotos calificados en Aeroflot.

**Pilotos:** Cmdte. FAP Luis Iriarte Venegas, May. FAP Enrique Baca Astete, Cap. Guillermo Cáceda Benvenuto, Cap. FAP Jaime Vera Cárdenas, Cap. FAP Guillermo Iglesias Caminatti, Cap. FAP Orlando Denegri Ayllon, Tntes. FAP Leopoldo Díaz Del Aguila y Salvador Barrios Espinoza.

**Navegantes:** Tntes. FAP Luis FAP Luis Valcarcel Hare, Jorge León Barriga, Benjamín Gamboa Burgos y Rene Alfaro Castellanos.

El 14 de mayo 1977 nos reunimos todo el personal designado para cumplir con la misión asignada y se planificaron las acciones convenientes para llegar a la URSS. El contrato con AVIAEXPORT consideraba que la entrega de los cuatro primeros aviones ANTONOV-26 se debía realizar el 30 de septiembre y que la instrucción en tierra y en el aire demandaban un tiempo de tres meses y medio, por lo que se tenía que estar en la Escuela de Aviación de Aeroflot, el primero de junio.

---

El día 17 mayo y por siete días, iniciamos en la Escuela de Idiomas un curso elemental de idioma ruso, incluyendo el alfabeto Cirílico, estas clases nos servirían de mucho, desde el primer día que llegamos a la Escuela en Kirivograd -Ucrania. Obtuve del Comando de Material copia del contrato que lo conocía muy bien porque había participado en los momentos previos de su texto contractual, este documento era la máxima expresión de la voluntad de ambas partes y su interpretación no debía dejar dudas aunque la traducción que exhibirían los rusos, me obligó a usar mi texto en forma coercitiva, lo usé mucho en los momentos de reclamar nuestros derechos contractuales durante las situaciones críticas, que fueron muchas las que se presentaron; hasta que llegó el viernes 27 en que iniciamos el viaje vía Iberia, vuelo 984 en avión DC-10, con pernocte en Madrid, porque la aerolínea no tiene itinerario para continuar y recién lo hicimos el domingo 29 encontrándonos con la sorpresa que el aeropuerto de Barajas estaba cerrado hasta el medio día por la realización de un mitin aéreo, al término del cual recién pudimos continuar en el vuelo 770 de Iberia hacia Dinamarca donde llegamos a las 14:00 horas y a las 15:00 horas teníamos que continuar en un itinerario de Aeroflot que nos llevaría hasta Moscú.

Como era evidente que entre un vuelo de llegada y otro de salida había una hora de diferencia y nosotros éramos 50 personas con mucho equipaje, pensamos que lo mejor era coordinar para evitar mayores problemas, por lo que con apoyo de la tripulación auxiliar, primero, y luego con la de los pilotos solicitamos el envío de un mensaje al personal de Iberia en Dinamarca, para que nos ayuden a



pasar al avión de Aeroflot que nos estaba esperando. Cuando estacionamos en el terminal observamos por las ventanillas del avión que nuestros equipajes eran pasados directamente al otro avión; en tierra nos facilitaron los trámites y pudimos pasar rápidamente los controles para abordar el Ilyusin-62 que nos llevaría al aeropuerto de Sheremityevo en Moscú.

Lo último que tendríamos que sufrir al término de ese día, porque llegamos a las 19:25 horas de Moscú, vale decir en la noche, fue otra infausta realidad ;fue de Ripley; pues recién sabríamos como era el comportamiento del personal de seguridad de extranjería, en el aeropuerto internacional de Sheremityevo, para controlar nuestro ingreso al terreno soviético. En principio nos hicieron esperar en un cuarto, porque no había nadie que nos recibiese y pensaron que éramos refugiados, secretamente manosearon nuestros equipajes y cuando llegamos al destino final nos dimos con la desagradable sorpresa que algunas maletas se habían desaparecido (no teníamos Agregado Aéreo y esas funciones las cumplía un oficial general de Ejército peruano) hasta que por exigencias como jefe de la delegación peruana tuve que forzar la situación para que me permitieran realizar gestiones y contactarme por teléfono con nuestra Embajada y con el señor Carlos Muñíz Ortega, Agregado Comercial a quién había conocido a comienzo del año y lo contacté en su casa. Es muy importante recordar que el teniente Del Águila y el técnico Ulloa hablan inglés correctamente, me ayudaron a superar el momento a pesar que la misma persona con mayor responsabilidad entre los soviéticos que se nos acercó desde un principio parecía un ignorante que no entendía nada,

---

pero ante la presión consintió finalmente a entendernos en inglés.

Hay que recordar que habíamos intentado pasar los controles de inmigración desde las ocho de la noche y cuando finalmente superamos esos momentos y salimos hacia un hotel, llevados por alguien de Aviaexport que había llegado a insistencias de Carlos Muníz, estaban dando las dos de la madrugada, noche fría, húmeda y tenebrosa. Llegamos a un hotelucho con ganas de descansar pero la situación se presentaba propicia para los comentarios así que algunos descansaban y muchos otros la pasábamos sin poder hacerlo, hasta que de pronto arrancó el Himno Soviético por los altoparlantes del hotel y que era propalado por la emisora radial del Estado, ¡eran las seis de la mañana! Y a las ocho nos tenían que recoger para ir al aeropuerto de Snukovo, que sirve al tráfico aéreo nacional, un YAC-40 nos llevaría hasta Kirovograd.

En este avión estaba un hombrecito uniformado de azul, muy enigmático, delgado y no muy alto, con gafas transparentes que permitía ver unos ojillos maliciosos... era Yuri, quién sería nuestro cancerbero durante toda la estadía en la Escuela de Aviación de Aeroflot donde llegamos el día 30.

No debo dejar de narrar, con alguna precisión, lo que sucedió en nuestra llegada a Moscú, por cuanto demuestra perfectamente la desconfianza con que nos recibieron. La suma de maletas pasaba las cincuenta ya que éramos 47 personas las que viajábamos y dentro de las lamentables circunstancias que ocurrieron, al tratar de retirar nuestro

equipaje nos dijeron que lo entregarían al momento de concluir nuestro viaje. Algunos llegamos a ver nuestro equipaje, pero como era muy tarde confiamos en que Aeroflot cumpliría con lo ofrecido, que ingrata sería nuestra sorpresa cuando al llegar a Kirovograd nos dimos con que muchas maletas no estaban, fueron continuos los reclamos que se hicieron y pasaron días de exigentes presiones sin solución; el personal afectado por la pérdida de su equipaje sufría increíbles situaciones, hasta que los responsables de Aeroflot asumieron su compromiso, apareciendo en Moscú el resto de equipajes, lamentablemente se perdieron dos maletas sin lugar a reclamo, una de ellas era de Willy Cáceda.

De primera intención solicité ser recibido en la dirección, para lo cual se le indicó este propósito a Yuri, la comunicación se realizaba en idioma inglés, para lo que desde un primer instante mi traductor oficial era el teniente Leopoldo Díaz del Águila; grande e ingrata fue mi sorpresa cuando tan sólo fui recibido por el subdirector, quien comenzó a dictar disposiciones para empezar ya las clases, pero como estas no eran las que correspondían a las cláusulas contractuales, tuve que rechazar tajantemente sus disposiciones solicitando una mejor comprensión o interpretación a lo que decía en su idioma el contrato.

La dirección me indicó, siempre a través de Yuri, que enviarían un telegrama a Aviaexport, en su idioma, por lo que tuve que responder que el telegrama fuese en idioma Inglés, para *tener* una copia que sirva de elemento de juicio, para los antecedentes que el caso demandaba. No aceptaron, entonces solicité conexión telefónica con mi

---

Embajada y me dijeron que fuera a la ciudad, pero éste procedimiento no resultó por lo complicado que era solicitar este enlace desde un locutorio del pueblo. Tenía que esperar un día, así que exigí mayor apoyo.

