



# ***NARRACIONES DE AVIADORES VII***

DOUGLAS NORTHROP BR-3P.  
1939.

R. Torrovi, G.  
87.

***INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS  
AEROSPACIALES DEL PERÚ  
2007***

Editor: José Zlatar Stambuk  
Diagramación: Hans O. Hamann De Vivero  
Corrección: Luís F. Ramírez Alfaro  
Impresión: Imprenta FAP  
Carátula: Avión Douglas Northrop 8A-3P  
Rodolfo Parodi G- 1987

# ÍNDICE

## ***PRESENTACIÓN***

### **Base Aérea San Ramón**

Armando Revoredo Iglesias

### **Yzcosasin – Un rescate**

Eduardo Ángeles Figueroa

### **Mi encuentro con Charles Lindbergh**

Víctor Obando Lanata

### **Operación Penas**

Eduardo Silva Reggiardo

### **Vuelo Santiago - Buenos Aires**

Carlos Martínez de Pinillos

### **TAMSHI - Dios creo el Mundo, el hombre lo está destruyendo**

Jorge Tamayo de la Flor

### **El balcón de la libertad**

Víctor Salinas Paredes

### **Último vuelo de Carlos Tenaud**

José Zlatar Stambuk

**Bienvenido Alférez FAP**

Raúl Talledo Aguayo

**La eyección del Capitán Mori**

Pedro Izquierdo Kernan

**Sátiras amargas**

Luís Ramírez Alfaro

**Como atravesé los Alpes**

Juan Bielovucic

**Un vibrante carajo**

Iván Ljubicic' G.

**Cuestión de Honor**

Luís F. Ramírez Alfaro

**446 - Una maqueta con historia**

Hernán Rivas Vargas Machuca

**La eyección de «Mero Guia»**

Eduardo Vargas Acevedo

## **PRESENTACIÓN**

Esta es la séptima oportunidad en que los aviadores nuevamente dejan fluir sus recuerdos y como hemos podido apreciar en las anteriores ediciones, el lector podrá participar de las vivencias rescatadas de las bitácoras de todas las personas que colaboraron en esta oportunidad.

En esta edición de Narraciones de Aviadores VII se ofrecen más de una docena de relatos, que son la expresión de experiencias vividas que nos hacen apreciar situaciones de grandes logros, alegrías, sentimientos y tristezas, entre otros, que son el reflejo de lo que es la vida y por ende conocer nuestra historia a través de las narraciones de las personas que estuvieron allí como actores principales o simplemente la vivieron indirectamente.

---

Es importante expresar el agradecimiento a las personas que colaboraron en esta séptima edición, así como al Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales de Perú por esta gran iniciativa que permite a través de este tipo de publicaciones, promover la difusión e integración de todas aquellas personas que forman parte de este fascinante mundo de la aviación y contribuir de esta manera a recrear nuestra historia aeronáutica.

Están todos invitados a participar y contribuir con sus relatos de tal manera que podamos compartirlas en futuras ediciones de Narraciones de Aviadores, se ha convertido en el punto de encuentro de los aviadores de todos los tiempos

## **BASE AÉREA DE SAN RAMÓN**

*Armando Revoredo Iglesias*

Dispuse cargar el avión al máximo de su capacidad y me hice al aire más o menos a las doce del día. El aspecto de la cordillera de La Sal no era promisor, pero había que cumplir la orden y salí con mi carga de medicinas tan angustiosamente necesitadas en el frente. Ya al cruzar la cordillera de La Sal y ver el río Azupizú, punto de referencia donde comienza la selva plana, comprendí que se estaba formando una inmensa tormenta que abarcaría en un par de horas toda la cuenca del Pachitea y si lograba llegar a Masisea, sería inútil emprender el viaje de regreso.

Seguí avanzando por los ríos Pichis y Pachitea y, al llegar a la punta de Sira, intenté pasar por varios sitios donde las densas nubes parecían ofrecer

---

algunos claros, pero todo fue inútil. Resolví regresar con la esperanza de volver a mi Base, pero al dar la vuelta el espectáculo era impresionante: toda la inmensa herradura que formaba la cordillera del Sira al Oriente, el Gran Pajonal y la Cordillera de La Sal al sur y la de San Matías al Occidente, era una sola masa de nubes de color gris pizarra. Seguí avanzando hacia mi Base con la preciosa carga de medicamentos y no pude pasar la tremenda barrera. Resolví por tanto, dar media vuelta y bajar en Puerto Bermúdez – que había dejado atrás como reserva pues estaba aún descubierto – y pasar la noche allí, seguro de la hospitalidad de Castro Pol, a quien llamábamos cariñosamente «El Curaca», por el ascendiente que tenía sobre los indios campas que lo ayudaban en las labores agrícolas.

Después de aterrizar y tapar la cabina delantera con una lona para proteger la carga, Castro Pol me dijo que debía amarrar el avión para evitar que los ventarrones que seguramente vendrían con la tormenta volcaran el avión; llevamos éste hasta unos grandes troncos de árbol tirados en el suelo y destinados a la construcción de un pequeño puente y amarramos con cuerdas el tren de aterrizaje y el patín de cola a los troncos pesados como vigas de acero.

Hecho esto nos dirigimos a la casa del «Curaca», única en este llamado pomposamente Puerto Bermúdez, pues la estación de radio ya no estaba habitada, porque hacía varios años que el servicio



estaba interrumpido. La casa de Castro Pol, como todas las de la Selva, estaba construida sobre pilotes de madera para evitar la vecindad de las hormigas y alimañas que constituyen la molesta fauna menor de la jungla. En realidad las dos habitaciones y la terraza eran el segundo piso de esta típica vivienda selvática. En la terraza nos sentamos a charlar mientras a todo nuestro alrededor se seguía acentuando el color gris pizarra de la enorme tormenta en formación. Los gritos de los monos, el chillido estridente de las cigarras, el aviso corto y agudo de las aves de rapiña y la cháchara interminable de los loros y papagayos, son los únicos ruidos que se oyen durante el día en la selva. A medida que se acercaba el estallido de la tormenta en todo su furor, fueron acallándose estos ruidos y se produjo un silencio impresionante. La voz de Castro Pol lo interrumpió: «Esto va hacer grande» – sentenció y volvió a reinar un silencio tan profundo como incomprensible. En esta selva tan llena de animales no se oía nada, todo parecía haber muerto repentinamente y no se movía una hoja en los árboles. Había una extraña tensión y angustia mientras el cielo se ponía cada vez más negro y amenazador.

De súbito, como la inmensa puñalada de reflejos violáceos, el primer rayo de la tormenta rasgó la panza de los gigantescos cúmulunimbo apretujados en la cordillera de La Sal. Como si hubiera sido una ordenada por el jefe invisible de esta ciclópea batalla de los elementos, se sucedieron los rayos y truenos como

---

descargas de artillería en todo el ámbito de la cuenca, en el Sira, en el Gran Pajonal y en San Matías. Al silencio angustioso precursor de este caos sucedió el redoble de gigantescos timbales, los truenos parecían grandes tambores metálicos vacíos, que rodaran por las laderas en sucesión vertiginosa, al mismo tiempo que las copas de los árboles parecieron cobrar vida. Ráfagas de viento aullando como jauría de perros salvajes, azotaban y doblaban las copas de los corpulentos centenarios árboles y las palmeras con su elasticidad elegante se doblaban a uno y otro lado, y volvían por instantes a su posición vertical.

En la terraza de nuestro refugio comenzaron a caer gruesas gotas de agua haciendo un incesante tac...tac...tac... hasta convertirse en una torre de lluvia que azotaba con furia las cortinas de malla metálicas de las ventanas y la terraza. Eran apenas las 5 de la tarde y la oscuridad hacía más visible aún los rápidos centelleos de los relámpagos seguidos del imponente bramido de los truenos. A su luz se podía ver la densa cortina de agua que nos rodeaba por todas partes y que a ratos por la fuerza del viento parecía llegar a la horizontal. De pronto cae un rayo tan cerca que no hay separación entre la intensa luz violeta del relámpago y el estallido estridente y pavoroso del trueno, Castro Pol me mira y con esa filosofía conformista de montañés me dice: «Si lo oímos es porque no nos ha caído» y comienza a contarme que los árboles altos son el blanco preferido de la artillería celeste. «Cuando les cae, los carboniza y allí se quedan de pie hasta que el agua carcome

sus raíces y una noche cualquiera, en el silencio de la jungla, se oye el estruendo que hacen al caer para no levantarse más».

Ya llevamos tres horas de esta endemoniada batahola y sigue la lluvia torrencial, pero el viento y las descargas eléctricas parecen amainar.

¿Nos tomamos un trago? – preguntó el anfitrión.

Si, claro. Nos vendrá muy bien.

No tengo más que aguardiente» – se disculpó Castro Pol.

Aquí cualquier cosa es buena».

Y la verdad es que el tal trago parecía papel de lija disuelto en agua. Un indio campa con su típica vestimenta, nos anunció que ya estaba lista la comida y cenamos la eterna comida de la selva: yuca, pollo asado y plátanos fritos, para después seguir en nuestro estado de contemplación.

Ahora era una lluvia monótona, continua y ya sin viento, ni rayos, ni truenos. Era el momento propicio para el despertar de los trasnochadores eternos de la selva: los sapos de todos los tamaños que cada noche entonan su canto, unos de voz gruesa como bajos profundos, otros barítonos, tenores y los más, sopranos que lanzan su grito triste y agudo, que es contestado por los más próximos y así en

---

cadena por toda la inmensidad de la selva. Este chillar sin concierto se sincroniza en algún momento y entonces parece la respiración de la montaña. De cuando en cuando se oye el maullido de un gato montés, llamado tigrillo y el grito de las aves nocturnas que gozan de pésima reputación, pues su grito es precursor de desgracias.

Vamos ya a dormir – anuncia Castro Pol – Mañana vas a tener buen tiempo, habrá neblina baja hasta que caliente el sol!

Y así fue, después de una noche fresca y apacible, tomamos desayuno, quitamos las amarras del avión, calenté el motor y a las ocho de la mañana, me despedí de aquel hombre que era mezcla de bravura, bondad y ejemplo viviente del buen amigo. A las ocho de la mañana inicié el despegue sobre el campo enfangado y me dirigí a Masisea.

Cuando hay grandes lluvias en la selva, se levantan al día siguiente millares de nubecillas que salen de entre los árboles por la tremenda evaporación y por su extensión puede uno imaginarse el área abarcada por la lluvia anterior. Esta vez estaban presentes hasta donde abarcaba la vista.

Nadie puede considerar que todo lo conoce en materia de aviación; muchos menos en la selva. Tuve la oportunidad de comprobar esta triste realidad cuando el capitán Leonardo Alvariño Herr, jefe de la Base de San Ramón y mi amigo personal, sufrió un

accidente, Alvariño tenía cuatro años volando en esas condiciones y era un piloto excelente, con grandes cualidades para sortear los obstáculos naturales y enfrentar las tormentas del lugar.

El día 24 de marzo de 1933 salió de San Ramón pilotando un Corsair que se necesitaba urgentemente, se embarcó con mal tiempo a pesar de no sentirse muy bien de salud, pues debía cumplir su deber. Al ver que enfrentaba un temporal, envió de regreso a los dos aviones que realizaban el trayecto con el suyo, mientras que él continuó dada la urgencia del caso. No lo volvimos a ver más. Yo fui designado para dedicarme en forma exclusiva a su búsqueda. No obstante la intensa labor desplegada para localizarlo, sólo fue hallado once años más tarde, de casualidad. Recorría diariamente diversas zonas selváticas acompañado del hermano del capitán. Llevaba ochenta horas voladas en esta operación cuando me ordenaron que detengan la búsqueda y volviera a las labores de transporte. Todos los pilotos quedaron encargados de observar detenidamente la selva durante sus vuelos habituales por si acaso daban con él.

Estando en San Ramón, cierto día escuché sin proponérmelo, cómo un pasajero pedía a otro piloto de la Base que lo incluyera en la lista de pasajeros de su avión, pues prefería viajar con un aviador militar a hacerlo con el médico. El piloto aceptó disponer de tal manera los pasajeros, la carga y que

---

el hombre que escuché hablar quedarse en su avión. Esto me hirió profundamente.

Al día siguiente fui temprano al hangar y ordené que me pusieran carga de bombas, porque no deseaba llevar pasajeros. Cuando llegó el otro piloto me preguntó: ¿Por qué no llevas pasajeros? Yo le contesté: «porque me parece que el tiempo va a estar malo y estos jovencitos se marean y me ensucian el avión».

Todos me aconsejaron que no saliera, porque desde la Base se veía el mal estado del tiempo en la cordillera, no hice caso y despegué. Cinco minutos más tarde salía el piloto de esta historia con sus pasajeros, porque tampoco quería quedarse atrás.

¿Cómo pasé la cordillera de La Sal? No lo sé, ni lo quería repetir. Pero el hecho es que me encontré en la selva plana rumbo a Masisea con tiempo tempestuoso en toda la zona, intenté pasar la zona del Ucayali, pero era tal el temporal que muy a mi pesar regresé hacia Puerto Bermúdez, que era entonces el único campo de emergencia disponible. Después de cinco horas de lucha llegué sin poder aterrizar, porque era tal la cantidad de agua que caía que no se veía prácticamente el campo.

Con sólo una hora de gasolina en el tanque y novecientas libras de bombas en la cabina, más la oscuridad casi completa porque eran las seis y media de la tarde y el cielo estaba totalmente cubierto, mi

situación era deplorable. Me dirigí a Puerto Victoria pensando aterrizar en una pequeña playa del río o en el campo a medio construir. Cuando la vida está en peligro inminente todos los pensamientos se concentran en Dios, única fuente de ayuda. Saqué mi pequeño Cristo y lo coloqué en el tablero de instrumentos. Victoria también estaba bajo la lluvia, di dos vueltas y arrojé un papel en el que había escrito: «Señáleme el principio del campo con una sábana, porque no veo nada». Así lo hicieron y bajé a oscuras adivinando apenas la mancha blanca, con los frenos puestos. Toqué tierra y recorrí a lo más cien metros. Todo salió bien. Eran las siete de la noche. Mi lucha de cinco horas con el temporal acabó con mis nervios y a pesar de la fatiga, no pude conciliar el sueño.

Al día siguiente, con la gasolina del tanque de reserva, salí a Masisea. Mi primera pregunta al llegar fue si había llegado algún avión el día anterior. La propuesta fue negativa. Hice recargar mi avión y salí inmediatamente de regreso a San Ramón.

Otra vez la cordillera tapada pero logré pasar y llegué a San Ramón, donde encontré al oficial del cuento que me preguntó: ¿Cómo pasaste ayer con ese mal tiempo? Le contesté «Yo no he visto mal tiempo si no ya en Sira». Yo se lo que eso duele. Estaba vengado».

---

Pude matarme estúpidamente por un mal entendido amor propio, que es muy mal consejero en la aviación



**Avión Boeing 1 R 9**



## **«YZCOSASÍN»**

### Un Rescate

*Eduardo Ángeles Figueroa*

En los años treinta y cuarenta del siglo pasado, cuando la aviación del Perú trataba de intensificar sus vuelos de enlace y exhibición a los diferentes puntos de la República, se emitió un D.S. creando las «Juntas de Construcción de Aeropuertos» y a la vez los alcaldes de cada lugar convocaban a la población entera para construir con sus propias manos, sin ayuda del Gobierno, campos de aterrizaje para beneficiarse con el servicio aéreo que ofrecía el Cuerpo Aeronáutico del Perú con sus pequeños aviones.

Recordemos acciones anteriores como el aterrizaje que realizó el capitán Lloyd D. Moore acompañado del ciudadano Ríos Godensi con su

---

avión S.V.A., en Santiago de Chuco primero y después en «El Pedregal» de Huaraz el 23 de junio de 1921, hecho que impulsó aún más el afán de los pueblos para ver aviones en sus cielos.

Es así que en 1930 en Ancash construyeron el campo de Mitapampa en Yungay que fue inaugurado por el capitán Francisco de Sales Torres con el comandante Manuel Escalante en medio de la algarabía de todo el Callejón de Huaylas.

Poco después se construyó el campo de aterrizaje «San Miguel de Caráz» que permitía el ingreso de aviones C-47, pero fatalmente fue destruido por el terremoto de Áncash en 1970, habiéndose tenido que construir después el actual campo de aterrizaje entre Huaraz y Carhuaz denominado «Germán Arias Graziani» en homenaje al distinguido piloto yungaino.

