



ALDO-S.V.A.S-1921.

NARRACIONES DE AVIADORES VIII

TRPROMI.G
87

**INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
AEROSPACIALES DEL PERÚ**

2008

Editor: José Zlatar Stambuk
Diagramación: Hans Hamann De Vivero
Corrección: Luís Ramírez Alfaro
Impresión: Imprenta FAP
Carátula: Avión Ansaldo SVA
Rodolfo Parodi G.
1987

ÍNDICE

Presentación	5
Cinco Horas de Angustia sobre el Atlántico Jesús Vassallo Bedoya	15
Mi Primer Vuelo Solo Eduardo Ángeles Figueroa	31
Ancón, Recordar es Volver a Vivir Jorge Tamayo de la Flor	35
Mujeres Aviadoras José Zlatar Stambuk	41
Mi Operación en Épocas de Carnavales Raúl Talledo Aguayo	47
La Oportunidad de una Buena Compra Percy Zuñiga Tutiven	71
Fueron Milagros Hernán Ampuero Bustillo	77
Treinta Años Después Luís Iriarte Venegas	85

El Relato de mi Eyección	93
José Maldonado Kieffer	
Ataque a Roca Fuerte	97
Carlos Benavides Dorich	
A mi Instructor de Vuelo FAP	101
Juan Burga Bartra	
Acuatizaje Nocturno en el Río Amazonas	109
Roberto Bonifaz	
Vivencias de un Oficial FAP entre los Alpes	113
Eduardo A. Ciriani García	
En la Selva	125
Carlos Martínez de Pinillos	
El Hovecraft Peruano	131
Eduardo Buendía Portales	
Vuelo Frustrado a la ciudad Blanca	147
Rene Subyaga Llanos	
Encontramos el Su-22 derribado	157
César Cueva García	
Sátiras Amargas	165
Luís Ramírez Alfaro	

PRESENTACIÓN

El Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú (IEHAP), realiza una labor encomiable y es el soporte en lo que respecta a la historia de la aviación militar peruana, donde se recopila y perenniza diferentes historias, relatos, biografías, sucesos, testimonios, etc. de diferentes aviadores y personajes ilustres, así como acciones memorables de nuestra aviación, que se han mantenido en el tiempo.

Narraciones de aviadores es una serie de libros que se editan en el IEHAP, donde se compendian relatos, memorias, crónicas y testimonios de aviadores de todos los tiempos,

donde se reviven acciones y pasajes de su vida, dentro y fuera de la actividad militar, las que escritas con una pluma ligera y al alcance de todos, se pueden vislumbrar valores y motivaciones, así como la pasión por la *carrera* del aire, lo que hace que el lector pueda seguir cada uno de los relatos en forma *amigable*.

La presente *Narraciones de aviadores VIII* (2007) dentro del mismo perfil, cuenta con anécdotas, sucesos y vivencias de aviadores en actividad y retiro, compilando fases y momentos interesantes como caballeros del aire, haciendo eco de lo que nos legaran nuestros precursores, pioneros y héroes de la aviación nacional.

Empezamos la lectura del libro con un relato sobre una navegación a través del Atlántico en un avión Hércules y las peripecias vividas durante cinco horas por un experimentado piloto, al haber perdido en vuelo un motor y dos generadores, para posteriormente lograr aterrizar con un tiempo nada agradable. Posteriormente, podremos volver a recordar través del relato de un antiguo piloto su primer vuelo solo, en el que recuerda claramente cuando su instructor lo deja solo en el avión, luego de un chequeo, para que

realice su primer vuelo solo y sentirse parte de esa legión de señores del aire.

Siguiendo la lectura, encontramos a dos antiguos y experimentados pilotos sentados frente al mar, donde uno de ellos añora los días vividos en sus inicios como aviador en la Base Aérea de Ancón, donde realizara sus primeros vuelos en los hidroaviones Falcon de combate y el otro al volar los aviones Caproni 111 «Panchos» en la Base Aérea de Chiclayo. El autor de la remembranza describe también las peripecias de tener que recobrar el campo de aterrizaje de arena en la playa de Ancón, para que sirviera a la FAP. Posteriormente sería el primer Centro de Esparcimiento de los Oficiales de la Fuerza Aérea del Perú. El siguiente tema en este libro trata sobre la pasión por la aviación de las mujeres aviadoras peruanas, donde se recuerda a las primeras damas limeñas que subieron en un avión con los primeros hombres del aire de la aeronáutica nacional, a principios del siglo pasado; las pioneras en realizar los vuelos en nuestra patria y en el contexto mundial, las primeras paracaidistas de mediados de siglo, hasta las damas Cadetes y las Oficiales pilotos de la FAP en la actualidad, un relato lleno de vivacidad y alegría para deleite de los lectores.

A fin de alegrarnos la vida llega la vivencia satírica de una intervención quirúrgica en el Hospital FAP, donde el autor hace uso de su ágil pluma en un relato minucioso y de observaciones acuciosas, desde el inicio hasta su recuperación, siendo el texto cómo lo dice el autor: «una vacuna contra el aburrimiento». Posteriormente pasamos a una crónica sobre la compra de un helicóptero Bell 412 accidentado en Oyón, declarado irreparable por los técnicos de la fábrica, que fue comprado por una irrisoria suma y puesto en servicio por el personal FAP, donde el autor pone de relieve la capacidad y profesionalismo del personal técnico de la Fuerza Aérea. A continuación, con armonía e inspiración, el autor, a través de una poesía engalana al Grupo Aéreo N° 3 por este hecho sin igual, con el compañerismo y el espíritu de cuerpo que solo los aviadores suelen tener.

A través de la lectura de Narraciones de aviadores VIII, no podía faltar las peripecias e incidentes de un cazador, en un vuelo de exhibición con pasajes en formación de cuatro aviones Mirage 5P en Chiclayo, sede del Grupo Aéreo N° 6, al recibir en el inicio de un segundo pasaje un impacto en la zona frontal del avión provocado por un pájaro y las consecuentes fallas en el interior de la aeronave, en el que

narra las incidencias del vuelo y las condiciones en que tuvo que aterrizar, con visibilidad restringida, en una pista disminuida por la reparación de parte de ella, gracias a Dios sin novedad.

A continuación la narración de un tripulante del avión guía al mando de un experimentado piloto de transportes, en el traslado de 16 aviones Antonov AN - 26 desde Ucrania al Perú. El autor narra el impacto sufrido al encontrarse ante una cultura diferente, desde su llegada a Moscú, su traslado a Kirovograd, las anécdotas en la Escuela de Aviación de Aeroflot, el viaje de regreso a bordo de los aviones, el tramo de Islandia a Groenlandia, y las novedades que encontraron en esas latitudes.

Posteriormente, se relata la eyección de un piloto cazador desde un avión de combate SU-22, durante un ejercicio de tiro con cohetes, al tener una plantada súbita del motor al dispararlos durante el segundo pasaje caliente. Luego de realizar tres intentos de arranque en el aire, se eyecta, cayendo muy cerca del avión que había impactado en tierra, lo que trajo consecuencias debido a la onda expansiva contadas con precisión y realismo y su posterior caída a tierra en forma dramática, con

resultados que afectaron su estado físico, trayendo como resultado años de fisioterapia y posterior retiro de la FAP. Luego, surge un relato de guerra de 1941, en el que el autor narra la forma en que atacaron una guarnición ecuatoriana en la selva sobre el río Napo, en el que luego de una travesía de casi tres horas, en condiciones de mala visibilidad y luego de acuatizar cerca de una guarnición peruana, se prepararon dos hidroaviones para atacar Rocafuerte (guarnición ecuatoriana). Acción de armas en apoyo de las fuerzas de infantería, en una de las primeras operaciones conjuntas del Ejército y la Aviación en el Perú.

Después de haber leído casi la mitad del libro, nos encontramos con la vivencia de un veterano piloto de caza, que reconoce en sus instructores de vuelo en las diferentes etapas de su formación como piloto, las condiciones y características que deben tener los mismos para poder enseñar las técnicas de pilotaje en las fases de formación, de acuerdo a las peformances de los diferentes aviones, asimismo, menciona las cualidades de aquellos que lo formaron, haciendo finalmente un parangón con los simuladores de vuelo de la actualidad.

Los hidroaviones acuatizan normalmente de día en vista de la falta de señalización en los ríos de la selva, bueno, el autor de la nota describe cómo en un hidroavión Twin Otter DHC-3 tuvo que acuatizar de noche en el río Amazonas, al no poder acuatizar de día en la laguna prevista debido al mal tiempo, en cumplimiento de una misión de carácter confidencial.

Jorge Chávez Dartnell, el paradigma de la aviación peruana, es recordado por el autor a través de una narración escrita durante su estadía en Domodossola, Italia, lugar en que cayó con su Bleriot XI luego de su gesta heroica al atravesar los Alpes. Pasajes de la vida de Chávez, el recuerdo del cruce, así como su visita a diferentes monumentos, obelisco, placas recordatorias de la hazaña, la forma en que los habitantes de este pueblo italiano rinden homenaje a su héroe, son contados por el autor con ejemplar detalle.

Un pionero de la aviación peruana, de principios del siglo XX, narra con una pluma ágil generosos momentos de vivencia en el aire sobre la selva peruana mientras volaba como piloto al mando, pensamientos y reflexiones mientras tenía algún problema que limitaban las performances de su avión, los recuerdos de

poblados indígenas y los personajes que más le impresionaron, así como su pasión por el vuelo sobre la jungla.

La historia de un vehículo anfibia llamado Hovercraft, que fuera diseñado, construido y desarrollado por un conjunto de Oficiales, ingenieros y técnicos de la FAP es narrado por el autor, como un triunfo del talento, capacidad e ingenio de los peruanos al conseguir resultados sumamente satisfactorios, al lograr que el vehículo desarrolle velocidades de hasta 30 kilómetros por hora sobre el terreno y en aguas tranquilas, un éxito para la época.

Un experimentado piloto cuenta sus vivencias desde el inicio de un vuelo, en un avión Northrop monomotor, con un acompañante llevando un repuesto, rumbo a la Ciudad Blanca, así como las peripecias debido a la falta de potencia en el motor durante el vuelo y su posterior aterrizaje forzoso cerca de un pueblito llamado Sacraca, su viaje en mula al pueblo de Pauza, cerca del Misti, su recuperación y el camino a casa. Su narración es realizada en forma amena a través de toda la crónica y su forma humorística en algunos pasajes, hacen que la crónica sea sumamente entretenida.

Una nota triste es el siguiente relato en el que se descubrió, desde un helicóptero a un avión SU-22 Sukoi derribado en la espesura de la selva en pleno conflicto del Cenepa. La desesperación por encontrar al piloto caído en ese vuelo y en las posteriores incursiones sin resultados, son los ingredientes de una narración realizada con increíble realismo, con las angustias propias de una situación de emergencia, en la misma zona de las operaciones aéreas.

Finalmente, como nos tiene acostumbrado el autor, con unos versos inconfundibles, nos relata su anhelo porque el Instituto cuente con los recursos necesarios, su accidente en plena compra de víveres y sus comentarios acuciosos sobre el sueldo de los militares.

Estas historias son interesantes y amenas piezas que hacen que el conjunto resultante, titulado *Narraciones de aviadores VIII*, sea un libro de especial valor, a cuya lectura podremos volver una y otra vez.

Eduardo Buendía Portal



Hércules L - 100 - 20

CINCO HORAS DE ANGUSTIA SOBRE EL ATLÁNTICO

Jesús Vassallo Bedoya

Ya moría la tarde de ese otoño boreal de 1984, el sol se perdía en la inmensidad del mar que era visible al final de la inmensa pista del aeropuerto de Las Palmas de la Gran Canaria, la isla mayor del archipiélago de las Canarias, ubicado en las aguas del Océano atlántico cerca al gran continente africano; estábamos ya de regreso al Perú, en este viaje, uno de los últimos que se hicieron con los aviones «Hércules» a Europa para traer aviones de combate, nos tocó la responsabilidad de comandar la misión de trasladar al Perú la preciosa carga de un avión «Mirage» que

habíamos recogido de Toulouse, Francia, las posteriores adquisiciones fueron transportadas por barco.

Aterrizamos esa mañana en Canarias haciendo una necesaria escala técnica antes de cruzar el Atlántico, nos tomamos un descanso, planeando reiniciar el vuelo a las 20:00 (08:00 P.M hora de Canarias), desde las 18:00 estábamos ya en la Base de la Fuerza Aérea Española. Al contemplar el cielo que se teñía de rojo, anunciando la noche que ya caía, recordamos que en nuestra lejana patria era recién el medio día, que a esa hora la Fuerza Aérea, las Unidades y Dependencias estaban en plena ebullición mientras los amigos españoles que nos alojaban temporalmente se disponían «Pues hombre...¡pasar la merienda!». Observar la inmensidad del océano que se perdía en el occidente, imponía respeto, nos trajo a la mente la hazaña y el coraje de ese gran navegante que hacía casi ya 500 años, también hizo escala en las mismas islas para reaprovisionarse de agua y víveres antes de dar inicio a ese increíble viaje; ¡esa gran aventura! Nos pusimos a comentar con el Mayor FAP Pedro Suárez G., nuestro copiloto, haciendo un esfuerzo de imaginación y guardando la distancia de cinco siglos bien valía recordar que:

- En 1492, el gran navegante Cristóbal Colón, se preparaba para zarpar con sus tres frágiles carabelas que eran impulsadas sólo por los vientos, hacia un incierto destino y por tiempo imprevisible; nosotros lo haríamos en uno de los mejores aviones cargueros del mundo, el Hércules L-100 -20, impulsado por cuatro poderos motores, con un destino conocido: la bulliciosa y cosmopolita ciudad de Recife en Brasil a nueve horas de vuelo.

- Hacía 500 años, Colón contaba sólo con su coraje, su instinto de marino, una rústica brújula y algunos artefactos artesanales que lo ayudarían a tener alguna referencia del rumbo, oficialmente fue el primero que se lanzaba a cruzar el gran océano. Para nosotros, cinco siglos después, era una operación rutinaria, contábamos con los más moderno de la tecnología de la época: «el navegador inercial» una computadora giroscópica que años después, fue superada por otros sistemas como el «Omega» y posteriormente los muy preciosos navegadores por satélite (GPS); demás, nuestra nave estaba perfectamente equipada, con los más modernos sistemas que nos garantizaba un vuelo seguro, eran decenas los aviones y barcos que cruzaban diariamente el Atlántico, con todas las

seguridades que ofrece la moderna tecnología.

Nos sacó de nuestras civilizaciones el Comandante John Delgado el otro piloto (Éramos dos tripulaciones) a cargo de operaciones, traía consigo la foto del satélite que nos indicaba las condiciones meteorológicas que encontraríamos en ruta, los pronósticos de los vientos en altura etc. facilidades que don Cristóbal Colón nunca hubiera soñado que algún día llegaría a existir cubierto con nubes altas, excepto en las costas orientales de Brasil donde encontraríamos algún mal tiempo al pronóstico indicaba que, para nuestra hora de llegada, Recife estaría cubierto y con alguna llovizna. Decidimos partir a la hora que estaba prevista, las 20:00 horas: estábamos perfectamente entrenados para vuelos nocturnos, ello implicaba la misión: el único reportaje que venía trayendo el cuatrimotor, desde algunas horas después que salimos de Lima, era que contábamos con un generador menos, el del motor N° 1, pero teníamos tres operativos, de los cuatro que trae el avión uno en cada motor, teóricamente se puede operar hasta con sólo dos generadores, eso dicen los manuales, las tablas de equipo mínimo y los fabricantes del avión que nos enseñaron su ingeniería en Marieta Georgia, EE.UU. donde está la fábrica y seguimos el curso

de los Hércules, así mismo lo habíamos verificado en nuestros entrenamientos, todo estaba dentro de lo técnicamente correcto; pero por el olfato de piloto viejo, algo no nos daba buena espina y no nos terminaba de convencer, pro realmente no teníamos una justificación técnica que obligara a demorar la misión, máxime si no teníamos el generador de repuesto.

Ya estaban programadas las tripulaciones, el primer turno de la ruta, el decolaje y las primeras cinco horas, lo reservamos para el piloto más antiguo, Coronel en esa época- el autor de esta nota con el Mayor Pedro Suárez de copiloto, el segundo turno, con cuatro horas y algo más con el descenso y aterrizaje en Recife, a cargo del Comandante John Delgado con el Mayor Pablo Carpio de copiloto. A las 19:00 abordamos el Hércules, una mirada a la cabina de carga nos permitió observar, una vez más, lo hermoso que era el «Mirage» no obstante la poca luz artificial de la cabina de carga y estar con las alas desarmadas lucía imponente, sentimos cierta sana envidia por nuestros colegas los pilotos de caza, era un sentimiento encontrado, realmente ¡nos hubiera gustado volar esa belleza de avión!. Luego de despedirnos y agradecer a los españoles por el apoyo y facilidades, iniciamos con la verificación de la

larga lista de chequeo que incluía las coordenadas geográficas de todos los puntos de la ruta programadas en el navegador inercial, minutos después iniciamos el arranque de los motores y a las 20:00 horas estábamos despegando (La misma hora de Greenwich).

En la medida que tomábamos altura, pudimos observar, las luces, que indicaban la ubicación de las hermosas islas canarias, resaltaban la de La Gran Canaria, de donde habíamos despegado y a lo lejos de Tenerife, son las de mayor atractivo turístico, gran parte de los turistas de Europa se desplazan a dichas islas huyendo del frío invierno, son doce millones al año que visitan sólo el archipiélago lo que el Perú recibe en diez años España en conjunto recibe más de cincuenta millones al año; Canarias con su agradable clima, los muy confortables hoteles, acogedoras playas y servicios que brinda al visitante las convierten en el balneario preferido de los europeos. Fueron descubiertas siglos antes de Cristo por navegantes que se estima eran holandeses, sin embargo nadie reclamó soberanía hasta 1433 en el que el Papado de Roma que tenía más peso político que los reyes de toda Europa se la concedió al Reino de Castilla, es cuando se inicia la conquista y colonización del archipiélago, que terminó con la eliminación de

los nativos, los colonos se dedicaron; recién es a partir de los años 50, luego de la Segunda Guerra Mundial, que se desarrolla la actividad turística con una dinámica espectacular.

El Hércules ascendía raudamente en medio de la noche, estaba muy oscura, esperábamos ver las estrellas al hacer mayor altura, pues había una gruesa capa de nubes altas que cubrían todo, como esperábamos, al cruzar los 21,000 pies se despejó todo y dio paso a un hermoso cielo lleno de estrellas, un verdadero regalo para los ojos. John Delgado y Pablo Carpio reposaban en las literas que tiene la nave. Nuestra navegación la hacíamos verificando la información muy confiable que nos brindaba el navegador inercial que estaba «enganchado» al piloto automático y las muy bien ilustradas y didácticas cartas de navegación Jeppesen, todo coincidía a la perfección, las velocidades sobre el terreno, los tiempos, los puntos de reporte, todo, gracias a la tecnología, evidentemente estábamos viviendo otra era de la aviación. De acuerdo a nuestra ruta, las próximas dos horas todavía volaríamos casi paralelos a las costas del gran continente africano, hasta chequear la Isla de La Sal, a partir de ahí sólo nos quedaría el mar abierto.

Efectivamente a las 21:50, ya con nuestra altura de crucero a 26.000 pies el navegador inercial como los instrumentos que trabajan con radioayuda nos confirmaba que estábamos sobre la Isla de La Sal. Donde en los años 40 los americanos construyeron una gran pista de aterrizaje para el abastecimiento de combustible de los cientos de aviones B-17, B-24 y otros que eran trasladados para los grandes teatros de la guerra, esa pista con sus respectivas rampas aún está en plena operación siendo una de sus fuentes de ingresos de la República de Cabo Verde, que es un archipiélago de varias islas, fue una colonia de Portugal desde el siglo XV hasta 1975 que se le otorga la independencia, no obstante su similitud geológica, climática y potencial turístico con las canarias españolas, esta, se encuentra sumamente retrazada en su desarrollo, impera la pobreza y la falta de educación en su población que en su inmensa mayoría (90%) es de origen africano. Un ligero cambio de rumbo y estábamos en ruta hacia nuestro destino, Recife, en la esquina más oriental de Sudamérica, por delante, sólo la inmensidad del Océano Atlántico con puntos de chequeo fijados por coordenadas geográficas, nos faltaba tres horas para el cambio de tripulación, nos tomamos un café para disipar el sueño.