Tanta era la vehemencia con que defendía mis derechos, que el día 2 de junio me pusieron un avión Antonov – 24, para trasladarme a Kiev, por tres horas, para hablar con mi Embajada. Efectivamente al día siguiente estábamos viajando el suscrito, Díaz del Águila y Yuri

El 2 de junio me enlacé con mi Embajada y hablé con el general EP A. Astete, a quien recién conocía, era el único agregado castrense que desempeñaba todas las funciones de enlace militar. Él indicó que no se encontraba en Moscú, para nuestra llegada y no conocía nada de lo que yo quería solucionar por lo que tuve que decirle que me veía obligado a viajar a Moscú para tener una reunión formal en Aviaexport, con el objeto de solucionar los problemas que se presentaban hasta ese momento y evitar en lo sucesivo otras deficiencias similares. Terminada esa primera conferencia telefónica, tuve que regresar a Kirovograd con la firme convicción de tener que viajar ese fin de semana. Al día siguiente nuevamente estaba en la dirección, donde sí tuve oportunidad de conocer al director quien me recibió con mejor disposición y aprobó nuestro viaje a Moscú.

Como una sentencia, podría resumir todo esto en lo siguiente: «Me sentía en el umbral de la frustración, por encontrarme atrapado en medio de un enorme forcejeo burocrático».

Nuevamente estábamos viajando los tres personajes aludidos, lo hacíamos un día domingo desplazándonos por tren hasta Moscú. Al día siguiente estaba a primera hora en la Embajada saludando al Sr. Juan José Calle, nuestro embajador, quien me recibió muy cordialmente.

Ese día, lunes 6 de junio, después que el embajador terminó de escucharme, me comprendió inmediatamente y dispuso que me acompañen el general E.P. Astete y el Sr. Carlos Muñiz, agregado comercial, hasta las oficinas de Aviaexport, por lo que el grupo se convirtió en cinco personas que resultó un problema para los vigilantes del edificio cuando llegamos a sus puertas. Esta incómoda situación se solucionó cuando Muñiz y Yuri terminaron convenciéndolos para que pudiéramos ingresar, condición que se efectuó luego que el vigilante llamara por teléfono interno y consintieron así nuestro ingreso.

Nos dirigimos hasta las oficinas de Aviaexport donde nos recibió muy atentamente, el abogado asesor del señor V. Studenikin, presidente de la Empresa, quien había estado en Lima en marzo—77 para la firma del contrato correspondiente, ocasión en que lo conocí personalmente, y por ésta situación, más la necesidad que se corrigiesen los defectos de interpretación que venían sucediéndose, se necesitaba someter el documento legal al reconocimiento de sus cláusulas contractuales, con las personas auténticas y legalmente capaces de efectuar las correcciones a las deficientes interpretaciones que la escuela de aviación civil tenía.

---

El abogado que tenía autoridad, como que resolvió el problema, nos comunicó que el Sr. Studenikin estaba de viaje por París, pero accedió a escucharme. El tenía el contrato en su idioma y como yo tenía el de la FAP, en nuestro idioma, comenzamos a analizarlo en aquellas cláusulas que habían devenido en interpretaciones deficientes y en estas circunstancias se «batió» muy bien el Sr. Carlos Muñiz, éste análisis demoró unas tres horas, luego el abogado se dirigió a Yuri impartiéndole las órdenes más convenientes, que satisfacían las necesidades planteadas por mí, esta última conversación que ellos sostenían en ruso, Muñiz me la traducía por lo que quedé satisfecho plenamente. También le hice el comentario de las maletas y llamó a Aeroflot, demandándoles el envío inmediato de nuestros equipajes hasta Kirovograd.

Terminado éste importante asunto inmediatamente regresé, por avión, con el teniente Díaz y Yuri hasta la Escuela de Aviación Civil de Aeroflot y el día martes 7 de junio estaba nuevamente reunido con el director y sus asesores, comentando la situación y ya ellos habían recibido por escrito las correcciones necesarias, conociendo en éstas circunstancias que vendrían cuatro traductores de castellano para comenzar nuestras clases, las mismas que comenzaron el 10 de junio.

En la capital de Ucrania - Kiev, existe una universidad que prepara a los estudiantes en los diferentes idiomas existentes y de allí nos enviaron a cuatro estudiantes del último año (cuarto) que resultaron, con agradable sorpresa general, tres damas y uno hombre el que tan sólo se quedó una semana y luego no lo volvimos a ver más, por lo que la

mayoría pensó que tal vez era un elemento de la siniestra K.G.B.

Por supuesto que el día anterior a las clases, recibimos con indescriptible satisfacción nuestros equipajes retenidos, pero lamentablemente dos personas no recibieron su maleta. Ese día 9 de junio recibí la información que llegaban las traductoras, así que con el teniente Díaz y Yuri fuimos a recibir las al aeropuerto de Kirovograd causándonos magnífica impresión el excelente dominio del idioma castellano que tenían las jóvenes, que lo empleaban con total naturalidad.

Al comenzar las clases recibimos con sorpresa unos cuadernos escolares para escribir la totalidad de cada uno de los diferentes cursos que comprendía la instrucción en tierra, cada una de las aulas estaba equipada con ayudas didácticas a la instrucción. Estas jóvenes traductoras tuvieron una pequeña dificultad inicial por la fraseología de los términos aeronáuticos, pero al segundo día de la instrucción en tierra ya estaban familiarizadas. ¡Que buena preparación exhibían!

Según el programa de instrucción que nos alcanzaron, las clases debían acabar el 22 de agosto incluida la instrucción en el aire y así se cumplió, siendo muy oportuno indicar que al término de cada curso en tierra, había que rendir un examen oral ante un jurado presidido por el jefe de estudios. Otra experiencia recibida por el grupo fue cuando nos dimos cuenta a los pocos días de iniciado los cursos que todos y cada uno de los instructores académicos, de excelente preparación, nos confundían con los

---

afganistanos, por lo que tuvimos que indicarles quienes éramos, de donde veníamos y con mapa mundial en manos, ubicaron al Perú, luego de ésta aclaración nos dimos cuenta que de América sólo conocían Cuba, porque según manifestación traducida, muy a menudo impartían instrucción a los cubanos. También pudimos apreciar en ellos, un reconocimiento hacia nosotros por cuanto se dieron cuenta de nuestros conocimientos (que según las traductoras éramos muy superiores a los grupos que nos antecedieron en esta escuela) y de allí para adelante la instrucción se hizo más llevadera, los instructores encontraron facilidad para dejarse comprender en sus enseñanzas, pero de todas maneras nos exigieron que tomáramos el manuscrito completo de sus lecciones.

Durante este período, noté que los rusos estratégica y esporádicamente incursionaban en nuestros alojamientos, durante nuestra asistencia a clases, encontrándome con novedades raras, dando como consecuencia, que en la primera hora de clases tenía que asistir a la dirección a dar explicaciones del porqué sucedía tal o cual novedad, que en algunas oportunidades resultaban extrañas. Esta situación ocasionó que tomara conocimiento que personal subalterno desobedecía mis órdenes y en algunas oportunidades actuaba, ostensiblemente, en contra de mi autoridad, por lo que a fines de julio, y cuando los cursos que él estaba siguiendo, casi los había terminado, opté por regresarlo al Perú, dando cuenta, previamente, al comandante general, por vía telefónica, quien aprobó mi decisión.



Esta decisión en forma extraña fue de conocimiento de la dirección y fui llamado a dar explicaciones, pretendiendo que revocara mi decisión, por lo que tuve que ser enérgico indicándoles que yo estaba en mi pleno derecho y sobre todo tenía dominio de Patria Potestad sobre todo mi personal, indicándoles que había informado a mis superiores, incluso que había hablado por teléfono con mi comandante general, el teniente general FAP Dante Poggi M. quién había respaldado mi decisión.