Sucesivamente se construyeron otros campos en la selva del Perú: Tingo María, Uchiza, Pachiza, Juanjuí, Atalaya, Puerto Bermúdez, Puerto Victoria. Algunos de estos fueron ampliados por el Cuerpo Aeronáutico del Perú en los años cuarenta para permitir el aterrizaje de los aviones del 41 Escuadrón de Transportes, denominado TAM en ese entonces, para sus operaciones comerciales y de acción cívica.

También se construyó en la zona de los ríos Pichis y Palcazu el campo de aterrizaje «Yzcosasín» de sólo 600 metros de largo, pero que tenía una abra en los 400 metros de su extensión, lo que no permitía

el aterrizaje de los aviones C-47 de los que disponía TAM que en aquellas épocas prestaba servicios a toda esa zona desde la Base Aérea de San Ramón.

En abril del año 1954, año en que aún no había sido superada aquella deficiencia en el Campo de Izcosasín, sucedió un grave accidente que sufrió un alto funcionario de la Empresa Minera Cerro de Pasco, a quien había que evacuar con urgencia a Lima para su atención.

Por coincidencia en aquella oportunidad volábamos en una misión de rutina de Pucallpa a San Ramón en un C-47 acompañando al jefe del Grupo 41 (TAM) varios oficiales de la Unidad, entre ellos el capitán Abraham Gonzáles Murray, Oficial de Comunicaciones que escuchaba en vuelo los mensajes eventuales que se cruzaban de uno y otro punto de la zona de nuestras operaciones.

Así escuchó que la Alta Dirección de la Empresa Cerro de Pasco, solicitaba al Comando de nuestra Unidad la evacuación del funcionario accidentado en Izcosasín, lo cual era imposible realizar con nuestros aviones por las limitaciones de aquel campo, ya señaladas.

Se nos ocurrió entonces «planear» la forma de efectuar la evacuación solicitada y nos acordamos del Instituto Lingüístico de Verano (ILV) que operaba en Yarinacocha en Pucallpa. Tomamos contacto con el capitán U.S.A. Larry Montgomery, muy amigo de

---

TAM, para solicitarle que traslade al accidentado de Yzcosasín a Puerto Victoria para sacarlo nosotros de ahí, pero él nos manifestó que el ILV operaba con hidroaviones y en consecuencia no tenía posibilidad de efectuar tal servicio en un campo de aterrizaje.

Felizmente Larry Montgomery se acordó de la pequeña Base de Operaciones que tenía establecida el ciudadano americano Roy Letorneau denominado también «Socio de Dios» en Tornavista, cerca del río Pachitea, que operaba con pequeños aviones y le solicitó de parte nuestra que efectuara la evacuación del accidentado de Izcosasín a Puerto Victoria, lo cual fue realizado de inmediato sin costo alguno.

Entonces nos trasladamos a Puerto Victoria en nuestro avión C-47 y pudimos evacuar al accidentado a la Base de San Ramón donde lo esperaban los funcionarios de Cerro de Pasco con camillas especiales para trasladarlo a Lima para su tratamiento.

Grata sorpresa para nosotros por el éxito de aquel operativo, con nuestro agradecimiento al ILV y al «Socio de Dios» y la satisfacción plena también de recibir por escrito el agradecimiento de la empresa Cerro de Pasco y por último la felicitación del Alto Mando de la FAP (denominación actual) que compartí con mi gran camarada el «negro» Gonzáles Murray, que está en mi memoria con gratitud por su amistad.

## **MI ENCUENTRO CON CHARLES LINDBERGH**

*Víctor Obando Lanatta*

Mi día de suerte

No cabe duda que las personas tienen muy de vez en cuando sus días de suerte; y al igual que todos, yo también tuve el mío allá en Talara cuando aún era un mozalbete de 23 años graduado en los EE.UU y estaba en mi tercer año de alférez volando los Hunter F-4, que con su gallo de pelea como insignia y su Lema «Aut Pugna Aut Morere» eran dignos de admiración, y que por sus curiosidades de la vida constituyó en 1959 en la Unidad Aérea con la menor dotación en toda la historia de la FAP pues tan solo éramos seis pilotos en el año 59 en aquel 14 Escuadrón de Caza interceptor incluyendo a su Comando que por ese entonces era el mayor FAP

---

Alberto «Chiqui» Thorndike, gran piloto, excelente profesional y mejor amigo.

Todo ocurrió un 2 de junio del 59 de acuerdo a instrucciones recibidas, debía realizar al término de un ejercicio de tiro aéreo, un aterrizaje simulando una falla hidráulica total, para lo cual debía poner los controles de vuelo en «OFF». Estando en esas condiciones y a tan sólo 1,200' se produjo una repentina plantada de motor que me imposibilitó llegar a la pista por lo que decidí hacer un forzoso en aquella playa norteña «La Capullana» pero para ello, tenía que realizar un viraje cerrado de 180° y los que han manejado un carro con timón hidráulico pueden dar fe de cuan duro se pone el timón cuando el motor está apagado.

Sabía que si caía al mar a tan sólo 10 mts. de la playa moriría ahogado, pues a pesar que soy «charapa» debo confesar que hasta ahora no se nadar y rogué al Todopoderoso para que la presión hidráulica remanente que pudiera haber quedado en el sistema, fuera lo bastante suficiente para soportar el viraje que tenía planeado ejecutar.

Grande fue mi sorpresa, cuando al reconectar los controles de vuelo sólo engancharon los elevadores, tornándose el viraje por demás lento y difícil dada la reacción tardía de los alerones que eran los que más necesitaba, pero gracias a la Diosa Fortuna, a mi Ángel de la Guarda o a mi buena Estrella o porque simplemente hice las cosas como

debían haberse hecho, fue que pude salir airoso de aquel incidente; sin embargo fui separado de vuelos y considerado como oficial «No Clasificado» perdiendo el ascenso a teniente a pesar de que el accidente fue clasificado como falla de material y no a error humano como los muchísimos que registra la historia y hasta se me retiró injustamente la gratificación de vuelos.

Se me advirtió que sería sancionado disciplinariamente si insistía en reclamar mi gratificación, pero como jamás en mi vida permití que se violarán mis derechos, logré tras largos seis años que me reconocieran, incluyendo el pago de devengados que por ley me correspondían, y doy gracias al Señor que aún estoy con vida, pues de lo contrario, nada de los que le voy a relatar hubiera sucedido.

Transcurría el año 1961 y estaba en el GRUPO 7. Meses de partir hacia los EE.UU para seguir el curso de Mantenimiento de Aviones en la Base Aérea USAF «Chanute» en Rantoul, Illinois, llegó a Piura uno de los más célebres personajes de la aviación mundial a quien tuve la inmensa satisfacción de conocer y dialogar sobre diversos temas, especialmente sobre sus experiencias pues para suerte mía, había sido nombrado su ayudante de campo, su cicerone, su edecán, su traductor como quieran llamarlo, por mi dominio quizás que tenía del idioma inglés.

---

## Lindbergh en la FAP

Me refiero nada más y nada menos que a don Charles August Lindbergh, aquel pionero que con su proeza, hizo posible que se instaurara años después el correo aéreo y que traigo a colación, pues un paisano y gran amigo el comandante Jorge Suárez De Freitas, me entregó hace muy poco una foto de recuerdo que yo había olvidado que existía y que tiene en el reverso la firma del propio Lindbergh.

A pesar de haber transcurrido más de 4 décadas de tan singular experiencia, aún están frescos los recuerdos de los diálogos que yo sostuviera con Lindbergh en el Residencial de Piura, pues se había dispuesto que el GRUP7 le brindara todas las comodidades y facilidades del caso.

Por razones obvias no voy a comentar sus preguntas relacionadas con mis actividades ni las respuestas que le di por considerarlas totalmente irrelevantes trataré por el contrario de mencionar algunos temas que conversé con aquel personaje que inicialmente lo traté de Mr. Lindbergh para terminar llamándole simplemente «Charles».

Sabía que Charles era un tanto reservado y un poco proclive a tratar asuntos que estuvieran vinculados a su pasado pues según él, prefería vivir intensamente el presente. Por su gestos, estoy seguro que jamás se imaginó que le fuera hacer las preguntas que voy a relatar, ya que me respondió en



forma por demás alegre y divertida siendo para mi, el mejor de los diálogos que jamás haya sostenido con un personaje de su talla con quien compartí risas sonoras y alegres carcajadas como lo hacen dos viejos amigos.

Recuerdo que al concluir el almuerzo nos sirvieron «fruta de la estación» como era usual en ese entonces y que resultó siendo nada menos que una papaya bastante fría. Luego de llevarse a la boca los primeros trozos me dijo: Dime Vic cómo se llama esta fruta tan agradable. ¡Es papaya! Le respondí, pero Charles no lo podía creer; tiene otro color, es más sabrosa, y diferente a las que he comido me contestó.

#### «El espíritu de San Luís»

Una de mis curiosidades era saber ¿por qué se había bautizado al avión como «Spirit of St. Louis» si al fin y al cabo Lindbergh había nacido en Detroit y el avión había sido construido en San Diego? Mi pregunta debió recordarle aquellos momentos pletóricos de deseos y ambiciones propios de sus 25 años de aquella época, ya que se explayó en forma extensa y por demás interesante.

El nombre lo había adoptado según él, en gratitud a todas las personas de St. Louis, que habían contribuido en alguna forma a hacer posible la construcción del avión que llevaría las siglas «NYP» que no era otra cosa que las siglas del raid que

---

intentaba realizar, New Cork París y ganar la recompensa de \$25,000 que en 1991 había ofrecido un adinerado hombre de negocios de New Cork, para aquel que hiciera el primer raid sin escalas New Cork – París o París – New Cork en los siguientes cinco años, plazo que debió extenderse por otros cinco años más, debido a que en 1924, nadie lo había ni siquiera intentado.

El avión según me relató, fue construido en San Diego, California, por la compañía Ryan si mal no recuerdo, que optó por instalarle tres motores; idea que fue desechada de plano por Lindbergh pues tenía ideas totalmente diferentes. Según él tener tres motores en lugar de uno no significaba de ningún modo que la seguridad se iba a incrementar en un vuelo como el que iba a realizar; tener tres motores significaban tener tres posibilidades de fallas según su particular modo de pensar, concepto hasta cierto punto es aceptable, siendo este, otro tema de conversación en el que intercambiaremos nuestros puntos de vista.

Lindbergh que contribuyó al diseño del avión, impuso finalmente su idea de que fuera un monomotor y exigió también que se instalarán lo estrictamente esencial a fin de reducir el peso y que los tanques de combustible estuvieran delante de la cabina y no atrás como era usual hacerlo, lo cual lo privaba de cierta visibilidad que fue corregida colocándose un periscopio.

Al incluirse la fabricación del avión, Lindbergh hizo un vuelo de prueba entre San Diego y New Cork haciendo escala técnica en Saint Louis donde pernoctó pues según él, quería mostrar a sus benefactores el avión que había construido para la tarea en la cual estaba empañado. Su vuelo San Diego New Cork San Diego fue considerado como el primer vuelo continental.

### Lucky Lindy

Otro de los temas que le sorprendió y que tuvo un inicio bastante serio pero que terminó con una carcajada, fue cuando le pregunté porque razones lo habían llamado Lucky Lindy. Lindbergh no pudo resistir los recuerdos que a su memoria le había traído mi pregunta y me relató que dos días antes de la fecha fijada para su despegue de San Diego hacia New Cork, ciudad ésta última que marcaría el inicio de su trascendental vuelo, la Prensa de París daba cuenta que dos pilotos franceses habían partido de París con rumbo a New Cork.

Bastante serio y con una voz casi apagada me dijo que después de la noticia de la partida de aquellos pilotos franceses, nunca más se supo de ellos presumiéndose que debieron haber tenido algún percance y desaparecido en las aguas de aquel inmenso mar y esbozó luego una gran sonrisa para confesarme que había sido por ese hecho y a partir de ese memento que la Prensa Norteamericana lo empezó a llamar Lucky Lindy y que a diferencia de

---

muchos otros pilotos que cruzaron el Atlántico, él fue el único que lo había hecho sólo.

El histórico vuelo como ya sabemos, se inició un 20 de mayo de 1927 desde el campo Roosevelt en New Cork culminando en el aeropuerto de Le Bourget en París a las 10:30 de la noche, tras recorrer más de 3,600 millas y emplear 34 horas de vuelo con la sola ayuda de su compás magnético y un velocímetro pues ni siquiera tenía indicadores de combustible. El Spirit of St. Louis para los que no lo saben, se encuentra en exhibición en el Smithsonian National Air And Space Museum de Washington D.C.

### El secuestro de su menor hijo

Otro de los temas que recuerdo haber intentado dialogar con él estuvo referido a su pequeño Charles Lindbergh Jr. Que como recordarán fue secuestrado cinco años después de su trascendental vuelo por su aya de nombre Betty, cuando la criatura contaba con escasos meses de nacido siendo encontrado sin vida doce días después de haber sido raptado a tan solo cuatro millas de su residencia.

Al llegar a este punto, la cara y el tono de su voz cambiaron por completo, y la alegría que había mostrado durante sus anteriores relatos desaparecieron por completo y se trastocaron en una seriedad pasmosa y mostrando cierta rigidez en sus palabras y con rostro adusto, me manifestó que no deseaba conversar de ello y que por favor

comprendiera que era un tema que le traía desagradables recuerdos que prefería olvidar, petición que acepté de inmediato pidiéndole me disculpara por el atrevimiento de haber querido hurgar en su vida privada.

Comprendí inmediatamente que había metido la pata y el diálogo quedó interrumpido por algunos minutos. Me sentí mortificado por haber sido culpable de aquel mal momento y pensaba cual podría ser la mejor forma de reanudar el diálogo que en forma tan amical y amena habíamos iniciado al punto tal que llegamos a tutearnos y llamarnos por nuestros nombres.

#### La historia de la mosca

Fue entonces que se me ocurrió preguntarle algo que estaba seguro le haría recuperar su buen humor y le pedí que me contara aquella historia de la mosca. ¿was it trae, charles? ¿Existió de verdad la mosca? No había terminado de hacer la pregunta, cuando una nueva sonrisa volvió a florecer en su rostro. Los que pudieron ver la película que la Metro Goldwin Mayer mostró hazaña y que fuera protagonizada por James Stewart, recordarán que había una mosca dentro de la cabina que después de unas horas de vuelo empezó a revolotear y que él infructuosamente trataba de matar consiguiendo tan solo espantarla para volver a revolotear en su cansado y fatigado rostro.

---

¡No, No, No! Me contestó esgrimiendo una sonora carcajada. ¡Nunca hubo tal mosca! ¿Y por que me haces esa pregunta? Fue luego su respuesta. Pareces periodista, me dijo. Sólo por curiosidad, pues como soy algo incrédulo, no me parecía nada cierto que una mosca pudiera haber sido la causante directa de tu forzada vigilia que te obligó a mantenerte despierto durante todo el vuelo fue mi respuesta.

Siempre con la misma sonrisa, me comentó que los Directores de la película cuyos nombres no recuerdo por culpa de mis neuronas fatigadas por el tiempo que según parece están siendo visitadas sin yo darme cuenta por ese alemán que todos conocen y cuyo nombre no quiero acordarme, le consultaron sobre la posibilidad de incorporar algún bicho en la cabina que pudiera en alguna forma justificar el hecho de haberse mantenido despierto durante tanto tiempo. Charly me manifestó que la idea no le había parecido nada mal y no había tenido ningún reparo en que se mostrara a aquel bicho, acordándose luego que fuera una mosca la que debería mantenerlo despierto.

### El defensor de las ballenas

Otras de las preguntas que recuerdo haberle formulado, fue acerca de ¿las razones que lo habían llevado a esas cálidas tierras nortenas? No recuerdo bien si me dijo que era miembro o presidente de alguna Asociación o Fundación cuya finalidad era la preservación de las ballenas que por esa época

estaban siendo depredadas en el Pacífico por gente inescrupulosa y que tenía mucho interés por conocer nuestra forma de actuar con los cetáceos. Al día siguiente lo llevé en una camioneta del GRUPO 7 a tempranas horas hacia el puerto de Paita donde se embarcó en una bolichera con algunas otras personas luego de despedirnos muy cordialmente.