El vuelo se desarrollaba con toda la normalidad, estábamos sobre nubes y con una atmósfera muy estable, todo muy tranquilo, sólo interrumpido por nuestros reportes por radio de honda corta (HF) que teníamos que alcanzar a los controles de tráfico, en el Hércules todo funcionaba como un reloj, pero en aviación nunca se sabe «Todo funcionaba a la perfección hasta un segundo antes de fallar» decían los viejos mecánicos. A las 00:30 horas, cruzamos el punto medio entre La Sal y Recife, «el punto de no retorno» a partir de ese momento, nuestro destino si ó si tenía que ser Recife, por radio nos informaron que estaba con lluvia fuerte, pero no nos preocupaba, sabíamos que en la Selva la lluvia fuerte se disipaba con el tiempo, aun faltaban cinco horas y nuestro aeropuerto alterno presentaba tiempo operable.

A las 01:10 observamos que Pedro Suárez nuestro copiloto presentaba signos de cansancio, estábamos ya en hora de llamar a la tripulación de relevo, así lo hicimos, en cuanto llegó Pablo Carpio; Pedro nos solicitó autorización para levantarse y cederle el asiento, fue autorizado y en pocos segundos cayó en la litera, estaba dormido, nosotros nos demoramos varios minutos más en explicar detalladamente a John Delgado todos los detalles técnicos que eran pertinentes, recomendamos en estar

atentos con el estado del tiempo en Recife, el café que nos sirvieron muy cargado nos había quitado el sueño, pero el cuerpo nos pedía reposar, en forma lenta nos aflojamos los cierres del overol de vuelos y nos tiramos en la litera de arriba que es la que habíamos elegido.

Realmente nos costaba conciliar el sueño, eran los efectos del café, nos mantuvimos con los ojos cerrados, pero como Comandante de la Misión la responsabilidad nos hacia estar atentos, hubiéramos querido «dormir con un solo ojo», como decían los viejos aviadores; tratando de agarrar sueño intentamos fantasear que 26,000 pies abajo estaba el medio del océano en toda su inmensidad y oscuridad, nos vino a la mente las tres carabelas de Colón navegando en medio de la noche, ¡la valentía de esos hombres!; con agrado sentimos que nos invadía el sopor previo al sueño profundo, cuando, de pronto, un fuerte ruido inconfundible, que desarmonizaba con el zumbido uniforme de las turbinas, nos sacó de ese estado: Piiiiuufff. Era el sonido clásico de un motor que está siendo apagado en el aire, nos sentamos al borde de la litera para observar mejor, no había duda, una luz roja en el tablero de alarma en la consola confirmaba que algo había ocurrido con un motor el cual había sido apagado

De un salto y en pocos segundos nos encontramos parados al costado del asiento del piloto John Delgado. Quien rápidamente nos puso al tanto de la situación: La presión de aceite del motor N° 3 había comenzado a oscilar y luego había caído por debajo de los límites permitidos, encendiéndose la luz de alarma, indicación clara de que había una fuga de aceite, ante lo cual solo le quedó apagar el motor poniéndolo en posición «Bandera» (Perfilar la hélice para que no haga resistencia); con el peso que traíamos y con solo tres motores, el avión no podía mantener una velocidad segura, eso lo sabíamos, había que descender a buscar atmósfera más densa, el Hércules perdía altura, rápidamente, sacamos el peso bruto exacto del momento, que era el de despegue menos el combustible ya consumido, con ese dato entramos a las tablas de operación las que nos indicaba que para el peso que teníamos, la altura de vuelo con tres motores era 19,000 pies, no nos quedaba alternativa.

Con el motor N° 3, que se había apagado, perdimos un generador bueno, el cual se sumó al generador del motor N° 1 que ya venía inoperativo desde el cielo de ida como lo indicamos antes nos quedamos con sólo dos generadores operativos, teóricamente lo suficiente para abastecer a todo los sistemas

del avión, sin embargo, conforme lo indican los manuales, procedimos a reducir las cargas que no eran indispensables como las calentadoras de agua, el navegador inercial de reserva, algunos equipos de radio, las luces de la cabina de carga etc.

Estabilizada la altura, con sólo tres motores nuestra velocidad sobre el terreno era menor consecuentemente teníamos que recalcular nuestro tiempo de vuelo y la nueva hora prevista para llegar a Recife, muy fácil con la computadora del navegador inercial, las cuatro horas que faltaban se convertían en ¡cinco largas horas!. Pero estábamos ¡En medio del Océano Atlántico! ¡En medio del mar, entre dos continentes que se encontraban tan lejos uno como el otro! Y en una noche sumamente negra, a esa altura estábamos, volando entre nubes y con solo tres motores y dos generadores, la situación no era crítica pero lo suficiente para habernos quitado el sueño. Pedro Suárez dormía como un bebé, no tenía objeto despertarlo, la experiencia nos había enseñado que, en situaciones difíciles, debe haber la menor presencia de terceros en la cabina; nuestro caso era excepcional, como Comandante de Misión y experimentando en el Hércules asistía con sugerencias o algún oportuno comentario al piloto, estábamos

parados a su lado como una suerte de apoyo anímico; era John Delgado que, en ese momento, estaba de Piloto al Mando, por lo que en el aspecto técnico y operativo sus decisiones eran las que, en última instancia, tenían que valer. Esa es la mística que siempre hemos mantenido en la Fuerza Aérea «El Piloto al Mando, así sea un alférez, ¡es el que tiene el mando!».

Los minutos y las horas posteriores se hicieron interminables, observábamos con atención cada detalle, cada parámetro de los motores operativos, funcionaban bien; aún estábamos a dos horas, algo menos que el tiempo de Lima a Iquitos, era necesario indagar sobre el estado meteorológico de nuestro destino, Recife, tuvimos que encender la radio de onda corta (HF), estaba ya cerca al continente sudamericano pero no nos contestaban, sin embargo después de insistir por varios intentos, nos atendió la estación de Casa Blanca, Marruecos, en el África, cosas que pasan en las comunicaciones de honda corta; después de unos minutos con mucha diligencia y en un perfecto inglés nos informó que Recife estaba cubierto con nubes bajas y lluvia, pero aún no sobre los mínimos, nuestro aeropuerto alternativo, Fortaleza, estaba peor con tormenta y visibilidad mínima, cerrado, no eran buenas las noticias,

todavía faltaban dos horas, en clima de Selva era cambiante, no quedaba otra alternativa que seguir al destino original, treinta minutos después cambiamos a otra frecuencia y pudimos enlazarnos con Recife, nos ratificaron la información. En previsión de que se nos complique la situación, Pablo Carpio preguntó por la operatividad de la pista de Fernando de Noroña, que es la más oriental del continente y que se encontraba justo sobre nuestra ruta, a una hora de Recife, nos informaron que no tenía las luces de balizaje disponibles, por lo que quedó descartado; terminada esa comunicación, se nos presentó otro problema: El Director de Vuelo (Flight Director) del piloto, quedó completamente inservible, aparecieron todas las alarmas que lo indicaban; asumimos que fue por el excesivo uso del equipo de radio de honda corta y la mayor demanda de energía, la pérdida de este muy importante instrumento para el vuelo (Flight Director) del piloto, quedó completamente inservible, aparecieron todas las alarmas que lo indicaban; asumimos que fue por el excesivo uso del equipo de radio de honda corta y la mayor demanda de energía, la pérdida de este muy importante instrumento para el vuelo (Horizonte artificial sofisticado) realmente nos preocupaba, sólo nos quedaba el del copiloto y si este se ponía imperativo la situación se tornaría sumamente grave sobre

todo para el descenso instrumental en Recife o cualquier piloto. Se procedió de inmediato apagar todos los equipos de comunicación y radionavegación, la situación se estaba complicando, se tenía que reducir al máximo el consumo de energía eléctrica, el radar al máximo el consumo de energía eléctrica, el radar lo encendíamos por algunos segundos y cuando la situación lo ameritaba.

Cuando estábamos a cuarenta minutos de Recife, encendimos un equipo VOR/DME y un VHF, al verificar que teníamos buena recepción, se procedió apagar el noble navegador inercial que tanto nos había servido; el tiempo continuaba lluvioso pero había mejorado, era necesario asegurar el descenso instrumental por el sistema VOR (Recife no tenía ILS) en la mejores condiciones, teniendo en cuenta que disponíamos de un solo Director de Vuelo. A las 05:10 (GMT) iniciamos el descenso sobre Recife, en un cielo completamente cubierto por espesas nubes, con sólo tres motores y las limitaciones que teníamos; un acertado comentario en el que coincidimos con el Piloto al Mando fue valioso: **«No bajar el tren de aterrizaje ni activar las luces, hasta no estar en contacto visual y enfrentados a la pista,»** así se hizo y en ¡Buena hora, por que al activar la palanca del tren de aterrizaje el único Director

de Vuelo que nos quedaba, ¡También se puso inoperativo...!, de haber ocurrido eso cuando estábamos en el descenso instrumental, entre nubes, de pronto no hubiéramos tenido oportunidad de contar la historia...

El aterrizaje fue impecable en medio de la fuerte lluvia, toda la tripulación actuó con mucha capacidad y profesionalismo; John Delgado, que ahora está en la aviación civil, siempre fue un buen piloto, muy profesional. Para terminar debemos enfatizar en el excelente apoyo que recibimos ¿Cuándo no? En Recife de parte de la Fuerza Aérea Brasileira.

MI PRIMER VUELO SOLO

Eduardo Ángeles Figueroa

Hace tres años ya. Tres años largos y penosos. Así como hoy, una mañana.

¿Qué día era?. Nueve de marzo de 1940, fecha inolvidable de mi vida, grabado en mi alma como la sonrisa postrera de un ser querido que se aleja para no volver más.

Estaba mudo al lado de la pista; la mirada inquieta como buscando algo que no llegaba nunca. En mi brazo, mi tosco mameluco, mi gorro de vuelo y un par de anteojos envueltos en una bufanda blanca de seda.

De pronto, a cien pasos de distancia, advertí a mi instructor. Se acercaba a mí, tan lentamente que me parecía que no llegaría nunca. Un minuto más pasó, dos y tres minutos, hasta que al fin llegó.

- Volamos mi Capitán?
- Sí volamos. Si aterriza usted bien, volará sólo.

Alzamos el vuelo los dos. La mañana era mía. Dos vueltas en el campo y después a tierra.

Había hecho la maniobra y no me daba cuenta del gesto de mi Instructor, pero allí vamos, a la línea de vuelos otra vez.

Y luego... las correas de amarre del Capitán Zapater se dejaron desabrochar para permitirle salir. El ya estaba en tierra.

- Buena suerte muchacho. Váyase solo. Había esperado mucho tiempo esta frase y cuando la oí, el cristal de mis lentes se empañó de gratitud.

Las puertas de la Escuela se me dibujaron en mi hélice querida como si ella se cerrara para no soltarme más.

Sentí yo a mis oídos el tronar de los clarines, el Himno de los Aires resonó en mi corazón, y la antorcha de los héroes encendió mi voluntad.

Los aires me llamaban y la sonrisa muda del Bravo Instructor, hizo llevar mis alas a mil pies sobre el mar.

Mis bodas con el aire duraron diez minutos; ni sé, ni me doy cuenta, porque fueron tan pocos; muy bien hubiera podido quedarme yo allá.

Después retorné a tierra, cien brazos compañeros me dieron su calor, cien voces, cien halagos me hicieron sonreír.

El ICARO tunante no más pudo conmigo, sus alas fueron cortas para alcanzar mi vuelo.

Pero ¡Oh! ¡Rey de los aires! La envidia brotó en él, y un año más tarde para siempre me arrojó.

Mis alas se rompieron, por querer volar muy alto. Mi hélice de plata no funcionará jamás.



Vista aerea de la Base de Ancón antiguo

ANCÓN, RECORDAR ES VOLVER A VIVIR

Jorge Tamayo de la Flor

Que afirmación tan cierta y la historia comienza así:

Una tarde, hace pocos días, sentados frente al mar, en las instalaciones de la FAP en ANCÓN, acompañado por el Teniente General FAP Alberto López Causillas y el que suscribe vinieron a nuestra memoria recuerdos muy gratos de nuestros inicios en la Fuerza Aérea del Perú, relacionados con la que fue la Base Aérea de Ancón.

El General López comenzó a relatarme que al recibirse de Alférez FAP fue nombrado a la

Base Aérea de Ancón en 1940, encontrándose para su sorpresa y felicidad con una flotilla de siete hidroaviones Falcon de combate (foto N° 1). Cada hidroavión estaba asignado a un Oficial, y estaba autorizado para poner su grado y nombre en el fuselaje, cerca de la carlinga del piloto. Era responsable de tenerlo en las mejores condiciones de mantenimiento y operatividad, para cumplir cualquier misión asignada por la Superioridad.

En 1941, todo el Escuadrón recibió la orden de trasladarse al Norte, por encontrarse el Perú en conflicto con el Ecuador. A la altura de Chimbote, acuatizaron en la bahía, donde pasaron la noche. Al día siguiente el Alférez López se encontró que su avión se había hundido, al llenarse de agua sus pontones. Después de conminar al Capitán de un barco que entró en la rada de Chimbote, que al comienzo se negaba a reflotar el avión, logró sacarlo del agua y colocar en el barco, instándolo a trasladarlo a Ancón, donde volvió a estar operativo. ¡Espíritu Aeronáutico, amor a nuestra Fuerza Aérea, responsabilidad y entrega!

Igualmente le conté que algo parecido me sucedió cuando me gradué de alférez FAP en diciembre de 1943 y recibí mi nombramiento a la Base FAP de Chiclayo que ya era Grupo Aéreo.

Con gran sorpresa y alegría me asignaron al Escuadrón de Transporte y Bombardeo que estaba constituido por tres aviones italianos Caproni III, llamados familiarmente los PANCHOS (foto N° 2). Mi mayor alegría fue cuando me enteré que el número de Oficiales nombrados a dicho Escuadrón éramos solo dos pilotos. El que relata esto y el Alférez y compañero de promoción chiclayano Ibáñez, quien fatalmente después de algunos años, murió en un accidente de un avión Catalina, cerca de San Ramón.

Este Escuadrón tenía como misión principal el transporte de personal FAP y abastecimiento hacía las Bases de Piura y Talara, así como realizar vuelos especiales a Lima. Además se apoyaba a la compañía y escuela de paracaidismo y prácticas de lanzamiento. La escuela la dirigía en ese entonces el suboficial FAP Adolfo Alferano. Como anécdota para resaltar la afición por el paracaidismo en los dos años que observé como todos los alumnos, en su primer lanzamiento, se arrojaban con valentía y alegría. Y recuerdo que una sola vez, uno de cientos que se habían lazado, se arrepintió a último momento. Estando de regreso a tierra pedía con lagrimas en los ojos a su instructor una nueva oportunidad.

Continuando la conversación con el General López y a la pregunta ¿Cuándo conociste Ancón y la Base Aérea?, vino a mi memoria que fue en 1939, estando de alumno del cuarto año de media en el Colegio Nuestra señora de Guadalupe. Se me ocurrió plantear a mis compañeros de estudio una excursión a pie Lima-Ancón, teniendo como ruta la orilla del mar. La mayoría me imaginaron que yo estaba loco. A pesar de eso, cuatro compañeros se plegaron a mi idea. Partimos de Lima al Callao (desembocadura del río Rimac) en ómnibus.

Desde ese punto a pies, pasando por ventanilla (en esa época un desierto), terminamos en lo que ahora es la playa de la Marina, otro desierto, donde dormimos. Al día siguiente Playa Hermosa, un desierto más, ni un solo vendedor ambulante para comprar una gaseosa. Último recurso, caminamos hasta el pueblo de Ancón, y ataque a la bodega del chino. Y por supuesto, un paseo hasta la Base Aérea de Ancón, admirados, viendo desde lejos los hermosos hidroaviones, soñando con volar uno de ellos. Regresamos a Ancón a Desamparados (Lima) en tren.

Un recuerdo más de Ancón. El alcalde de Ancón era en ese momento el General FAP® Enrique Ciriani Santa Rosa, el que escribe era

Director General de Economía y encargado de los Centros de Esparcimiento de la FAP por orden del señor ministro, Teniente General FAP Rolando Gilardi. El problema de Ancón era que el antiguo campito de aterrizaje de arena paralelo a la playa y situado a continuación de los hangares de madera que aún existían, estaba ocupados por los pescadores del lugar, donde reparaban y mantenían sus lanchas, desde hacia buen tiempo. Estrategia, hablar primero con el señor Alcalde: respuesta inicial: «Me vas a crear un buen problema; sacar a los pescadores, me traería un lío gordo». Argumento contundente: se trata de la FAP y ese fue el campo de aterrizaje. Bueno, tienes razón, les pondré a los pescadores un cambio favorable para sus labores, pero la FAP deberá cercar la propiedad total, rápidamente. Aceptada la propuesta, se contrató un compañía constructora para levantar el cerco del terreno, entre la noche del sábado a domingo. Conclusión, la compañía cumplió; levantó el cerco en una noche. Los pescadores aceptaron el cambio y se recuperó el campo de aterrizaje de Ancón, que ahora sigue sirviendo pero para descanso y solaz a sus águilas en retiro, sin saber muchos que están en lo que era un campo de aterrizaje.

Reunión del Estado Mayor FAP, visto y resuelto varios asuntos importantes de nuestra Institución, tomo la palabra y presento el caso del Centro de Esparcimiento FAP de Ancón. Me informan que oficiales FAP en retiro y viudas de oficiales, solicitan alojamiento en Ancón y no hay como atenderlos. «IMPOSIBLE», era la palabra que se repetía a aproximadamente diez oficiales en actividad. Entonces, solicito autorización para la construcción de «bungalows», en el terreno recuperado, mi propuesta fue aceptada por el Ministro y Comandante General. Se presentaron varias empresas, de todas escogimos una que nos ofreció un nuevo sistema, seguridad y bajo costo. Aseguró poder construir un bungalow cada día.

Incrédulos, señalamos fecha y hora y el grupo responsable nos trasladamos a Ancón, sin costo alguno para la FAP, para ver en la práctica la propuesta y se comprobó: en un día construyeron un bungalow. La FAP autorizó la construcción de 40 de dichos bungalows, en parte de lo que fue la pista de aterrizaje de Ancón. Desde esa fecha oficiales FAP en retiro y viudas de oficiales FAP reciben y gozan de merecido descanso solar en Ancón.

**«QUE LINDO ES RECORDAR, ES COMO
VOLVER A VIVIR»**

MUJERES AVIADORAS

José Zlatar Stambuk

Las mujeres que rompen la tradición y se proponen seguir carreras a las que estaban imposibilitadas por prejuicios, son pioneras en estas actividades, en las cuales deben poner mucho mayor empeño, para ponerse a la altura de los hombres, para demostrar su competitividad.

Además la sociedad deberá cambiar algunas leyes, que limitan aún, las oportunidades de las mujeres para que puedan postular en carreras de actualidad. Solamente de esta manera la igualdad de sexo, para

hombre-mujer, hará que se haga más competitivo el trabajo.

Las Fuerzas Armadas del Perú ya dieron el primer paso, tienen en sus filas soldado, suboficiales y oficiales. El siguiente paso deberá ser, legislar para que la mujer dentro de la Fuerza Armada pueda incursionar en todas las especialidades vigentes de sexos.

Desde el punto de vista médico, no hay objeción alguna, salvo en la condición transitoria de gestación, que las mujeres intervengan en maniobras militares como tropa, mecánicos o pilotos de aviones y helicópteros, por el contrario es una indicación de que cada vez más las mujeres demuestran ser tan capaces como los hombres, para desempeñar trabajos que solo estaban reservados para estos últimos.

La presencia de la mujer como militar abre nuevos espacios de acción, creación, organización y representatividad de desarrollo dentro de la Fuerza Armada, tiene los mismo privilegios y obligaciones que los hombres del mismo rango y pueden acceder en la jerarquía militar hasta los más altos grados, teniendo el derecho al mando que este le otorga, siendo un punto esencial de constante referencia, porque en el mando militar, la magnitud de la

responsabilidad y las obligaciones que se ejercicio conlleva van ligadas estrechamente.

Preconizando la igualdad de la mujer y el hombre para acometer las más atrevidas empresas las mujeres por su valor son auténticas promotoras y con sus actos dan prestigio a la acción que realizan.

Refiriéndonos a la aeronáutica, la mujer peruana siente la inquietud por volar desde la llegada a Lima de Juan Bielovucic´ en 1911, las primeras damas que volaron con él fueron María caridad y María Luisa Agüero Bracamonte; María Luisa Guislain de Roubaix y Ana Navarro Mar. Pero las dignas representantes de esta inquietud femenina fueron Carmela Combe, Inés Thoman Ugarte, Marión Dallado, Gisela Giampetri Maguiña y muchas otras más que se hicieron aviadoras o paracaidistas.