Este episodio terminó los primeros días de agosto, el referido insubordinado, fue regresado por tren hasta Moscú, acompañado por un capitán del grupo, para embarcarlo en un avión de itinerario de Aeroflot, con destino a Lima.

Un acto de mucha importancia y que estuvo revestido de solemnidad fue el 23 de julio, día que celebramos nuestro glorioso día de la FAP, por cuanto invitamos a la alta dirección de la Escuela, a los instructores académicos, y por supuesto a Yuri que lo teníamos en toda circunstancia alrededor de nosotros.

El maestro de ceremonias fue el capitán FAP G. Iglesias C., los oradores fueron el capitán FAP O. Denegri A. y el técnico FAP A. Silva R.

Iniciada la ceremonia, entonamos nuestro hermoso Himno, acompañado por un disco que habíamos llevado para ésta ocasión, luego hicimos entrega de un plato de plata recordatorio de nuestra presencia, igualmente, entregamos banderines FAP. Fue todo un acontecimiento

---

que lo desarrollamos en el primer piso de nuestro hotel, donde había un salón que lo arreglamos para esta celebración, por supuesto que se brindó con el ex-quisito champagne ruso, etiqueta negra.

Cuando el 6 de agosto iniciamos la Instrucción en el aire, comencé a solicitar, a la dirección la in-formación necesaria para conocer, cuándo debíamos estar en la fábrica para la recepción y correspon-diente vuelos de prueba de los nuevos aviones Antonov-26; yo sabía, por contrato, que el 30 de setiembre estaba escrita la fecha para este proceso. La escuela se demoraba por lo que solicite por telé-fono a Moscú, específicamente al general EP A. Astete, que llame a Aviaexport y me diera información. Pos-teriormente el general Astete, me indicó que debíamos estar el 1° de setiembre porque la fábrica debía dar-nos instrucción de los equipos nuevos con que es-taba equipado el avión.

Durante la fase de Adaptación, tuvimos que hacerlo en un avión AN-4, la escuela no tenía el que estaban fabricando y es por esa condi-ción que la fábrica necesitaba nuestra presencia con 30 días de anticipación. La instrucción en el aire la desarrollamos tanto de día, como de noche, en las fases de familiarización, emergencias, navegación y nocturno. La comunicación con la torre, la hacían ellos y nosotros, para entendernos con nuestros ins-tructores, contábamos con la ayuda de las traduc-toras que en un comienzo no querían volar, pero aceptaron posteriormente y nos sirvieron muy bien, excepto una de las tres que no aguantó cuando co-menzaron las «pérdidas» y las emergencias.

Cuando llegamos a Kiev, personal de la fábrica ya nos estaba esperando en comitiva, encabezados por Váleriy y nos alojamos en un céntrico hotel de la ciudad y diaria-mente nos llevaban a la fábrica, donde recibíamos instrucción. El grupo ya era reducido, porque tan solo éramos los tripulantes, para iniciar el más ansiado de los retornos al Perú, verdaderamente que ya extrañábamos nuestro ambiente, éste sentimiento a lo nuestro, pienso que fue la fuerza anímica más poderosa que nos impulsó a retornar con nuestros flamantes aviones al hogar la familia y nuestras costumbres.

El Comando de Material me había nombrado para realizar todos los vuelos de prueba de los 16 aviones y el Sr. Volkov, repre-sentante comercial de la fábrica en Lima, se en-cargó de comunicar a su principal, por eso no me resultó extraño que, el jefe de produc-ción de la fábrica, señor Nester Semien Stepanovich, nombrara al «tobarich» Valery para que me reci-biera en el aeropuerto de Borispol en Kiev, cuan-do llegue primero que el resto del grupo, al termi-no de la instrucción en la Escuela de Aviación Civil de Aeroflot. El resto del grupo, reducido a 24 personas, lo hicieran el 30 de agosto, éste grupo estaba comandado por el entonces mayor FAP Enrique Astete B.; fundamentalmente me adelanté, para preparar todo lo relativo a nues-tra permanencia en la capital de Ucrania.

La capacitación de los nuevos equipos, incluida su ingeniería funcional, eran: Transponder, con función internacional; Piloto Automático, instru-mentos de Navegación: dos ADF, VOR e ILS, Radar «GROZA 26»; Carril con motor eléctrico a control remoto, para la estiba

---

de la carga, el sistema de bombardeo con la mira de cálculo y la operación del sistema de combustible, al haberse incorporado dos tanques adicionales en el comportamiento de carga, que aumentaba en dos horas más la autonomía de vuelo. También había que tomar notas a mano y en nuestros propios cuadernos, estas anotaciones tuvimos ocasión de confrontarlas con la lectura de los manuales de operación y de mantenimiento, que cada avión tenía como equipamiento. La rotulación de los paneles instrumentales del avión, estaban en el idioma inglés, el contrato así lo exigía.

Mientras esto acontecía, en forma paralela con la capacitación, yo estaba preocupado realizando enlaces telefónicos de coordinación con el Comando de Operaciones FAP, para la solicitud de los permisos de vuelo por los países por donde teníamos que sobrevolar, en la ruta transpolar aprobada por las tripulaciones de la fábrica, quienes conocían esta ruta.

Al 30 de setiembre, la fábrica había terminado la fabricación de los cuatro primeros aviones, y los otros cuatro siguientes estaban programados para el 30 de octubre.

Nuestra estada en Kiev la llevábamos mucho mejor, estábamos alojados en el hotel Ucrania, que estaba situado en el centro de la ciudad, por supuesto que sólo el alojamiento corría por cuenta de Aviaexport y lo más agradable era que se podía llamar con mayor libertad por teléfono hacia nuestros hogares. Esto facilitaba una mejor coordinación con el Comando de Operaciones y es así que tuve la información que el Hércules salía hacia Kiev el día

miér-coles 5 de octubre, luego no supe nada hasta el día jueves 13, cuando llamé por teléfono a mi casa y mi señora me comentó que el avión madrina estaba en Londres - Inglaterra, poste-riormente el día 17, al hablar por teléfono a Moscú, con el general EP A. Astete, me dijo que el avión Hércules debía entrar a Moscú ese día, nosotros pensando que todo estaba listo para nuestra sali-da el 24, trasladamos los cuatro aviones de la fá-brica al aeropuerto internacional de Borispol, don-de tenía que llegar el avión madrina. Orgullosos con nuestros flamantes aviones, pintados con los distintivos de nuestra Institución y la Bandera del Perú, estábamos volando dentro de territorio soviético, pero con un navegante ruso a bordo, por obligación a las disposiciones sovié-ticas, pues todo avión extranjero que entre o salga de su territorio, debe llevar a bordo uno de estos tri-pulantes.

Una vez más tendríamos información desafortunada, al llamar a Moscú para conocer cuándo partía hacia nosotros el Hércules, indicaron que el avión no podía continuar vuelo por mantenimiento de uno de sus motores. La inquietud me hizo efectuar llamadas telefónicas, y en una de ellas que me resultó más fácil fue la que enlacé con mi casa y a mi señora le solicité que se informa-se, a la hora volví a llamar y me comentó que el Comando del Grupo Aéreo N°8, estaba haciendo los preparativos para enviar repues-tos hasta Moscú y posiblemente esto ocurriría el viernes 28 de octubre, estaba muy preocupado porque todos los permisos de vuelo correspondien-tes ya no servían y había que aplazar todo hasta cuando estu-viera disponible el Hércules, tenía Información de nuestra Embajada, que Suecia era el país que más problemas creaba, para conceder

---

el permiso por los repetidos cambios que se venían sucediendo.

El agregado militar en Moscú y nuestro embajador, con quienes mantenía enlace, tenían bajo su responsabilidad el ajetreo diplo-mático para conseguir la nueva fecha en que se sobrevolaría el espacio aéreo sueco y esto recién se efectuó el 4 de noviembre, cuando con la felicidad en nuestros rostros, estábamos volando hacia nuestras casas y aterrizábamos en Dinamarca, aeropuerto de Kastrup-Copenhaven.