### Nuestra despedida

Recuerdo como si fuera que al despedirnos con caluroso abrazo mis palabras finales fueron: Charles, let me know when you come back respondiéndome en el mismo tono: sure Vic. I will, pero desafortunadamente nunca más volvimos a ver, pues falleció de cáncer en su casa de Maui, Hawai un 26 de agosto de 1974 a la edad de 72 en aquella época yo estaba como oficial de enlace logístico en la Base Aérea USAF Wright Patterson en Dayton, Ohio.



*De izq. a der.; teniente FAP Jorge Suárez de Freitas, oficial no identificado, teniente FAP Julio Hesse, visitante estadounidense, mayor FAP Julio Díaz, teniente FAP Obando, Charles Lindbergh y teniente FAP Grover Ampuero*



## **OPERACIÓN PENAS**

*Eduardo Silva Reggiardo*

«Ruidos del más allá»

Como todos los días muy temprano en la mañana, se reúne el personal militar en la explanada que se encuentra frente al local del Estado Mayor de la Unidad, todos presurosos de tomar sus puestos en la formación de la lista matutina. La mañana es ligeramente fría y corre un vientecito característico de los amaneceres chiclayanos. Se suceden los descansos y atenciones que emite el jefe de formación, situación que aprovechan los zancudos que parecen esperarnos en las copas de las palmeras para precipitarse sobre nuestros cuellos y brazos desnudos e inmóviles.

---

Esa mañana, el gato presenta un leve cabeceo, resultado de una noche de insomnio y estrés. Sabe Dios cual será el motivo, pero se le nota cierto cansancio corporal.

El casino de oficiales del Grupo 6, donde toma sus alimentos el personal superior, está unido a la cámara de oficiales por un corredor abierto. Este edificio, en su planta baja conforma la figura de una escuadra perfecta donde el espacio que se forma en el ángulo recto, convergen dos pasadizos; uno que se dirige de sur a norte y el otro de este a oeste. En este ámbito se encuentran, la puerta principal del edificio, formada por una amplia mampara de madera y vidrio; así como también una ancha escalera con escalones forrados en gruesas maderas que conduce al segundo piso, para acceder a un amplio living que se comunica con un pasadizo que se dirige hacia el oeste.

El local de la planta baja cuenta con aposentos a ambos lados del pasillo que sirven de morada a los oficiales solteros y, que en aquellos tiempos no eran ocupados en su totalidad. En el segundo piso, más pequeño que el primero, en el único corredor, también se encuentran dormitorios, utilizados como depósitos de muebles. Cada oficial ocupa habitaciones unipersonales que le sirven de descanso y vivienda. Ciertas noches los jóvenes oficiales se reúnen en el espacio de reposo de alguno de los alojados para compartir partidas de naipes, ofrecer un brindis o sencillamente entablar conversaciones lúdicas y así,

entre juego y juego se va despertando el espíritu de compañerismo y amistad. Se habla de los problemas diarios del trabajo, de los sucesos se tocan aspectos de misterios o acontecimientos espirituales de los cuales el ser humano no tiene explicación cabal.

En una de esas noches de relax, juego y brindis de una y otra copa, en el cuarto de Puelche, ubicado casi frente a la escalera que conduce al segundo piso, éste, la pólvora, el Gato celebran un encuentro amistoso en voz alta, saliendo al corredor a festejar alguna ocurrencia con sonoras carcajadas, para después ingresar nuevamente a la habitación y seguir con la ruidosa reunión. La noche seguía avanzando y la bulliciosa congregación, impedía el plácido sueño de aquellos que compartían las habitaciones del edificio. Uno de aquellos vecinos era el Pulpo que cansado de tanto alboroto y completamente despierto, abandonó su cuarto para sigilosamente tocar la puerta del dormitorio de Puelche en varias ocasiones y después esconderse seguidamente en el silencio casi sepulcral de la noche, se le ocurrió tintinear en el corredor dos copas de vidrio; lo cual impresionó a los ocupantes de las morada de Puelche y algunos de ellos comentó: son campanas del más allá. Pasado algunos minutos, finalmente el Pulpo se unió al grupo y siguieron festejando, hasta que al Gato se le acabaron los cigarrillos, por lo que abandonó el local para dirigirse a hacer la compra de los mismos. En ese ínterin los restantes ocupantes acordaron darle al Gato una pequeña sorpresa a su regreso; para lo cual hicieron subir al segundo piso a un joven

---

avionero, aleccionándolo para que a la llegada del Gato proceda a hacer ruidos de pisadas y movimientos de muebles, ya que, a la sazón, el segundo piso servía de almacén y depósito de camas y hasta de un pequeño bote. Este ardid, acrecentó las tensiones del Gato, mientras sus acompañantes seguían el juego. Esa noche tiraron los colchones al piso del cuarto del Puelche y allí durmieron. Fue la primera admonición de lo que vendría después.

Puelche, en aquella época era el oficial más joven de la unidad, había adquirido un aparato electrónico para escuchar sus cintas musicales en sus ratos de ocio, ello dio la oportunidad a que tanto él como la Pólvara, acordaran efectuar algunas grabaciones de extrañas manifestaciones con supuestas acciones terroríficas, para después propagarlas en las noches silenciosas en los altos de la cámara de oficiales. El hecho es, que, una vez efectuado lo acordado, procedieron a colocar parlantes tanto en el baño y el último cuarto del pasadizo del segundo piso, los cuales estaban conectados por ocultos cables al aparato electrónico de Puelche y que se activaban al encender el toca cinta.

Varias fueron las noches en que se escucharon los ruidos atemorizantes de puertas que rechinaban al abrirse o al cerrarse, cadenas que se arrastraban en los altos edificios y todos acudían con sus colchas a cuestras a refugiarse en el cuarto de Puelche. Sin embargo, otro residente a quien llamaremos Catora, también susceptible a tamaño problema, mudó sus

bártulos al local del Juzgado de Aeronáutica, cuyo local se encontraba en un edificio frente a la Plaza de Armas de Chiclayo, y así tener un descanso reparador sin los ruidos del más allá, pues tampoco sabía de esta treta.

En la Base, se corrió la voz de que en los altos del pabellón de oficiales solteros penaban, por lo que alguien sugirió introducir un perro guardián en los pasadizos en la creencia de que como animal de alerta, espantaría los malos espíritus.

Los oficiales que han servido en el Grupo 6, saben que a partir de las cinco de la tarde, en Chiclayo se produce una ventisca que arrastra arena y otros elementos pero que también hace vibrar puertas y ventanas. Al final del corredor del primer piso que va de este a oeste, se encuentra una pequeña puerta de madera y vidrios que comunica este recinto con un terreno descampado donde los oficiales residentes estacionaban sus automóviles; por tanto, esta puerta permanecía semiabierta y el fuerte viento la estrellaba contra el marco produciendo un estallido agudo. El hecho fue, que al producirse este fenómeno, el susodicho can saliera despavorido, murmurándose que ni el perro había soportado las extrañas manifestaciones que se sucedían en el segundo piso.

Con ocasión de estos supuestos fenómenos paranormales; no podría confirmar si se le solicitó o por decisión propia, el capellán de la Unidad visitó el recinto tarde, ya en la noche. Tuve la oportunidad

---

de conversar con Pacorro y al preguntarle que había escuchado, este me respondió: Mire usted Solo gemidos de mujer. Como comprenderán, opté por reprimir mis impulsos de hacer más preguntas, pues no supe si era verdad o mentira lo que me dijo este servidor de Dios.

Cierta noche, después de algunos traguitos y bromas, en medio de una partida de cartas, el Puelche intempestivamente sale de la habitación seguido por la vista del Pulpo, la Pólvora y el Gato e inexplicablemente entra en un suspenso trance histérico con movimientos corporales convulsivos, dirigiéndose a la escalera e inicia hacia el segundo piso, mostrando una cara desencajada. Es en estos instantes que el Gato intenta sujetarlo de los brazos para impedir que culmine su propósito, repitiéndole constantemente...No subas, no ves que te están jalando! te están jalando del más allá, te vas a morir!. El Puelche no puede reprimir la risa, pero se contiene y sigue simulando esta extraña exteriorización, hasta que da un paso en falso y cae, rodando unos escalones, para quedar inmóvil por unos segundos, lo que alerta al Pulpo que como buen galeno sospecha de un accidente mayor, acercando su cara a la de Puelche y sigilosamente le pregunta: ¿la caída es simulada o cierta? Me caí contesta, ¿te sientes bien? Repregunta el Pulpo si- responde Puelche. Este incidente, alteró el estado anímico del Gato y después del cuasi drama, todos se reunieron en el dormitorio del Puelche y tragos más tragos menos, tiraron los colchones al piso y a dormir acompañados.

Una noche al regresar de una función cinematográfica en Chiclayo, el trío cómplice acuerda terminar con estas simulaciones fantasmales, dado que todo ellos se estaba propagando innecesariamente en la base. Curiosamente Impala y el Cholo; conocedores de estos sucesos, programaron una visita nocturna al local de las penas. La Pólvara, enterado de lo que iba a ocurrir, solicitó la llave al puelche del centro de comunicación ya que éste, se encontraba ocasionalmente de comandante de guardia. Ante la presencia de los antes aludidos y algún personal de avioneros; la Pólvara activó el aparato electrónico, emitiéndose los sonidos antes grabados, a fin de darle un ambiente de realismo al momento esperado. El hecho fue que, uno de los ocasionales investigadores, era de la especialidad de electrónica y rápidamente sospechó y probó que aquellos sonidos constituían una grabación efectuada por un ser humano vivito y coleando; por lo que, presto se dirigió al segundo piso con linterna en mano y demás luces hallando los parlantes y cables que transmitían los espeluznantes sonidos. Era un día más de los tormentos del Gato.

Una vez descubierta la Operación Penas, el Gato, a quien iban dirigidos esos mensajes, que habiendo pasado por estos tranques, nunca hubiera imaginado que sus compañeros de juerga le reservaran estas pasadas; descargó sus penas y angustias con una DP 555 (papeleta de castigo) para la Pólvara y el Puelche. El Pulpo, queriendo abogar por sus

---

compañeros nocturnos, conversó con el gato, queriendo convencerlo de anular la pena impuesta y dentro de sus argumentos que expuso, dada la amistad que mantenían, le confesó que solo había sido una broma y que él, estaba involucrado. El Gato, lo miró fijamente y le dijo: Tú también mereces una papeleta; por lo que recibió su D.P. de cuatro días de simple.

Al ser visadas las papeletas por el Comando de la Unidad, el autor de aquellas, fue llamado para que justifique el motivo de los cuatro días de castigo. Al requerimiento del segundo comandante para que la pena impuesta sea de menos días, el Gato replicó: Mi Comandante, son cuatro noches que no he podido dormir, por lo tanto, deben ser cuatro días de castigo.

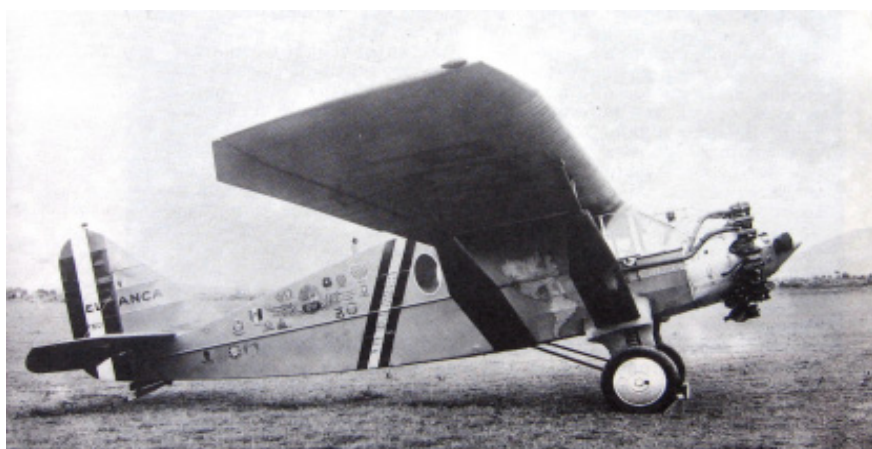
Tuve la oportunidad de conversar con el jefe que intercedió por los sancionados y me contó que había escuchado las famosas grabaciones y que en verdad tenían un mensaje aterrador; sobre todo para aquellos creyentes en mensajes del más allá, pues se reproducían ruidos de cadenas que al ser arrastradas golpeaban los peldaños de las escaleras, gemidos que resonaban en los rincones de los ambientes del piso superior; amen de que se escuchaban puertas que se abrían y cerraban con sonidos de bisagras oxidadas. Imagínense todo esto en una noche lúgubre con una persona cargando sus dudas, su curiosidad y sus nervios.



Olvidaba decirles el motivo que justificaba la papeleta de cuatro días: por atentar contra la integridad física y psíquica del superior.

Todos estos sucesos ocurrieron hace ya mucho tiempo. Los culpables cumplieron sus castigos, pero la amistad fue un estrecho lazo que los unía, por lo que, el Gato retiró las papeletas para que no figuraran en los legajos personales correspondientes.

Finalmente, se olvidaron lo malos entendidos y el trío, agasajó al Gato con una ruidosa cena en las bolas, donde compartieron las ocurrencias de este relato y se forjó una amistad que ha durado hasta nuestros días. Hoy, las personas de esta historia pintan canas, son felices esposos y orgullosos padres de familia y seguramente recordarán estas travesuras de épocas lejanas con una sonrisa complaciente. Amén.



**El avión «Bellanca» en Las Palmas.**

## **VUELO SANTIAGO - BUENOS AIRES**

*Carlos Martínez de Pinillos*

Diciembre 19  
Santiago – Buenos Aires  
1,200 Kms., en 9 horas  
Promedio de velocidad: 139 Kms. Por hora.

El día 19, cuando estaba aún completamente oscuro, ya tronaba el Bellanca calentando motor. No era esa la primera vez que volaba sobre la cordillera con escaso poder. El problema en esta ocasión consistía en que el motor debía rendir la prueba máxima de altura que haya efectuado un 220 c.f. con el peso de 713 kilos útiles, más los 851 del avión que daban un total de 1,564 kgs., y no en el laboratorio sino en el terreno mismo de esa agreste y dura realidad. No digo esto por destacar el hecho

---

sino porque por principio hay que decir las cosas como son o como fueron. Se quería mucho optimismo de mi parte y el valioso concurso que debería prestar el motor Wright J-5 las dificultades fueron superadas porque me sobrepuse a las circunstancias y obtuve del motor el máximo que podía rendir pues pesaba el triunfo y renombre de todo un país, el Perú. América entera estaba ya pendiente de este vuelo; los técnicos y personas relacionadas con la aviación, en éste y otros continentes, lo estaban de esta escala como lo estarían del tramo Montevideo-Río de Janeiro y el de Caracas-La Habana y de éstas, más que de las otras etapas.

Larraín, que como todos los pilotos nos prestamos para asustar a los colegas, ya se había despedido con un: «Que no haya necesidad de irlos a recoger del Cristo Redentor y estaba listo con su «Vicker» para acompañarnos un pequeño trecho. Después de un afectuoso adiós del reducido personal que estaba presente a esa temprana hora, me encaminé hacia el «PERÚ» que, con su hélice girando al mínimo, esperaba como temiendo efectuar lo que hizo pero en su majestad, a pesar de su pequeñez, me lo figuraba un león con alas de bronce que vencería por su resistencia.

Mi afán de salir de madrugada lo motivaba el cruzar la cordillera antes que el sol causara evaporaciones en la nieve. Aún no se iniciaba el día y a las 5.20 horas, los comandos obedientes permitieron correr las ruedas en una larga despedida

del suelo chileno. El enorme ruiseñor se elevó cantando no sólo trinos de arrullo, de caricia y de melodía, sino estrofas de voluntad, de coraje y de potencia.

Cuando Santiago dormitaba entre sus luces encendidas y en el cielo guiñaban las estrellas, en un extenso viraje me iba más y más hacia lo alto. Enrumbé al pueblo de San Bernardo. Los últimos datos meteorológicos anunciaban tempestad en San Luís, nada preciso en la cordillera y aceptable en el resto de la ruta.