Carmela Combe inició su preparación como piloto en la Escuela Civil de Bellavista, en julio de 1920, enfrentándose a un sinnúmero de oposiciones, ya que se consideraba que esa actividad no era apropiada para las mujeres. Logró volar «sola», el 6 de mayo de 1921, obteniendo luego su brevete. En 1921, sufrió un accidente aéreo cuando regresaba de

Cañete, felizmente sin consecuencias graves, retirándose al poco tiempo de esta actividad.

Inés Tomann Ugarte, valerosa dama que se aventuró a conocer los secretos del vuelo. Recibió de su padre Emilio Tomann , toda la técnica y la experiencia en el pilotaje de aviones y, en febrero de 1939, cuando contaba con 17 años, efectuó su primer vuelo «Solo», el mismo año, después de un examen, se le otorgó el brevete de piloto de Turismo. Posteriormente en 1940, se le otorgó el brevete de Piloto Internacional.

Emulando a estas primeras damas, María Dagallo, la primera mujer piloto de avión comercial de nuestro país, recibió el diploma de Piloto Civil en la Escuela de Aviación Civil de Collique, luego culminó su entrenamiento de piloto en Fokker F-27, y obtuvo las alas de Aero Perú para operar como copiloto la ruta del Huallaga.

Gisela Giampietri Maguiña, bióloga, a principios de 1973, fue a la Escuela de Aviación Civil de Collique, donde inició el aprendizaje de paracaidismo que aprovechó en forma excelente, sobrepasando largamente el centenar de saltos en diferentes localidades del Perú. Confía que un mayor número de mujeres se

inicien en el paracaidismo para formar un equipo que represente dignamente al Perú en los eventos internacionales.

Al iniciarse en el Perú el año 1976, el servicio militar femenino obligatorio, la Fuerza Aérea del Perú alistó un batallón con la modalidad de no acuartelado. En la actualidad se cuenta con mujeres oficiales y suboficiales que cubren una serie de especialidades dentro de la organización de la Fuerza Aérea.

La Tnt. 1ra. Manja Blok, primera dama Piloto Operativo en aviones Jet, de la Real Fuerza Aérea de Holanda, participó en las operaciones conjuntas de la NATO pilotando un avión F-16^a en 1991, luego fue la primera piloto de caza enviada a combatir, en el mes de abril de 1993, a Bosnia Herzegovina; en su segunda noche de operación, sufrió un desperfecto el motor de su avión F-16^a, que la obligó a regresar a su base de operación.

A pesar de los comentarios desfavorables debido a las operaciones en las que intervienen las damas de las fuerzas de la NATO, estas se están caracterizando por su participación activa en estas operaciones, en las diferentes especialidades.

En el Perú, durante el presente año, muchas mujeres postularon a la Escuela de Oficiales de Aeronáutica para seguir la carrera militar como pilotos de avión o helicóptero; a las cuales les deseamos mucha suerte en la profesión y las felicitamos por ser pioneras en esta actividad, estamos seguros que serán excelentes oficiales y mejores pilotos.

MI OPERACIÓN EN ÉPOCA DE CARNAVALES

Raúl Talledo Aguayo

Saludo a los doctores y al personal del Departamento de Urología del Hospital Central FAP, ellos, con su trabajo noble y desinteresado, le dan realce y proyección. Con sincero afecto reciban mi admiración y respeto.

Dicen que la mejor manera de identificación con un lugar es tratar de conocer sus personajes principales y la forma como actúan. En esta ocasión relataré en términos que pretenden ser serios y como «vacuna contra el aburrimiento» lo que me sucedió cuando fui operado en época de carnavales en nuestro

hospital, que cada vez tiene mejor y variado repertorio. Son anécdotas sin ninguna importancia para la mayoría que dicen estar como «aguja» y ya se anuncian por los ambientes prostáticos, los he visto.

Se trata de mi estadía en dicho nosocomio por un porcentaje de «Hipertrofia Prostática», o simplemente de la abominable próstata, circunstancia que me hace temblar de emoción al recordarla.

Lo invito a compartir esos mementos que posiblemente algunos reediten y agradezcan gozosos y complacidos en el futuro.

Consulta final

El aire estaba caliente, eran los primeros días de febrero de un año «X». Me dirigí al Consultorio de Urología, al fondo a la izquierda, que no es el baño. Ocho y treinta de la mañana, me encontraba sentado, rodeado de pacientes muy impacientes, los pasadizos como siempre llenos de gente pasando y repasando como perdidos en un ambiente archiconocido; otros, atiborrados, haciendo cola en la pequeña ventanilla del consultorio donde una señorita auxiliar, ensimismada en la identificación de las historias clínicas, identificación, clasificación, ordenamiento o no sé qué, atendía con elegante

parsimonia. Pensé que sería una consulta de rutina, en tal circunstancia me topé con mi amigo el «Viejo Angulo». «¡Qué bien se le ve!» – exclamó.

Iniciamos una conversación de los tiempos lejanos, cuando trabajábamos en COPER, riendo recordábamos, entre otras cosas, el buen magnífico trato que recibíamos de nuestros jefes, de la música favorita de la oficina «vida de perros», que de acuerdo a la chamba entonces variaba al sentimentalismo de Abanto Morales con «Cholo Soy», cuestión de conceptos, porque tengo la impresión que ellos, debido a que habíamos ganado su confianza, nos ubican en forma imparcial en la escala de los desposeídos, fijense que éramos hinchas del lema: «Oprimiré a los grandes, ayudaré y levantaré a los chicos», aunque no cuadraba mucho porque se podía confundir con el sostén femenino. Pero qué importa, nunca funcionó, ¡que vaina!

Una voz decidida y enérgica nos hizo volver a la realidad.

- Paciente Talledo, paciente Talledo.
- ¿Cuál es su nombre? ¿Es usted?
- ¡Soy yo!, ese mismo – respondí.

Caminé hacia el consultorio, abriéndome paso entre distinguidos prostáticos.

- Doctor, buenos días, vengo para la consulta conforme lo coordinado.
- Adelante, ¿cómo está?

Me recibió amablemente, a la vez que hojeaba la historia de mi vida, no me refiero al vals de Roberto Talledo, sino a la historia clínica que más parecía guía telefónica.

- No tengo idea de cómo estaré – se me ocurrió decir.

La visita duraba algunos minutos llenos de buen trato y uno que otro comentario vago acerca del trabajo, la política, el dólar, la Tinka y esas cosas. Al rato después del estudio de los reportajes, la confirmación llegó.

- Fíjese, teniendo en cuenta la evolución de esto, más el comportamiento de este otro, así como los indicadores de tal cosa, etc.

Esta situación me obligó a una reunión urgente con mi otro yo, que susurraba: ¡Sal de aquí, sabes que debes picártelas!

- Doctor, ¿y cómo se presenta el problema?
 - lo interrumpí con esperanza, haciendo caso omiso a mi otro yo, pero siempre teniendo en cuenta mi prontuario de síntomas que me delataba.

Con mucho sentimiento, y algo de conmiseración continuó:

- Si yo estuviera en su lugar me operaría, aunque todavía no llega a ciertos parámetros.. etc, etc, etc.
- Es justo lo que me parecía, ya, ¡opéremel-respondí.

Era para abreviar, no había escapatoria, me había encontrado «culpable». Lo hice con tremenda humildad ante su decreto o sentencia que no admitía apelación alguna.

Como dice el bolero, quien no quema en esta situación, que tire la primera piedra, no era necesario al ver las historias clínicas amontonadas como piedras encima del escritorio y la cara de ¡yo no fui! De los condenados que esperaban su turno. Tragando saliva pregunté intrigado, queriendo «chandelcarlo»

-
- ¿Cuándo sería, mi querido doctor?
 - Yo opero los jueves, dentro de dos días.

Fue la seca respuesta, con mi impecable e inigualable estilo, interesante en sí, pero me pareció lapidaria y motivo de misteriosas especulaciones, porque además lanzó a quemarropa: «suerte» y «cuídese», que más sonaba a una amenaza.

- Tiene que ver al anesthesiólogo, ir al banco de sangre, firmar papeles y otros trámites que no me acuerdo, cuanto antes mejor – indicó.

A partir de ese momento me cambió la vida, había terminado mi convivencia con la próstata. ¡Verano difícil a la vista!

Comenzaron los trámites de maravilla, me crucé con gente que me daba consejos a raudales, recomendaciones, fijate, ten cuidado, no te vas a ver con «parodi», toma uña de gato, ponte llantén, cómprate achiote, hazte acupuntura, que te hagan tacto rectal, ándate al brujo y así por el estilo. Sentí las palmaditas en el hombro que no transmiten nada y, lo de siempre, la despedida acomedida.

Para que diablos me encontraría con «Angulo», él me aseguró que lucía bien....lo requinté en silencio.

Moraleja: Cuando vayas a Urología, procura no encontrarte con «Angulo»... ya sabes como terminas.

El Anestesiólogo

Me repuse, con ánimo de triunfar contra la adversidad ensayé en forma poco creativa, poniendo cara de «huevichón», la pregunta clásica en un consultorio:

- Señorita, ¿está el doctor?

No me acordaba el nombre que lo venía repitiendo como quien aprende la lección, me hicieron «semicaso», o sea caso a medias, porque había una «lora» entre las auxiliares, sin embargo, en un gesto digno de encomio y felicitación, una de ellas se dio tiempo para contestar.

- Ha salido, tome asiento.

Enseguida me cuadró frente a un televisor chiquito, colocado en lo más alto que podía estar, por medidas de seguridad contra coleccionistas de souvenir. Posiblemente

tendría algún problema técnico porque solo pasaban lluvia con película por ratos. Estimo que era una repetición de la serie Bonanza, por que el trajín de la misma ya casi no se veían imágenes de los bandidos, menos de los caballos que estaban en loca y desesperada carrera, pero el sonido era bueno, se escuchaban nítidamente los balazos, los ¡puff, puff, puff! De los equinos agotados y también la inconfundible música.

- Ya llegó el doctor, pase señor.

Así comenzó otra función, perdón consulta. Con el ánimo a media caña tomé asiento, al instante apareció el doctor de aspecto saludable y muy alegre sin ninguna razón.

- ¿se orina de noche?, ¿es alérgico a alguna medicina? Preguntó todo en salva.

- Sin tiempo para nada, respondí no.

- Entonces le explicaré – re atacó- la epidural es para el tipo de operaciones como la que se le practicará, porque la reacción inicial es... etc.

No tenía la más remota idea de esta anestesia, es más, nunca tuve interés en

conocer su composición, la reacción, ni el procedimiento como se aplica, menos que alguna vez me encontraría haciendo el papel de extra en la película «El Remador», escena que detallo producto de la demostración «insita».

- Siéntese como si estuviera remando – ordenó.

Obedecí complaciente y casi con entusiasmo, me imaginaba en un bote deportivo en esplendorosa mañana, como listo para una regata de competencia en acequia. Quise demostrar los modernos conocimientos náuticos que imparte el tradicional Club de Regatas Lima, en Chorrillos, sólo que había un problema, nunca he ido. Deduzco que el doctor quería la posición de competencia clásica de velocidad. Por las correcciones que se repetían, más parecía un entrenador en el programa «Deporte Total», con precisos comentarios y ademanes en trabajo de pulir mi estilo.

En esos momentos sonó agresivamente el malhadado teléfono.

- Hola Paquita, qué gustazo...encantado, sí.

Una manera y entretenida charla se aletargaba por el sopor del verano, parecía que

finalizaba, cuando escuché tremenda arremetida con los preparativos finales para una parrillada veraniega, aparentemente impresionante por los minuciosos detalles y el tiempo que duraba la conversación, lamenté no haber sido amigo de ellos. Mientras tanto me comenzaba a molestar la cintura, otra vez debo aclarar que no tiene nada que ver con el General Arenas.

Han terminado, suspiré aliviado, pero estaba equivocado, porque después de un breve comercial, arrancó el segundo tiempo con el recuento afectuoso de la actividad familiar, incluida la vista dominguera en forma recíproca. Amigable y un poco adolorido con mi regata imaginaria que había naufragado, sólo atiné a lanzar la sogá de amarre.

- Doctor, doctor, ¿Qué hago? – pregunté.
- Ah, si, disculpe reaccionó, colgando el teléfono- está todo listo. Ya habíamos terminado, era solo un ratito concluyó.

Sin vacilar, procedí a eyectarme del consultorio más rápido que congresista tráfuga, abrumado por la enigmática sonrisa de oreja a oreja del doctor y los adioses cómplices del público asistente a esa hora, o sea las auxiliares y el personal de limpieza.

En represalia ¡no iré al Club Regatas, caracho!

Moraleja: cuando estés en Anestesiología para la epidural, reza para que el fin de semana no haya parrillada. Te puedes cansar mientras esperas «agachado».

Día «d» - el Cuchillo

El día «d», anunciado para el sacrificio de honor de Hipócrates, medio borracho me condujeron por los fríos pasadizos de mayólica hasta un ambiente color brócoli, bastión de los doctores que me esperaban tranquilos y relajados, bisturí en mano, con máscaras, guantes, éter, y con su uniforme verdecito «todo terreno» en actitud de acumular otra operación más en su bitácora. A mí me daba la impresión de un callejón oscuro en stand by.

Me tasaron con cara de compasión, lo noté a pesar que llevaban la máscara puesta. Repetí la posición de remador imaginario para la anestesia, pasaron «algunos minutos de angustiosa espera», como en los tiempos de ascensos, cuando los verdugos te dicen «estás peleándola», sabiendo que te han matado hace tiempo.

Echado, al ver inusitado movimiento, pregunté aterrado con los ojos abiertos como platos.

- Doctor, esperaremos, el efecto de la anestesia ¿no?
- ¿Para qué, si ya lo abrí? Respondió, dándome un golpe bajo.

Bajo, porque fue cerca de la ingle. Resignado, dije: tiene bastante experiencia en el arte del bisturí. Es que lo veía hablar bien bacán a los presentes, explicando cada detalle que yo también seguía interesado, intercambiando miradas, como en un partido de tenis.

Vino el período de comentarios, manipulaciones y revoltijos a manera de buscar algo extraviado.

- Aquí está, la causante de los problemas – mencionó. Los especialistas hicieron silencio; yo, atento con ínfulas de estudiante de medicina ardiendo de inquietud, pregunté al director de maniobras:
- ¿Cómo la ve doctor?
- ¡Casi hemos terminado! – dijo mirando el reloj.

En ese momento, porque las cosas suceden así por lo complicadas que son, vi que dos de los tres focos que iluminaban la mesa de operaciones se apagaron por completo, ¿se habrían quemado?

- ¡termina tú! – escuché.

No es mariconada, pero me sentí mejor al oír eso, felicitándome por mi gran espíritu colaborador. Volví a la carga para comprobar el término del evento.

- Doctor, dígame ¿finís?
- ¡Todavía faltan unos puntos! . remató seguro y concentrado.

Era un relojero trabajando, los simpáticos miembros del cónclave prostático lo escuchaban atentamente. Al ratito se arregló el mandil, hizo la señal de Ok, y dando media vuelta desapareció espectacularmente como el mago David Cooperfield después que lo serruchan en dos y no le duele al bárbaro.

Alguien dispuso: ¡llévenlo a recuperación! No aclaró bien en qué condición, si como personaje de escenografía», «bulto» o «mercadería», que es la sensación que tuve, cuando la camilla que se desplazaba con el

apuro típico de hospital se atascó entrado al ascensor, y quien la conducía hacía esfuerzos por desatorarla con movimientos insistentes de mis disparatadas reflexiones, porque con anestesia hasta en el pílora me computaba en divertilandia metido en los «carritos chocones», a lo que se sumaba una enturbiada somnolencia martillándome inexplicablemente la letra del vals «tengo el orgullo de ser peruano y soy feliz», ¡claro!

Moraleja: cuando vayas a la sala de operaciones, procura tener buen tema de conversación, sino los del bisturí se pueden

Sala de Recuperación

Siguiendo esta antología de rarezas, finalmente llegué a la sala de recuperación, donde gentilmente me acomodaron en un espacio al fondo donde estaba solo. De la pared colgaba un gran cuadro del Corazón de Jesús con una lucecita roja. Se dice que la primera impresión es la que cuenta, todo iba normal, hasta que desperté o resucité en la madrugada, no estoy seguro. Mientras tanto la vida de nuevo se hacía realidad. Abrí mis ojos impíos en la semi oscuridad, y me encontré con una mirada seria, casi preguntándome: hey ¿ahora? Por lo que en una actitud de «cambio responsable».

Como el gobierno, prometí a «papá lindo» ser bueno en el futuro.

Como un resorte llamé poniendo empeño para despejar algunas dudas.

- Señorita, dígame: ¿qué hora es, dónde estoy?
- Tranquilo, es temprano y todo ha salido bien, quedará como nuevo.

Hasta ahora, no sé qué se refería porque en asuntos de «ladies» sigo regulo nada más.

Mi ángel de la guarda, que había estado fregando varios días, se toromboleó un poquito más con la anestesia y también despertó.

En forma insistente y prepotente me sugirió ¡ya vámonos, vámonos de aquí, hermano! Te lo dije, antes. Así que grité:

- ¡Me pueden sacar de aquí! Por favor...
- Por su puesto- fue la atenta respuesta.

Me colocaron frente a la estación de enfermeras. Esa madrugada escuché de unas chicas habladoras que inventaban maravillas todos los pormenores de un paseo con pachanga inminente, incluyendo el vestido y

peinado que llevarían, pero no puedo precisar quienes fueron los feligreses participantes, tal vez serían enanitos, porque todos los nombres eran diminutivos. Prometo no ser tan distraído en otra oportunidad.

Mientras tanto, al costado de mi lecho de dolor, un paciente alunado preguntaba en reiterada cantaleta.

- Señorita, señorita, ¿a qué hora me operan? Con la velocidad de speedy intervine rápidamente para ponerlo al tanto de los acontecimientos.
- Oye, compadre, ya te operaron hace rato, está amaneciendo, ¡cállate hombre! Vas a despertar a los de la guardia.
- Entonces, quiero mi desayuno dijo.
- Tremenda bomba de anestesia que tenía este «pendeivis»! ¡qué lindos que son los carnavales!

Moraleja: cuando estés en la sala de recuperación mejor que te pongan en el pasadizo, porque si te despiertas en otro sitio ¡puedes quemar, oye!

Temblor

- No puedo encontrar esta bendita vena... no puedo – dijo la señorita enfermera.

Tenazmente se encontraba en plena persecución de la misma, picoteando mi brazo, en este caso la víctima, mejor dicho el paciente, era yo, debutando en el cuarto N° 512, después de mi honrosa presentación en la sala de operaciones del 7° piso. Habían pasado algunas horas de mi operación llamada abierta, o algo parecido como en las minas, era importante «estar mosca» en todo momento, tener las alas niveladas y esmerarse en bola al... centro, aunque sea una, caso contrario quedas sólo en estadística, o hecho también conocido como «ya fuiste».

- Señorita, ¿no le parece que variando un poco el ángulo es mejor? Pregunté.

No es que estaba «quemando», un poco asustado ¡no más! Como la vez que le preguntaron a un amigo mío sus impresiones, después de la primera y única vez que voló «solo». Él, pálido como chupete de leche de ambulante, sonreía y ...¡nada más!

Al ratito escuché:

- ¡Por fin ya! ¡ahora sí!

Sentí alivio, y la alegría de Cadete «enchufado» en salida general. Es que a pesar

de estar hecho leña con el exorcismo que me había practicado, sintiendo que el mundo se movía más de lo acostumbrado, con espíritu deportivo, hacía intentos urgentes y serios para sobreponerme, ubicar la puerta de salida y «zafar», sin embargo, en forma frívola y sin sentido sonreía, como candidato en cartel de propaganda electoral.

- Bueno, venga, ¿lo ayudo a levantarse para que camine?, ¿dónde se habrá ido la gente a esta hora? – se preguntó mi anfitriona. Intentando ver lo que sucedía alrededor contesté:
- Gracias, hace ratón estoy listo
- Pero me hubiera avisado – dijo
- Es que no hace mucho se produjo un tremendo temblor, añadí, con aires de geofísico y astrónomo.
- ¿en serio?, no le puedo creer.
- Señorita, no acostumbro hacer este tipo de bromas, menos cuando estoy operado-respondí muy alturado y versallesco.
- Regreso a ponerle el termómetro, si quiere puede ponerse de costadito – sugirió.

Con mucho esfuerzo, me hice de lado descubriéndome en exposición estática casi «al límite de la decencia», y dado el caso con muy poco armamento, así esperé. Cuando entró sorprendida preguntó.