Previo a nuestra salida de Kiev, todos los navegantes de los cinco aviones desarrollaron el problema de navegación corres-pondiente, mientras nosotros los pilotos efectuábamos las tareas propias para que nuestros aviones estuvieran disponibles con la documentación adecuada. Yo te-nía la obligación por contrato de venir al Perú con un piloto, un navegante y un mecánico soviéti-co, esto nos causaría algunos problemas de índole diplomático, durante la travesía; a cada uno de éstos soviéticos los distribuí en aviones diferentes, a mi me tocó el navegante. (Sturman en ruso)

Una vez que estuvimos en Dinamarca, visité al embajador A. Belaúnde con quien gestioné los permisos correspondientes y aquí la misión americana intervino porque conocían de nuestro movimiento, haciéndonos saber que los técnicos soviéticos no estaban autorizados para ingresar a territo-rio de los EE.UU., en consecuencia se tuvo que coordinar con el embajador soviético para que un avión cubano los recogiera de Montreal-Canadá, para

transportarlos a Cuba y ahí nuevamente abordarían a nuestros aviones. La presencia de este personal causaría más de una preocupación en los siguientes puntos donde existían bases aéreas de la USAF.

El 6 cuando llegamos a Prestwick, Glasgow-Escocia, nos informaron que había correspondencia para los peruanos, especialmente para los oficiales que habían estado nombrados en Pisco, porque su instructor navegante, inglés, les había enviado cartas y mapas de navegación para toda la ruta, que le habían pedido en Lima antes de salir. El estado meteorológico comenzó a presentarse adverso y yo tenía que estar muy seguro para continuar en una ruta con muchos riesgos, estábamos acercándonos al Circulo Polar Ártico y sabíamos los probables inconvenientes que se presentarían al aproximarnos al Norte Magnético volando sin navegador inercial, además los vientos eran predominantemente del oeste y noroeste, su velocidad alcanzaba, en altura de navegación los 100 nudos, el invierno estaba encima y el día era muy corto, las sombras de la noche se hacían presente muy rápido, yo tenía la orden de volar en horas de claridad. Llegamos a Islandia-Keflavik, donde aterrizamos el 9. En esta pierna de navegación cuando estábamos cerca del punto de «no retorno», el avión Hércules se enlazó conmigo para informarme que me estaba sobrepasando, nos veían adelante y abajo, estábamos volando a 20,000 pies entre nubes, en esa circunstancia recordé que el avión madrina tenía a bordo navegador inercial, equipo muy seguro y confiable especialmente en esta ruta y les pedí que reduzcan su velocidad y desciendan hasta 300 pies sobre y delante del avión guía, el mayor

---

Valdez, piloto del Hércules así lo hizo y pude ver la estela que dejaba entre las nubes, estábamos volando por instrumentos, los otros aviones ya lo habían captado por nuestros radares y en esas condiciones volamos por unos 30 minutos, hasta cuando ya teníamos enlace con la torre de Keflavik y los controladores del tráfico aéreo nos tenían ploteados, por intermedio de nuestro transponder, recién entonces se soltó el Hércules.

En Islandia todo estaba cubierto por un manto blanco de nieve, otra vez a buscar información meteorológica, el servicio en tierra del aeropuerto era muy costoso, tenían que apoyarnos con mayor número de máquinas, incluso tenían que calentar internamente los aviones, en la noche la temperatura bajaba a  $-30^{\circ}$  centígrados; teníamos que continuar, pero con tiempo operable hacia Sonderstorm-Groenlandia, la tendencia era variable, propia de la época. Analizado las condiciones meteorológicas al día siguiente, decidí continuar, pero con un alterno Cape Dyer, en la península o tierra de Baffin, ubicado frente a donde era nuestro principal punto de llegada. Ahora si coordiné en tierra con Valdez y proseguimos nuestra travesía, todo a nuestro alrededor, durante esa pierna de navegación era blanco, teníamos conocimiento de la velocidad del viento a esa altura de vuelo 20,000 pies, pero los navegantes me indicaban que de acuerdo a nuestro desplazamiento estábamos con casi 100 nudos de velocidad en contra, nosotros volábamos hacia el oeste.

Aproximadamente a unos 30 minutos de chequear Sonderstorm, nos enlazamos por radio y nos informaron que el clima en ese aeropuerto no era confiable, las



comunicaciones que yo realizaba eran escuchadas por todos, indiqué que seguiríamos hacia nuestro alterno adonde para llegar nos faltarían unos 90 minutos de vuelo, considerando el efecto del viento, sin embargo, estando a unos 10 minutos de Sonderstorm el controlador de tráfico nos informó que podíamos aterrizar al haber mejorado un poco las condiciones meteorológicas. El cálculo inicial de la navegación para ese tramo, era de casi tres horas sobre las cartas de navegación, pero con el efecto del viento del ONO se calculaba que serían cinco horas hasta el aterrizaje, teníamos abastecimiento de combustible para siete horas y media en total.

Se tendría que descender por instrumentos con una precisión tal que nadie podría dejar de aterrizar, todo este análisis lo desarrollé en instantes y solicité a la torre que estaba en enlace con nosotros, si tenía radar para realizar el procedimiento por el sistema de GCA, aproximación de aterrizaje por instrumentos.

El controlador de la torre de tráfico aéreo contestó que si podíamos utilizarlo a solicitud, inmediatamente acepté el uso del radar y nos comenzaron a escalonar dentro del patrón de tráfico para el aterrizaje, yo era primero como guía de esta formación para convertirme en un pionero en estas circunstancias que entrábamos a un aeropuerto desconocido, por lo que tenía que ser atrevido para vencer cualquier circunstancia adversa sabiendo que abajo en lo desconocido, tendría que superar las características difíciles del terreno, me seguirían el mayor FAP E. Astete, luego el capitán FAP J. Cáceda y finalmente el capitán FAP J. Vera.

---

Arriba se quedaba el Hércules que tenía mayor autonomía de vuelo, para aterrizar último.

Cuando estaba en el Patrón de Vuelo y el controlador me estaba asignando las alturas y rumbos, llegó el momento de entrar al tramo final del aterrizaje, afuera todo estaba sombrío, entonces solicité si podían darnos instrucciones en castellano, fueron algunos segundos que me parecieron horas y consintieron en hablar en castellano, era el mismo operador del radar.

Yo estaba concentrado en los instrumentos, desde que inicié el proceso de descenso y a medida que iba descendiendo lo blanco de arriba se iba ensombreciendo, es aquí donde solicité fraseología en castellano necesitaba más velocidad mental para seguir las instrucciones, no debía perder esas fracciones de tiempo para interpretar el inglés, sabía concienzudamente de lo delicado de la situación, tenía que actuar con serenidad y precisión no cabía equivocaciones, me sentía invadido por una gran responsabilidad, comprendía lo que podía significar una pérdida de tiempo, con alguna equivocación mía en perjuicio del resto de mi equipo, de mis oficiales que estaban alertas de mi descenso, por supuesto que ellos, estaban permanentemente controlados por el radar, venían detrás mío ocupando las alturas inmediatas que yo abandonada para sumergirme en ese ambiente que se ensombrecía, me sentí mucho mejor al escuchar el castellano con que el operador me indicaba las instrucciones. Me pusieron en el tramo final para el aterrizaje y el operador indicaba que si por espacio de 10 segundos dejaba de escuchar sus instrucciones, debía desviarme a la derecha ascendiendo

en tal rumbo y hasta tal altura, estaba emocionado, la adrenalina la sentía con fuerza, hasta que se me indicó ver si tenía la pista al frente, levanté la mirada, afuera estaba sombrío y no ví la pista, una nueva e inmediata indicación y no volví a ver la pista, me dieron orden de «abortar procedimiento» y virar hacia la derecha a un rumbo indicado, en el instante que viraba, ví sobre mi derecha dos luces rojas y llamé a la torre comunicando que estaba visual, volando en círculo sobre una de las dos luces, me pidieron precisión de lo que veía y les dije dos elevaciones con un faro rojo, uno en cada elevación, estaba girando con un banqueo de casi 60 grados de inclinación, en ese instante pensé en los otros aviones, sabía que abajo me tenían en el radar, entonces me indicaron instantáneamente ponerme en tal rumbo y si veía a la izquierda la pista, les dije que si, me habían puesto en pierna a favor del viento, continué visual y aterricé con tráfico de izquierda, en el tramo final ví una débil huella de dos rayas negras sobre la pista blanca y al lado derecho una gran elevación también blanca, de un cerro tanto o más largo que la pista de aterrizaje.