Las montañas eran viejos pensativos que recortaban su perfil en un azul vago y lejano. Mis alas, embrujadas de poder en su plumaje, sentíanse optimistas y pronto fui ganando altura en el primer millar de metros. El valle seguía oscuro aún cuando el Sol ya se adivinaba. Las sombras violáceas de la barrera altiva y de impresionantes dimensiones que se elevan bruscas e impetuosas, se pronunciaban más claras en contraste con el dorado de sus cimas que del otro lado el Astro les paso libre. A los 10,000 pies, acercándome a Febo – así me parecía- su resplandor me cegaba cuando estaba frente a mi ruta y tenía que poner una mano de visera para poder ver el camino. Me sentía con fuerzas para poder subir hasta él. Cuando aún las sombras eran dueñas de las quebradas y estábamos a la vertical del pueblo de Los Andes, el Bellanca sin embargo comenzó a titubear, subía muy lentamente, como si estuviera fatigado. Lo auxiliaba con aire adicional y se

---

reiniciaba un poco, aunque fallando, mientras le iba dando lo preciso. En 1.30 horas tenía ya 11,500 pies y enfrenté a mi ruta pero el avioncito no subía más. Aumenté el número de revoluciones a 1,800, es decir aceleré a fondo y así continué exigiéndole el máximo al motor hasta que alcancé el punto más alto por atravesar.

A mi izquierda, lejos, al Aconcagua, la imponente mole de 7,019 metros cubierta de su albino ropaje decoraba su majestad y mirándome de soslayo observaba mi vuelo. ¿Qué parecería a ese gigante, al Tupungato y a sus compañeros, ese diminuto pajarito de alas tan pequeñas que sólo con mucho corazón y atrevimiento trataba sin aliento casi cruzar entre ellos? Mi avión seguía impertérrito turbando la calma de esos elevados silencios donde algunas nubes se sombreaban. Aquellas fortalezas parecían inaccesibles por la forma lenta en que iba subiendo. Efectué un regreso hacia la costa cubierta de nubes – ramillete de perlas que adornaban ese lado – pero cubrían completamente el mar. En el deseo de alivianar a mi compañero me impulsaba yo mismo hacia arriba, desde el asiento. Cuando conseguí 12,000 pies me dije:»¡ADENTRO!» confiado en que, conforme avanzara, la disminución del peso del combustible me favorecería. El Sol acariciaba paternalmente las montañas y plateaba con lípidos fulgores a la hélice. El cielo se puso como de seda, por lo terso, en esa parte. Me pegaba mucho a esas rocas eminentes para así auxiliarme con las corrientes de aire ascendentes que con viva

satisfacción aprovechaba. Mi corcel alado, consciente de su debilidad pero también de su deber, seguía pujante por entre los zigzagueantes callejones, hondas quebradas y agrestes laderas que podrían ser prontas sepulturas porque una falla allí habría sido el cementerio, pero el motor roncaba más que nunca. EL «PERÚ» bailaba entre remolinos de vientos pero con mucho coraje, vibrando todo él en el esfuerzo, avanzaba soberbio sobre un mar de hielo perenne sombreando valientemente con sus alas de blanco de las nieves. Volando sobre ellas a poca altura infunden mayor respeto y admiración que cuando se va por tierra. Eran silenciosos y amenazantes puños cerrados que herían a la vista con el reflejo de su blanco sudario. El frío me hacía tiritar en aquella soledad de páramos y de lóbreguez, cuyos abismos no se veían. A los 12,800 pies, el altímetro se descompuso y no pasaba de ese límite pero yo sentía que lamentablemente iba ganando altura.

Por sobre garras crispantes que desde abajo amenazaban y entre picachotes agrestes, aristas verticales, laderas abruptas, hielo, y honduras insondables, seguían ascendiendo muy poco a poco y con el temor de ser vencido, por la cresta de la mole seguía estando mucho más alto que yo y me acercaba a ella cada vez más peligrosamente y más rápido de lo que podía subir para tramontarla.

Aumentó la luz solar dándome nuevos bríos para la batalla pero me inundó el alma de nostalgia. Frente a la muerte, dejé de estar allí.

---

Mi pensamiento voló a lo tan querido, dejado allá lejos.... En el Perú. Vi a mi madre, a mi esposa y a mis hijos llorando mi ausencia, y a una multitud que agitaba brazos y puños cerrados invitándome a dar la pelea y vi también la sonrisa desdeñosa de la envidia y la burlesca de la incredulidad, y a la abulia adormilada y al derrotismo cabizbajo. Repentinamente, un fulgor interior alumbró, abrigó y despertó un ansia obsesiva, de vencer la gigantesca y huraña barrera que me impedía el paso. Su luz alumbró mi corazón y calentó mi pecho, e indomable sentí la palpitación tumultuosa de quien se empeña en alcanzar un imposible, pero que por imposible debe poseerlo. No me cabe duda que en esos momentos, más que en ninguna otra circunstancia, sentí toda la magnitud de la empresa a la que me había lanzado. Tenía que seguir luchando hasta el último aliento, y si veía marchitarse la última esperanza seguir peleando. No eran esas cumbres las que me iban a vencer mientras viviera, sólo la muerte podría lograrlo. Moriría, o vencería en la demanda.

De improviso se estrechó más aún, y demasiado, el cañón entre el que volaba y se presentó súbitamente una curva – temible- por que no sabía lo que venía después de ella. Me sentí tragado por esa garganta cuyos flancos parecían cerrarse para servirme de tumba. Si el terreno seguía subiendo no podría virar- tan estrecha era – y eso sería el fin. Me vi precisado a jugarme el todo por el todo y continué, no podía hacer otra cosa. Más de dos horas de vuelo



llevaba ya al pasar este trance, cuando de repente, tan cerca y tan ligero como lo narro vi ¡con qué alegría! La silueta blanca y consoladora del Cristo Redentor, destacándose nítidamente contra el azul del cielo, y entre riscos, a la altura de 3,390 metros sobre el nivel del mar. Era la altura justa que necesitaba y a unos 60 sobre la estatua, crucé fugazmente aquel macizo con cumbres más elevadas a sus lados que aún me parece ver y donde la imagen reina simbolizando la amistad entre chilenos y argentinos. Di las gracias al Todopoderoso que en el momento de más aflictiva situación, con gesto de piedad y enseñándome la cruz que sólo el Cirineo le ayudó a cargar, no solo me había concedido el paso sino me confortó con su «¡Vayan tranquilos!», que me pareció escuchar.

Desde las cumbres hacía el fondo, como llanto emocionado de la tierra, se escurrían alargados hilos de plata, tal como lo hicieron una centuria atrás cuando presenciaron la hazaña de San Martín al tramontarlas para después, al frente de Ejército Libertador, conquistar las victorias de Chacabuco y Maipú que determinaron la independencia de Chile.

En cuanto pasé dicha cima, por Las Cuevas, hasta cerca de Uspallata, a pesar de no querer descender y durante muchos minutos, al avión lo aplastaba una poderosa fuerza que me hizo tener nuevamente un fracaso. Era imposible mantener al Bellanca en línea de vuelo. La velocidad del avión no era suficiente para escapar de esa mano gigantesca

---

que quería enterrarlo en las laderas, combeando las alas, haciendo crujir en toda su estructura, ladeándolo, llevándolo de un lado a otro. Al fin los riscos quedaron atrás y pude resollar. Estoy seguro de que la travesía en sentido inverso no habría sido posible ese día con esas características y fuerza del viento.

Había vencido. Las palas de mi hélice giraban plácidamente al ritmo triunfante del motor. Claramente distinguía la línea del ferrocarril que hace una curva hacia el sur, y a las 8:15 – hora Argentina que en adelante será la que especifique – estaba volando sobre Mendoza con 8,000 pies de altura. Al resto del vuelo ya no había que temerle. Como haragán se desperezaba aún el velo sutil de la bruma que cubría parte de los contrafuertes. Hubiera querido aterrizar y tomar aliento, aliviarme de la gran fatiga y de la enorme tensión que había soportado durante esas pocas pasadas horas, pero me rehice ante la idea del triunfo completo y serenándome continué sin un comentario, ni interior por el momento.

El ave se agigantó, diríase que agrandó sus alas, su corazón volvió a su música y ritmo normal – hasta alegre – con la esperanza y seguridad de ver y abrazar a sus hermanas que le aguardaban impacientes y afectuosas al final de la etapa. Ufana, enfrentaba su platinada proa rumbo al este donde seguramente le reservaban un nido tejido con guirnaldas de olivos y laureles. Llevaba, además, escrita en el timón vertical,

el saludo de los aviadores chilenos a sus camaradas argentinos.

Se divisó ya la pampa en su primera parte con escasa vegetación y poco a poco fueron apareciendo millones de fanegadas cultivadas. Había poquísima visibilidad que me obligaba a volar bajo. Minuto a minuto incrementaba el calor, hasta que se fue haciendo insoportable, por lo que me fui quitando la ropa con que estaba forrado hasta quedar en mangas de camisa. Por Santa Rosa pasamos a las 8:50 horas. Subí sobre las nubes que me estaban envolviendo un poco díscolas. Para evitar los famosos vientos pamperos, se me había aconsejado volar a 3,000 metros. Muy abajo, a intervalos, y por entre pequeños desgarramientos, iba viendo la línea del ferrocarril, algunas estaciones del mismo y pequeñas áreas de suelo. A las 9:15 volaba encima de La Paz, y sobre cadetes chilenos a las 9:25.

En la zona que habían anunciado tempestad me cargué un poco al sur, y negándome ese rumbo alarmantemente se apreciaba la magnitud del fenómeno. Eran las 9:35 cuando pasaba Mosmota, en la provincia de San Luís.

Más tarde la niebla se hizo más espesa y amenazante. Por abajo la visibilidad era nula y yéndome arriba me sentí por largo trecho un cóndor que flotaba sobre mar de albina espuma. Sobre el mismo algodón encontré nubes tan altas para mis

---

fuerzas que tenía que bordearlas como si se tratara de montañas.

A las 10:35 proseguía el vuelo por villa Mercedes. Solo me faltaban 300 millas para llegar a Buenos Aires. El «PERÚ» seguía devorando las distancias en competencia con el viento. Aclaró el tiempo pero arreció el calor. Por Mackena pasaba a las 11:40.

La tierra del gaucho Juan Moreyra y de aquel otro, Martín Fierro, me parecía achatada en contraste con nuestro accidentado territorio. El camino estaba trillado de rieles de ferrocarriles y con multitud de estaciones. El horizonte del amplio llano verdeante y productivo, se extendía feraz e infinito ostentaba la riqueza de su suelo. A las 14:30 horas, grandiosa y severa se divisaba la inmensa ciudad bonaerense, con dos millones y medio de habitantes, «orgullo de América Latina», con su vista panorámica espléndida. Ya roncaba sobre la ciudad el exponente del progreso y eficiencia de la aviación peruana. Muy pronto localicé el campo y en ese momento vi pasar un avión rumbo oeste que más tarde supe iba a nuestro encuentro, pero sin vernos.

Cuando yo volaba sobre «El Palomar», despegaba un «Bristol». Comenzó el descenso y después de unas señales con el piloto, que inmediatamente bajo indicativamente, hice un viraje sobre la multitud y aterricé. Eran las 14:40, después de 9 horas de vuelo consecutivo cumplía la tercera etapa que no había sido cosa fácil, pero tampoco imposible como se me

predijo y prohibió ejecutar en Lima. Era un éxito más de la honrosa y excepcional misión. Aunque no oficial, de estrechar los vínculos que unen al Perú con América. Bajé de mi Bellanca que vi más vigoroso que nunca, con su tren de aterrizaje arqueado y musculoso como las delanteras de un Bulldog de pura sangre, diríase sonriente recordando tanta incredulidad.

Los aplausos y las exclamaciones de entusiasmo de la muchedumbre que acogía fraternalmente al Perú, me hicieron olvidar el deber de agradecerle a mi avión su exitosa travesía. El primer saludo, por la ventanilla, lo recibí de nuestro Embajador, señor Miguel Checa Eguiguren y al bajar, su fuerte abrazo emocionado y gozoso que prolongó mientras decía: «Este es el abrazo del Perú». Me dio un inmenso placer que perdurará y que en ese momento, lejos de la Patria, significaba tanto para mi espíritu. Me sentí orgulloso y complacido le respondí: «¡Viva el Perú!».



## **TAMSHI - DIOS CREÓ EL MUNDO, EL HOMBRE LO ESTÁ DESTRUYENDO**

*Jorge Tamayo de la Flor*

Sobre la afirmación DIOS CREÓ EL MUNDO, puede haber profundas discrepancias. Hay muchos que sostienen que es una «falacia», «un engaño para dañar a otro, hábito de emplear falsedades en daño ajeno». Hay también los «agnósticos», (doctrina filosófica) que declara inaccesible al entendimiento humano toda noción de lo absoluto. Dios dicen que no existe y así podríamos escribir un sinnúmero de páginas sobre el tema.

Muchos más, felizmente, pensamos que Dios existe, y como dice G. Ihibon: «El misterio no es una pared donde se estrella la inteligencia; es un océano donde la inteligencia se pierde».

---

Otros son conscientes de que la fe no es tanto un conjunto de creencias cuanto una circulación personal y vital con CRISTO JESÚS». Ih. Rey Mermet.

Sobre la afirmación EL HOMBRE LO ESTÁ DESTRUYENDO, creo sin equivocarme que el 99% de las personas pensantes estamos de acuerdo. El efecto invernadero que ha producido el calentamiento de la atmósfera de la tierra en dos grados, la delegación de los nevados a nivel mundial. En el Perú, según el Consejo Nacional de ambiente, que en solo diez años han desaparecido más de cinco millones de metros cuadrados del casquete glaciar, el deshielo a nivel mundial se ha acelerado. Si sumamos a esto la destrucción de bosques en el mundo entero y en especial en la amazonía.

Si comenzamos a preguntar a cualquier persona ¿Qué experiencia de vida puedes dar sobre este problema?. Estoy seguro que todos tendrían algo que relatar durante su vida. Y con mucha razón los que están leyendo estas líneas me podrían preguntar y tú, ¿Qué aseguras esto, que nos puedes decir. Que testimonio en tu vida pueda contribuir a aceptar esta posibilidad?

Eran finales del año 1945, yo era un novato y alegre joven de 21 años; que comenzaba a disfrutar la belleza de nuestra amazonía, la conocía solo por fotografías. Estaba asombrado de lo que Dios había creado, una alfombra verde interminable, surcada por los ríos caudalosos y majestuosos como el río



Amazonas, con el cual tomaba contacto visual. «Asombrado» es poco explícito para manifestar los sentimientos que experimentaba.

Ya en 1949, había oído comentarios sobre la selva amazónica, en la Escuela de Oficiales de la FAP, de un compañero oriundo de ese mundo nuevo para mí, (a quien amigablemente le llamábamos «Charapa»). Algunas veces había sentido un olorcito muy peculiar, cuando en el comedor se deleitaba comiendo sus huevos de charapa, que le enviaba su familia desde Iquitos, recuerdo las palabras del Técnico Jefe de Mesa, que le ordenaba en son de broma, «Cadete, retírese usted al fondo del comedor a comer sus huevos, el olorcito estaba pesado». Después vine a conocer que dichos huevos eran un manjar, muy demandados y buscados por mis paisanos charapas.

Volviendo a 1947 y hallándome en Iquitos, acostumbraba a eso de las seis de la tarde, después de las labores y de un merecido descanso, y cuando la temperatura comenzaba a descender, me dirigía a la Plaza de Armas de la ciudad, y me sentaba en una banca, y todos los días veía un «desfile aéreo maravilloso». Pasaban bandadas de Guacamayos en parejas de lindos y vistosos colores con sus particulares cantos, igualmente que bandadas de periquitos y otras aves típicas de nuestra selva. Y a poca distancia de Iquitos, se podía ver un grupo de monos saltando de rama en rama.

---

Otros de mis recuerdos, que tengo muy presente, es que uno de mis primeros vuelos por el río Ucayali y cerca de la ciudad de Orellana, me sorprendió ver, al prepararme para acuatizar, que las aguas del río en una respetable extensión parecían que estaban en ebullición. Pensé que había un fuerte viento que originaba este fenómeno y comentando la situación con mi mecánico Charapa, me contestó: no es el viento mi Teniente, es una MIJANADA. Eran miles de peces que surcaban el río, para depositar sus huevos en las «cochas» y remansos de algún lugar para generar vida a muchos más peces. Se me ocurrió ver más de cerca este lindo fenómeno y acuaticé sobre ese montón de peces y vi como saltaban y golpeaban los flotadores del avión. Un espectáculo fabuloso e inolvidable.