- ¿Qué hace?
- Estoy listo para la lectura de temperaturas con en el panel de avión – dije esto como un «boludo» para amenizar el momento.

Ella tapándose la boca de risa mencionó que el cambio de posición, era para que descansa mejor y que el termómetro me lo pondría en la boca. pa' su madre ¡que tal palta!

Moraleja: antes de ponerte de costado piensa que el termómetro sirve para tomar la temperatura también en la boca, pues.

Fui al baño

Sin dejarme abatir por las circunstancias, me levanté dirigiéndome en forma criolla al baño porque fue «pasito a paso», no sospeché que me sucedería un percance con torero volapié. El baño lucía limpio, ordenado, finamente arreglado incluyendo el asiento del inodoro, con su precinto de nuevo, «todo al pucho». Sólo que al momento de utilizarlo, éste maldito se

desbarató porque estaba «presentadito» tipo revista, y terminé patas arriba, mismo astronauta sin cápsula espacial, con una parafernalia de cordones, bolsa de suero, medicinas, agujas y sin mis pantuflas que salieron también volando.

Se produjo un ruido del demonio, que del otro lado de la puerta, posiblemente para comprobar mi existencia, preguntaban: ¿Necesita ayuda, necesita algo? Muy circunspecto, con voz desafinada de locutor de mercado, contesté sin demora: ya no señorita, ya no señorita, no, no.

Mientras arrinconado, abrazado del inodoro, con la tapa de respaldar como silla voladora, leía en la pared un aviso metálico ya carcomido por el tiempo, que alguna vez tuvo luz roja «toque el timbre si necesita ayuda».

Quise reír a pesar de todo, pero no podía ser descortés en un momento tan serio y doloroso. Salí del baño, como «Ño carnavalon», atropellado por una combi asesina, medio calato, aturdido y desorientado, pero eso si cargando mi bolsa de suero con el dedo meñique levantado para darle dignidad a la escena. Me arreglé como pude y caminando lento pero seguro, con otro paso bien rareza,

como el de ¡la momia!, arrastraban mis pantuflas con la pierna derecha.

Me alejaba despreocupado con la frente en alto, creí que el auxilio llegaría, pero solo escuché una voz impresionada.

- Ay, ¡tapase por favor!

Me di cuenta que tenía el pijama completamente abierto por atrás. En seguida una auxiliar pronunció solamente:

- Disculpe, eso le puede pasar a cualquiera.

Medité, claro, si cualquiera tiene la fea costumbre de sentarse en el water y terminar en el suelo orinando tabas arriba mirando el techo. Quise ahorcar al gasfitero que arregló el water, pero me dijeron que terminado el trabajo de reparación, en estricto cumplimiento de las disposiciones, ¡había salido franco! Sospechoso que fue un mal día.

Moraleja: cuando estés operado y quieras ir al baño, primero llama al gasfitero, no te amargues... y ciérrate el pijama atrás por si las moscas.

Alta

Pasaron algunos días y basado en mis conocimientos de supervivencia, con gruesas lágrimas de alegría, hice de conocimiento del personal de enfermeras y auxiliares que atendían el cuarto N° 512, que en esta ocasión, les agradecía y pedía disculpas por no poder quedarme más tiempo con ellos. No sé por qué, pero sentí un impulso por arrancar velozmente si es que quería seguir en este mundo.

Al darme de alta me recetaron un montón de medicinas, con recomendaciones, advertencias, sugerencias. Se da el caso que después, pasando por farmacia para recogerlas, hubo una especie de SUNAT ya que en forma contundente recortó todo, con indicación que regrese en 15 días, no sé si útiles, calendarios o lunares porque cada vez que iba cortésmente me decían que se había hecho el pedido, que estaban por llegar, que no habían en el mercado, que era aniversario de algo... respuesta que se repitió en periodos, para rematar en forma barroca, «ya se nos ha terminado», ¡que piña!, me dejaron inmejorablemente como «palo de gallinero», que lo he convertido en mi icono de austeridad.

Lo que si puedo decirles es que salí de la farmacia sin medicinas, pero con un tarro de

miel de abejas de Oxapampa de la «pitri mitri» y una rifa «pro-desocupados» que caen tan bien en nuestro país, aunque ahora puede ser pro-camellos de los reyes magos, porque los que tenían los tíos en reserva para la campaña navideña marcaron en Ica, y están de pié.

Moraleja: antes de ir por la farmacia mejor compra tus medicinas porque si no te llevarás un tarro de miel de abejas y para probar suerte la rifa pro- camellos de los reyes magos, ¡compra, pues!



Helicóptero Bell 412

LA OPORTUNIDAD DE UNA BUENA COMPRA

Percy Zuñiga Tutiven

Marcaban las 8:30., me encontraba de servicio. Recibo la información de que llegaba para hacer un vuelo de demostración un helicóptero Bell 412, con personal extranjero, que se dirigía desde Lima a tingo María. El personal de la nave mencionada, estaba preparado para la lucha contra el narcotráfico. Todos eran americanos.

Se dirigieron a tingo María, donde se realizaba un operativo contra el narcotráfico así se podría observar las bondades del helicóptero para este tipo de operaciones.

De improviso se informó que el helicóptero había sufrido un accidente. Se dan las coordenadas para saber el punto exacto donde se encontraba el helicóptero y se sitúa éste al norte de Huanuco.

Se pensó que la zona de rescate era de poca altura, se nombra la tripulación, se hacen las coordinaciones y se informa al Coronel del operativo a efectuar, llevándose un bidón y todo lo necesario para el rescate.

La sorpresa fue grande, al percatarme de que las coordenadas no correspondían a l norte de Huanuco, sino a Oyón; una zona de difícil acceso y fuertes vientos.

Inmediatamente me apresuré en aclarar esta situación y solicité la autorización correspondiente, para asegurar e cumplimiento de la misión. En esas condiciones, tomé el mando de la operación.

Volando hacia la zona, por radio nos enteramos que un Fokker 28 del Grupo Aéreo N° 8 también hacía la búsqueda. Nosotros, seguimos dicha exploración con nuestros propios patrones, pues la indicada aeronave emitía en su frecuencia, coordenadas equivocadas.

Ante esta circunstancia y optando por la ruta más lógica que nuestros conocimientos nos aconsejaban, logramos localizar el helicóptero americano, que se encontraba «encañonado», entre las laderas de unos cerros de Oyón. La tripulación de ocho personas, no habían sufrido daños personales, y se les evacuó de cuatro en cuatro a Yanahuanca, embarcando luego a los ocho pasajeros a Huanuco y de allí a Lima, en el Fokker 28.

Por radio informé de toda esta operación a mi Unidad, así como lo pertinente a la Cía. Bell.

Procedimos a revisar los daños sufridos en el helicóptero accidentado, comprobando: la rotura de los esquíes, abolladura en el rotor de cola, y otros, informando inmediatamente de todo esto al Comandante del Grupo.

Posteriormente, a la luz de las informaciones proporcionadas, se vió la posibilidad de recuperar el helicóptero en el mismo lugar del accidente, para lo cual la FAP, propuso la compra del helicóptero como «chatarra» en vista que los entendidos de la fábrica norteamericana habían desestimado su recuperación por «casi» imposible, y habían decidido abandonar el helicóptero.

Se hizo la transacción a un costo muy conveniente para nuestros intereses; la Unidad envió un equipo de personas altamente especializadas, las cuales repararon los daños sufridos en el helicóptero, dejándolo en condiciones de volar y ser trasladado a Lima.

Asimismo, cabe resaltar que la recuperación del helicóptero en el lugar del accidente, se realizó sorteando innumerables peligros y vicisitudes, poniéndose de manifiesto en esta acción, la preparación y profesionalismo de nuestro personal de mantenimiento, que a pesar de las bajísimas temperaturas y trepidante vientos, trabajaron en forma indismallable hasta lograr la total recuperación en todas sus funciones y óptimas condiciones de operatividad, del 412, para nuestra Fuerza Aérea.

Es conveniente relevar que nuestro personal logró lo que abandonaron por imposible técnicos y especialistas de la fábrica extranjera.

Con este motivo, uno de nuestros especialistas, muy conocido por sus cualidades para crear las más bellas décimas, no pudo sustraerse a la tentación de escribir:

El Poder de la Institución se ha engalardonado al haber recuperado el 412 en «Oyón».

Por Ángel Barrionuevo Spencer

El grandioso Grupo 3
desafiando frío, altura,
ha elevado su postura
con arrojo y altivez
ha demostrado a la vez
que es un solo corazón
y ya se ha hecho traición
su coraje y valentía
agrandando día a día
el poder de la Institución.

Una conversación de alto mando
una oferta acertada
una propuesta atinada
y el Perú salió ganando
a seguir perseverando
y que el éxito logrado
nunca pueda haber calmado
nuestra gran superación
así ahora nuestra aviación
se ha engalardonado.

Ante los ojos peruanos
nuestra imagen es grandiosa

Guarnición Aérea portentosa
grupo de seres humanos
que unidos como hermanos
con esfuerzo hemos ganado
el concepto hoy ostentado
justo premio al saber
incrementado el poder
con el 412 recuperado.

Gracias a Dios en el cielo
gracias en la tierra a la gente
Fuerza Aérea inteligente
de nuestro amor desvelo
gracias también a ese suelo
que nos brinda esta ocasión
a Hill Duncan, su porción
también de agradecimiento
por dejar sin miramiento
el 412 en «Oyón».

FUERON MILAGROS

Hernán Ampuero Bustillo

El Comandante del Escuadrón Aéreo N° 611, programó para el día dos de agosto actividades aéreas que empezaron a desarrollarse desde las primeras horas, ya al medio día, fui llamado al escuadrón pues se había programado adicionalmente a la orden de vuelos una misión para una escuadrilla de 4 aviones M5P, en la cual tomaría parte como «alero».

El misionamiento indicaba que una escuadrilla de aviones del Grupo Aéreo N° 6, en configuración «limpia» debería efectuar una serie de pasajes en formación de rombo sobre

el área de la tribuna oficial ubicada en la costa de Paita con asistencia de autoridades del gobierno, esto con la participación de formaciones de aviones de otras unidades aéreas cuya secuencia que sería conducida por el Controlador Aéreo de Tierra (CAT), esto agregaba a la misión un componente de gran responsabilidad pues en juego estaba el prestigio bien ganado de nuestra unidad.

La escuadrilla de M5P recibió la nominación de Escuadrilla «Mustang» y estaba integrada por pilotos de experiencia en la aeronave, siendo el suscrito un novel piloto, significó para mi un motivo de orgullo el haber sido designado y el hecho de tratarse ya no de un vuelo rutinario de entrenamiento me hizo sentirme mas comprometido en la misión.

Escuadrilla «Mustang»:

Guía: Mayor FAP César Faura Goubert/
Capitán FAP Claudio Martínez Gandolfo (Observador); 2: Teniente FAP Hernán Ampuero Bustillo (Alero Izquierdo); 3: Capitán FAP Fernando Melgar Vargas (Alero Derecho); 4: Capitán FAP Carlos Vásquez Zegarra (Cierra Rombo).

A la hora indicada, decolamos de la Base Aérea de Chiclayo en forma individual

realizándose la reunión en formación de rombo en plena ruta hacia la zona de espera asignada, al oeste de la ciudad de Piura.

Llegados a zona de espera, mantuvimos nuestra posición hasta concluida la participación de las aeronaves del Grupo Aéreo N° 7, instante en que recibimos autorización radial del CAT para iniciar nuestros pasajes, el primero sería de sur a norte, sobre la línea de costa del puerto de Paita, el segundo pasaje sería desde el mar hacia tierra, sobre la tribuna oficial, y el último pasaje debía ser de norte a sur.

El primer pasaje se desarrollo sin novedad y fuimos autorizados para el segundo pasaje, por lo que el guía inicio viraje hacia el mar y llevó a la escuadrilla hasta enfrentar la proyección de la tribuna oficial, estando en acercamiento, nuestros instrumentos indicaban 480 nudos de velocidad y 100 pies de altura.

Estando próximos a cruzar la línea de playa, la escuadrilla se mantenía en perfecta formación, de pronto, sentí un sorpresivo y fuerte golpe en la zona frontal del avión y la cabina se oscureció, instintivamente «jalé» la palanca en brusco ascenso y puse el acelerador full adelante, esto generó en la aeronave

aproximadamente 5 gravedades, pero permitió que el avión ganara altura segura rápidamente.

Al nivelar el avión aprecié que la luz maestra de fallas se encontraba encendida, así como también la luz de falla del tubo pitot, seguí revisando y pude constatar que la «bola bezu» (instrumento mixer de indicador de rumbo, actitud del avión, de lado o grado de viraje), estaba «trancada» en posición 40 grados sobre el horizonte, el altímetro me indicaba cero pies y el velocímetro cero nudos de velocidad, a todo esto, el parabrisas del avión se encontraba totalmente cubierto por los restos diseminados de una ave de regular tamaño, ¡lo que me impedía tener visión del entorno en que volaba..!

Reporte por radio UHF al guía de la formación lo ocurrido, siendo complementado inmediatamente por la comunicación radial del «Mustang 4», era el Capitán Vásquez que había abandonado la formación y me había seguido para verificar visualmente mi avión, él reportaba al guía que mi avión presentaba un agujero considerable en la parte superior del cono de nariz, rotura parcial del tubo auxiliar izquierdo del sistema pitot y que el parabrisas estaba completamente bloqueado y manchado por sangre.

No tenía idea de la altura a la que volaba, sólo atiné a poner el avión en rumbo 130 grados con el compás magnético auxiliar para dirigirme al área de Chiclayo, a duras penas lograba ver por el lado derecho al M5P del Capitán Vásquez, quien me indicó que sería mi guía hasta la pista de nuestra base, es decir, formalmente quedé como alero izquierdo de la patrulla.

En el trayecto, recibimos instrucciones del 2do. Comandante FAP Luís Abram Cavallerino, quien dispuso que la patrulla hiciera su acercamiento a la Base Aérea de Chiclayo en acompañamiento para un aterrizaje final, recomendando sobrevolar al norte de Chiclayo hasta consumir combustible suficiente para intentar el aterrizaje acompañado, recalcando, que si la maniobra para aterrizar se complicaba, el «trinche» (yo), debía dirigirme al polígono de Reque para proceder a eyectarme.

El inconveniente principal era que la pista de aterrizaje, por los trabajos de reparación que se estaban efectuando, sólo disponía de la mitad de los $\frac{3}{4}$ de longitud del lado derecho, que era el lado por el que yo tenía visión al exterior, haciendo sumamente difícil mi aterrizaje.

Pero la orden fue terminante y proseguimos con el procedimiento, habían pasado

aproximadamente 20 minutos y entramos al área de Ferreñafe (norte de la base), manteniendo 3000 pies de altura, todo esto transcurría mientras volaba con limitaciones visuales en formación y pensaba en lo difícil de mi situación al aterrizar, allí estaría yo solo con mi avión y me animaba interiormente diciéndome que ¡tenía que lograrlo!, los minutos transcurrieron y cuando me quedaba un remanente de combustible de 200 galones procedimos hacia la pista 180, la maniobra de aproximación hacia la cabecera de pista la realicé volando en formación al avión del Capitán Vásquez quien una vez asegurada mi trayectoria a final efectuó una ida de largo, indicándome por radio: «¡ahora Nacho, tu puedes!..».

A partir de ese instante, debía cumplir con lo planeado, concentrado en cabina, sin visión delantera y con restricciones en la visual lateral y lo más apremiante, sin mi guía de patrulla, continué la maniobra, muy cerca de tierra, notaba el desplazamiento aun veloz del avión vi pasar el letrero de indicación de 5000 pies (solo me restaba eso de la longitud de la pista), pero no hacia contacto, forcé entonces al M5P hacia abajo, concretando una decidida toma de contacto, puse el acelerador en «idle» y accioné de inmediato el paracaídas de frenado,

deteniéndose el avión a escasos metros de la barrera de contención, sentí entonces un gran alivio y me apresuré a abrir la cúpula y proseguí taxando hasta llegar a la rampa donde apagué el motor y apliqué los procedimientos normales de la cabina, afuera me esperaban los oficiales, técnicos y personal civil de la unidad que con gran preocupación habían seguido los pormenores del incidente, felizmente, Dios había estado conmigo y salí indemne de este grave percance.



Avión AN - 26

TREINTA AÑOS DESPUÉS

Luís Iriarte Venegas

«Volver a recordar la OPERACIÓN BISONTE me ha tomado tener mucha preocupación para contar hechos que fueron obviados, involuntariamente, en razón que en la anterior oportunidad me dedique a describir mis experiencias vividas, en la hasta ese año de 1977 era URSS como se le conocía a la actual Rusia, resultado de mi enorme responsabilidad para obtener éxito en el objetivo principal que era trasladar 16 aviones AN-26 desde Ucrania hasta nuestro querido Perú. Sin embargo esto no ha sido una tarea fácil pero tampoco difícil por cuanto ello ha dependido de un factor muy

sentimental, en el buen sentido de la palabra ya que existen ocasiones de encuentros personales con los actores que estuvieron comprometidos como parte del equipo formado y especialmente los que conformaban mi tripulación del avión en la que yo era el piloto al mando.

Así es la vida ya que estos encuentros informales se producían durante la ocasional visita médica que hacemos a nuestro Hospital Central FAP, una de estas fue la que resultó al conversar con el ahora Técnico Supervisor FAP Antonio silva y no fueron una sino un poco más, Antonio era el Radio Operador quien se encargaba de todas las comunicaciones en ingles, es así que al estar cumpliendo treinta años del inicio de la travesía para trasladar esos aviones es que lo comprometí a que escribiera su experiencia y es esta la que ofrezco a nuestros apreciados lectores, con plena confianza en la veracidad de su narración y Antonio ha subrayado anécdotas muy singulares y afirmaciones significativas durante ese primer vuelo realizado y que terminó en noviembre de 1977.»

Al evocar esta misión viene a mi memoria alguna de las cosas más saltantes que nos tocó vivir en esta misión inédita; porque era la primera vez en la historia de la Fuerza Aérea del Perú que los aviones adquiridos serían volados desde la fábrica a nuestro país por tripulaciones propias, que en este caso constaban de piloto, copiloto, ingeniero de vuelo, navegante y operador de radio/estibador.

Esto demandó que las tripulaciones y el personal de mantenimiento tuviéramos previamente una fase de preparación y calificación en las aulas de la Escuela de Aviación de Aeroflot en Kirovograd donde quedó demostrado la excelente preparación profesional de toda la delegación que supo salvar las mil y una dificultades iniciales, como producto del encuentro (o desencuentro) de dos culturas muy diferentes por múltiples razones. La primera gran dificultad indudablemente fue el idioma cuyo sonido era absolutamente desconocido por toda la delegación, excepto para el jefe de la misión que había tenido la oportunidad de estar en los vuelos de demostración y algunas reuniones de las negociaciones.

El Choque de Dos Culturas

En esta parte quisiera traer a la memoria algunos hechos anecdóticos que ocurrieron

entonces y vienen a mi después de 30 años. La primera gran anécdota nos ocurrió en el vuelo de llegada a Moscú donde nos acercamos los 47 peruanos a la rotonda de las maletas y solo unos cuantos lograron recuperar su equipaje completo. Cada minuto de transcurría sin que salieran nuestras maletas era una angustia reflejada en el rostro de la mayoría al encontrarnos en un país extraño y tan lejos de casa sin nuestra ropa y enseres habituales. Fueron varias las horas de trámites infructuosos con las autoridades del aeropuerto hasta que finalmente después de mucho luchar una autoridad del aeropuerto se dignó entender nuestros reclamos en inglés y permitirme una comunicación con nuestro agregado comercial, el señor Muñiz, para enterarnos que nuestros equipajes se habían ido en otro avión y por lo tanto ya no tenía objeto permanecer en el aeropuerto, porque los mismos no serían entregados al llegar a nuestro destino final: Kirovograd.

Luego de perder varias horas en el aeropuerto, fuimos trasladados después de la media noche al hotel a donde llegamos hambrientos y de frío. Por medio de señales y gestos un grupo de la delegación logró llegar a la cafetería donde se encontraba un grupo de empleados en labor de limpieza porque, ya no

era la hora de atención. Recurriendo a los mas variados gestos todos trataban de hacer entender la necesidad de alimentos y enseñaban el dinero que tenían para saciar su hambre, pero por toda respuesta recibían un NIET. De pronto apareció una señora de avanzada edad de rostro dulce y apacible que fue abordada por el técnico Francisco Guzmán mostrándole dólares a cambio de comida, ante lo cual la señora con gesto elocuente se pasa el índice por el cuello indicando que le cortaban la cabeza. El Teniente Salvador Barrios que había estado observando se acerca y le ofrece unas cajitas de chiclets, logrando así un trueque por una bebida caliente y convirtiéndose en el único que pudo obtener algo.