Mientras sucedía mi ingreso al tráfico de izquierda, habían detenido el descenso de los otros aviones, que se mantenían en espera controlada, para continuar, al yo abandonar la pista. Cuando estacioné mi avión inmediata-mente me dirigí a operaciones para estar cerca del controlador de radar, no me permitieron ingresar a la sala, pero se escuchaban las instrucciones al cuarto avión, así como para el Hércules.

Esa noche en la barraca, donde nos alojaron los de la Base Aérea, porque allí estacionamos lo aviones, dimos

---

rienda suelta a los comentarios, especialmente había que escuchar a la tripulación del avión del capitán Jaime Vera, quien era el cuarto en la secuencia de aterrizaje y entró bajo los mínimos de combustible. Al día siguiente proseguimos nuestra travesía, pero antes de subir a los aviones todos fuimos a la oficina del jefe de la Base, el Coronel USAF A. Beauford, a quien solicité que nos presente al operador del radar que nos dio instrucciones de aterrizaje, a quien logramos conocer. Hice entrega al jefe de la Base un ala de piloto de la Fuerza Aérea del Perú, así como de un escudo FAP y al operador del radar un banderín con nuestra insignia. Luego despegamos hacia Goose Bay en el Canadá, otro aeropuerto con base aérea USAF. Como ya comenté, la presencia de los soviéticos provocaba mucha pre-ocupación en los jefes de cada base, hasta que llegamos a Montreal que era nuestro siguiente punto y allí apenas nos estacionamos se nos acercaron unas personas indagando por ellos y una vez que los conocieron, los embarcaron en un avión de Cubana de Aviación y no los volví a ver más hasta cuando aterrizamos en La Habana.

Luego de Montreal, continuamos hacia North Carolina, al aeropuerto de Raleigh-Durham, pasamos por Cuba donde recogimos a los soviéticos y continuamos a Panamá, Talara y Lima donde llegamos el 17 de noviembre. Habíamos volado 15,000 millas! sin ningún accidente.

El 17 de noviembre de 1977 llegamos a Lima, con los primeros cuatro aviones; después de mis informes y exigencias presentadas por Aviaexport, según contrato, el Comando de Operaciones mediante Directiva FAP, disponía el retorno a Kiev para trasladar en vuelo los

siguientes cuatro aviones AN-26. El 30 de noviembre estaba viajando con una tripulación para la aceptación de los aviones. Posteriormente nos reunimos, en Kiev, las mismas tripulaciones que realizamos la primera misión, por cuanto en Lima, no se dieron las condiciones para calificar nuevas tripulaciones.

El 03 de diciembre, se inició en la fábrica lo concerniente a la recepción, concluyendo el viernes 9, según lo previsto, porque el planeamiento elaborado en Lima, contemplaba que el avión madrina L-100-20 debería aterrizar en el Aeropuerto de Borispol - Kiev el día 12, para iniciar vuelo de traslado a Lima el 14 - 12 - 77.

Como es lógico, se requería estar constantemente informado sobre el movimiento del Hércules, que estaba tripulado por los mayores Victor Chávez V. Nicolás Peppe B (Pilotos), Hugo Rubiños Del P (Navegante) y entre los mecánicos estaba el TC3 FAP Idelgado Aparcana, quien sería el responsable de instalar, en dos de los aviones Antonov, Navegadores Inerciales. Yo había pedido esta instalación, ante la experiencia vivida en el primer traslado. La instalación debía realizarse en Kastrup - Dinamarca, por obvias razones técnicas.

Hasta el mismo día 12, nadie sabía donde estaba el madrina, conversé telefónicamente con el Agregado Aéreo en París, y me dijo que él también lo estaba esperando, porque tenía conocimiento que debía haber entrado el domingo 11, pero que no sabía su paradero. Conversé por teléfono con el general EP. A. Astete agregado en Moscú y tampoco sabía nada, lamentablemente no pude enlazarme

---

con el Comando de Operaciones en Lima, por lo que tuve que hablar con mi Sra. por teléfono para que se informe y me pudiera dar a conocer algo concreto sobre el avión.

Permanecíamos en la fábrica enlazados con el aeropuerto y es así que supimos, ése mismo día 14, que el Hércules aterriza-ría en Borispol al medio día; en consecuencia se tuvo que volver a planear las fechas de salida, de inmediato coordinamos con la fábrica, para que transporten por tierra la carga de repuestos, que debía ser estibada en el avión madrina, quedando los aviones Antonov listos en la fábrica y al día siguiente los trasladamos hacia el aeropuerto Internacional, acompañados, como siempre, por los navegantes rusos, que tendrían que acompañarnos hasta Dinamarca. El avión madrina llegó con reporte de mantenimiento y se tuvo que esperar hasta el día 16 para comenzar el procedimiento de estibar, tarea que la efectuamos todos nosotros, ya que no contábamos con otra ayuda, se terminó el 17 a las 18:30, hora local.

Se acercaba raudamente la fecha de Navidad, y en Moscú el Agregado Militar con el Embajador Juan José Calle, tenían dificultades para obtener el permiso de sobrevuelo de Suecia, hasta que concedieron el permiso para el día 22, exigiendo una determinada precisión horaria, para que crucemos ese espacio aéreo. Es preciso indicar que los días previos a la Navidad y Año Nuevo, se tiene la costumbre de conceder cortas vacaciones, por lo menos así lo experimenté, en todos estos lugares por donde estábamos viajando.

Despegamos de Borispol, luego de superar notables dificultades, provocadas por el sistema soviético, volamos sin problemas hasta cuando aterrizamos en Kastrup-Copenhague, donde se detectó una falla en uno de los Antonov, falla que técnicamente requería de una mayor inspección técnica, pues nuestros mecánicos no podían definir bien las causas de porque se detenía, antes de tiempo, la rotación de las hélices de un motor, defecto que venía acompañado con ruidos internos, todas estas pruebas fueron efectuadas mientras se instalaba cada uno de los navegadores inerciales.

Como consecuencia de esta falla, tuve que desarrollar arduas tareas de coordinación con nuestro embajador en Dinamarca, Sr. Antonio Belaúnde, para que a su vez el embajador soviético, solicitase a la fábrica el envío de personal técnico. Como ya esta comentado lo de las pequeñas vacaciones, (Navidad y Año Nuevo) en el párrafo anterior, los mecánicos de la fábrica recién se hicieron presente en Dinamarca, sólo el día 28 en la noche y el jueves 29 estaban confirmando una falla en uno de los motores del Antonov que impedía la continuación del vuelo.

Estando en garantía contractual solicité el cambio de avión, porque era imposible traer un motor para cambiarlo, porque durante las conversaciones que se desarrollaban, intervenían autoridades danesas, quienes indicaban que no apoyarían la realización de estos trabajos de mantenimiento.

---

El punto geográfico soviético más cercano para efectuar el cambio de avión era Riga, capital de Letonia, que es un puerto sobre el golfo del mismo nombre sobre el mar Báltico, y en distancia de vuelo eran dos horas. Tomada la decisión, los mecánicos extendieron un certificado técnico por el cual el avión que presentaba fallas, sólo podría volar dos horas. Conformé una tripulación, en la que yo era el piloto responsable, mi copiloto fue, el que en ese entonces era, el capitán O. Denegri A., el navegante el teniente Benjamín Gamboa, y atrás todos los mecánicos soviéticos que habían firmado la garantía técnica para la devolución del avión.