Igualmente, en esos años me llamaba mucho la atención al observar desde el aire, las playas o islotes que se forman en épocas de «vaciante» de los ríos, al parecer habían muchos troncos de árboles encima de ellos. Mi mecánico Charapa, me dijo: no son troncos mi Teniente, son lagartos (caimanes) enormes y en gran cantidad, y efectivamente observándolos con más detenimiento, dichos aparentes troncos, se movían lentamente algunos hacía el agua.

Quiero aclarar, antes de seguir adelante que cuando digo «Charapa» es para señalar a personas que tienen un conocimiento amplios de sus costumbres y un corazón grande como la Amazonía, con este mismo pensamiento y sentimiento, a mi

esposa, que nació en Iquitos, le digo «linda Charapita» hace 60 años y no se molesta.

Y viene a mi memoria, una publicación en un diario de Iquitos que proporcionaba información en forma detallada de las exportaciones que se hacían y era asombrosa la cantidad de cueros exportados de diferentes animales, se sumaban por miles las pieles de tigres, lagartos, saginos, guanganas, etc, etc. Pensaba en esa época, a este ritmo se quedaría sin fauna la Amazonía.

Igualmente, en el aeropuerto de Iquitos de Morona Cocha, que era el único que existía en esa época, que podía observar como se llenaban los aviones DC-4, con animales vivos, que eran exportados a otros países: loros, guacamayos, periquitos, monos de todo tamaño, peces en gran cantidad y otros animales.

Hace muchos años me fue obsequiado un cuadro bastante grande, aparentemente es una simple paisaje amazónico, pero si nos fijamos con más detenimiento y apreciaremos que está hecho íntegramente con ALAS DE MARIPOSAS de diferentes colores. El interrogante que se plantea es: ¿Es una obra de arte o es una forma de depredación especial?

Lo que ha sucedido en el Perú Amazónico, probablemente haya sucedido en mayor o menor grado en muchos lugares del mundo, en conclusión, estamos todos de acuerdo que la segunda afirmación

---

es cierta: EL HOMBRE ESTÁ DESTRUYENDO AL MUNDO.

### Misceláneas

Después de algunos años regresé a Iquitos, me volví a sentar en la plaza de armas, rememorando recuerdos de antaño, lamentablemente, ya no contemplé ese «desfile aéreo» y a esas aves tan lindas pasar por ahí. Sólo había mosquitos, zancudos. Los monitos que se veían muy cerca ya no existían.

Al volar por esos ríos amazónicos ya no ví en sus playas esos troncos se movían (caimanes) habían desaparecido. Espero que las MIJANADAS de peces se sigan presentando.

Alguien me preguntó cuando presenté este pequeño pero sincero artículo, ¿Qué significa TAMSHI que has escrito como título? Respondo: que una liana o bejuco muy común en la amazonía, en la mitología de la selva se cuante que quien le da nacimiento es una hormiga llamada ISULA, cuyo cuerpo alcanza una pulgada y cuarto de tamaño. Bastante grandecita. Asegura el común de la gente, que antes de morir sube lentamente a un árbol hasta la cima, donde al morir prendido de él sus patas crecen y crecen hasta llegar al suelo formando una liana o bejuco «verdad o fantasía».

Para mayor información, les recomiendo a los interesados visitar el Club Loreto, donde te puede

atender en forma muy especial su presidente, el mayor general FAP Óscar Dávila Zumaeta, quien tiene solamente 25 años ejerciendo ese importante cargo, por ser reelegido por abrumadora mayoría, cada vez que hay elecciones.



## **EL BALCÓN DE LA LIBERTAD**

*Víctor Salinas Paredes*

Mirando tu estructura  
que resalta en el ambiente,  
he querido con mesura  
viajar al pasado silente.

Imaginar cual vidente  
aquellos días gloriosos  
de patriotismo naciente  
y de soldados valiosos.

Los haurinos, presurosos  
apoyaron la noble causa,  
fueron momentos gloriosos  
de luchas y esperanzas.

---

San Martín desde su estancia  
dio su proclama al Continente,  
liberando, sin tardanza  
al pueblo peruano doliente.

Fue un gesto sin precedente  
que resonó en los confines  
y sobre tu cielo imponente  
cantaron los querubines.

Hoy al verte silencioso,  
envuelto en el modernismo,  
veo que muestras airoso  
tu parte de patriotismo.

Has guardado muchos pasos  
desde que te construyeron,  
atando invisibles lazos  
de peruanos y extranjeros.

Sobre tus viejos maderos  
caminaron grandes hombres,  
libertadores verdaderos  
que cambiaron las costumbres.

Hoy observas silencioso  
cómo cambian tus contornos,  
tu campanario tan hermoso,  
tu parque con sus adornos.



Tu museo casi oculto,  
tus cuadros en cada ambiente,  
rinden verdadero culto  
a los patriotas merecidamente.

Hablando de nuestra gente,  
de nuestra patria bravía  
y del apoyo contundente  
que San Martín requería.

Tu estructura reluciente  
ha desafiado los daños  
del modernismo indolente  
a pesar de tantos años.

Me parece estar presente  
en este acto grandioso  
confundido entre la gente  
avivando al Libertador airoso.

Viendo flamear mi bandera  
y el tañer de las campanas,  
desde el pueblo a la pradera  
al Perú llamaba con ganas.

Aún resuenan los gritos  
de aquellos que se juntaron,  
rompiendo ancestrales mitos  
su apoyo al Libertador juraron.

---

Huaurinos que enaltecieron  
el valor y el heroísmo,  
sin ser soldados marcharon  
mostrando su patriotismo.

Hoy quiero, viejo balcón,  
sentirme parte de tu ambiente,  
sentir en mi corazón  
lo que sintió aquella gente.

Sentir el grito libertador,  
de aquel gran soldado argentino  
y tener el más grande honor  
¡por ser yo también huaurino!

## ÚLTIMO VUELO DE CARLOS TENAUD

*José Zlatar Stambuk*

Tenaud establece su base de operaciones en terrenos de Limatambo, construye su hangar, arma su avión y adiestra con gran entusiasmo al primer grupo de técnicos en aviación que anhelaban adentrarse en los secretos de la nueva ciencia.

Lamentablemente el lugar elegido por el aviador no era el más adecuado, que existía en los alrededores de la ciudad, el terreno no reunía las condiciones mínimas para la operación satisfactoria del monoplano Bleriot; era pequeño en su extensión, peligrosamente limitado por líneas de alta tensión eléctricas y los cables del tranvía, además requería ser nivelado por los sucos que presentaba, pero no obstante estas limitaciones, Tenaud con tesón y entusiasmo logró en pocos días realizar todos los

---

trabajos que requería y con fe en el éxito anuncia que volaría el día 21 de enero de 1911. Sacó del hangar su Bleriot modelo XI, y después de efectuar una minuciosa inspección del aparato, haciéndole las pruebas reglamentarias en tierra, lo condujo hasta el extremo norte del campo, para de allí iniciar su carrera de despegue para efectuar su primer vuelo en cielo limeño.

Con el motor a toda potencia, el piloto inició el despegue, logró salir de la pista y se elevó unos pocos metros sobre el terreno. La polvareda oculta por un momento la aeronave de los ojos del público presente, el instante que el monoplano inicia su vuelo y son muy pocos los que logran observar que el patín de cola se engancha con los cables del tranvía eléctrico haciendo que la aeronave choque con su parte delantera con un poste al lado de la línea, saliendo el piloto felizmente ileso y sufriendo el avión serios desperfectos, que de acuerdo a opinión de Tenaud su reparación sería muy fácil.

El dos de febrero de 1911, en la mañana, considerando que todo estaba listo, inicia el despegue, en el aire, el ala derecha se enreda en los cables de alta tención, choca con un poste situado al lado de las líneas del tranvía y el avión cae pesadamente a tierra, toda una verdadera tragedia, el piloto queda muy mal herido y su avión Bleriot destrozado.

Conducido el piloto a la clínica del doctor R. de Guarmarquer, en la calle Juan Pablo de Lima, se comprobó que sufría de una lesión en la médula que le originó una paraplejia traumática, permaneciendo en cuidados intensivos y recuperación.

El piloto permaneció en la clínica hasta el 13 de junio, día en que fue trasladado a casa de sus padres, donde lo atendían los doctores Larrea y Villarán; la parálisis le ocasionaba fuertes dolores y fue minando paulatinamente su organismo, hasta producirse el siete de septiembre, después de siete meses de su accidente, el triste desenlace de su prematura muerte.

Sus últimos días fueron de prolongada agonía. Lentamente la vida se fue extinguiendo; dos días antes de morir perdió el conocimiento y entregó finalmente su vida a las dos y media de la tarde.

Podemos imaginar la emoción nacional que suscitó la muerte del intrépido aviador, el primero que en suelo peruano rindió el tributo de su juventud entusiasta en aras del progreso de la aviación peruana. Hermano de ideales de Jorge Chávez, murio como él, víctima de un destino injusto e implacable.

Así fue la muerte de Carlos Tenaud y Pomar. Así terminaron sus ensueños, sus desvelos por dar a la aviación de nuestra patria el adelanto que se merecía. Tenaud fue un verdadero precursor de la aviación peruana.



*Carlos Tenaud, junto a su avión, momentos antes de su trágico vuelo.*

## **BIENVENIDO ALFÉREZ FAP**

*Raúl Talledo A.*

Conversaba con Lalo Buendía director de la Revista Aérea en el bar Cordano que está al costado de Palacio de Gobierno, era jueves de una fría mañana como para tomarse un café, había poca gente, pero no por nosotros.

- Oye Raúl, y tú cuanto tiempo estuviste en Italia? Me preguntó, saboreando su café y preparándose para atacar el sanguche de jamón aplicando sus conocimientos de supervivencia.
- Bueno toda la etapa de Cadete pues, dije sin prestar mucha atención.
- No te puedo creer, allá te graduaste? Prosiguió

---

Muy tranquilo ordenaba mis ideas pensando en los artículos para la revista, me atreví a sonreír y claro comencé a revivir los añosos recuerdos buenos y malos de esa época, oportunidad para contarle los pormenores de mi atípica presentación cuando regresé a nuestro país. Transcurrían los minutos intercalados con risas y vagando entre anécdotas me animó a escribirlas, así que aquí van:

Después de mi estadía en misión de estudios en Italia regresé por el mes de mayo o junio de 1962. Mis compañeros Armando Llosa «Llosini» y Víctor Chávez «Rico Beso» o también «Dolce Vita», debiendo hacer el curso en la Escuela de vuelo avanzado de aviones a reacción, fueron destinados a la Base Aérea de Amándola al sur de Italia.

Yo me quedé algún tiempo en la Base Aérea de Brindisi debido a que acusaba en ese tiempo una disminución de visión en el ojo derecho, que me impedía por regulaciones de vuelo, el uso del casco y máscara por lo que tenía que ir a una Escuela de Plurimotores hasta completar la instrucción.

Pensar que después en el Grupo Aéreo N° 7 de Piura hice varios PDE's en aviones P-47 buenos aviones pero en ese tiempo con algunos pequeños deslices como: plantada de motor, sobre velocidad de hélice, fuga de aceite, sifón, mejor hubiera estado en el grupo de los «3 chanchitos» como la bodega de la Molina.



Terminada mi estadía regresé antes que ellos, el vuelo al Perú se me hizo corto, serían las ganas de reencontrarme con mi Fuerza Aérea, con la Escuela de Oficiales o simplemente con mis amigos, llegando voy a presentarme al toque pensé rebosante de entusiasmo, así lo hice.

Ya en Lima averigüé que debía hacer, no tenía la más remota idea donde y como funcionaban las dependencias de la FAP, sabía que estaban alrededor del Ministerio de Aeronáutica ubicado en Miraflores, ahora Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, nada más.

Vistiéndome elegante y preocupado con terno debido a que para irnos no nos dieron uniforme nuevo y nos fuimos con el usadito nomás, ¡como podría lucir después de cinco años!, pienso que como un seguidor del cómico «guayabera sucia». Me presenté presuroso a la Dirección de Personal, casa antigua por un transversal de la Av. Ricardo Palma. Respetuosamente me dirigí a un señor mayor FAP que escribía muy despacio en su agenda o algo parecido casi en actitud de Contador Público Colegiado, inicié la comunicación a las 08:00 am., se me había pegado el relay de la puntualidad europea.

- ¡Buenos días mi mayor!

Saludé muy animoso y cortés, no tuve la suerte de recibir respuesta alguna, así que tomando impulso

---

emocional insistí tosiendo ligeramente para llamar la atención.

- Mi mayor ¡tenga usted buenos días!
- Fíjese señor, debe haberse confundido con alguien, no espero a nadie hoy, menos a esta hora respondió con cara de pocos amigos, seguramente tenía dos o tres.
- No, mi mayor soy el alférez Raúl Talledo he estado en misión de estudios en Italia y vengo a presentarme, así me indicaron. ¡hasta ahora no se quien caray!
- ¡usted no puede ser oficial! Exclamó, llamen al técnico de guardia, avionero venga, ¿quién es éste? Preguntaba ya casi alterado con las manos en la cintura, alusión que no tiene nada que ver con el general Gonzalo Arenas.
- Mi mayor, ya me identifiqué con mi carné FAP.

Era lo único que me avalaba además de mi pasaporte, que dado el momento servía tanto como usar anteojos oscuros de noche al estilo Pedro Navaja, o como ponerse sayonaras de ambulante para un marcial desfile militar.

- son disculpas, no me venga con tonterías hombre, no lo conozco, no lo he visto ni en pelea de perros.

Estaba en lo cierto, nunca fui a ninguna.

- ¿Por qué no se ha puesto el uniforme?, no sabe que esta es una instalación militar?

Echaba humo, fuego y cenizas como el Volcán Ubinas.

- Si lo sé mi Mayor

Contesté devotamente y en actitud reverencial.

- Entonces si lo sabes pues, porque rompe las reglas de disciplina, usted es un descriteriado como se atreve etc, etc, etc.

Me parecía que este señor iba a perder la razón, de todas formas sospeché que me estaba cuadrando.

Pasaron algunos tensos minutos que me parecían mucho tiempo sobre el objetivo con los riesgos que esto conlleva, sobre todo que no entendía ni entiendo hasta ahora, a que se debía tanto mal humor que se iba convirtiendo en desproporcionada ira.

Como respuesta natural cual plantada intempestiva de motor de P-47, mi ánimo decayó bruscamente a nivel calamitoso en una especie de chiripiolca del Chavo del Ocho. Con escasas fuerzas para aclarar la situación, pero siempre manteniendo la velocidad y bola al centro casi suspirando para no alterar el flujo del aire dije:

---

- No tengo uniforme señor

En Italia nos enseñaron siempre que debíamos anteponer la palabra señor a los grados militares, fue la clave como detonante para que se diera inicio a un criollo vía crucis con tendencia a fiesta patronal animada por una descarga de pullas y carcajadas crecientes, que por ratos daban espacio a fugaces miradas de desplante «torero» en soleada tarde taurina de acho con música de cachimbos.

- ¡Oye mira, voltea, voltea! Este se siente artista, encima me dice señor, ¿Qué te parece?

Preguntaba chillando a una persona del entorno que era parte del desarrollo festivo.

Mientras yo seguía inmóvil, queriéndome ir al mismísimo muladar con la cara frente al sol como dice la letra del Himno de España, solo que en este caso «el gringo» no aparecía por ningún cuadrante.

En ese momento se produjo un fenómeno científico metafísico, el corazón se me había detenido, lo sé porque no lo sentía, mi cuerpo flotaba, invoqué con ansiedad a «mandrake» el profesor de química, a ver si provocaba alguna nube de humo de colores que a él siempre le salían de color amarillo, para que me ayudase a desaparecer, atinaba solo a mover nerviosamente y en actitud chaplinesca los ojos de izquierda a derecha como queriendo ¡zafar!, porque

el escenario ya se había puesto turbulento, con pronóstico malo.

Entonces, como un tremendo juez acusador apareció un almidonado comandante muy serio haciéndome con sublime cortesía una insistente señal con el dedo índice para que vaya hacia él. Se me acercó con los ojos que parecían faros halógenos.

- ¿Usted me conoce señor?
- No, contesté secamente

Mientras me despedía de este mundo cruel.

- Así que usted ha tenido el atrevimiento de pisar una dependencia militar vestido de artista, allí recién me enteré que los artistas tenían que ponerse terno.
- Que se ha creído pedazo de alferucho, trinche, trinche, me disparó de frente, haciendo «bull»
- Quise responder, mi comandante soy el alférez Raúl Talledo que.....
- ¡Cállese!