Al día siguiente partimos a bordo de un Yak-40 a Kirovograd donde se encontraba la Escuela de Aviación de Aeroflot a donde llegamos con la ilusión de encontrar nuestros equipajes (según habíamos entendido) los mismo que no llegaron sino después de varios días y muchas gestiones y presiones. Finalmente cuando llegaron, faltaron dos maletas, y todas las que llegaron tenían muestras visibles de haber sido registradas minuciosamente, al extremo de haber abierto el contenido de algunas medicinas.

Las Noches de Sol

En la Escuela de Aviación habían otras delegaciones, principalmente de origen africano y asiático, a quienes nuestra llegada despertó la curiosidad. El primer día, luego de acomodarnos en nuestros dormitorios fuimos invitados al comedor, que era autoservicio, y al conocer las comidas ni haber nadie quien nos de alguna indicación, la elegíamos por su apariencia que en su mayoría resultaron ser de un gusto extraño para nuestro paladar, y por lo tanto terminaban en el tacho ante el estupor de los demás comensales. Al retornar a los alojamientos vimos la sala de televisión muy concurrida y, por no tener otra cosa que hacer, nos acomodamos en algunos asientos vacíos. Afuera había un sol esplendoroso, mientras hacíamos esfuerzos por distraernos con los programas y algunas observaciones sobre nuestros circunstanciales compañeros. De pronto nos dimos cuenta que solo los peruanos estábamos en la sala porque los otros habían desaparecido. Tardamos mucho en darnos cuenta que era hora de dormir, primero porque nuestro reloj biológico estaba desfasado y luego porque no estábamos acostumbrados ir a dormir mientras el sol alumbraba. Las noches de otoño en esas latitudes son muy cortas y nosotros no lo habíamos advertido. Nos costaba trabajo conciliar el sueño, hasta que

descubrimos que detrás de las cortinas blancas de los cuartos habían unas cortinas negras, que nos permitían hacer la noche a voluntad y dormir en el momento apropiado para recuperar las energías e iniciar la jornada del día siguiente lo suficientemente descansado.

Transito en Rumbo de Colisión

Volábamos el tramo de Islandia a Groelandia en la primera travesía trasladando cuatro aviones AN-26 con la natural preocupación y atención por ser primera vez que lo hacíamos en latitudes tan altas. (que todos sabemos tienen un manejo especial en lo que a navegación se refiere) cuando de pronto el radio operador, que se había parado detrás del asiento del copiloto, dice «tenemos un tránsito al frente....o me parece». Los otros cuatro miembros de la tripulación del Bisonte guía pusimos atención a lo dicho y pudimos observar a lo lejos un punto negro en el límpido horizonte confundido con el blanco de la superficie nevada. Transcurridos unos diez minutos de vuelo el punto creció y lo notábamos perfectamente enfilado hacia nosotros, por lo que intercambiamos información con las otras tripulaciones de la formación y todos lo veían.

Entonces optamos por preguntar a control si teníamos tránsito y nos informaron que no.

Efectivamente no había transito de avión, porque después de varios minutos más de vuelo pudimos constatar que se trataba de un barco en medio de la nieve, que la ausencia de nube y polvo en la atmósfera había permitido ser observado por nosotros con mucha anticipación.

En esta parte de mis recuerdos quiero referirme a nuestro primer encuentro práctico con la «panza de un jet stream». Todos los aviadores involucrados en la operación, por estudios sabíamos de la fuerza de los vientos de altura, pero a la práctica era algo nuevo ya que en nuestras latitudes estos vientos se dan a mucha altura donde usualmente no volamos. En esta oportunidad que volábamos en latitud polares pudimos experimentar en vivo los efectos de estos vientos conocidos como jet stream. Volábamos a 19000 pies cuando de pronto el viento empezó a afectar nuestra velocidad hasta reducirla a 120 Km por hora sobre el terreno y haciendo exclamar al Teniente Barrios: «Pucha tanto estudiar para manejar camión. Estamos volando a 120 kilómetros por hora».

Esta aprobación nos obligó a solicitar y obtener autorización para volar a menor nivel para ganar velocidad sobre el terreno... y evitar «quedarnos en el camino por caldo». (combustible)

EL RELATO DE MI EYECCIÓN

José Maldonado Kieffer

El 13 de abril de 1986, en el polígono de tiro de Talara durante ejercicios tácticos con cohetes en el Sujoi Su22 N° 007, tuve una plantada de motor al momento de disparar un cohete en el segundo pasaje caliente por el cual reporté la emergencia. Realicé un zoom simultáneamente que intentaba un inmediato re arranque (acelerador stop, luego idle), alcancé 600 Km/hr y cambié las alas 33' e inicié planeo controlado con unos 20' de cabreo positivo, procedí a reportar segundo reintento de arranque, el cual fue colgado y negativo.. perdí controles por falta de presión hidráulica, pero la aeronave caía estable, por lo que reporté

tercer intento de re arranque, bypassing el sistema anti-pompaje... fue en ese punto donde apareció el desierto en mi visión y casi arrastrándome reporté «negativo, me eyecto».

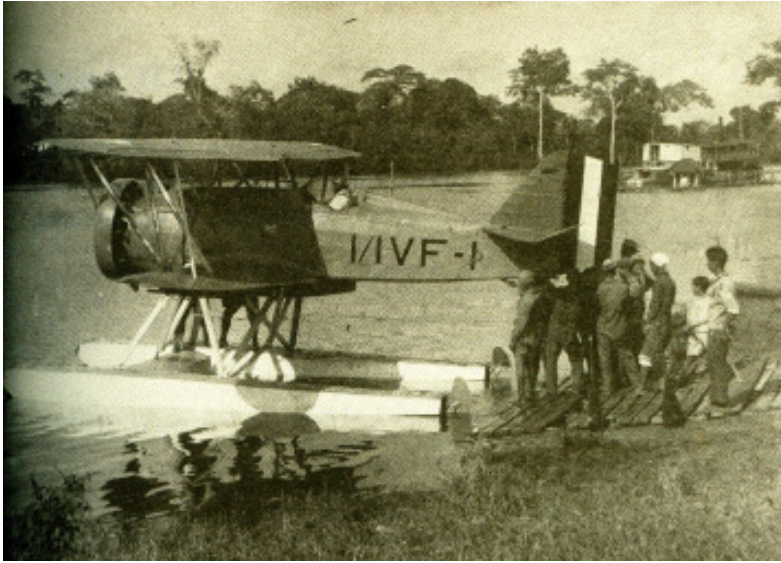
Mi salida fue violenta y tortuosa por las altas G+ y aceleración del asiento, recuperé la visión, vi mi paracaídas el cual me pareció exageradamente pequeño, bajé la mirada y entre mis pies, estaba impactando el avión con el desierto, se produjo el hongo infernal en su centro y la onda expansiva/térmica me abatió, poniéndome casi paralelo y lateral al horizonte siguiente de un movimiento pendular acelerado, impactando en posición adecuada, pero debido a la energía de caída acumulada, se me partió el fémur derecho, el pie izquierdo roto internamente, consecuentes fracturas múltiples de todos sus huesos, rodé violentamente enredándome con el paracaídas y terminé en un algarrobo espinoso. Eran como las 12:15 pm., había perdido el casco durante la eyección, estaba vivo gracias a Nuestro Señor y tuve suerte de contar con un helicóptero que desde el Grupo 11 procedió a rescatarme unos 20' después.

Esperé mucho para eyectarme, tuve una inercia de los años de piloto de pruebas en el Grupo 51, tratando de salvar el fierro. La lista

de chequeo táctica del Su22 manda eyección inmediata con plantada de motor bajo 10,000' gratamente, después de 18 años leí el informe de la JIA sobre mi accidente, positivo mi accionar y durante 12 meses todos los Su22, Su22U y Su22M fueron modificados, para evitar nuevas pérdidas.

Administrativamente, consecuente de cuatro cirugías y dos años de fisioterapias, quedé psicofísicamente inepto para la vida militar.. y esto fue lo que marcó i retiro de nuestra querida Institución.

Hoy cuento con 18 años en la aviación comercial internacional, lo que suma a mis 13 años de carrera como orgullosos piloto de combate FAP nunca llegué a conocer, quién cuidó la operatividad de mi asiento de eyección, a él mi deuda mayor.



Avión Curtiss, dejando el Varadero de Iquitos

ATAQUE ROCAFUERTE

Carlos Benavides Dorich

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

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

Preparados los dos hidroaviones y un Travel Air partimos, el Comandante Escalante pilotando un hidro Curtis Falcon y yo el segundo hidro. El Travel Air pilotado por el Teniente Morzán, transportaba personal y material de guerra, así como medicamentos y otros abastecimientos para la guarnición de Cabo Pantoja, ubicado a dos horas de vuelo desde Iquitos.

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

El Comandante Escalante, antes del decolaje me había indicado que el bombardeo y ametrallamiento los realizáramos juntos, pero cuando estábamos sobre la vertical del objetivo listos para atacar, me ordenó que me separara de su flanco y que atacase después que él lo hiciera.

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

Posteriormente, cuando terminé de formular mi informe acerca del ataque que realicé sobre Rocafuerte en cumplimiento a la misión; pregunté al Comandante Escalante, cual había sido el motivo de la contraorden en el ataque efectuado, el me contestó tajantemente: «Mire Benavides, es que no quería que las balas que me dispararan a mí, le fueran a caer a Ud». Este noble gesto del Jefe, camarada y amigo produjo en mí una gran emoción, que nunca olvidaré y vale para siempre, como un ejemplo de la relación que debe existir entre un Oficial y sus Subalternos, no sólo en momentos de peligro y sacrificio, sino en cualquier circunstancia.

Vaya mi fervoroso recuerdo y gratitud para el que fuera mi digno y caballeroso Jefe.



Avión T - 37, de la Fuerza Aérea del Perú

A MI INSTRUCTOR DE VUELO FAP

Juan Burga Bartra

Durante mi trayectoria como piloto de Caza en la Fuerza Aérea del Perú, volé diferentes tipos de aeronaves de instrucción y de combate y fui alumno en biplazas como el PT-17 y el T-37, así como también en el T-33 y el MB5-P. En ellos, tuve la oportunidad de compartir la cabina con el instructor que me ayudó a conocer y dominar estos aviones llegando, también, a través de ese contacto en las reuniones Pre y Post- vuelo y en el vuelo mismo, a reconocer en él, muchas cualidades y virtudes, tales como su dedicación y entrega a esta tarea sacrificada y su disposición a trasmitirme su experiencia de piloto.

Considero que esta relación instructor-alumno en el pilotaje tiene características especiales, en las que también influyen el tipo de cabina (tandem o lado a lado) y, por supuesto, el medio de comunicación. Los vuelos, exceptuando las navegaciones, no son largos y se practica lo que se ha determinado previamente en la reunión antes del vuelo. Normalmente, el instructor enseña y demuestra, luego el alumno trata de hacerlo y se dan las correcciones hasta que se hace bien. Pero en todo este proceso hay de parte del instructor un verdadero arte en la manera en que dosifica el conocimiento de la maniobra y la confianza que va generando en el alumno. Actitudes, palabras de aliento, consejos, todo ello se va dando en esta relación que, salvo excepciones, se consolida conforme avanza el cumplimiento de la progresión de vuelos.

En el Stearmann PT-17, mi instructor fue el Capitán FAP Gabriel Calderón Fischer y a pesar de que esto sucedió hace casi 50 años, recuerdo claramente que de alguna manera se la jugó por mí. Después de las horas instrucción establecidas, debía ser chequeado por otro instructor para proceder a salir solo y yo, impaciente y sin esperar que mi instructor regresara de una comisión, para que me programe este vuelo de chequeo, busqué otro instructor

con la calificación de chequeador y luego de ponernos en la ficha, salimos a efectuar el chequeo. No me sentía muy bien con lo que había hecho y durante el vuelo cometí algunos errores, inclusive en los aterrizajes. Una vez terminado el vuelo, pensé que seguramente me iba a desaprobar. Al llegar al punto de parqueo, ya mi instructor había llegado de su comisión y se interesó acercándose a conversar con mi chequeador. Luego, éste me llamó y me preguntó directamente: ¿Estás seguro que puedes salir solo?. Sin vacilar le contesté que sí, aunque creo que fue más por la cólera que sentía conmigo mismo. «Bueno, vete.....» fue su cortante réplica. Y lo hice, con la garganta seca y sudando más de la cuenta en esa mañana de verano. Salí solo gracias a la confianza que tenía en mí el Capitán Calderón, quien en 1959 perdió la vida en un fatal accidente en un avión Lockheed PV-2, al realizar un aterrizaje de emergencia en la Base de Pisco.

Algunos años después volví a volar el PT-17; recuerdo que en un vuelo con el entonces alférez FAP Enrique Verán Málaga efectuamos un aterrizaje forzoso por plantada de motor en el campo de Lurin. Tuve que caminar hasta la carretera y tomar un taxi hasta el Escuadrón de Mantenimiento de la Escuela en Las Palmas para dar cuenta del incidente y pedir ayuda.

Recientemente mi promoción «Teniente FAP Constantino Picconne Ocampo» ha cumplido 50 años y alguien ha tenido la feliz iniciativa, aprobada por unanimidad, de regalarnos a nosotros mismos como recuerdo, modelos de este avión Stearmann que fue el primero que volamos y del que tenemos tan lindos recuerdos.

Después de haber estudiado los 4 años de cadete en la Escuela de Aviación Militar en Córdoba, Argentina, donde fui becado, y cuando debía retornar a seguir la formación de vuelo; me comunicaron que me quedaría a volar en el Perú. Se habían adquirido los T-37 y consideraban que no valía la pena que fuera a volar el Mentor T-34 y, posteriormente, el Morane Saunier en la Escuela de Aviación Argentina. Así, con otros dos compañeros en la misma situación, nos unimos a la siguiente promoción para volar el T-37.

Cuando llegaron los aviones y después del curso en tierra iniciamos los vuelos. Aquí, mi instructor fue el Capitán FAP Juan Hernández Panduro. Era el segundo de operaciones, y eso le daba cierta ventaja. Recuerdo que salía al balcón y decía «todavía está muy bajo el techo» y a mí me enviaba a adelantar el pre-vuelo. Algunos minutos después volvía a asomarse al

balcón y regresaba diciendo: «ya está, vamos a volar». Sacaba su equipo y cuando llegaba al avión yo ya estaba listo para arrancar y salir aventajando al resto por algunos minutos. Tenía cosas que no puedo olvidar: durante un turno de acrobacia en el que, como demostración de confianza, ponía los brazos sobre la parte superior del panel de instrumentos, luego de una serie de «loopings», exclamaba: «claro pues,..... con razón me duelen los brazos en la noche,..... con todas estas gravedades». Era parco en sus elogios, pero una vez, creo que para justificarse en su actitud, me dijo en su clásico tono de voz: «Oiga Burga,.... usted ya es Oficial, así que no le tengo que decir que vuela bien, a usted le pagan por hacer bien las cosas,.....así es que ya sabe «.

Muchos otros recuerdos, como su amistad y admiración por su compañero «Maniche» León Vallejos, su participación «decisiva» en la bronca del «Pigalle» cuando los pilotos de mi promoción celebraban el término de su curso de vuelos; podrían ampliarse para delinear su personalidad, pero lo anotado basta para tenerlo siempre presente, como magnífico instructor y buen hombre.

Me duele recordar, ahora, que una falla de comunicaciones, causó la colisión de dos

aviones T-37 y la muerte del Capitán FAP Juan Hernández Panduro y el Teniente FAP Jorge Salazar Medina, en circunstancias de un vuelo de práctica de acrobacia en formación sobre el campo de Pisco.

Terminé la progresión de vuelos en el T-37 con el entonces Mayor FAP Pedro Izquierdo Kernan, jefe de operaciones, con quien tuve dos incidentes de falta de oxígeno en un vuelo nocturno y en un vuelo de navegación, ambos solucionados gracias a su atinada y decisiva intervención, tal como lo relata en su libro «Piloto de la FAP». En unos de ellos, no podría decir que lo recuerdo, porque la hipoxia ya había afectado mi capacidad de pensar y sobre todo de actuar, pero gracias a su presencia y su rápida reacción es que ahora puedo relatar esta vivencia. Fue el último instructor en mi formación como piloto y siempre es muy grato encontrarlo en alguna ceremonia de la AOFAP o del Instituto, saludarlo y escucharlo hablar con nostalgia de sus años de piloto en la Fuerza Aérea del Perú.

Quiero referirme a los simuladores de vuelo. Con el avance de la tecnología, cada vez pueden simular mejor las condiciones del vuelo en un avión determinado. El registro del vuelo bajo la supervisión y exigencia de un instructor

permite efectuar una restitución muy efectiva que proporciona al piloto alumno la visualización de sus errores y por consiguiente mejorar su aprendizaje. Considero que los simuladores de vuelo constituyen una gran ayuda en la formación de pilotos y sobre todo una importante economía en este proceso. Sin embargo, creo que nunca remplazarán al instructor; de hecho éste debe estar involucrado en la formación del alumno mediante el simulador del vuelo. Por consiguiente el instructor, siempre tendrá un lugar preponderante tanto en el simulador como en el avión biplaza, cualquiera sea este, por algo todavía los fabrican.

Alguien dijo que las cosas (asignaturas o procesos) se llegan a aprender y dominar cuando se enseñan. Por eso creo que un piloto recién se consolida y afirma como tal, en su experiencia como Instructor de Vuelo.



Avión Twin Otter, en la selva peruana.

ACUATIZAJE NOCTURNO EN EL RÍO AMAZONAS

Roberto Bonifaz

Esta es una anécdota que hace mucho tiempo quería compartir, en especial con aquellos que pasaron por el Grupo Aéreo N° 42 y que conocieron de cerca la «dimensión del reversible y los flotadores». Este tipo de operación, no me dejarán mentir aquellos que gustaban del vuelo, es una de los más apasionantes. Remontémonos a los inicios de la aviación, los primeros aeroplanos fueron dotados de pontones, pues el teatro de la guerra a principios del siglo XX se resistía a dejar la vía marítima. Acá en el Perú, cómo no recordar la famosa base de hidroaviones de Ancón.

El volar un hidroavión es una experiencia que a uno lo pone en contacto directo con la naturaleza, a diferencia de los aviones de ruedas. Mares, lagos y ríos son el medio natural de estos botes voladores y el acuatizaje es mucho más imperceptible que el mejor aterrizaje de ruedas.

Un fin de semana en Iquitos me tocó la suerte de llevar a un presidente de la República y su comitiva a una desconocida laguna cerca de la zona de Pebas, en el medio de la Amazonía peruana, para que pasara unos días de pesca. Partimos dos hidroaviones, un Twin Otter DHC-3 y un Pilatos Porter PC-6, solamente luego de despegar nos dieron el lugar de acuatizaje por el carácter «secreto» de la operación. Tendríamos que volar hacia el Este, camino a Brasil, a dos lagunas conocidas como Motahuayo y Tipirisha.

Al acuatizar, varamos los aviones en una playa y desembarcamos todo el campamento. En la tarde, el presidente nos dio la orden de ir a Iquitos y regresar con material, consistente en donaciones de ropa e instrumentos musicales. Así lo hicimos. Partimos con rumbo Oeste hacia Iquitos. Arribamos a la capital del oriente peruano y rápidamente retornamos, pues el día nos ganaba. Teníamos que regresar a la laguna antes que cayera la noche.

Para mala suerte, ese día dejamos detrás de nosotros una frente de lluvia que apresuró el atardecer. Divisamos la laguna, pero había una llovizna persistente sobre ella. Hicimos un intento de acuatizaje, pero la lluvia no nos permitió realizar una aproximación segura. Ante esta eventualidad, tuvimos que «correr» rápidamente al Amazonas. Al poner rumbo sur, la noche prácticamente había caído. Nos encontrábamos en plena selva con un hidroavión que solo está diseñado para acuatizar de día, por que, como es lógico, no existen luces en el río.

A 1,000 pies de altura teníamos una vista de una gran serpiente ondulante que es el Amazonas. De nuestra base nos llamaban consternados por nuestra suerte, no había otra solución, tenías que posar este hidroavión en las aguas de este caudaloso río.

Nos preparamos para el acuatizaje, prendimos todas nuestras luces disponibles y mi copiloto y compañero de estudios, me señalaría la altura en que me encontraba sobre el río. Dimos así inicio a uno de los primeros y al único acuatizaje nocturno conocido sobre el río Amazonas.