En Riga ya estaba el otro avión, el estado meteorológico indicaba operable, pero cuando nos estábamos aproximando, ya en final largo, se inició una pequeña nevada, pero con buena visibilidad aterricé con ayuda del radar de control del aeropuerto, y el piloto de la fábrica que vino en el avión para el cambio, yo lo conocía porque con él había efectuado los vuelos de prueba de los aviones. En éste particular caso, respecto a la comprobación en vuelo, consentí que este procedimiento lo haría en el trayecto de regreso, para lo cual tenían que regresar a bordo del avión los mismos mecánicos de la fábrica. De regreso, los controladores de tráfico aéreo de Riga, me pusieron un impedimento y tuve que ser enérgico, solicité la ayuda de los tripulantes rusos, y juntos convencimos al controlador de vuelos, recién entonces pude despegar con destino a Kastrup. Sobre el mar Báltico, luego de unos veinte minutos de vuelo, el tiempo era muy bueno. Todo este proceso del cambio de avión sucedía el día 04 de Enero-78, porque recién el día lunes se habían reintegrado a sus labores



diplomáticas, las diferentes autoridades, especialmente las Suecas, que fueron las que mayores problemas presentaron.

Los días 07 y 08 estábamos volando hacia Prestwick - Escocia, prime-ro, para continuar y aterrizar en Keflavik - Islandia, donde permanecimos cinco días esperando mejores condiciones climatéricas. Las dos piernas de navegación las habíamos desarrollado con mucha confiabilidad, al contar con nuestros equipos de Navegación Inercial, los mismos que estaban en el primer y tercer Antonov. Mientras permanecimos en Islandia, tuvimos que soportar temperaturas muy bajas, las que durante la noche llegaban a los menos 30 grados centígrados, de día era normal de 2 a 3 grados, y teníamos que asistir diariamente al aeropuerto para informarnos del estado meteorológico y efectuar los chequeos de avión.

Conociendo el pronóstico meteorológico que era favorable para el día siguiente. (Viernes 13) preparamos nuestra salida de Islandia, una hora antes del crepúsculo náutico matutino, con el objeto de realizar dos piernas de navegación el mismo día. El planeamiento resultó exitoso, porque despegamos en la oscuridad del amanecer para encontramos con la claridad del día, cuando alcanzamos nuestra altura de navegación, entramos y salimos (con muy buena visibilidad) de Sonderstrom - Groenlandia, al medio día, luego de haber recibido la ayuda invaluable del jefe de la Base USAF, coronel Beauford, así como de las autoridades civiles del aeropuerto, quienes nos facilitaron, con gran agilidad, todas las ayudas necesarias, pudiendo partir con destino a Goose-Bay. (Base USAF) en Canada, (es muy importante indicar que en ésta ocasión no viajaba

---

ningún soviético a bordo) aterrizando en horas de la tarde. Es conveniente precisar que también aprovechamos las tres horas a favor que existen entre Islandia y esta parte del Canada. Pienso que no está demás decir, que todo el terreno por donde sobrevolábamos, en las dos piernas de navegación, estaba cubierto por un manto blanco.

El Lt. CrI. USAF Clinton E. While, había recibido un mensaje desde Sondestrom, que le comunicaba nuestro arribo a esa Base Aérea y nos estuvo esperando con todas las facilidades y me permitió usar su teléfono para comunicar al Agregado Aéreo en Washington D.C., sobre nuestra llegada, me contestó el coronel FAP Ramiro Fernández

El sábado 14 proseguimos con nuestra Operación Bisonte, el tiempo meteorológico hacia Montreal estaba cubierto operable, sin embargo, cuando estábamos a una hora de vuelo, volando por instrumentos hacia nuestro destino, las condiciones meteorológicas comenzaron a desmejorar y una estación de control de vuelos (MONTOC), nos informó que las condiciones en Montreal habían descendido bajo los mínimos, comunicándole que regresábamos a Goose-Bay, la radio de nosotros sufría interferencias y el avión madrina copió la autorización, el procedimiento usado fue que el cuatro regrese e informase cuando se establezca en el rumbo opuesto y así sucesivamente los otros aviones Antonov. Cuando aterrizamos recibí la indicación de acercarme a «operaciones de base» donde me informaron que tenía una llamada de atención de las autoridades de Aviación Civil Canadiense, por infringir las reglas de aeronavegación en

su espacio aéreo y entre otras cosas me limitaban a no volar en formación, en ese momento pensé que había una interpretación errónea, lamentablemente era día sábado y tuve que esperar hasta el lunes, resolviéndose el caso para salir al día siguiente, con la autorización del control de tráfico aéreo en Goose-Bay, de efectuar la navegación con intervalos de 10 minutos entre avión, no tuve más remedio que aceptar y llegar a Montreal, para resolver el problema existente. El día 17 de enero-78, cuando me acercaba por instrumentos hacia el Aeropuerto de Dorval - Montreal e ingresaba al control de aproximación, con el sistema de ILS, solicité si se podía hablar en castellano, indicándoseme que si, pero como ya estaba en la aproximación final para el aterrizaje, informé pista a la vista, en castellano. Posteriormente aterrizaron los otros aviones y nos parquearon muy alejados del terminal, hacía mucho frío y se demoraban en atendernos con algún apoyo, en vista de que se demoraban, solicité por radio al control, una atención rápida porque hacía mucho frío, tal vez esta ocurrencia no les gustó y nos enviaron un camión para llevar-nos al terminal, había que protestar y así lo manifesté. No nos quisieron atender con nuestra tarjeta de crédito SHELL, para la recarga de combustible indicándonos que sólo se recargaba una hora antes de proseguir con el vuelo.

En la ciudad me enlacé con nuestro cónsul que era el diplomático peruano Sr. Luis Mendivil C. con quien presente una queja formal, sin embargo cuando llegamos al aeropuerto al día siguiente para expresar nuestro fastidio por esas ocurrencias, me informaron que tenía un Notam provisto por la autoridad de Transporte Aéreo del Perú, la cual nos impedía volar por instrumentos y formación,

---

pensé que era una locura y que había sido mal interpretado o alguien quería que ésta operación se convirtiera en un fracaso. En 1979 con el grado de coronel fui asignado al Ministerio Transportes para desempeñar el cargo de director general de Transporte Aéreo y así pude identificar la realidad de lo sucedido

En Montreal tuve que luchar y el señor L. Mendivil C. fue mi abogado defensor ante las autoridades, perdí cuatro valiosos días, luego de los cuales se nos permitió continuar en forma individual hacia North Carolina, para aterrizar en el aeropuerto de Raleigh-Durham donde logramos hacerlo el 21 de enero.

Proseguimos sin otros contra-tiempos para aterrizar en Lima el 27 de enero. Los últimos ocho aviones, los trasladé en dos grupos de cuatro, con intervalos de una hora entre las escuadrillas, llegamos a Lima el siete de junio de ese mismo año. Los ocho pilotos calificados por la escuela de Aeroflot estuvieron al mando de los mismos y los copilotos fueron oficiales calificados por nosotros en Lima.

## LO QUE VALE SER JUSTO

*Carlos Pagador Rosell*

En los años de estudiante del Colegio Guadalupe vi pasar por sus aulas excelentes profesores, las clases que dictaban eran brillantes y didácticas, despertando en el alumno el interés de aprender. Ser profesor de Guadalupe era una distinción, de allí la delicada tarea del director para seleccionar profesores de la talla intelectual de un Luis Egoaguirre en Filosofía, Darío Acevedo en Física, Eduardo Souza Peixoto en Química, Eduardo Glave Valdivia en Literatura. Raúl Ferrero Rebagliatti en Historia del Perú, Andrés Aramburú Menchaca en Historia Universal, Arístires Castro «Mister Castro» en Inglés, por citar algunos de los muchos profesores de la planta docente del Colegio, maestros inolvidables que tienen un lugar de honor en el recuerdo.