Retumbó en la sala, que en ese momento me pareció enorme, porque mientras miraba me puse a calcular mentalmente sus medidas.

- ¿Cuándo llegó?
- Anoche, mi comandante.

---

Fue la agonizante respuesta. El desastre era inminente.

- ¿Cómo es posible que no se haya preocupado de lo principal su uniforme?

Me preguntó con los frenos de poder que se le rompían por lo amargo que estaba.

- Es que, mi momandante, nosotros.....

- ¡silencio! Más una interjección conocida

Esa fue la continuación de tan cálido recibimiento.

Posiblemente su intención no era hacerme pasar un mal rato, sino varios, porque el encuentro fue a puertas abiertas, con otros caballeros oficiales que pasaban interviniendo en forma aleatoria en el interrogatorio, un solícito mayordomo sirviendo café, la secretaria parada en la puerta y para completar la escena se escuchaba un microfónico y sonoro timbre de voz, que ya lo hubiera querido Luciano Pavarotti en su mejor momento antes de meterse con su Secretaria.

La fé en la felicidad se desvaneció rápidamente, volaron por el aire todas mis emociones y nostalgias que sentí por volver, no sabía que actitud tomar, es que todavía no conocía las reglas del ahoramiento, de la mosquería limeña, de la fritanga, del pollo a la grasa y la intelectualidad de la cultura combi. Sentía que mi vida pendía de una baba, que tal «desfachatez» la mía, me sentí culpable por haber ofendido gravemente en sus status a gente tan respetable.

Retrocedí un paso derrotado y arrepentido, casi sin aliento hice un balbuceo.

- ¿Qué debo hacer mi, mi señor?

No sabía como continuar la sesión de acusaciones, me imaginaba estar con mis escasos 60 kilos en posición de lucha frente a un mañoso y pichicateado luchador de sumo japonés, a Estadio lleno de elegante gentita de las barras bravas comiendo canchita y salchipapas para hacer más «nice» el espectáculo.

- ¡Que horror! Escuché, ¡retírese inmediatamente a las Palmas y póngase a órdenes del jefe de servicio!.

Mi apreciación es que ya no eran órdenes se habían convertido en pedradas. Caminando temblorosamente ajustándome el nudo de mi corbata como enfermo convaleciente después de ser operado por un equipo de expertos galenos en posta médica de pueblo joven, salí de la oficina de Oficiales por decir algo ¡estaba huyendo!. Esa mañana, ¡linda mañana! Como dice Lalo Archimbó el sesudo comentarista deportivo, me convertí en un acusado sin defensor, creí que había sido solo un percance en la Dirección de Personal, pero ¡que novato era!.

Con la sensación de preso con cadenas y grilletas en campo de concentración nazi, cumpliendo lo ordenado me presenté a las Palmas en condición de

---

«ser prestado», el jefe de servicio ya me esperaba en la prevención, quien con rápido ademán se llevó la mano a la boca y haciendo ¡shhhhh! Para

- ¿Ahh sí? Las desconoces muy bien, entonces le doy 48 horas para que esté completamente equipado, porque dentro de unos días tendrá que hacer servicio de Comandante de la Guardia.

Recalcó mirándome de reojo y frotándose las manos por el frío reinante, que sumado al gélido recibimiento, provocó que la temperatura se convirtiera en apropiada para tiritar, era como pasearse en Cerro de Pasco en Short y BVD.

Cuando me retiraba, en un acto de favoritismo total, sentenció:

Designación que agradecí en el fondo de mi alma, es que ¡la había esperado tanto!, dicho sea de paso, la temporalidad duro como un año.

Me acordé de la despedida del jefe del batallón de cadetes de la Academia Aeronáutica de Italia, «En la vida de cada hombre hay fechas, situaciones y actitudes importantes y fundamentales que representan hitos en el camino que se está destinado a recorrer», ¿estaría yo en el lugar correcto? ¿y si me apuro había extraviado el camino?.



Cambiando mi configuración salí de la oficina con una desorientación de ciego en balacera cargando latas de hormigón armado, fue entonces cuando se me acercó el Técnico Secretario para darme algunas informaciones sueltas tipo «la búsqueda del tesoro», con la espiritualidad que el caso ameritaba por supuesto, porque ya no era una ayuda, ni demostración de reglas de urbanidad y cortesía al estilo Carreño, era casi un acto de piedad, y así me encaminó:

- Vaya donde el Jefe del Departamento Militar de Cadetes y dígame de parte del Director que le entreguen sus cosas que deben estar en el pañol, usted es la promoción Turcke que se ha recibido en diciembre del año pasado ¿no?

Guardé prudencial silencio, recordé que en circunstancias críticas como prisionero se debía dar solo el apellido y número de serie, bueno hubiese sido que aquí terminara la aventura del retorno, pero no.

Al día siguiente, con mi uniforme arreglado en el SEINT y el pantalón medio pasa río, cogí mi gorra y me dirigí al sitio indicado, era una oficina no tan pequeña, me pareció bien equipada, con teléfonos, intercomunicadores, alfombrada, presagiaba buenas cosas, lo cual era ilusión, como comprobé casi de inmediato.

---

- ¡Buenos días mi mayor! Soy el alférez Raúl Talledo vengo de la Dirección, me han dicho que recoja algunas cosas que me corresponden y deben estar en el Pañol, mi promoción se ha graduado en diciembre último.

Dije muy cortés y con gracia, como saludo y presentación al estilo arcángel, pero sin espada.

En ese momento, por si las moscas me encomendé a San Benito de Palermo, a San Cristóbal que es ele santo de los viajeros en comisión de servicio nacional y al extranjero, también a San Judas Tadeo y a las trece Animas Benditas, a ver si me ligaba una respuesta, pero deduzco que todos habían salido posiblemente a efectuar alguna chamba mas importante porque ninguno se reportó, después de un instante su alteza real conmovedoramente reaccionó:

Volví a la carga con el rollo conocido y me quedé mirándolo fijamente con descomunal valentía.

- ¿Pero que pasa?

Repitió cerrando una revista, con ojos de Chaman del Norte.

Fue la única y final respuesta como latigazo, que me dejó naturalmente en posición de ¡firmes! Un buen rato, a mi entender, un recién operado se mueve más que yo en ese momento, cerré los ojos, pensé pedir

permiso para retirarme, ya era tarde, el peligro acechaba, el alma se me esfumaba. Hace poco Tongo ha compuesto algo como para ese momento «sufre peruano sufre».

- ¡Oiga ya entendí, no tiene que repetírmelo!, no me ve que estoy ocupado ya me lo habían dicho por teléfono, ¿Qué quiere? No lo conozco, si no está ni siquiera en el libro anuario de la última promoción, usted bromea.

En esa forma quedé como simple NN...»forever».

Mi espíritu se había acondicionado para la «derrota total» con izamiento de bandera blanca y música de fondo, habían pasado solo 48 horas de mi llegada, pero ya necesitaba el equipamiento con «ansias locas» como dice la letra de un antiguo bolero, todo por el bendito servicio de Comandante de la Guardia, que era casi de carácter religioso en Las Palmas, porque en esa época lo importante era sobrevivirlo cual verdadero «mártir».

Un poco más repuesto, esperaba que el jefe diera la orden para que algún Oficial del Departamento Militar me hiciera la entrega de las prendas, cuando vi que el Mayor se levantaba del asiento para unirse a un pequeño grupo de oficiales subalternos que allí trabajaban y en ese momento susurraban. No pude salir de mi asombro, pasado un rato se acercó presuroso a la oficina «un especial» que por convención de maniobra llamaré Huaracha,

---

secándose las manos en su mandil de cocinero color azul.

- Mi mayor estoy trabajando ¿Qué quieres? Preguntó.

El jefe como dios de un mundo helénico con soberbia orden indicó:

- Llévate a este señor al pañol y hazle una «Ceremonia de Graduación».
- A mi, a mi, con Italia...., Italia.

Repetía sin convencimiento, acomodándose su casaca azul con peluche al cuello llenando el ambiente con el humo del cigarrillo Chester, regalando una sonrisa.

- Ven mi alférez, vamos al pañol yo tengo las llaves, dijo apurado Huaracha.

Cuando estuvimos en el almacén, bastó una mirada para saber que no había mucho, algunos sobrantes tal vez, escasamente llenaban una caja de leche Gloria, estuve desconcertado pero luego me fui sintiendo más cómodo porque finalmente tendría algo que me pertenecía y necesitaba de inmediato.

- ¿Dónde están las casacas? Pregunté
- ¿Casacas?, hay 3 nomás mi alférez, uno se ha muerto, dos usadas no recogieron, de quienes serán pues, ¡agárrate nomás! Decidió

muy serio el responsable del ceremonial y protocolo de entrega.

Miré con desconfianza, el problema es que las casacas eran talla small, tirando para enano, cogí una, necesito la espada dije para abreviar el programa, es que ¡me reclamaba el servicio!.

- ¿Espada? Allí señaló.

Habían unas oxidadas, sin dragonas ni tiros, en ese momento vi una hermosa extra – extra larga casi nueva apoyada en la pared, no estaba nada mal. ¡Es está pensé!, solo que era tan larga que parecía un mosquetón de época virreynal. Huaracha se apuró y me la entregó con esmero, creo que ya conocía la estructura y genes de la misma.

- ¿Oye, donde está la pistola que me han descontado? Pregunté casi satisfecho.
- Ahí si estas «jodido» mi alférez, el capitán que le dicen cabezón se ha llevado con todo, si le pides «ese si enchufa», fin de la conversación.

Lo soporté con la paciencia y el estoicismo de «Popi Olivera después del proceso electoral del 2006».

- tengo que ir para terminar almuerzo, estás en tu casa mi alférez para servirte, bueno ya tienes algo pues, ¡suerte», oye, cuando se recibieron en diciembre tiraron harto trago ¿tu hiciste algo mi alférez?.

---

Sonreí ampliamente, le di la mano y me despedí. Después de todo fue un acto austero, digno y para el recuerdo como debe de ser.

Al poco tiempo descubrí porque había quedado «aislada en cuarentena» la mencionada espada, sucede que en mi primer servicio de Comandante de la Guardia, al desenfundarla para rendir los honores correspondientes, no me acuerdo a quien, salió reluciente pero simultáneamente con gran descortesía la funda se iba poniendo muy flácida, haciendo una caída perfecta sin vida.

El espectáculo que brindaba no era muy decente, malograba cualquier prestancia en forma insultante, al extremo que por culpa de ella me gané dos días, dicen que por falta de cuidado en su presentación y por no preocuparme en arreglarla, ¿pucha!, esa funda no reaccionaba ni con una mano de viagra, créanme yo si andaba preocupado por su aspecto y reiterada falta de porte militar así como por las escasas invitaciones a los matrimonios FAP que recibía. La funda era un adefesio y mal presagio para los contrayentes, así que por cuestión de respeto a la sociedad en su conjunto, en un acto noble me deshice del artefacto.

Terminé de contar la historia a Lalo y al retirarnos del Cordano añadí: «Tenemos la obligación de formarnos en un espíritu sano, constructivo, cultivando los valores, mejorando el espíritu del pasado, no tratemos de expropiar el alma que todavía

no han logrado los jóvenes oficiales, no demostraremos nuestra autoridad a empujones ¿por qué dañarnos y maltratarnos? ¿por qué el sufrir nos gusta tanto?. Permitamos que los oficiales desde temprano desarrollen su personalidad, hagan sentir su voz, a nosotros nos forman para ser «primero señores, después oficiales», Amén.

- ¡Bravo! me dije

Pero como no había gente, solo los fantasmas aplaudieron.

En la puerta echaban a un vendedor de huachitos un mendigo pedía cualquier cosa, un perro movía desperdicios los olía y los meaba. El escenario surrealista de mi historia tampoco era muy bueno como en los viejos tiempos. ¡Que coincidencias!. Recordé otra vez la amable frase:

«Estás en tu casa mi alférez»  
¡Gracias señor Huaracha!

Lo recuerdo siempre, respondí mentalmente

Nota:

«A mis amigos de Esos Tiempos»

Sí, esperaba alegremente  
dar un abrazo de hermano  
confundirme con mi gente  
¡no me dieron ni la mano!

---

Cada uno era bien fuerte  
recepción mal humorada  
queriendo cambiar mi suerte  
¡me dieron una estocada.

Ponían cara muy dura  
tú que piensas rapidito  
tal vez sería ¿postura?  
¡creo que no hermanito!

No te dejan pensar  
todos metían el miedo  
y repetí sin pestañear  
¡me llamo Raúl Talledo!

Momentos que dije adiós  
circunstancias que no añoro  
mala broma ¡Santo Dios!  
¡sacarme del libro de oro!

Aquí termina esta historia  
del recibimiento a Raúl  
guardada en mi memoria  
¡fue sacada del baúl!

¡Hasta la próxima!



## **LA EYECCIÓN DEL CAPITÁN MORI**

*Pedro Izquierdo Kernan*

Una tarde, cuando la noche comenzaba a caer, escuché en el radio de mi casa que un piloto de F-86 se había eyectado en algún punto al sur de Williams, y salí disparado a la base. Se trataba del capitán Mori, piloto japonés que se había hecho muy amigo de nuestro grupo de peruanos, sobre todo los dos tenientes. De elevada estatura, era campeón de judo en sus Unidades del Japón, cinturón negro, y gustaba de gastar bromas a los tenientes que se la retribuirán con creces. De manera que no era persona desconocida y por ello cuando llegué a la Base me dirijí a Operaciones de la escuadrilla para averiguar y ponerme a órdenes de la jefatura.

Por cierto que el sistema de rescate estaba en plena función y varios helicópteros dotados de

---

potentes reflectores hurgaban el desierto por las zonas de probable caída del piloto. También aviones T-33 hacían lo mismo desde diferentes alturas. De manera que tuvimos que esperar en nuestra escuadrilla por el resultado, tres de los oficiales del grupo peruano y dos americanos. Era curioso comprobar como se puede desarrollar tal espíritu de camaradería y solidaridad en un grupo de aviadores, aún entre personas de diferentes nacionalidades como en este caso. Pero no sólo resultaba curioso sino enaltecedor, y era producto de los sistemas que las diferentes escuelas habían en cada uno de nosotros. No éramos personas egoístas, sabíamos compartir lo bueno y también, como ahora, lo que no era tan bueno.

Menos de una hora más tarde, se apareció un grupo de pilotos que regresaban de la tarea de búsqueda, anunciando que habían encontrado al capitán Mori sano y salvo en medio del desierto y que era conducido a la base de los helicópteros de rescate. Nos alegramos mucho y esperamos su llegada a la Base. Cuando llegó, luego de los saludos y bromas del caso anunció que le habían encargado dar una conferencia al día siguiente «No falten, será importante... «nos señaló».

Efectivamente, nos reunieron a los pilotos de varias escuadrillas en la sala de proyecciones y frente a todos, Mori comenzó su disertación en inglés bien comprensible. Lo que le había pasado no era cualquier cosa, sino que había que estudiarlo

detenidamente y sacar experiencia y conclusiones útiles. Primero que le tocó volar su primer nocturno, como es natural, se cambió su vestimenta por la de vuelo, olvidando y ahí está el punto de algunos detalles:

- No se cambió el calzado de calle por sus botas de vuelo;
- No se llevó consigo su linterna eléctrica;
- No tenía tampoco, una cajita de fósforos;
- No llevó su cuchillo.

Como si fuera poco olvidar, una vez instalado en el avión procedió al taxeo y despegue, sin ajustarse el casco al mentón con la carrillera especial, ni la manguera del sistema de oxígeno al arnés de su paracaídas. Una vez en la altura asignada, comenzó su vuelo en forma normal hasta que no podía explicar si por la diferencia de idiomas ó más probable por vértigo nocturno, comenzó a experimentar una confusión total de los puntos de chequeo que le correspondía sin atinar a encontrar Phoenix ó Tucsón; o siquiera Williams o Prescott. Comenzó a gastar minutos y muchos galones de combustible sin dar aviso a la Torre de su situación, lo que habría alertado a una unidad de F-86D de interceptores que lo localizarían en diez minutos, en su zona y lo habrían «llevado» hasta la base.

Así las cosas, los radares de tierra no consideraron nada anormal en su posición hasta que se escuchó su voz alarmada anunciando «lo malo» –

---

Avión N° tal...¡FLAME OUT!... Piloto mailing out (eyectándose)...»La situación es fácil de imaginar. La Torre comenzó a llamar pidiendo posición, nada, pero si pudieron detectar que provenía del sur de la base; a partir de ese instante centraron la búsqueda por ese lado.