Comencé a descender configurado y con muy baja velocidad, miraba al horizonte con la esperanza de ver algo, pero la noche era una boca de lobo y parecía engullirnos. Mi amigo me decía que bajara y mantuviera la nariz del avión arriba. Hacia lo hacia con el mayor cuidado, pero a la vez con un temor enorme. Fue la aproximación de acuatizaje más larga del mundo creo, pero luego de bajar centímetro a centímetro sentimos el agua pasar suavemente bajo nuestros flotadores, habíamos tenido un suave acuatizaje en alguna parte del río Amazonas.

Una vez en el agua teníamos que llevar el avión hacia una orilla. Fuimos divisando luces aisladas en las riberas del río. El ruido de nuestro avión, muy diferente al de las pequeñas embarcaciones, había llamado la atención de las poblaciones ribereñas. Pronto, ellos se dieron cuenta que era una aeronave de regular tamaño. Llegamos a varar nuestro noble Twin Otter, lo amarramos a un árbol y pudimos tocar tierra firme. Los habitantes del leprosorio de San Pablo, una alejada villa de la selva, nos recibieron con mucho entusiasmo. Habíamos acuatizado nocturno sin ningún tipo de daño, pero la verdad nos habíamos salvado de caer en las turbulentas aguas del río Amazonas.

VIVENCIA DE UN OFICIAL FAP ENTRE LOS ALPES

Eduardo A. Ciriani García

Estimados amigos de la gran familia de la Fuerza Aérea de Perú, la gran gesta de Jorge Antonio Chávez Dartnell es ya conocida y admirada por todos y es por ese motivo que me gustaría iniciar esta narración de una manera distinta, es decir, resaltando el significado de la gran hazaña de Chávez en cielos europeos. Para lograrlo, principalmente me basaré en mi experiencia personal en Domodossola, Italia, lugar de la caída de Chávez y del libro Jorge Chávez, el primero en atravesar los Alpes, del escritor italiano Luciano Martín, el cual dedica el libro a sus padres con la siguiente frase:

«Porque cuando era niño, me contaban la grande fábula de Jorge Chávez, logrando esconderme que, detrás de su triunfo, existía una gran tragedia».

A través de esta conmovedora frase, podemos darnos cuenta del sentimiento de admiración que genera nuestro héroe y su obra en el extranjero. Recordemos que Chávez, al momento de su hazaña. Tenía sólo 23 años y el brevete de piloto lo había obtenido solamente 7 meses antes de atravesar los Alpes. Su primer vuelo lo lleva a cabo el 7 de febrero de 1910 y el 13 de ese mismo mes obtiene por parte del Aero Club de Francia el brevete de piloto número 32.

Domodossola es una pequeña ciudad de 18,500 habitantes, ubicada a los pies de los Alpes en la norteña región italiana del Piemonte, a pocos kilómetros de la montaña suiza con dirección a Domodossola; para llegar tuvimos que atravesar los Alpes a través de una carretera irregular, con innumerables curvas, subidas y bajadas las cuales no fueron ningún problema para nosotros, ya que el sentimiento y las sensaciones que experimentamos en esos momentos eran indescriptibles.

Sabíamos que en esa ciudad existía un monolito de granito justo en el lugar de la caída, así como también un museo y que una de sus salas estaba dedicada Jorge Chávez. El problema era que no sabíamos exactamente dónde se encontraban. Al llegar y caminando por la ciudad decidimos consultarle a un vendedor de un mercado de artesanías y productos típicos de la zona si conocía a Jorge Chávez y gran fue nuestra sorpresa cuando nos comentó que en la escuela había estudiado la hazaña de nuestro compatriota. Esto fue motivo de orgullo para nosotros, el saber que Chávez era recordado tan vivamente fuera de nuestras fronteras.

Luego de recibir las indicaciones de esta gentil persona, nos dirigimos a las afueras de la ciudad a través de la avenida principal, donde se encuentra el llano conocido como «Liberia». Era un llano inmenso con los Alpes en dirección Norte, Este y Oeste, es ahí, en la parte central que se alzaba el monolito de granito en el lugar exacto donde el glorioso Bleriot XI de Chávez tocó tierra, un lejano 23 de septiembre de 1910.

En esta ciudad la presencia de Chávez se mantiene viva, sea porque su hazaña es aún estudiada en las aulas, sea también por los diferentes monumentos, placas recordatorias,

avenidas y demás. En la plaza Ettore Tibaldi, sobre la puerta de ingreso del Hotel Terminus, se encuentra ubicada una placa recordatoria de mármol en la que se indica que Chávez fue huésped ahí antes de atravesar los Alpes. El administrador del hotel al enterarse que éramos peruanos, muy amablemente nos hizo pasar al interior y nos llevó a unas salas principales y sobre la chimenea central se ubicaba en cuadro de Jorge Chávez, un héroe que los habitantes de Domodossola han adoptado como suyo.

El Hospital San Biagio de Domodossola cuenta con dos edificios principales, el antiguo y el moderno, el primero está ubicado al ingreso sobre la mano derecha y sobre la puerta principal del edificio y bajo la ventana de la habitación en la cual falleció Chávez 4 días después de la caída, encontramos otra placa más, en honor a Chávez en la que se puede leer «Las gargantas de Gondo, vencidas por la frágil ala de Geo Chávez» (como se le conoce a Chávez en Italia y Francia).

Asimismo, una de las plazas principales de Domodossola, se denomina «Piazza Jorge Chávez», el edificio principal de la plaza pertenece a la Guardia de Finanza, que es un cuerpo especial de Policía, organizado bajo un aspecto militar y que hace parte de las Fuerzas

Armadas del estado italiano. En el jardín central y rodeado de frondosos árboles, se ubica un monumento dedicado al héroe y al que posteriormente a su inauguración, nuestra querida Fuerza Aérea agregó una placa recordatoria rindiendo de ese modo también, homenaje a Chávez.

El museo Galletti de Domodossola en una de sus salas, conserva una de las 2 alas del Bleriot XI de Chávez (la otra se encuentra en París), fue impresionante el constatar personalmente que se trataba de una estructura en leño recubierto de tela y donde aún se mantienen los pernos y clavos que servían para unir cada una de las alas al fuselaje de aeroplano (si le podemos llamar fuselaje al esqueleto de fierros, tubos y tirantes que servían para soportar el motor, unir las alas y la cola. El viento podía circular libremente a través del avión ya que este no contaba con alguna cobertura que pudiera cumplir el rol del fuselaje). Esto no hace más que evidenciar la valentía y arrojo del piloto al atravesar los Alpes con una máquina de este tipo exponiéndose a los fuertes vientos existentes en esa zona.

Además, están expuestos en esta sala, artículos personales del héroe, como la casaca y zapatos que utilizó en el vuelo triunfal.

Encontramos también una maqueta, la cual marca la ruta que utilizó Chávez para atravesar los Alpes y una máscara de yeso con su rostro en donde se pueden observar claramente las exactas facciones del héroe, ojos, nariz, oreja, cejas pestañas y una pequeña barba de no más de un día (en esas zonas se solía colocar yeso sobre el rostro del difunto a fin de «inmortalizar» al ser querido que partía al encuentro del Señor).

Viviendo la hazaña recordemos que Chávez era un hombre muy meticulado, antes de «La Traversata delle Alpi», como se llamó en italiano al concurso aéreo para atravesar los Alpes, él se había apersonado innumerables veces a la zona de competición para estudiar las montañas y los posibles lugares por los cuales podía atravesar la principal cadena montañosa de Europa. Junto a su inseparable amigo y ex aviador Arthur Duray, el cual lo acompañó desde sus inicios hasta su muerte, inspeccionaban en automóvil el paso de Simplón, (a mi entender, el paso alpino con mayor historia, considerando que por ahí cruzaron en distintas épocas, Napoleón Bonaparte y Aníbal) y juntos evaluaban si era conveniente atravesar las montañas por el paso de Mosncera, o por la Gole di Gondo (garganta de Gondo).

Chávez sabía que esta prueba podría ser la más importante de su aún joven carrera y es por esa razón que dejó de participar en 2 torneos para prepararse de la mejor manera.

Aquí antes de proseguir, me gustaría hacer un paréntesis para resaltar la competitividad de Chávez. Nuestro compatriota, era propietario de un biplano Farman y con él había participado en diferentes concursos aéreos llegando a elevarse en abril de 1910 a 644 metros de altura en Niza, Francia.

Rosando y haciendo algunos cálculos había notado que cada vez que se realizaban una prueba de altura él perdía por pocos metros contra los monoplanos.

Es así que en el mes de julio del mismo año, decide comprarle al aviador francés Alfred Leblanc un monoplano Bleriot XI. A día siguiente de la compra, Chávez se eleva a 1150 metros y desde esa altura descendió en 2 minutos y 4 segundos, es decir, casi 500 metros por minuto. Se acercó a tierra planeando a motor apagado (como le gustaba hacerlo) ofreciendo de ese modo a los espectadores una picada eficaz y técnicamente perfecta.

Luego de esa demostración es cuando Chávez indica a los periodistas de la época: He finalmente encontrado el ascensor para escalar el cielo, como deseo hacerlo yo, refiriéndose claramente al monoplano Blériot XI.

Cabe resaltar que Chávez al momento de su muerte, era el poseedor del récord mundial de altura, del cual se apropió el 8 de septiembre de 1910 en Issy les Moulineaux, Francia llegando a elevarse a 2680 metros. En esa gloriosa jornada, Jorge Chávez fue el primer hombre en contemplar desde un avión un mar de nubes. ¿Cuántas veces desde un avión hemos dejado de ver el suelo que desaparece ocultado por las nubes que se mueven empujadas dulcemente por el viento para luego descender, atravesarlas nuevamente y volver a ver el campo, las casas, las calles, los autos, la vida?. Pues bien, ese día en Issy les Moulineaux, Jorge Chávez fue el primer hombre en ver desde un avión, ese espectáculo, dejando así y muy en claro su deseo de ir ¡Arriba Siempre Arriba!

Retomando el tema del cruce de los Alpes, y sobre la decisión de atravesar sea por el paso del Moscera o la Gole di Gondo, Chávez y Duray deciden que era aconsejable hacerlo por monscera como se le aconsejaban

unánimemente todas las personas consultadas, de esa forma podrían guiarse de la línea del ferrocarril y del cause del río y no sufrir de esa forma el fuerte y temible viento de Gondo. Para esto Chávez debía elevarse por encima de los 2100 metros, mantener esa altura y cruzar el paso, de esa manera evitaría las gargantas de Gondo, donde la montaña se hace más áspera, el valle se estrecha considerablemente y el fuerte viento podría impulsar el Bleriot contra los acantilados.

Los pilotos tenían plazo para atravesar los Alpes del 18 al 24 de septiembre, la cual era la semana de la competición. Luego de reiterados intentos son suerte de Chávez y los otros 9 inscritos, entre los que descartaban el americano Weymann, el italiano Cattaneo, los franceses Latham, Aubrun y Parisot, entre otros, debido a las malas condiciones climatológicas, el 23 de septiembre, en Briga Suiza, lugar de la partida, Chávez da indicaciones de hacer girar la hélice, arrancando de esa manera el motor Gnomo del monoplano Bleriot XI el cual después de correr por el campo por 25 metros se eleva suavemente bajo el experto comando de Chávez, que en vuelo de espiral comienza a ganar altura para cruzar los Alpes.

El diario Francés «Le Figaro» escribe: «Chávez decola a una velocidad inaudita y se dirige hacia el pase del Simplón, su avión parece un pájaro de oro que reluce en el azul del cielo en el cual se perfila la masa extraordinaria de las altas cimas». Después de 15 minutos del despegue, Chávez desaparece entre las montañas, en un ascenso endiablado, se eleva de los 879 metros a más de 2100 metros, quien los veía podía notar que el monoplano era víctima del viento, el cual lo movía de lado a lado, de arriba a bajo y que Chávez estaba tenazmente agarrado de los comandos. El fuerte viento le impidió elevarse un poco más para atravesar el Monscera y es en ese momento que decide introducir el Blériot en las terroríficas gargantas del Gondo.

En medio a los remolinos irregulares, las corrientes de viento, el Blériot hubiera sido soplado contra los acantilados como una hoja muerta si para guiarlo no hubiese estado la mano firme y valerosa de Chávez. En ese sector del Gondo, la sombra perpetua reduce la vegetación, el camino pasa en medio a paredes de roca afiladas, el valle se hace más estrecho y profundo, los comisarios de la prueba ubicados en los alrededores no llegan a creer lo que están viendo, luego de 45 minutos Chávez pasa sobre Domodossola, donde la gente lo

saludaba fervorosamente agitando sombreros en señal de triunfo, apaga el motor y muestra a la gente su especialidad, el vuelo «planeado», se acerca a la improvisada pista de aterrizaje en una llanura, con la sonrisa en los labios, confiado y feliz de la hazaña, de ser el primero en sobrevolar los Alpes, en colegar por vía aérea 2 países en sólo 45 minutos, cuando el tren tomaba una hora y 7 minutos en hacerlo, total, lo peor ya había pasado.

A 15 o 20 metros de altura, Chávez arranca nuevamente el motor del monoplaneo, lo enfila hacia la pista de aterrizaje y en ese preciso momento, como lo comentaron los testigos, las alas del Blériot ceden debido a la fatiga experimentada en el vuelo, se doblan hacia lo alto y el avión cae a tierra.

Inmediatamente corren a auxiliarlo, entre ellos su inesperable amigo Duray, lo creen muerto, no es así, aún está vivo, al referirse al paso por las gargantas de Gondo les dice: «Ha sido terrible, he visto la cara horrible del infierno», estas son las primeras palabras de Chávez apenas toca el suelo y antes que lo liberaran de la carlinga comprimida y abollada del brusco impacto.

Jorge Chávez ha sido el primer hombre en atravesar los Alpes en avión, en un vuelo de Briga, Suiza, a Domodossola, Italia. Los Alpes estaban vencidos, las vías del cielo estaban abiertas al hombre. Chávez entraba así definitivamente en la historia de la aviación, entraba para siempre en la leyenda, era el 23 de septiembre de 1910.

EN LA SELVA

Carlos Martínez de Pinillos

En octubre 9, mal estreno y peor recibimiento tuve y me hizo la selva porque en el primer vuelo que realizaba, conduciendo al teniente Arturo Lecca, y combustible en latas para dejar en una estación donde faltaba, mientras yo iba comparando al avión «PERÚ» con una flor de la jungla, tuve un forzoso. Por allí la muerte acecha y al menor descuido lanza su guadañazo. Al motor de mi avión se le aflojó un empujador de válvulas mucho antes de llegar a Puerto Yessup. Por la mala tos refunfuñante y la poca potencia que demostraba, me veía obligado a descender con rapidez, y en cualquier parte, en esos minutos que son siglos, pero me

mantuve sin flaquear hasta llegar al campo de Puerto Bermúdez que aún no era muy adecuado. Mientras daba la pelea pocas veces lo he hecho con tanta angustia me imaginaba lo fatal que debe ser aterrizar sobre esos terribles árboles que muchos creen que pueden ser un blando colchón, pero donde al caer se recibe un abrazo de mil puñales formados al quebrarse las ramas que lo ensartan a uno para siempre y hasta sin poderse librar del incendio que también puede presentarse y entonces, entre llamaradas que no se apagarán muy pronto, quedará borrada la huella del selvático sepulcro. ¡Cuántas veces, obligado por el mal tiempo, tendría que volar «rascando» peligrosamente aquellas altivas copas!

Por resultar mi avión inadecuado para la labor, cuatro meses después crucé la cordillera, pasando con bastante dificultad por «La Viuda», y lo dejé en Lima. Me acompañó de pasajero, el teniente Doig.

Donde me hubieran enviado habría dado mi sangre y mi propia vida. En el puesto de Segundo Jefe de la Base, no hacía la del capitán Araña; no me quedaba en tierra dando órdenes, al contrario, incansable, y por mi propia voluntad, desde que aclaraba el día hasta el anochecer daba el ejemplo de continua

actividad. Así trabajaba, sin descanso, haciendo frente a todos los rigores que me presentaban esos caminos aéreos siempre vírgenes, y cuando había mucha necesidad de dejar la carga que era lo frecuente no llevaba copiloto para reemplazar su peso con más vituallas siempre requeridas.

No bien despertábamos, nuestra primera mirada era de interrogación a ese horizonte siempre tan cambiante y habitualmente tormentoso. Nos descorazonábamos si veíamos los cerros cubiertos de niebla, y rogábamos su despeje para conseguir el ansiado pase. Muchas veces, aunque el tiempo fuera borroso o incierto salí, no sin alardear en broma ante los colegas: «La técnica se impone». Haciendo todo lo posible para continuar vuelo, siempre esperé el último momento para resolverme a dar la «media vuelta» porque a mas de la propia responsabilidad, pesaba también el coro de burlas y chistes de los compañeros del que hacían víctima al que regresaba con la carga por no haber podido pasar.

Con agradable resignación aceptaba esos momentos, como alegres eran los burlones comentarios que cada uno hacía de sí mismo por no haber cumplido con el cometido. Reducida y hermosa pajarada formaban todos

ellos, aunque no eran del mismo plumaje porque había aves «grin gas» pero, en obsequio a la verdad todos de temple semejante a la hora de los afanes.

El río Perené, siendo de los menores en la selva, después de pasar la Peruvian se estrecha en una garganta pétrea, angosta y profunda, de paredes verticales, por donde se lanza incontenible y furioso. Si su majestad se aprecia desde arriba, me imagino cómo debe sentirse navegando en balsa o en canoa hacia Zotsique. No quisiera nunca tener que bajar por esa zona, que era mi paso frecuente, aunque nosotros, los optimistas, nunca pensamos tener «la mala pata» de que se nos plante el motor por esos inaccesibles y peligrosísimos lugares.

Eran para mí novedad los selvícolas que vivían en algunos lugares vecinos a la Base y que ya estaban medio civilizados. Algunas veces se acercaban a nosotros para solicitar alimentos, y más de una se desvaneció ante mi vista aquello de que sacrifican a los ancianos por incapacidad física al no ser ya útiles a la tribu. Era un indio joven, marido de la más vieja de la partida y de la que podía muy bien ser su nieto. Ella tenía la piel completamente apergaminada, con agregado de que por consumirla un permanente paludismo, ya estaba

esqueletizada. Él le daba de comer con la mano y era en extremo solícito para satisfacer los pedidos que la anciana, casi agonizante, le hacía.

De los infinitos goces que proporciona volar sobre la selva, merece mi especial recuerdo una gigantesca cabellera de rizos albinos y esplendentes que, ondulando el compás de un viento inexistente, mostraba la vejez de algún dios lugareño que estuviera husmeando en la cumbre del alto monte. Fluía cristalino y potente desde el verdor ese chorro de agua para precipitarse. Grueso y señero, encima de la ladera desnuda en hirvientes cascadas juguetonas y arqueados saltos magistrales. Se auroleaba de gasas transparentes, tejidas con millones de perlas orientales, refulgiendo en mil matices de muchos arcos iris a la luz de un Sol de mediodía. Muy abajo se iba perdiendo en el fondo no visible de un cañón insondable. Alguna vez corté motor y planeé sobre esa maravilla, aguzando el oído melodioso, de roces de tules y de sedas, de besos y suspiros, entre bramidos de pujanza y estruendos de alegría. ¡Cómo hubiera podido contemplarla desde abajo y empaparme con las caricias chispeantes del frescor de su rocío!



EL HOVERCRAFT PERUANO

Eduardo Buendia Portal

Era verano y corría el mes de Enero de 1988, cuando regrese de los Estados Unidos, luego de haber estado trabajando como jefe de logística en el Estado Mayor de la Junta Interamericana de Defensa en Washington D.C. Recuerdo que el cambio del clima frió al estival de Lima, me produjo un resfrió que me tiro a la cama con 40° de fiebre mientras desempacaba mis cosas. Luego de tres días enfermo, ya recuperado, me presente correctamente uniformado al Comandante General, quien sabiendo que había sido nombrado al Estado Mayor General FAP, dispuso que entre otras tareas formule una propuesta de ordenanza

donde se estableciera claramente las funciones y responsabilidad de una Dirección de Investigación Tecnológica. Transcurrido cierto tiempo se realizó la propuesta de ordenanza al CG a través del JEM, la misma que fue aprobada, motivo por el cual se procedió a independizar las funciones de investigación y desarrollo tecnológico constituidas en el Estado Mayor e integrarlas en esta nueva dependencia.