---

En el siglo decimonónico, también lo fue el ingeniero Élmore, como consta en el diploma que conservo con orgullo, y literalmente dice: Colegio Nacional de Nuestra Señora de Guadalupe - Primer Premio concedido al alumno D. Carlos Rosell en la clase de Trigonometría por aprovechamiento en el año escolar de 1884- Lima, enero 18 de 1885- Firman: el Profesor F. Élmore, el director P.A. Labarthe, el secretario N. Fernández y un sello del Colegio. Por familiar coincidencia en 1941, en el mismo Colegio, siguiendo el ejemplo del abuelo Carlos Rosell, logré obtener la nota más alta en la clase de trigonometría, siendo el profesor el ingeniero Vallejos

Asistir a clases del doctor Egoaguirre era el momento más esperado del alumno, el profesor tenía el don de atraer con la claridad de sus explicaciones, nadie faltaba, a los palomillas como por encanto se les quitaba las ganas de caricaturas y borrar de la pizarra antes que entre el profesor. La primera clase con el doctor Egoaguirre comenzó así, el profesor frente al pupitre con la serenidad y dominio en el gesto que le era característico, levantó el lapicero suspendido entre los dedos con la punta de la pluma hacia abajo, mirando fijamente a los alumnos a través de los espejuelos que tenía puestos, dijo: la gravedad en Lima es 9,8 metros por segundo y con ésta velocidad caen los cuerpos, uniendo la acción a la palabra dejó caer el lapicero penetrando la punta de la pluma en el tablero manteniendo la verticalidad, nadie se movió ni pestañó, la prueba de concentración de la mente se había cumplido.

El poder de la mirada del profesor Egoaguirre me hizo recordar lo que una vez oí contar en mi casa cuando se

presento en el Teatro Municipal de Lima el famoso hipnotizador Onofrof. Eran las diez de la noche y el artista no llegaba, pasaban los minutos y cuando el público comenzó a impacientarse apareció Onofrof en el escenario, los reflectores lo iluminaron, sacó el reloj del bolsillo del chaleco, vio la hora y mirando fijamente al público, dijo – Señores, son las diez en punto la noche,- en efecto los espectadores vieron en sus relojes que eran las diez de la noche, recibiendo el artista el aplauso estruendoso del público que llenaba la sala. Onofrof en su primera presentación hipnotizó al público asistente.

Sin embargo, el espíritu de la juventud seguía los impulsos irrefrenables de esa etapa de la vida que es la adolescencia, prueba de ello fue cuando llegó a Lima –»Lo que el viento se llevó»-, la película de largo metraje ganadora de Ocho Oscar, el día del estreno en función de dos y treinta de la tarde mi sección en mancha estuvo metida de cabeza en el cine Metro, que tal pelicolón, quisimos ser los primeros en verla y que nadie nos la cuente. Al día siguiente de la vaca entró al salón el señor Cavero, Regente del Colegio, rugió como en la selva y con razón, ese era su estilo, dedicó su vida a formar en el orden a la juventud guadalupana, a esa entusiasta juventud que inspiró a don Seferino Sedó componer el Himno del Colegio.

En los años aurales los mejores de la juventud, atraído por los avances de la ciencia leía con gran interés en el diario «El Comercio» los artículos firmados con el seudónimo de RACSO, sobre temas de actualidad científica

---

como la Teoría de los Cuanta que es el fundamento de la física moderna, explicados con sencillez y precisión.

Pasaron los años y las décadas hasta que un buen día se presentó la oportunidad de conocer al doctor Oscar Miro Quesada De la Guerra (RACSO). Esto ocurrió en 1964 prestando servicios en la Dirección General de Aeronáutica Civil, con gran sorpresa recibí la trascripción de la Resolución Suprema del Ramo de Educación nombrándome miembro de la Comisión de estudio para crear el Organismo Nacional de Investigación del Espacio, presidida por el doctor Oscar Miro Quesada.

Sin duda, el nombramiento se debió a la resonancia que los medios de comunicación dieron a los trabajos de modernización acorde con la Era del Espacio llevados a cabo en el Departamento de Instrucción Simulada y Vuelo Instrumental de la Escuela de Oficiales, teniendo como motivo central el Vuelo Espacial, inaugurado el 23 de Setiembre de 1962, Día de la Aviación, al que asistieron personalidades del país y el extranjero figurando mi nombre como el autor de la iniciativa.

El día de la instalación los miembros de la Comisión fuimos citados a la siete de la noche en la sala UNESCO, piso dieciseis del Ministerio de Educación, en ese entonces el nivel uno, el edificio más alto de Lima. El doctor Miro Quesada nos recibió en el hall de entrada, vestía traje oscuro de corte inglés, con la mirada serena de un pensador y expresión jovial en el rostro me dio la mano, aproveché para decirle que era un honor estrechar la mano del autor de los artículos científicos que con tanto interés leí en el



diario «El Comercio» cuando estudiaba la secundaria, una sonrisa le iluminó el rostro y juntando sus manos a la mía, me dijo – Gracias comandante.

Sentados en la mesa de sesiones el doctor Miro Quesada nos dio la bienvenida, pasando a esbozar el trabajo de la Comisión, luego abrió el coloquio para conocer de cada uno las ideas que traían. Me antecedieron en las presentaciones el doctor Miguel Cavero Egúsqüiza jefe de la página editorial del diario «El Comercio» y miembro del Derecho Institucional Aeroespacial, Doctor Manuel Del Castillo Felling del Instituto de Derecho Aeroespacial, doctor Mendoza de la Facultad de Ciencias de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, ingeniero Castro Mendivil del Instituto Geofísico de! Perú, comandante Carlos Pagador Rosell de la Fuerza Aérea del Perú, el único representante de las Fuerzas Armadas, participando a título personal con autorización de la Superioridad de Aeronáutica.

En esos días llegó al Callao el portaviones Kroatán de la Marina de Guerra de los Estados Unidos acondicionado para la investigación científica del espacio. La presencia del portaviones en aguas peruanas se debió a los estudios que venían a ser del electroshock magnético que pasa por Huancayo, hicieron dos lanzamientos de cohetes llevando el instrumental para medir la fuerza del electroshock. Después del portaaviones llegó un Espacio Móvil de la NASA que vino a Lima con fines de divulgación científica. Los miembros de la Comisión fuimos invitados a visitar el portaviones y el Espacio Móvil.

---

Después de las reuniones de trabajo, al doctor Miro Quesada que era un gran conversador le gustaba contar sus experiencias y anécdotas que resultaban de lo más interesantes, amenas y aleccionadoras, en unos meses mas el doctor Miro Quesada cumplía los ochenta años de edad, muy bien llevados, con buena salud y excelente estado físico, ésto lo demostró un día yendo en el automóvil a la Sala Alcedo, tuvo que bajar por el lado del timón, nos enseñé como hacerlo, rápidamente giré sobre si mismo colocando las rodillas en el asiento y pasando de espaldas al timón sin ninguna dificultad bajó del automóvil, estando en la vereda con la alegría de un joven volteó a vernos y agitando a mano se despidió entrando a la Sala Alcedo donde lo esperaban sus familiares. A nosotros nos alegré mucho ver al doctor Miro Quesada con la facilidad que bajó del automóvil y aprendimos la forma fácil de bajar por el lado del timón. Estos son los halagos de la vida que pocos tienen el privilegio de contar.

Otro día en el trayecto a su casa en la Avenida Javier Prado el doctor Miro Quesada nos contó que como abogado enseñó criminología en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos, en una época de marcadas preferencias, que para nada influyó en él. Al mejor alumno de la clase lo calificó con la nota más alta, cual no sería su sorpresa cuando el decano de la Facultad de Derecho que era el padre del alumno Prado lo había calificado con la nota más alta, el doctor Miro Quesada le contesto - porque la merece y si la nota más alta fuese veintiuno o cien, con esa nota lo hubiera calificado. El doctor Prado quedó convencido de la rectitud y espíritu de justicia del doctor Miro Quesada.