A todo esto, ¿Qué hacía Mori?... Relató que al eyectarse le pareció todo normal, el sacudón de la apertura de la sombrilla, las luces allá abajo. Había tenido la precaución de bajar hasta 10,000 pies antes de saltar y por su puesto, caía por debajo de esa altura.. Pero, no tenía su casco, ni sus zapatos, el impacto contra el viento le había volado todo, mientras se balanceaba y trataba de coordinar sus ideas, sintió que algo tiraba de su pecho.....buscó con sus manos... ¡sí! era la manguera del oxígeno. Por alguna razón permanecía enredada a su arnés, enganchada fuertemente, tiró de ella. Tras la manguera; llegó a sus manos la máscara y el casco protector, se los colocó prestamente y esperó el impacto con tierra. Por más que miraba hacia abajo, no podía distinguir nada.

De todos modos, juntó sus pies cuando creyó estar cerca, y dobló sus rodillas como para amortiguar el golpe contra algo: podrían ser, un cactus, un algarrobo ó «mesquite tree» como los llamaban allá, rocas, o simplemente arena. No pudo apreciar que flotaba hacia atrás hasta que chocó con el suelo. Se sintió arrojado de espaldas y su cabeza golpeó fieramente contra algo duro, sintió mil agujas

que se clavaban por todas partes, y se detuvo. Se despojó del arnés y comenzó su martirio. No podía dar un paso, el suelo parecía la zona de producción de una fábrica de agujas sobre el cual hubiese caído el producto de un año de trabajo.

De buena gana habría gritado lo estúpido que se sentía de pié en medio de la nada, sin zapatos, sin una luz portátil que lo ayudara a saber donde estaba. Ni siquiera tenía fósforos como para iniciar una fogata salvadora. Ni su cuchillo que le brindara una pequeña sensación de protección. Pensó en chacales, lobos, alacranes que en Arizona pueden ser mortales y ¡horror! ¡las cascabeles! Como pudo, trató de limpiar un escaso metro cuadrado alrededor de donde estaba de pié para mantenerse así sin clavarse más espinas. Muerto de miedo escuchaba toda la gana de ruidos del desierto y su vida salvaje. Aviones circulaban sobre su cabeza y algunos abajo...sí, lo buscaban.... Alcanzó a distinguir potentes reflectores que hurgaban la llanura desde helicópteros y gritó para atraer su atención, por lo menos gritando sentía que hacía algo.

Para su suerte, uno de los helicópteros realizó un viraje en redondo que lo haría enfrentar su posición. Con el casco en una mano, comenzó a agitarlo frenéticamente sobre su cabeza, el helicóptero pareció detener su viraje y el haz de luz le dio de lleno en la cara...la búsqueda había concluido. Se dio cuenta que todos los aviones comenzaban a despejar el área. El oficial a cargo del

---

rescate llegó hasta él, observó el casco de Mori y luego se acercó donde éste había aterrizado. Levantó una piedra de rara forma y la trajo consigo. Se la enseñó al capitán japonés: tenía adheridos restos de fibra al que había hendido como una hacha de triple hoja...

Pero era una cadena de acontecimientos en un solo accidente, y Mori había escrito una página muy especial para el personal del «Flight Safety» (Seguridad de vuelo). Claro que ahora el relato provocaba hilaridad en algunos puntos, pero la realidad era cruda: esa piedra pudo haber acabado con la carrera de Mori aquella noche... y con su cabeza. Cada uno de los pilotos en la sala había tomado cuidadosamente nota de todo lo que aconteció. Yo me encontraba feliz de saber que Mori se había salvado de un feo trance, era persona muy simpática y muy amigo como los demás japoneses, de nosotros los peruanos.

Hubo suerte y quedó una gran experiencia. El Flight Safety no desperdició la oportunidad para ilustrar con alguna película, las condiciones de vida en el desierto y algunas cosas que debíamos conocer para sobrevivir.

## SÁTIRAS AMARGAS

*Luis Ramírez Alfaro*

*Dije las cosas que creo y ciento  
Y nunca hablé arrodillado  
Sufrí los golpes que mereciera  
Y siempre lo hice, a mi manera*

Ser poeta, no es mi fuerte  
quiero halagar al lector  
soy un jubilado aviador  
que no le sonrío la suerte

Quise dominar los cielos  
desde mi añorada niñez  
ser un rey en el espacio  
y todo me salió al revés

---

y dice así:

Cinco de la mañana son  
ya timbra el despertador  
doce vueltas a la manzana  
llevo el carro a la estación

Me miro con atención  
con el ojo medio tuerto  
dios me libre regresar  
verme después de muerto.

Busco la ducha caliente  
para guarecerme del frío  
la terma estaba apagada  
salí como pingüino de río.

Desayuno bien ligero  
pastillas de mil colores  
son achaques de la edad  
para todos los dolores.

Me aconseja mi esposa  
no trabajes tanto amor  
no te olvides de la plata  
vuelve pronto por favor.

Cruzo San Borja Sur  
el parque está desierto  
atravieso por Vivaldi  
club de pájaros muertos.



Madrugo en la casona  
de los Salazar Orfila  
me apuro para ingresar  
perdón, me hago la pila.

Esta señorial mansión  
de bello estilo Tudor  
sus pasillos son historia  
de Santiago el Volador

Dos ancianos gallinazos  
salen vestidos de cura  
salvaron del holocausto  
del reciclado de basura

Ahora escribo la historia  
de mi gloriosa aviación  
ayer no fue como ahora  
se cantaba otra canción

En julio estaba previsto  
que asistiera a un congreso  
fue tan grande mi ilusión  
hasta hoy sufro por eso

Entre veinte y veintiocho  
todo estaba programado  
de viajar a Río de Janeiro  
y pasear por Corcovado

---

Varig suspendió vuelos  
a horas antes de partida  
sin cupo en otras líneas  
no existiendo más salida

De admirar a las mulatas  
tuve frustrada esperanza  
y al final pude apreciar  
a los negros del Alianza

Día de la Fuerza Aérea  
aquí se festeja un mes  
ojalá los demás feriados  
treinta días tengan pues

De cien cartas que escribo  
ninguna tiene respuesta  
será que les pesa la mano  
o le huele y nada le apesta

Del vivo nadie se acuerda  
de su amargada epopeya  
quizá podamos cambiar  
esta situación de mieda

Las Bases están en venta  
ya nos quieren amontonar  
en Las Palmas que es la  
cuna del aviador militar

Desde tiempos de Adán  
reestructuran la pensión  
Las Palmas pronto será  
campo de concentración

La indiferencia campea  
devuélvanme mi aviación  
no cerremos pues los ojos  
se ha perdido el corazón

Si ocurre un accidente  
de un aviador militar  
hace falta un vocero  
que nos pueda avalar

Porque caen los aviones?  
es pregunta de mil reales  
la respuesta es muy sencilla  
sin plata pero hay genitales

Han pensado en las familias  
de los que sufren accidentes?  
con las almas destrozadas  
empeñada hasta los dientes

Si hoy regresara Quiñones  
y estuviese en este mundo  
hoy, se volviera a inmolar  
por la falta de pantalones

---

El halagar a los pobres  
es propuesta principista  
recortar los presupuestos  
que vuelen los ahorristas

Hermosas evoluciones  
teníamos en Las Palmas  
acrobacia en formación  
vibraban los corazones

Sumándose al homenaje  
tributado a la aviación  
Murciélagos del Instituto  
cumplieron su progresión

Con destreza sin igual  
hicieron ocho cubano  
bombardeo de precisión  
en cabeza de un fulano

Para alentar el turismo  
a cada rato es feriado  
sólo alcanzaría llegar  
donde estuviera parado

Hoy concurro al hospital  
mi turno es el primero  
horas tengo que esperar  
hasta me borro el trasero

Para obtener una cita  
y reclamar medicinas  
tremendas colas hacer  
como nos friegan la pita

Por el pelo dicen que soy  
de la tribu de Molongo  
yo no los quiero freir  
en mi olla de mondongo

Buen hermano lee y ataja  
quiere a tu Institución  
como yo aprendí a amar  
sin pensar en la marmaja  
Mi Ejército de Salvación  
decídanse ya a trabajar  
tenemos la misma causa  
pues se pueden apolillar

Yo te quisiera recordar  
lo que dijera Lumumba  
si no quieres colaborar  
estás pedido en la tumba

No se den por aludidos  
que la Revista Aviación  
se ocupe hoy del guanaco  
camélidos en extinción

---

Aquí termina la Sátira  
tenga o no tenga razón  
sólo digo lo que siento  
hasta próxima ocasión

Oh Dios bendice a todos  
hermanos de mi corazón  
los llevo aquí en mi alma  
cerramos ahora el telón.

## **COMO ATRAVESÉ LOS ALPES**

*Juan Bielovucic*

¡He seguido a mi fortuna! Así como los lectores de «El auto» han podido leerlo, la suerte me ha sonreído; pero a los que creen que yo he ganado algo en esta empresa, les respondo rápidamente que ¡no! Sólo he tenido la gran satisfacción de haber vengado a mi compatriota y amigo Chávez, atravesando esos Alpes, famosos por ser invencibles.

Viendo que el mal tiempo reinaba aún, una mañana decidí imprevisamente efectuar mi raid, al que muchos han calificado de proeza.

Es pues al mediodía, exactamente, que el domingo último inicié la partida de Briga. Antes había estado empeñado en hacer despejar, con la ayuda de 60 hombres, 300 metros cúbicos de nieve.

---

En 17 minutos alcancé los 1200 metros, no sin antes haber ejecutado dos espirales por encima de los glaciares. Sin embargo, de pronto mi motor se detuvo. Involuntariamente había impulsado el indicador de gasolina. Sin perder la cabeza, puse en funcionamiento todos los controles; por lo que, inmediatamente, el rugido providencial se hizo escuchar nuevamente.

Más tarde supe que desde el lugar de partida se habían percatado muy bien del incidente. Hasta Bellot había gritado, con terrible voz, a los asistentes: ¡cállense!

Continuando mi ascenso, alcancé rápidamente los 2,500 metros, y luego los 3,500 metros pasando sobre el Monscera.

Fue por encima del Simplón que sentí tales sacudidas, que me pareció ver los Alpes venirse abajo. Esa terrible sensación cesó al pasar por encima de Gaby y del Weissmiess.

A partir del Gaby ya había reconocido mi camino; sin dudarlo, me dirigí en línea recta, paralelamente, a la cresta del Fietschorn y al pico de Audolla.

A partir de ese momento, he sentido la cadena del Laquinhorn, dominé todos los Alpes; únicamente el monte Leone con sus picos se erguía amenazador detrás de mí. Desde esa vista el Simplón parecía un



sendero entre dos glaciares y el famoso valle del Gondo, una pequeña cinta negra.

También distinguí con nitidez a Domodossola, e inmediatamente inicié el descenso en vuelo planeado. El barómetro descendía cada vez más rápido, pero el termómetro permaneció en los 5 grados bajo cero desde el inicio.

La atmósfera en ese momento se encontraba tan límpida, que distinguí fácilmente la bandera desplegada por mis amigos que me esperaban.

Aproximándome a tierra, mientras estaba a 100 metros, sentí los terribles remolinos que habían traído abajo a Chávez. Mi gran emoción al aterrizar era el recuerdo de mi afortunado amigo, por ello mi primer grito fue: ¡Gloria a Chávez!

Ni en un solo instante, durante toda mi travesía, tuve la impresión de caída. Por lo tanto, yo sentía que había sido maravillosamente servido por mi aparato y por el motor.

Es conocido el entusiasta recibimiento en Briga, en Milán y en Ginebra. Por todos lados escuché aclamar a Francia, pues es con el ave francesa que yo vencí los Alpes».



*Bielovucic, en su avión Hariot en el Campo de Briga, antes de la travesía de los Alpes, el 25 de mayo de 1913.*

## **UN VIBRANTE CARAJO**

*Ivan Ljubicic G.*

Se había dado término al ordenado desplazamiento y ubicación del personal en la plaza principal de nuestra vieja y querida Escuela de oficiales, mientras los especialistas en electrónica culminaban la instalación del equipo de amplificación y parlantes: Alo..... aló..... aló.... 1... 2... 3.... probando.....probando....resonaban con claridad y potencia en nuestros oídos, una y otra vez, hasta que lograron regular la modulación y potencia óptimas para la transmisión.

Era la primera vez que nuestra naciente promoción participaba en una ceremonia junto con todo el personal de Las Palmas. Se trataba de la entrega de premios para el personal de técnicos,

---

suboficiales y tropa que se habían distinguido en el desempeño de sus funciones.

Cerrando el círculo de la formación que obligaba el diseño de la plaza, se hallaba una mesa grande cubierta con paño verde, donde enrollados diplomas, sujetos con cinta bicolor de nuestra bandera y cajas de diferentes tamaños, forrados con papel especial de regalo de brillantes colores, se hallaban distribuidas a los lados del tablero, dejando un espacio en la parte central, donde estaba ubicado el micrófono sujeto a una base triangular.

Todo estaba listo para dar inicio a la ceremonia. La expectativa crecía conforme pasaba el tiempo y los murmullos de la gente se hacían más fuertes. De pronto, la aguda penetrante voz del capitán De las Casas, resonó en la plaza alertando a las cerca de quinientas personas que la rodeaban:

Batallón!!...atención!!.

El sonido de los tacos al golpearse, convirtió el ambiente en sepulcral silencio. Del edificio principal salió el temido jefe de disciplina seguido del séquito de oficiales de año. Cruzaron la plaza y se ubicaron detrás de la mesa verde. Mientras que el comandante se colocó frente al micrófono. Todos lo conocíamos por «Pescuezo», por el ancho y rollizo cuello que tenía; parecía tener la cabeza hundida entre sus hombros. Breves minutos después inició la ceremonia, dirigiéndose a todo el personal con su voz ronca y

quebrada, para elogiar y felicitar a quienes se habían hecho acreedores a los premios de estímulo, invitando luego a seguir su ejemplo.

El trámite de entrega de las recompensas que correspondía al personal de técnicos y suboficiales, había transcurrido normalmente. El suboficial que se encargaba de las funciones de entregar a su jefe el diploma y premio para que éste, a su vez, lo entregara al interesado, le anunciaba, en cada caso y en voz baja, el nombre y el contenido del premio, luego el comandante llamaba mediante el micrófono al favorecido para que se acercara a recibirlo.

Después de breves minutos de intervalo en los que el ayudante reacomodaba en la mesa los que correspondía al personal de tropa, se inició la segunda parte, el jefe de disciplina llamó al primer interesado:

- Sargento primero Leonidas Gutiérrez!!!,
- Presente....!! – gritó el sargento y salió de filas a paso ligero y con envidiable porte militar, se cuadró en posición de atención frente al comandante y lo saludó.
- Se hace acreedor a un juego de lapiceros Paper mate!! (pronunciando la marca tal como está escrita).

El suboficial ayudante al escuchar a su jefe, se acerca a él y prácticamente pegado al micrófono, le dice:

- 
- Es «peiper metí» mi comandante-pronunciando la palabra en inglés, tal como está escrita.
  - Paper mate o «Peiper metí dá lo mismo carajo!!!- fue la rápida y contundente respuesta del jefe de Disciplina que resonó en la plaza, provocando ruidosas carcajadas de los presentes.

Habíamos roto el estricto ritual de la ceremonia. Pecado mortal en la disciplina de la oficialidad de la Institución, que no duró sino breves segundos, pues fue de inmediato interrumpida por el comandante:

- Silencio!!!...- gritó furioso e indignado por el inusual rompimiento del orden.

Si el sepulcral silencio que se guardó en la formación, cuando salió para iniciar la ceremonia, esta vez, se tomó algunos segundos más. La risa tan abruptamente contenida, no fue posible aguantarla para algunos; sin embargo, llegó el mutismo y continuó la ceremonia.

Aunque no volvimos a ver al comedido suboficial, meses después, nos enteramos que sus compañeros lo apodaron como «peiper meit» y también «lapicero».

## **CUESTIÓN DE HONOR**

*Luís F. Ramírez Alfaro*

«¿Qué esta es una mala época? Pues bien, estamos aquí para hacerla mejor.»

Thomás Carlyle

Como consecuencia de políticas de Estado, las instituciones armadas están viviendo una etapa crucial en la vida republicana enfrentando quizá, la peor crisis de su historia, en que las agrupaciones políticas en pugna por el poder, miran con indolencia y arrogancia la conveniencia de mantener la capacidad operativa y disuasiva de nuestras Unidades militares, que bien es sabido, constituyen en diversas instancias de peligro o desastres naturales la única alternativa eficaz que garantice

---

una paz duradera y auxilio para mitigar el sufrimiento y dolor de nuestros pueblos.

Tan inadmisibile descuido ha tenido siempre como secuela la pérdida de valiosas vidas humanas, la sustracción de parte considerable de nuestro patrimonio histórico y cultural y lo que es más grave, la desmembración considerable de nuestro territorio, sobre todo, la proclividad al sacrificio conciente ante la superioridad numérica y potencial, en aras de preservar el honor nacional.

No obstante, estar el Perú desprevenido e inerme, no fue óbice para que la guerra le produjera temor, por el contrario, evidenció un loco entusiasmo desconociendo la preparación del enemigo de turno, su situación económica y la disponibilidad de recursos para emprenderla con eficacia.

En la concepción moderna de la guerra, el país que asume el papel de agresor, tiene siempre mayor ventaja porque al adoptar esa iniciativa, ha preparado previamente su concepción estratégica, se ha pertrechado de sistemas de armas de todas las modalidades para vencer y alcanzar el éxito final en la contienda, ha estudiado en fin, todos los posibles cursos de acción y preparado con el conocimiento exhaustivo del terreno, el empleo adecuado de sus fuerzas de aire, mar y tierra, como también sus posibilidades logísticas.



Como prueba de esta afirmación, podemos recordar el caso de Alemania y los países aliados en la Primera Guerra Mundial de 1914, cuya conflagración, jamás fuera vislumbrada en la historia de la humanidad. En ese conflicto, la situación de Francia, era análoga a la del Perú de hoy en lo que atañe a falta de entrenamiento, desmantelamiento de medios, escasos efectivos y descuido de su capacidad operativa.

Sabemos que la guerra es un flagelo que solo pueden afrontar las naciones que se hallan en capacidad de hacerla por los ingentes gastos que ella suscita, por sus efectos devastadores y las terribles consecuencias que de ella se derivan. Se sabe, como principia pero no se puede determinar como concluirá por los grandes intereses que se comprometen, los múltiples factores que intervienen y deciden la suerte de una nación arruinándola siempre y agotando sus fuerzas vivas durante años.

En diversas ocasiones, el Perú ha sido arrastrado a la guerra y como siempre desprevenido, aún estando concientes de nuestros derechos y de la justicia de nuestra causa, confiados en la Divina Providencia, desconociendo la preparación del agresor, la magnitud de sus fuerzas y los recursos que posee para aplicarlos con relativa rapidez, éxito y las mayores posibilidades para asegurarle la victoria.

---

El pueblo del cual procedemos, usando los privilegios de la libertad de prensa que otorga la democracia, se encuentra sensibilizado y proclive a emitir juicios negativos de las instituciones armadas, tildándolas sin reunir pruebas suficientes de corruptas y de violar los derechos humanos, cayendo en una condenable y mordaz generalización atizada por malos peruanos que respondiendo a oscuros intereses socavan su moral y disciplina y su credibilidad y prestigio. Una fuerza armada organizada, entrenada y equipada, es garantía de paz eminentemente disuasiva y constituye un vigoroso seguro de los intereses nacionales.

Existen casos aislados de corrupción y abuso, los cuales deben ser sometidos a exhaustiva investigación y debido proceso, para ello existe la ley para sancionar con todo rigor a quienes haciendo mal uso de las armas que le otorga la Nación delinquen, pero se debe tener sumo cuidado de no poner en el mismo saco a la gran mayoría de compatriotas que han abrazado la carrera de las armas imbuidos de nobles propósitos formados en sólidos valores de permanente vigencia demostrado por nuestros héroes, mártires y predecesores que conforman un martirologio de patriotismo y pulcritud. Cuando se ofende a las fuerzas armadas como Institución, se hiere mortalmente a sus paradigmas que ofrendaron sus vidas por amor a la Patria y no vacilaron en poner el pecho para ello, porque sabían, que las balas enemigas no matan y

que es vivir permanentemente en la inmortalidad de la gloria.

Se dice cotidianamente que quien calla otorga y que las fuerzas armadas no son deliberantes. La pregunta es ¿De que medios se pueden valer tales instituciones dentro de un régimen que se precia de democrático para salir al frente de tanto infundio y acusación generalizada y sin pruebas? Desde tiempos inmemoriales, se afirma que deben ser apolíticas, creadas fundamentalmente para respaldar al Gobierno legal y legítimamente constituido por el voto popular sin distinción de credos ni color político. A través de la vida republicana se ha cumplido a cabalidad el mandato, pero en ocasiones ante el juicio de la historia han sido severamente cuestionadas y vejadas por cumplir la norma de obediencia debida, por lo que merecen un desagravio inmediato que le permita recuperar su prestancia ante los ojos de la opinión pública. No olvidemos el precepto castrense, de que «las órdenes se cumplen sin dudas ni murmuraciones, porque el superior que las imparte es el único responsable».



*Maqueta en escala 1/10 del avión MB-339A en el patio del Museo Aeronáutico, con el numero 446, que el mayor Consiglieri le asignó.*

## **446 - UNA MAQUETA CON HISTORIA.....**

*Hernán Rivas Vargas-Machuca*

En noviembre del año 2005 me encontraba conversando en mi calidad de director del Museo Aeronáutico con mi buen amigo Rocco Leo, el cual es un diseñador maquetista de aeronaves a escala, quien actualmente trabaja realizando las maquetas en escala 1/10 para la nueva sala de exhibición del museo «Sala de Aviones», el tema en esa oportunidad era su próxima maqueta a realizar y efectivamente coincidimos en que sea el MB-339A, aeronave que se utiliza para el entrenamiento de transición para aeronaves de alta performance.

Para tener una mejor información de detalles convocamos a nuestro amigo, el mayor FAP Aldo Consiglieri, conocido por su indicativo como «Benyer» y que se desempeñaba como jefe del Escuadrón Aéreo

---

del 513 del Grupo Aéreo 51 que opera esta aeronave. Él nos estuvo apoyando con fotografías y cuando volaba con su aeronave a la Base Las Palmas nos pasaba la voz para tomar algunas fotos para afinar unos detalles a tener en cuenta para el plano y acabado final de la maqueta de este avión.

En la última visita que nos hizo antes de ser cambiado a su nuevo destino, es decir la Base de Piura para volar el avión A-37, Rocco le preguntó que número le podríamos poner a esta aeronave y él le escribió en un papel el número 446, que en ese momento pasó desapercibido. Transcurrió el tiempo y la maqueta se encontraba en un avance de ochenta por ciento y ocurrió el lamentable fallecimiento de nuestro buen amigo «Benyer» a consecuencia de un accidente aéreo ocurrido en Brasil en el aeródromo de Puerto Velho (Brasil) en agosto de 2006 cuando se trasladaba a realizar una operación conjunta con otras fuerzas aéreas de la región conocida como CRUZEX .

Cuando nos reunimos con Rocco días después de este lamentable suceso para conversar sobre el tema de la maqueta decidimos dedicársela In Memoriam a nuestro amigo poniéndole su nombre y apelativo en la cabina del avión como un reconocimiento a su contribución en este trabajo, pero cuando conversamos sobre el número de cola que le íbamos a poner, Rocco me mencionó que el que tenía indicado era el 446, número que no existe entre los aviones MB-339A de la FAP. Más aún el

avión que más voló era el 452, pero ¡oh sorpresa! el mismo Benyer había escrito de puño y letra este número, así que finalmente decidimos que se mantenga él nos indicó y así se hizo.

Pasaron unas días y conversando con un compañero de promoción y de vuelos de Benyer en esta aeronave, le comenté sobre esta historia y sorprendido me comentó ¡no puede ser! el número que te dio Aldo era su número de serie aeronáutico 446 y efectivamente así consta en los documentos oficiales.

Quien podría creerlo nuestro buen Benyer nos estaba dejando una simpática charada digna de él y si nos ponemos a pensar los que creemos que el destino está escrito, él lo marcó con su propia mano. ¡Buena Aldo! y que Dios te tenga en su gloria.



***Edmundo Vargas, frente al Mirage M5***



## **LA EYECCIÓN DEL «MERO GUÍA»**

*Edmundo Vargas Acevedo*

Antes de iniciar este relato debo señalar que en esta época, al igual que ahora, todos los pilotos de combate de nuestro glorioso Grupo Aéreo N° 6 éramos jóvenes y sentíamos en nuestra sangre el azul de la Fuerza Aérea. Pero además: ¡teníamos un intenso entrenamiento y contábamos con los medios!

Como suele ocurrir los días de entrenamiento, una fresca madrugada del verano de 1978, y cuando aún la ciudad de Chiclayo dormía, en el Grupo 6, casi todo el personal militar de la Unidad se encontraba pendiente de la actividad en la línea de vuelo, donde se estaba trabajando intensamente en el acondicionamiento y armado de nuestras aeronaves para el cumplimiento de una programación de vuelos, que consistía en: navegación aérea en

---

rasante y finalizar con el lanzamiento de bombas y cohetes en el Polígono de Reque.

Siendo las 04:30 horas, los pilotos nos reunimos en la Sala de Conferencias del Escuadrón 611 para escuchar el briefing con todas las informaciones de detalle. La misión de ese día era de interdicción por lo que la configuración de los aviones tenía el armamento asignado APRA tal fin, que consistía en bombas multipropósito, cohetes S68 y obuses.

Nuestra patrulla la integrábamos el suscrito «Mero» guía, y como alero el capitán Luís Ríos Vienrich «Chicharra».

Todas las patrullas recibimos las indicaciones específicas sobre la misión, que consistía, en una navegación rasante para luego ingresar escalonadamente al polígono. A nuestra Patrulla se le había designado como hora de ataque (hora H) las 06:00 en la Sala de Conferencias todas las mesitas tenían cartas de navegación cubiertas de plástico y en ellas, con nuestros lápices de cera, desarrollamos el plan de vuelo, hasta que no quedaron dudas. La reunión finalizó con un repaso de los procedimientos a seguir en caso de emergencias. Yo nunca imaginé que precisamente ese día tendría la oportunidad de aplicarlos.

Al amanecer pudimos observar que las indicaciones del Oficial de Meteorología eran acertadas; el tiempo para el vuelo era bueno, estaba

cubierto 8/8 pero a 3,500 pies, lo que nos permitía llevar a cabo la navegación rasante y el ataque sin problemas.

Al salir del Escuadrón fuimos a la línea de vuelo, como se acostumbra en estos casos todos los pilotos estábamos rebosantes de optimismo y no faltaba alguna que otra broma. El avión en el que fui programado era el Mirage M5P3 101, al cual se le había instalado un motor que recién había llegado de Francia luego de un mantenimiento mayor, y en ese momento no tenía más de tres horas de vuelo. Siguiendo los procedimientos hice un minucioso chequeo de prevuelo, y pude comprobar que todo estaba en perfectas condiciones.

Siendo las 05:30 soltamos frenos y despegados todas las aeronaves casi al mismo tiempo, el rugido de nuestras PC se sentía en toda la ciudad, segundos después estábamos «metiendo tren». De acuerdo con el plan de vuelo nos dirigimos al «Punto Crono» y todos los aviones cumplieron la navegación rasante sin novedad. Debo decirles que en esos momentos, estando en el aire a una velocidad de 420 millas por hora, justo al comenzar un nuevo día, uno siente que nuestros espíritus se nutren con la hermosa sensación de fuerza y poder que es casi indescriptible.

A la hora prevista llegamos al «Punto Zoom» haciendo un primer pasaje de bombardeo horizontal a 200 pies sobre el terreno y a una velocidad de 500 millas por hora. Al hacer el segundo pasaje caliente

---

y saliendo hacia pierna con el viento sentí una pérdida total de potencia; de pronto la cabina se llenó de humo dificultando la visión. De inmediato, obligado por las circunstancias, utilicé la velocidad que tenía para iniciar un ascenso hasta llegar a pierna con el viento. Solo llegué a alcanzar la altura que la capa de nubes me permitía. En ese momento le comuniqué a mi alero sobre la pérdida de potencia y procedí a aplicar lo indicado en los manuales para este tipo de emergencia.

Cualquier problema que le estuviera pasando al motor o al avión era yo quien debía resolverlo, así me tomé un tiempo para analizar el origen de la emergencia. Al efectuar las verificaciones puede constatar que las revoluciones del motor, de manera descontrolada, subían y bajaban fuera de los límites, sin embargo la falta total de empuje continuaba igual y a pesar de mis esfuerzos no se notaba ninguna mejora.

Pasamos a frecuencia de la Torre de Control y recién comuniqué la emergencia y simultáneamente, la falta de potencia hizo que el avión pierda velocidad e inicie un franco descenso. En esas circunstancias el motor perdió todas las revoluciones, eso si me hizo ver que la situación era extremadamente preocupante.

De inmediato inicié el procedimiento de encendido a baja altura. En ese momento mi alero «Chicharra», que ya se había acercado a mi avión,

me hizo saber que por el tubo de escape estaban saliendo partes incandescentes, y que debía eyectarme de inmediato. Mi intención siempre fue salvar el avión, pero pronto me percaté que por falta de potencia el M5 estaba bordeando la velocidad aérea indicada para entrar en pérdida. Como sabemos los pilotos, es a partir de ese momento en que se pierde totalmente el control de una aeronave.

Era inevitable, el avión lo perdería casi de inmediato; maniobré hasta poner la actitud de nariz arriba y comuniqué a la Torre de Control que me eyectaba. Accioné el mecanismo eyector que está ubicado en la parte inferior del asiento y sentí la detonación, y...¡ estaba en el aire!....cuando salí el M5 tenía aproximadamente 300 pies sobre el terreno!

No hay nada que hacer, el asiento eyector ha sido un gran invento, y gracias a él estoy vivo, pero también debo dar gracias a nuestros especialistas de Armamento y Equipos Auxiliares, pues todo funcionó a la perfección. Mi aterrizaje se produjo casi de inmediato, había caído en medio de una chacra cercana a Monsefú.

Si bien toda la secuencia de los eventos fue casi instantánea, a mí por momentos me parecieron como si estuviera en cámara lenta, la salida del avión, el choque con el viento, la separación del asiento, la apertura del paracaídas, menos mal que mi caída no me causó mayores daños, un revolcón y listo. El asiento eyector había caído bastante cerca, y yo

---

procedía a quitarme el paracaídas. En ese momento que sentí los efectos de la adrenalina que tanto buscan quienes hacen deportes de alto riesgo.

Al mirar al cielo pude distinguir el avión de «Chicharra» (mi alero) que sobrevolaba el lugar, el ver la esbelta silueta del «fierro» me hizo sentir que no estaba solo, y de inmediato le hice señas para hacerle saber que me encontraba bien. A los pocos minutos se presentó un taxi; el chofer, que era de Monsefú, fue sumamente amable y me llevó primero a la Comisaría del distrito desde donde llamé a mi esposa para decirle que yo estaba bien y solicitar apoyo policial para la protección del avión siniestrado. Luego en el mismo vehículo me dirigí a mi Unidad, la Base FAP de Chiclayo.

Antes de concluir este breve relato debo confesarles que, desde el momento en que me puse a redactarlo, han venido a mi mente muchas vivencias de aquella época; entre estas he recordado con orgullo y nostalgia lo bien entrenados que estábamos todos los pilotos, tanto para tomar decisiones como para enfrentar cualquier tipo de eventualidades. En este caso el entrenamiento me permitió tener una reacción refleja que me hizo actuar con seguridad y sin temores, logrando salvar la vida.

¿Qué pasó con el avión? Bueno, el fiel M5, a pesar de la falta total de potencia y estando sin que nadie lo guíe, fue a posarse en un campo de cultivo recién regado, y cosa curiosa ¡estaba en una sola

pieza! Lo que permitió a los investigadores de la Junta de Accidentes Aéreos determinar el origen de la falla, que estaba ubicada en el interior del motor recién reparado en Francia.

Como corolario debo añadir que, de seguro, todos pilotos y los oficiales de mantenimiento que por entonces revistaban en el Grupo 6, deben recordar estos hechos y también que, luego de largas negociaciones con los representantes de la fábrica reconocieron tener responsabilidad en un accidente.