A mediados de 1988, fui nombrado Director, de este nuevo organismo llamado «Dirección de Investigación y desarrollo de la FAP» cuyas siglas fueron DINDE, tal vez por mi condición de ser en ese momento uno de los oficiales mas antiguos en la especialidad de Ingeniería Aeronáutica, o en la experiencia adquirida en el área de investigación técnica al haber sido el primer jefe del Dpto. de Ingeniería en el SEMAN en 1981 y Gerente General de INDAER PERU en 1986, dependencias en la que se habían realizado algunos trabajos de investigación y desarrollo tecnológico en la rama aeronáutica.

Sabía que organizar e implementar este organismo era una tarea difícil, en vista de que tenía conocimiento que en el pasado ya se habían realizado algunos intentos, cuyos resultados no habían sido exitosos. Fueron

nombrados a esta nueva Dirección, en primer termino el Cap. FAP Cesar Cabrera, luego el Cap. FAP Oscar Santa Maria y otros oficiales e ingenieros, técnicos, suboficiales y personal civil, como parte de su implementación en personal. Posteriormente y luego de permanecer en el edificio del Cuartel General un corto tiempo, fuimos trasladados con un limitado soporte logístico a la Base Aérea Las Palmas, ubicándonos en el lado derecho de un edificio frente a la parte posterior de la ESOFAP, donde realizaríamos los trabajos de planeamiento, diseño y construcción de los diferentes proyectos de investigación y desarrollo.

Cabe hacer notar que dentro de los proyectos que se plantearon y que fueron aprobados por la FAP, fueron desarrollados con éxito entre otros, los siguientes: El proyecto «Dado» un Simulador para los Directores de Interceptación, en el que posteriormente practicarían en forma virtual personal especializado de Defensa Aérea, el Proyecto «Halcón» que correspondía a la sistematización del Sistema de Defensa Aérea a nivel nacional cuya implementación se realizo en un 30 %, solo en Lima, por falta de presupuesto, y el proyecto «Epsilon» que consistía en el Diseño y construcción de un vehiculo anfibio «Hovercraft» (Aerodeslizador). Todos los

proyectos mencionados anteriormente se llevaron a cabo en el periodo comprendido entre los años 1988-1989, donde el apoyo del CONCYTEC (Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología) en el aspecto económico, fue fundamental para la consecución de los proyectos.

Sobre el proyecto Epsilon, motivo de este artículo, cabe destacar que la elección del Hovercraft o Aerodeslizador como proyecto se debió a que este vehículo es uno de los desarrollos más notables de los últimos tiempos, debido a que han llamado la atención mundial desde el punto de vista operativo y tecnológico, en vista de que sus características multiuso y técnicas de diseño, construcción y operación conocidas en otros tipos de vehículos terrestres, marítimos y aéreos, están combinadas en este vehículo en uno solo, sea total o parte de algunos de sus sistemas, lo que hacen del Hovercraft o Aerodeslizador, un vehículo anfibia que sea sumamente funcional, operativamente de fácil adaptación y técnicamente de gran confiabilidad. La característica principal de esta nueva forma de vehículos de transporte es que se mantiene suspendido sobre un colchón de aire mientras se desliza sobre cualquier tipo de superficie sin llegar a tocarla evitando el rozamiento con el

vehículo, permitiendo en esta forma movilizarse en cualquier dirección a través de controles aerodinámicos como los de una aeronave.

Inicialmente hubo dos conceptos diferentes desarrollando el principio de «Hover» (suspensión en el aire), uno como soporte a través de cojinetes (pads) con aire a alta presión y otros a través de un colchón de aire a baja presión. El segundo concepto prevaleció, lográndose el soporte de un vehículo sobre un colchón de aire desarrollado bajo el principio de producir sustentación ya que se podía utilizar y producir la sustentación en forma práctica como en el decolaje de los aviones. En la década de los cincuenta el Ing. Christopher Cockerell en Inglaterra concibió la idea y diseñó el primer Hovercraft basado en el principio de sustentación a través de un colchón de aire, presentando en 1955 el prototipo al gobierno británico como secreto con resultados satisfactorios; paralelamente en USA el Dr. William Bertelsen desarrollaba un prototipo muy parecido al que llamó aeromóvil.

Las pruebas de su capacidad como vehículo anfíbio se comenzaron a efectuar en condiciones extremas, es así como en 1960, el Ejército británico experimentó con este tipo de vehículo diseñado específicamente para

operaciones militares en el desierto de Libia logrando un recorrido de 563 kilómetros. Con muy buenos resultados, este Hovercraft fue fabricados en Gran Bretaña con un motor Roll Royce a gasolina, así mismo, se hicieron pruebas en el Ártico Canadiense, y se consiguieron velocidades de hasta 96 Km / Hr con un peso bruto de 7,694 Kg. En 1963 se realizaron en USA diversos ensayos con los Hovercraft principalmente en la Marina, realizando diversas experiencias en la Bahía de San Francisco y posteriormente en Viet Nam con equipos Británicos; luego a partir de 1970 se desarrolló una generación de Aerodeslizadores prototipos militares de gran capacidad, comprobándose que funciona muy bien en ambientes extremos, así como su gran capacidad para el apoyo a las operaciones y la resistencia al fuego y a las minas, tanto en el mar como en tierra.

Siendo el vehículo de todo terreno, donde se alcanzaron velocidades hasta de 112 Km/ Hr. dentro de unos márgenes de maniobrabilidad sorprendente, el gobierno británico apoyó el desarrollo e implementación de un Escuadrón de asalto en vista de que su gran rentabilidad (costo/beneficio), lo que permitiría contar con equipos rápidos y seguros principalmente para penetrar en cualquier playa

en apoyo de las operaciones anfibias. Actualmente Inglaterra cuenta con varios Escuadrones de asalto implementados con hovercraft y personal altamente preparado tanto para la operación como para el mantenimiento, contando además con simuladores similares a los usados en la aeronáutica para sus prácticas operativas.

Estos vehículos son usados tanto en el campo civil como el militar, ya superados los problemas iniciales principalmente de estabilidad, comportándose en forma excepcional en terrenos agrestes semiplanos, pantanosos, así como sobre agua o hielo, sin perder sus capacidades operativas. Este nuevo tipo de vehículo está siendo usado para transporte en Europa y Estados Unidos, siendo uno de los más grandes el SRHN4 de la clase Moumtaba con cuatro motores Rolls – Royce que presta servicio como trasbordador y de pasajeros en el Canal de la Mancha, llevando 30 automóviles y 250 pasajeros, sin embargo su uso en el campo militar aún se mantiene en forma confidencial dadas las ventajas que ofrece tácticamente en operaciones especiales.

La planta generadora esta dada por un motor a turbina de gas, aunque inicialmente se usaron motores convencionales, el mismo que

proporciona la energía suficiente para mover el fan (para la sustentación) y el conjunto propulsor (hélice). La hélice es movida a través de una caja de engranajes desde el eje principal, mientras el mando del fan generalmente es montado en forma vertical y en ángulo recto con el eje principal del motor. El sistema propulsor conformado por la caja de engranajes y la hélice proporciona el empuje requerido para el movimiento del vehículo, estas generalmente son de paso variable y su velocidad de rotación de 10:1 con respecto al eje del motor, mientras que la proporción en el fan es de 2:1 con respecto al eje principal.

Debido a que el vehículo requiere de sustentación y dirección cuando se encuentra en operación, el sistema en control de hovercraft es muy parecido al de los aviones, la sustentación se consigue ajustando el control del acelerador y para la dirección se controla con estabilizadores y timones aerodinámicos que son montados y ajustados en la parte posterior del hovercraft con la finalidad de tener el máximo control en respuesta al comando, siendo el movimiento de guiñada controlado por los pedales.

Los sistemas adicionales con que cuentan los hovercraft son similares a los usados en otro

tipo de vehículos tales: como el sistema eléctrico que permiten el arranque del motor, generar la energía eléctrica necesaria para los diferentes equipos, sistema de radio y navegación para la operación en condiciones climatológicas adversas, sistema de instrumentos de motor y control etc. La cabina de mando es muy parecida a la de los aviones, debido a la similitud de sus sistemas.

Si bien el primer vehículo de este tipo fue desarrollado inicialmente entre los años 1950 – 1960 en Inglaterra, en nuestro medio se realizaron trabajos de investigación para el diseño y desarrollo de un hovercraft, lográndose construir un prototipo en la antigua DINDE, el mismo que fue presentado en la exposición de inventos y desarrollos nacionales realizado por el CONCYTEC en el año 1989, con notable éxito.

Durante el diseño del proyecto se tuvo en cuenta que: El Hovercraft sería diseñado inicialmente para establecer las ventajas y limitaciones de su funcionabilidad, para posteriormente usarlo como un vehículo que serviría para proporcionar seguridad a las aeronaves en las Bases Aéreas y ulteriormente para realizar trabajos en las diferentes regiones del país. Así mismo, proporcionaría la base

tecnológica y capacitación del personal de ingenieros y técnicos en diferentes áreas técnicas (estructuras metálicas, aerodinámica, mecánica de los fluidos, motores, sistemas en general y estabilidad estática y dinámica) para posteriormente en el mediano plazo diseñar y desarrollar aeronaves, en vista de que en esa oportunidad los recursos con que contábamos no eran los suficientes como para enfrentar un proyecto aeronáutico.

El diseño inicial del prototipo fue concebido y diseñado por el personal de la DINDE con una visión de futuro, conceptualizándolo en un progresivo y sostenido desarrollo, iniciándolo con un proyecto escuela (Proyecto Epsilon), luego, cada uno de los participantes mantendrían cierta especialización en las diferentes áreas de trabajo ya mencionadas anteriormente, y estar en condiciones de diseñar y construir vehículos de mayor peso y tamaño, para ser usado como un vehículo anfíbio utilitario.

El proyecto Epsilon, se llevo a cabo bajo mi dirección, con personal calificado para tal fin, destacando entre ellos, al Cap. FAP Cesar Cabrera, Cap. FAP Oscar Santa Maria, Tco. FAP Dimas Zegarra, SO. FAP Julio Cabrera, Ing. M. Montoya y otros ingenieros y personal de apoyo que participaron en la elaboración de diferentes

sistemas y partes del vehiculo. Si bien las características generales de un hovercraft están dadas por su forma, que pueden ser ovales y semi - rectangulares, siendo sus dimensiones variables de acuerdo a los requerimientos operativos o de uso (para tener una idea de la potencia requerida para mantener en hover, un vehículo de 4000 lbs de peso y de 20 pies de largo por 10 pies de ancho, es necesario un motor que produzca 240 HP de potencia) ; el hovercraft diseñado por nosotros debía estar al alcance de nuestro presupuesto, así que decidimos por un vehiculo oval, de aproximadamente 3 metros de longitud y con 1.8 mts de ancho en su parte de mayor amplitud, el que llevaría un motor de 12.5 Hp para la sustentación y uno de 4.5 Hp para el empuje, considerando una carga útil de 70 Kg. incluido el peso del piloto y combustible.

En los hovercraft ingleses en la parte de abajo generalmente lleva un tanque de combustible, que además les permite mantenerse flotando en el agua cuando el hovercraft está parado, sobre el particular cabe mencionar que esta es una de las partes más sensibles en vista de que el consumo del combustible y el movimiento producen desbalances (desequilibrio) y por lo tanto inestabilidad del mismo, motivo por el cual se

han previsto las técnicas usadas en los aviones, tales como tanques con compartimiento estanco, con bombas y válvulas de transferencia para compensar estas variaciones y mantener el centro de gravedad dentro de ciertos límites como en las aeronaves. En el hovercraft que diseñamos no podíamos poner el tanque de combustible en la parte de abajo ya que se encontraba justamente en esa zona el fan de sustentación, razón por la cual pusimos el tanque de combustible en la parte superior al costado entre el motor de sustentación y el de empuje, tratando de no variar el centro de gravedad, además forramos con tecnopor la parte inferior del vehículo, para su flotabilidad en el agua.

Sabíamos que técnicamente los hovercraft deben contar con un dispositivo que produzca la sustentación necesaria para mantenerlo suspendido en el aire, para lo cual una hélice en forma de ventilador (fan) abastece una gran cantidad de masa de aire consiguiendo una máxima baja presión debajo del vehículo, produciendo la sustentación requerida para mantener el vehículo en hover (suspendido en el aire). En nuestro vehículo colocamos inicialmente una hélice de dos palas para la producción de sustentación, pero no lográbamos la necesaria de acuerdo a nuestros

cálculos, motivo por el cual fue cambiada a una de seis palas. Esta última hélice tuvo que ser balanceada estática y dinámicamente, pues se percibía una vibración que iba en aumento durante la operación y podría entrar en resonancia, produciendo problemas posteriores.

Inicialmente los vehículos eran inestables y requerían de una gran potencia para mantener el vehículo sustentado en el aire, siendo además el control de la dirección otra limitación, lo que motivó una idea muy particular para resolver el problema que consistía en colocar alrededor del vehículo en la parte baja una especie de falda con una tela especial de características flexibles con la finalidad de retener el aire mientras se deslizaba entre la falda y la superficie del terreno, logrando de esta forma corregir los problemas de estabilidad y control. En nuestro proyecto, el problema era conseguir la tela que serviría como faldón en el mercado nacional y que debía tener ciertas condiciones especiales como peso (menos de 140 gr / mt²), impermeabilidad y trama, el Ing. Montoya (la hormiga atómica) quien había trabajado conmigo anteriormente en el SEMAN, resolvió el problema consiguiendo una tela utilizada en las velas de los yates en el Callao.

Resueltos los mayores problemas que se habían presentado durante la construcción del vehículo, requeríamos de un piloto para las pruebas, para lo cual en forma voluntaria se presentó el Tco. Zegarra. Iniciamos las pruebas en tierra para lo cual tuvimos que preparar al piloto en forma teórica, manifestándole que para girar el vehículo hacia la derecha o a la izquierda, además de girar la palanca hacia un lado para dirigir los timones aerodinámicos, debía inclinar su cuerpo como lo hacen los motociclistas, para mantener la estabilidad. Los resultados de las pruebas fueron óptimos y el Tco. Dimas Zegarra se consagró como el primer piloto de Hovercraft en el Perú.

Este vehículo experimental, fue concebido y desarrollado en once meses de trabajo, desde su inicio hasta las pruebas finales en tierra y en el agua. Este prototipo y único ejemplar fabricado en el Perú, que hasta hace poco se encontraba en exposición en el patio del Museo Aeronáutico (antigua EOFAP), contaba como dijimos anteriormente con dos motores convencionales de cuatro tiempos, uno de 12.5 Hp para la sustentación y otro de 4.5 Hp para la propulsión, llegándose a conseguir velocidades de 30 Km / Hr con una carga útil de 70 Kg sobre terreno semiplano y sobre agua.; sin embargo, cabe mencionar que este

prototipo de hovercraft presentaba algunas limitaciones en cuanto a su estabilidad, sin embargo se logró el objetivo inicial que era fomentar la creatividad y desarrollo de equipos especiales en el ámbito aeronáutico y conexo. El proyecto Epsilon fue llamado posteriormente durante su exhibición en la feria de desarrollos tecnológicos, el Hovercraft Peruano. Este vehículo fue mejorado en años posteriores, hasta que fue internado en el Museo Aeronáutico, aun funcionando, donde fue exhibido por algunos años, hasta que fue retirado por causas que desconozco.

Sobre el proyecto Epsilon, cabe destacar que este fue un intento, realizado en el Perú con ingenieros y técnicos de la FAP, a fines de los ochenta, con miras a desarrollar este tipo de vehículos con mayores capacidades que pudieran ser útiles tanto en el campo civil como militar, infelizmente por razones ajenas, no se continuó con el proyecto; sin embargo, quedó sentado una vez más, la capacidad técnica y profesionalismo de nuestro personal para la investigación y desarrollo, donde se combina el ingenio y la voluntad de superación, en un ambiente de recursos limitados.

En la década de los 90, el éxito comercial de estos vehículos fue disminuyendo debido a

la rápida alza de los combustibles y a la falta de un patrocinio estatal; sin embargo, en la presente década los hovercraft prestan servicio en muchos lugares del mundo, tanto para uso civil como militar.

Hoy en día existen un número cada vez mayor de pequeñas compañías especializadas en la construcción del hovercraft, haciendo uso de las mismas técnicas de construcción de las grandes, lo que garantiza su funcionalidad y confiabilidad. Al respecto, hay que poner de manifiesto, que actualmente las técnicas de construcción se han viabilizado debido a la creciente cantidad de hovercrafts del tipo «para armar» similar a los aviones hechos en casa, usados para recreación, competencia y salvataje. Además, sin importar sus dimensiones o su conformación, son utilizados como transbordadores sobre ríos y estrechos, vehículos de auxilio y de desembarque de tropas, así como transporte de guardias costeros, forestales y bomberos.

VUELO FRUSTRADO A LA «CIUDAD BLANCA»

Rene Zubiaga Llanos

Era una mañana esplendorosa del 12 de enero de 1957, cuando el infrascrito venía en bicicleta de la prevención del tradicional recinto de la Guardia de Prevención en Las Palmas, porque estaba de «saliente» de servicio, impecable por cierto, llegué a mi unidad, el famoso Escuadrón de Entrenamiento, y me enteré que había un vuelito para Arequipa, porque había que llevar un núcleo de hélice para un avión «Nortrohp» que se había quedado en dicha ciudad y ni corto ni perezoso dije «yo mismo soy», me puse mi ropa y equipo de vuelo; y cuando me acercaba al avión que habían

separado para dicho fin, me encontré que en ese tiempo el alférez FAP José Zlatar S., que posteriormente acorde a sus virtudes llegó a ser comandante general y ministro de aeronáutica, que ya estaba haciendo su pre vuelo en el referido avión, pero «Y don't remember» no se si le tocaba a él o a mí, o si había un cuadro de comisiones, pero en esos tiempos, todos los oficiales del Escuadrón deseábamos hacer la mayor cantidad de horas de vuelo; si era de navegación mucho mejor; así es que después de varias averiguaciones pertinentes, me tocó subir al avión, y en la parte posterior al S.O.V. Pineda R., quien tenía en sus piernas el repuesto de avión indicado que íbamos a llevar.

En la carta geográfica que llevaba en mis piernas ya había trazado mi rumbo directo a esa bella ciudad del rumbo verdadero con la variación a mi rumbo magnético, y con el desvío en el avión a mi rumbo del compás. El tiempo meteorológico no era «CAVOK» sino «cavu» (ceiling and visibility unlimited) es decir no había ni un copo de nube en la zona y en la ruta señalada, la misión era dejar el repuesto, y previa recarga y chequeo regresar de inmediato a Las Palmas, porque en la noche, en Lima tenía un matrimonio con una recepción a todo dar; así es que después del chequeo correspondiente

y previa autorización de la torre de control, inicié mi despegue a las 14:00 horas, inicié mi ascenso a la altura designada que supongo era aproximadamente a 10,000 pies y el vuelo se tornaba muy bonito, donde se contemplaba un lindo paisaje, donde desde mi interior decía: «Todo esto es mío» porque es peruano; y continuando el vuelo ya había pasado más de dos horas chequeando «cuadra güisqui» de la Laguna de Parinacochas y ya parecía que se oteaba de lejos el sombrerito blanco del majestuoso Misti, el motor del avión empezó a sonar en forma no uniforme, que en términos chabacanos decimos empezó a «toser», la presión de gasolina fluctuaba; cambié de tanque al más lleno, arrancaba funcionaba un momento más y se repetía la falla, y daba la impresión que ya quería dejar de funcionar, mi altura sobre el terreno calculaba en poco más de 1000 pies, yo pensé que así no podría llegar hasta mi lugar de destino, y que en ésta ocasión la «Ciudad Blanca» me discriminó porque no quería que llegue a su tierra quizá por mi color «SERIO»; así es que decidí buscar el campo más apropiado para realizar un «aterrizaje forzoso», me acordé de todas las enseñanzas recibidas, vi una chacrita, la dirección de los surcos, y un huno que me indicaba la dirección del viento, me acerqué haciendo el cálculo correspondiente para entrar con la minina velocidad, full flan; y

por supuesto con el tren «UP»; efectivamente se hizo contacto con la superficie de la manera más suave, el avión se deslizó pero al final ya casi sin velocidad el avión tropezó con un montículo pequeño, y como no me amarré la espalda, porque me sentía incómodo, mi cara chocó con la palanca de mando, y me hice un hueco en el labio inferior que hasta ahora tengo la cicatriz, y cuando hablaba, la voz me salía por el hueco.

Desde el planeo corto y al hacer contacto, apagué todo lo que se tenía de apagar en «OFF», me desamarró y volteó la cara para ver al mecánico y vi que la piel de la frente se le había corrido hacía atrás, así es que yo se la bajé como una persiana, pero felizmente sin casi nada de derramamiento de sangre bajamos del avión y llegaron los naturales del pueblo que se llamaba SACRACA, nombre «ad hoc» del lugar donde casi nos sacamos la lotería, ya en la superficie se acercó un joven voluntarioso con una aguja e hilo, no sabía si era peluquero, enfermero, o brujo, y le cosió la frente al suboficial; y quería hacer lo mismo conmigo y yo dije «No», déme no más un trapo para envolverme la barbilla, se me acercó, tomó un trago de una botella y me la roció en la herida, ya no se le infecta me dijo y me tapó la herida con una venda- muchas gracias le dije.

Los pobladores del lugar nos dijeron, acá no hay muchas condiciones para atenderlos. Así es que vamos a llevarlos a Pauza; y así fue emprendimos el viaje al otro pueblecito mencionado, en total la «comparsa» éramos como 18 personas, al suboficial lo tuvieron que transportar en camilla porque sentía mucho dolor en el vientre y se turnaban para cargarlo, porque el repuesto que llevaba en la piernas parece que le golpeó muy fuerte en el vientre, que quizá por ese cumplimiento de su deber y su responsabilidad, no lo dejó en el piso; a mí me señalaron una mula y me dijeron si podía subir, afirmativo les contesté porque pensé que me acordaba de algunas nociones de equitación que tuve algunos años atrás.

Por donde nos movilizábamos era un caminito de tierra angosto, a la izquierda estaba el cerro, y a la derecha teníamos un gran precipicio, que yo le calculaba más de 100 metros; mi mulita era buena, pero un poco caprichosa, le gustaba caminar al borde del precipicio, con las riendas trataba de alejarla del peligro me descuidaba volvía a regresar al peligro, y por más cariño que le hacía con las palmas de mi mano en sus quijadas no me obedecía, parecía que era muy engreída; yo entre mi pensaba, no he muerto en accidente de avión y voy a morir cayéndome al precipicio;

y en los periódicos saldría «aviador salva de accidente de avión, y muere porque se cayó con una mula, pero los pobladores del lugar que nos acompañaban me decían: no se preocupe, las mulas conocen su camino ellas van y vienen de noche, pero por si acaso, yo ladeaba mi cuerpo hacía el lado izquierdo; y así continuó el viaje, que pienso que duró aproximadamente una hora, solo calculo porque mi reloj se rompió.

Llegamos al pueblecito llamado Pauza; y nos alojaron en la casa de una familia principal del señor Saturnino Gutiérrez, nos pusieron dos buenas camas para el suboficial y para mí, buen rancho y buena atención de la familia, pero como el suboficial tenía mucho dolor, venía una señorita muy amable y atenta que le daba sus pastillas y le hacía sus frotaciones con hierbas mágicas del lugar; ella era profesora del lugar e hija del dueño de casa.

La caída de la tarde, empezaba el anochecer, la luz parece que era con uno de esos lamparines antiguos y cuando yo estaba entregándome a los brazos de «MORFEO» empiezo a escuchar unas quenas melancólicas que parecían «ultratumba», y un sonido raro en el cuarto, abro un ojo, y veo que entra un carruaje jalando un santo montado a caballo, cierro el ojo y abro el otro ojo, yo decía dentro

de mí «de repente ya estoy en el cielo, me pellizcaba para ver si era verdad lo que venía, volteo la cara a la derecha y vi al suboficial en su cama, ah dije todavía estamos en tierra.

Al día siguiente era día domingo, todavía permanecíamos en cama pero despiertos y se nos presentó un cadete de 2do. año de la Escuela Militar correctamente uniformado nos saludó con gran porte militar e hizo sonar los tacos tan fuerte que parece que se escuchó en el eco en los cerros aledaños, se quedó en atención y nos dio su nombre y apellido y nos dijo que quedaba a nuestras órdenes, yo le dije que por favor se acercara, le dimos la mano y le agradecemos el gesto, parece que era pariente del dueño de casa, porque nos preguntó si ya habíamos tomado desayuno, y yo le dije que todavía, voy apurar un poco el desayuno, y pidió permiso para retirarse sonando nuevamente los tacos con fuerza, después me enteré que el cadete estaba gozando de sus vacaciones, que buen porte militar, yo nunca pude hacer algo parecido.

El desayuno estaba bueno, un jarro de leche de vaca recién ordeñada con su buena nata, pan, queso del lugar, y unas rodajitas blanquecinas, que las probé y estaban ricas, después le pregunté a Saturnino ¿Qué era eso?

Y me dijo que era «criadilla de toro», me peso haberlas ingerido, pero el me dijo que era muy nutritivo y que podía tener hasta hijos mellizos.

Todo el día domingo estuvimos en Pauza, pero como no había llevado ropa para cambiarme porque iba a ser solo una «IDA Y VUELTA», me fui con mi overoll de vuelo a misa, los chiquillos se me acercaban, me tocaban creían seguramente que era un «extra – terrestre».

De regreso a la casa, tratamos de comunicarnos nuevamente a Lima, nos acercamos al señor que tenía su equipo de radio, porque el radio del avión seguía inoperativo, el radio – Técnico era un hombre muy servicial, le di las frecuencias 126.9 y 118.1, y los datos exactos del lugar donde estábamos y felizmente se comunicó bien y recibieron el mensaje, tal es así que el día lunes llegó un helicóptero a Pauza con el doctor Ángulo (Cirujano) con navaja en mano, doctor Koester (Anestesiólogo) y el doctor Chavo Ríos (Medicina general), nos atendieron; y como no tenían a quien «cortar», nos fuimos en el helicóptero a Chala después de despedirnos y agradecerles cariñosamente a toda la gente que nos atendió en dicho lugar con mucho esmero y pulcritud; posteriormente me enteré que

alguien de la familia vino a Lima y le cancelaron nuestra estadía.

Llegamos a Chala, y ahí estaba el potente C47 al mando del piloto comandante FAP E. Chini P, despegamos sin novedad y aterrizamos en Pisco, para esperar que mejorara el tiempo en Lima porque estaba un poco «maluco», esperamos aproximadamente un par de horas y se despegó hacia Lima, aterrizamos en Limatambo con toda felicidad, al suboficial lo internaron en el Hospital Militar y a mi me internaron en el Hospital Naval, porque todavía la FAP no tenía hospital, nos hicieron un chequeo médico completo y nos dieron de «alta» aproximadamente en una semana «sanos y salvos» para iniciar nuevamente nuestras actividades aeronáuticas.

Posteriormente la FAP mandó una comisión por tierra al lugar del accidente, solo recogieron el motor, algunos accesorios e instrumentos del avión, y dejaron el fuselaje, que lo pusieron encima de un muro que construyeron y lo conservan como un monumento histórico.



Afiche publicado en el pueblo de Sacraca, en conmemoración a los 50 años del accidente.

ENCONTRAMOS EL SU-22 DERRIBADO

César Cueva García

El verano de 1995 será recordado en nuestra memoria de aviadores de diferentes formas, para algunos representara la primera acción de armas en la que participaron, otros recordaran con profunda nostalgia a nuestros compañeros caídos en acción de armas, para mi representa una muestra de lo que estamos hechos los pilotos de la FAP, arrojo y valentía, pues a bordo de sus aeronaves de caza, bombarderos y helicópteros, se realizaron las misiones que imponían las circunstancias, aún a costa de su propia seguridad, y con éstos

vuelos nos llenaron de hidalguía a todos los miembros de la Fuerza Aérea.

Es mi intención con este breve relato, y en otros que me comprometo a redactar, transmitir a quienes nos sucedan en el tiempo aquellos renglones de la historia que suelen perderse con la memoria de aquellos que los vivieron.

Esta historia se inicia en la mañana del día del 21 de febrero de 1995, en Ciro Alegría, evito intencionalmente usar la palabra aeródromo o aeropuerto, pues en esos días tales calificativos le quedaban muy grandes al conjunto de instalaciones que en ella se albergaban. En aquella mañana formaba parte de la tripulación de un helicóptero Mi-17 del Grupo Aéreo N° 3, que prestaba sus servicios al Destacamento FAP de Ciro Alegría, la misión que nos habían asignado, era transportar personal, víveres y municiones hacia el Puesto de Vigilancia N° 1 del Ejército Peruano (PV1 EP), y de retorno traer a heridos que requerían de atenciones mayores en Ciro Alegría. Con la ruta asignada, y luego de obtener la información meteorológica hacia nuestro destino, despegamos de Ciro Alegría y a poco tiempo nos encontramos con una fuerte lluvia que nos obligaba a desviarnos hacia el Oeste de nuestro curso, circunstancias del

destino nos hicieron aterrizar en el Cuartel EP Chávez Valdivia, bastante al Oeste de los cursos de vuelo usuales para dirigirse desde Ciro Alegría a los PV que tenía el EP en la Cordillera del Cóndor. Durante varias horas estuvimos esperando a que mejorara el «weather», en aquellas instalaciones.

Al reiniciar nuestro vuelo tratamos de dirigirnos con el rumbo más directo hacia nuestro destino, y luego de varios minutos de navegación, designios del destino, una coloración extraña diferente a la verde espesura de la selva nos llamó la atención, nos acercamos para hacer un reconocimiento aéreo, y fue grande nuestra sorpresa al divisar un casi intacto SU-22 reposando en la tierra firme, y digo reposando pues podría jurar que eso parecía, descansando como si estuviera satisfecho de encontrarse a salvo en tierra peruana, aunque estuviese herido de muerte. Dos SU-22 que pertenecían al Grupo Aéreo N° 11, luego de realizar sus misiones de bombardeo, habían sido impactados el pasado 10 de febrero, las aeronaves y sus tripulantes habían permanecido perdidos desde entonces, el Comandante FAP Víctor Maldonado Begazo «Rayo» y del Mayor FAP Enrique Caballero Orrego «Poeta». El SU-22 que se divisaba en tierra, no había perdido aún su color camuflado

característico, y con facilidad se podían divisar los colores blanco y rojo de la bandera en su estabilizador vertical, solo una fractura en su fuselaje delantero revelaba su verdadera condición. Grabamos las coordenadas con ayuda de nuestro equipo GPS, y decidimos no transmitir la información por la radio pues sabíamos que las transmisiones eran interceptadas. Con prontitud nos dirigimos a nuestro destino, deseosos completar el vuelo y comunicar esta grata noticia al Destacamento FAP de Ciro Alegría, pues no se sabía nada del paradero de nuestros compañeros desde que fueran derribados.

Al día siguiente, nos misionaron a primera hora para llevar personal especialista al punto reportado, pues se requería con urgencia más información del hallazgo, al llegar a la zona en cuestión, algunos especialistas descendieron del helicóptero con la ayuda del cable winche de rescate, mientras nos manteníamos en vuelo estacionario sobre el punto, luego nos mantuvimos en espera sobrevolando la zona, y al cabo de un rato nos comunicaron por la radio que los ascendiéramos, ya en el helicóptero informaron con detenimiento sus averiguaciones, el numero de cola la aeronave, que el asiento del piloto no se encontraba y aparentemente la eyección había sido exitosa,

que la aeronave presentaba indicios de fuego localizado en el tablero de instrumentos, que debajo del fuselaje se podían observar los impactos de los obuses recibidos de la artillería antiaérea ecuatoriana, y que el rompimiento que se observaba en la parte delantera del fuselaje se debía a que una roca se había interpuesto en su caída. Luego nos enteraríamos que la aeronave correspondía a la que estaba volando el «Rayo».

Ese mismo día, en horas de la tarde mientras regresábamos de uno de los tantos vuelos del PV1 hacia Ciro Alegría, solicite que modificáramos nuestro curso de regreso e intentáramos aproximarnos primero hacia el punto donde descansaban los restos del SU-22, manteniendo rumbo Sur, en la creencia de que probablemente esa hubiese sido la decisión del piloto al saberse dañado y sin posibilidad de regresar hasta su Base en Talara. Colocamos la frecuencia internacional de emergencia 121.5 Mhz. en nuestro equipo de radio y proseguimos nuestro acercamiento, al cabo de algunos minutos comenzamos a recibir una señal audible, al principio la recepción de la señal fue muy débil, tuvimos que verificar la frecuencia colocada en el equipo para dar crédito a nuestros oídos, manteniendo el rumbo observamos que la señal se hacia cada vez más

fuerte, era difícil mantener el curso con la alegría desatada en la cabina, pues la señal debía provenir de alguno de los asientos de eyección. Comenzamos a sobrevolar sobre la zona de mejor recepción, buscando con la mirada cualquier indicio que nos diera con la ubicación del «Rayo» o del «Poeta». Recordaba en esos momentos cuando volé con el «Poeta», quien fue mi instructor de vuelo en el avión Tucano T-27, me enseñó no solo a hacer bien el «looping» y el «ocho cubano», sino que me enseñó también a disfrutarlos. Al «Rayo» lo recordaba como mi oficial de año en la EOFAP, pasándonos revista antes de pasar nuestros alimentos, donde se comentaba con admiración que había sido distinguido como «Ala de Oro» de su promoción. Pensaba que ahora convertido en Piloto de Helicóptero, podría modestamente, devolverle a alguno de ellos cuando menos, las atenciones que recibí en aquellos tiempos, rescatándolo de la enmarañada selva en que se encontraba.

Sobrevolamos la zona por varios minutos, nuestra aeronave se desplazaba muy lentamente sobre la copa de los árboles, todos buscábamos con la mirada, cualquier indicio que nos revelara finalmente su ubicación, partes del velamen de su paracaídas, restos del equipo de supervivencia, alguna señal luminosa

o cualquier cosa que no fuera de color verde. ¡Nada! La Selva se empeñaba en negarnos ese último hallazgo. Pronto la lectura del nivel remanente de combustible, nos recordaría que debíamos abandonar nuestros afanados intentos por encontrarlos, un profundo sentimiento de nostalgia me invadió cuando tuvimos que alejarnos temporalmente de aquella zona, los imaginaba decepcionados de nosotros, recostados en algún árbol que les sirviera de morada. Que ciertas se hacían las palabras recibidas en el Curso de Supervivencia en la Selva, es el sobreviviente quien debe tratar de ser encontrado, pues la Selva en su inmensidad siempre se empeñaría en ocultarnos debajo de su espesura.

Una vez más notificamos nuestro nuevo hallazgo, entregamos las coordenadas grabadas en el GPS y al día siguiente se encontrarían sobrevolando sobre el punto, aeronaves con mejor equipamiento que el nuestro para hacer la búsqueda electrónicamente, sin embargo a pesar de confirmar nuevamente la señal, no tuvieron éxito en su misión. Ya habían transcurrido 12 días desde que se eyectaran de sus aeronaves, y no se tenía noticia alguna de ninguno de ellos. Días después se internarían en la zona una patrulla de DOES para realizar la búsqueda a pie, pues la

búsqueda por aire había sido suspendida. Recuerdo lo mucho que me contrarió esta actitud, no podía entenderlo, o no quería entenderlo. Por aquellos días, los soldados heridos por las minas personales, se habían incrementado bastante, había una multitud de soldados combatiendo en la cordillera del Cóndor, y teníamos serios problemas para aprovisionarlos de víveres, municiones y medicinas. Los vuelos hacia el PV1 en la frontera, eran interminables y aún así no se podía mejorar el aprovisionamiento. A los pocos días de estos sucesos, encontraron los restos de nuestros héroes.

A veces pienso que el destino, misterioso por naturaleza, se empeña en mantener inmóviles algunas situaciones, y creo que el destino del «Rayo» y el «Poeta», no era ser rescatados de su proeza, sino que su destino fue hacerse grandes, en un conflicto que requirió de la entrega incondicional de sus mejores pilotos. Su destino era alzarse en vuelo ejemplar como Gigantes del Cenepa. ¡Descansa en paz Rayo!, ¡Descansa en paz Poeta!

SÁTIRAS AMARGAS

Luis F. Ramírez Alfaro

*El Instituto es depositario
testigo de nuestra historia
no dejemos que sucumba
por olvidar nuestra gloria.*

*Sus páginas no se escriben
sin encontrar justificación
están matando el recuerdo
a próceres de la Institución.*

*Aún es tiempo de avanzar
de corregir cruel omisión
retomemos firme el camino
del quehacer de la aviación.*

Y dice así...

La FAP es la Institución
nos auspicia por Decreto
se fueron todos de baja
para nadie es un secreto.

Consciente de este hecho
que me turbaba la razón
decidí hacer mis compras
mientras hallaba solución.

Al subir por las escaleras
de «Vea» mi tienda amiga
pensando en que comprar
la suerte me evitó que siga.

Me enredé en un peldaño
tres loopings en el aire di
un salto con caída libre
mi brazo derecho rompí.

Dolor tuve para rato
por luxación y fractura
tan fuerte el golpe fue
que vi al Judas calato.

Llamaron a mi costilla
ella pensó en un premio
pero el sueño se esfumó
viéndome en una camilla.

No había ambulancia
para llegar al hospital
ella tuvo que llevarme
vi estrellas de general.

El cuarto que asignaron
ocupaba ya un paciente
asido a un fierro estaba
cual cadete en parapente

De almohada una colcha
en varias vueltas atada
no había ¡Oh sorpresa!
donde poner la cabeza.

Un somier con curvatura
como enrollado dormía
la auxiliar se sorprendió
al levantarme aquel día.

Le pregunté de acucioso
la razón de su sorpresa
muy nerviosa respondió
¡Pucha! Su talla, era esa?

Programaron me bañaran
como cuando era chiquito
varias sábanas por toallas
para secar mi cuerpecito.

No importó que estuviera
sufriendo tan serio mal
me vistieron sin secarme
sin tocarme el material.

Si tuviera un hueso roto
y desea ocupar al baño
debe hacer Ud. acrobacia
para visitar los escaños

Por eso es recomendable
si usted sufre traumatismo
que le pongan pasamanos
para que agarre el ritmo.

Mientras yo convalecía
solicité breve audiencia
del Cuartel querían saber
los motivos que aducía.

No tuve chance del saludo
de otros tiempos signo añejo
se olvidaron del Carreño
el Manual del pobre viejo.

Soy del Instituto de Historia
escribo, fue mi respuesta viril
Qué es eso? Fue la pregunta
de quien gobierna a tres mil.

Quién es y porqué no vuela?
a qué dedica el tiempo libre?,
para usted, un viejo Coronel
de cuando los aviones de tela.

Somos Institución privada
rinde culto a los valores
nuestro fin no es el lucro
de los platos voladores.

Tres años solicitamos
mejoren la subvención
sordos mancos y mudos
este mundo de callejón.

Varias propuestas existen
para aumentar las pensiones
hasta cuando he de soportar
no miccionen sus pantalones.

Tripulantes del Titanic
combatientes de polillas
convivir con la chatarra
y fumarnos las colillas.

Para completar el costal
que demanda la Navidad
en todas las instituciones
un sueldo es lo habitual.

Si las cosas no mejoran
he abierto una cuentita
para miembros de la FAP
y cubrir sus arruguitas.

Desean donar centavitos?
se los voy a agradecer
las cajeras de la tienda
ya los pueden atender.

En el Banco de la Nación
hacen colas cien viejitos
no los vayan a empujar
pueden ser sus abuelitos.

El gobierno ha prometido
terminar con la pobreza
apúrese señor presidente
que tenemos la pata tiesa.

Pocas veces voy al Cuartel
porque me siento extraño
pareciera que ingresara
al Palacio de los Engaños.

Que futuro tan cruel
nos depara el destino
interpreten bien la ley
consulten a otro chino.

No soy empleado público
entiéndanlo de buena vez
la norma está muy clara
aunque fallen al revés.

Varios proyectos de ley
de sueldos a la deriva
caviars de la mecedora
cambien actitud pasiva.

El presupuesto es un chiste
todos los meses dos mil
como escribir la historia
ni de un mono con mandil.

Dicen que el peor enemigo
es aquel de la institución
yo quiero a mi compañero
que descansa en el panteón.

En el marco de fin de año
rompen calles y veredas
el tráfico es pandemonio
y nos birlan las carteras.

El desorden es general
el tráfico, es para litio
sale usted de un lugar
regresa al mismo sitio

Hay rifas en todas partes
es un gastadero de plata
comienza enero y al final
quedamos pateando latas.

Viajar dentro del Perú
es un peligro insensato
te asaltan en el camino
hasta dejarnos calatos.

La vida no tiene precio
diario mueren por doquier
tu duermes en un bus cama
y no es seguro amanecer.

El perro del hortelano
no come ni deja comer
hay plata y los militares
no tienen nada que ver

Como decía mi abuela
vaya Ud. a fregar a Moya
déjeme disfrutar en paz
y no destape más la olla.

No los quiero atormentar
la vida no es un infierno
pues mejor que yo me quite
a mis Cuarteles de Invierno.