Abundado en el tema, el doctor Miro Quesada nos contó que una vez un amigo le pidió que fuera a hablar con un alto funcionario de un Ministerio sobre un asunto que era de interés, diciéndole que varias veces intentó ser recibido en audiencia sin lograrlo.

El doctor Miro Quesada continuó contando que a pesar de no ser su costumbre frecuentar dependencias públicas por tratarse de su amigo fue al Ministerio y se hizo anunciar pasando a la sala de espera. El director con quien tenía que hablar al enterarse que el doctor Miro Quesada se encontraba en la sala de espera, abrió la puerta del despacho y salió a recibirlo, dirigiéndose a las personas que esperaban, dijo -El doctor Miro Quesada fue mi maestro en la Universidad cuando estudiaba en la Facultad de Derecho, la deferencia que tengo con él es porque fue un hombre justo, cediéndole el paso entró al despacho, quedando convencido una vez más que la virtud más excelsa que tiene el hombre es el ser justo.

He dejado ex profeso para el final dar a conocer las palabras y brillantes llenas de júbilo del doctor Francisco Miro Quesada Cantuarias, Ministro de Educación, pronunciadas el día que la Comisión fue recibida en su despacho - «Dejaría de ser hijo de RACSO si al regresar de Francia donde se abrieron las posibilidades para que el Perú participe en la investigación del espacio no daba el primer paso para crear el organismo».

Y, con esto concluyo, del doctor Oscar Miró Quesada de la Guerra (RACSO), presidente de la Comisión, conservo el recuerdo de su sabiduría, exquisita conversación y mi

---

admiración al maestro que tuvo la disposición en el alma de obrar bien, abriendo en su honor el espacio al reconocimiento de «LO QUE VALE SER JUSTO».

## ASI ERA DON FERNANDO

*José Alvistur Jahnsen*

Transcurría el invierno limeño, allá por el año 1962, estábamos en el Escuadrón de Entrenamiento N°514, en la Escuela de Oficiales, y para entonces el Escuadrón contaba con una asignación de 24 aviones, los venerables C-45 y aproximadamente 141 pilotos que debían cumplir su Plan de Entrenamiento anual.

Este «modesto» número de pilotos asignados al Escuadrón provenía de las diferentes Dependencias de la FAP de la Guarnición de Lima que no disponía de aviones en los cuales cumplir su entrenamiento.

Entre los pilotos habían desde generales hasta alféreces recién egresados, estos último para cumplir su entrenamiento de la especialidad de Bombardeo, especialmente vuelo instrumental y formación, ya que la

---

EOFAP no contaba con aviones bimotores para el entrenamiento avanzado de la especialidad.

Dentro de este número de pilotos había de todas las especialidades, cazadores, transportistas, bombarderos, y muchos de ellos ocupaban altos cargos en los diferentes escalones de la organización de la FAP.

Era el mes de agosto y recibimos la Orden de Operaciones, como uno de los elementos componentes del Agrupamiento Aéreo que desfilaría el 23 de setiembre (día de la FAP en ese entonces). Es así, como un día, de esos me encontraba con el equipo de instructores planificando la conformación de las escuadrillas de Rombo de Rombos, 16 aviones, interrumpió la reunión el oficial de operaciones para anunciar que en el Escuadrón se encontraba el general Fernando Paraud D., entonces director general de Aerofotografía, y que venía a cumplir con la Ficha de Vuelos. Nada había tardado este aviso cuando hace su aparición en la oficina comando el general, con la jovialidad que lo caracterizaba. Mando «firmes» y se produce el siguiente diálogo:

«Hola Cholo vengo a volar, no quiero interrumpirlos, ¿Qué hacen?»

Estamos planeando y conformando las escuadrillas para el 23 mi general.

¿Supongo que me has considerado? ¿No?

Está usted de cajón mi general.

Bueno Cholo, gracias por considerarme, me voy a volar y quisiera, que para mi regreso pueda llevarme un adelanto de los días que hay que venir para los entrenamientos ¿Correcto?

Mi general lo esperamos».

Cuando nos quedamos solos, les pregunté a mis instructores: ¿Y ahora que hacemos? ¿Dónde ubicar al general?. Hubo diferentes comentarios y opiniones divididas, pero finalmente por unanimidad concluimos en que debíamos ofrecerle la conducción del Escuadrón, como guía, por su grado, su jerarquía como piloto y su don de gentes.

Terminado su vuelo, don Fernando, se apersonó a Operaciones donde justo habíamos acabado de conformar el programa de vuelos y se dirigió a mí:

«Y Cholo, ¿que tengo que hacer?

-Mi general, me es grato comunicarle que por decisión unánime del plantel de instructores y el mío propio, hemos determinado que por su antigüedad y capacidad, usted debe ser el guía de la formación.

-Pregunta el general, ¿Quién es el comandante de la Unidad?

- Yo mi general

- Entonces, el único que debe ser el guía, eres tú. Por mi parte les agradezco la deferencia que me han brindado, gesto que siempre apreciaré.

---

esta respuesta tajante, instructores y el que escribe, con gesto de admiración, aceptamos la decisión tomada por el general y me limité a responder.

-Muy bien mi general, así será.

Llegó aquel memorable 23 de setiembre de 1962, el Escuadrón 514 de Entrenamiento con sus venerables C-45, al mando de un Cazador, el legendario general Paraud. En una perfecta e impecable formación pasamos sobre la tribuna oficial y lo hicimos como el más moderno elemento del agrupamiento confundidos con los Canberra, Sabres, Howker Hunters, T-37, T-33 en el boom de los chorros en la FAP. Ese fue tal vez el motivo por el cual pasó desapercibida la grandeza y espíritu del nato Caballero del Aire.

Si, Don Fernando ese día como alero de un comandante, en un desfile aéreo oficial, históricamente inigualado. El plafon en el eje de aproximación estaba entre los 1200 y 1300 pies, y no faltó entre las tantas voces que se escuchan en estas ocasiones, que el cierra rombo N°16:

-Sólo me falta sacar tren y aterrizar en Lomo de Corvina (hoy Pampa de Villa el Salvador).

Mientras tanto, vuelvo la mirada al rombo N°2 y me encuentro con una sonrisa y la blancura de los inmortales dientes blanquísimos de la «Yegua» que durante todo el



vuelo, no pronunció una sola palabra. Simplemente estaba pegado como una lapa.

Al terminar la misión, todos los aviones en la línea, conforme dejábamos las cabinas, nos acercábamos para agradecer a don Fernando por la emocionada gesta aérea de la que habíamos sido testigos. Entre los pilotos participantes en dicho desfile estaban, «Pacho Salas, Iglesias, Sánchez Guilnett, Salazar, Castillo, Pedro Jiménez y una pléyade de pilotazos que si bien no estaban en el aire diariamente, sus manubrios estaban al día.

Han pasado muchos años de este acontecimiento, digno de Guinness, nuestro general descansa en paz, y ojalá Dios lo haya destacado a una galaxia para expertos y nos esté preparando para el desfile eterno.



## **BIBLIOGRAFIA**

### **La Aviación de Transporte en el Desarrollo Nacional**

Mayor General FAP Eduardo Angeles Figueroa  
Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú

### **Apuntes de un Aviador**

Teniente Comandante CAP Jorge Balarin de la Torre  
Editorial Salesiana Lima Perú

### **Mis Veinte Mil Horas de Vuelo**

Carlos Martinez de Pinillos  
Gráfica Sanmarti SA  
1947 - Lima Perú

### **Ayer ... Un día**

Alberto Thorndike  
Lima Enero 1998

### **Revistas Aviación**

Organo Oficial de la Fuerza Aérea del Perú

### **Revistas AOFAP**

Órgano de la Asociación de Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú

