



# ***NARRACIONES DE AVIADORES IX***

R. Parodi G  
88

**INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS  
AEROSPACIALES DEL PERÚ**

**2009**

Editor: José Zlatar Stambuk  
Diagramación: Hans Hamann De Vivero  
Impresión: Imprenta FAP  
Carátula: Canberra MK 8  
Rodolfo Parodi G.  
1988

# CONTENIDO

<b>Presentación</b>	<b>7</b>
Raúl Dueñas Rospigliosi	
<b>¿Dios existe?</b>	<b>19</b>
Jesús Bassallo Bedoya	
<b>Afloran los peligros del río</b>	<b>29</b>
Eduardo Santamaría Raygada	
<b>Decisión heroica</b>	<b>43</b>
José Zlatar Stambuk	
<b>El General, el Alférez, el Suboficial y la primera tripulación mártir de helicóptero del Perú</b>	<b>47</b>
Mario Muñiz Ortega	
<b>Traslado en vuelo de aviones Douglas Northrop «8A-3P»</b>	<b>61</b>
Armando Revoredo Iglesias	
<b>Transportes Aéreos Militares «TAM»</b>	<b>69</b>
Eduardo Ángeles Figueroa	
<b>Vuelo nocturno a Arequipa</b>	<b>77</b>
Carlos Martínez de Pinillos	

<b>El viejo y buen «PT-3»</b>	<b>83</b>
Donald Matías Kessler	
<b>Remembranzas de nuestro itinerario</b>	<b>91</b>
Jorge Balarin de la Torre	
<b>Conquistadores del espacio</b>	<b>99</b>
Ángel Chirinos Lavander	
<b>Las Palmas</b>	<b>103</b>
Pedro Sala Orosco	
<b>Se hace camino al andar</b>	<b>109</b>
Ernesto Burga Ortiz	
<b>El legendario Stearman «PT-17»</b>	<b>121</b>
Carlos Varela M.	
<b>Tierra de Juanes</b>	<b>127</b>
Oscar Gonzales Coronado	
<b>Los tigres del «11» - Curtis Hawk «P-36»</b>	<b>139</b>
Pedro Izquierdo Kernan	
<b>Ir por lana y...</b>	<b>153</b>
Jorge Barbosa Falconi	
<b>Carta de José Quiñones</b>	<b>157</b>
<b>El milagro de la leche</b>	<b>161</b>
Jorge Tamayo de la Flor	

<b>Fueron milagros o...?</b>	<b>165</b>
Hernán Ampuero Bustillos	
<b>Rescate de Embarcación pesquera</b>	<b>189</b>
Pedro Farfán Matellini	
<b>Poema dedicado al avió Canberra</b>	<b>193</b>
José Espinoza S.	
<b>Por qué nos vamos de baja</b>	<b>195</b>
Giancarlo Ceccarelli Vargas	
<b>Mi primer salto de paracaidismo Tandem</b>	<b>201</b>
Hernán Rivas Vargas Machuca	



## **PRESENTACIÓN**

Conforme van pasando los años en vez de desmerecer a los precursores del conocimiento humano y acciones temerarias, hoy los admiramos, y en este caso particular de la aviación peruana, los eleva al título de héroes. Gracias a su esmerado aporte, brillan mucho más que las estrellas del firmamento, tal es el motivo de ávida curiosidad de volver al pasado y recordar por propia experiencia de sus protagonistas los episodios que gloriosamente les tocó vivir.

Se suele comentar en reuniones de historiadores, expresiones que de tanto escucharlas y que se dan en la práctica, se convierten al final en verídicas, por lo que aquello que dice...»Un pueblo sin historia es un pueblo sin alma». Hoy más nunca es una realidad seria, y tomando como base esta

norma, puedo decir sin temor a equivocarme que...»Toda Institución sin historia es una Institución sin alma». Las remembranzas de vivencias y virtudes excepcionales muchas veces se hacen paradigmas, tal es el caso de las personas que sirvieron en la Fuerza Aérea del Perú, cuyos testimonios registramos en estas páginas, rindiéndoles un justo reconocimiento de gratitud y consideración especial.

Con inusitado interés inicié la lectura de «Narración de Aviadores» Tomo IX, empezando con los relatos de...

¿DIOS EXISTE?, donde al autor narra su experiencia como piloto de un DC-4, en un decolaje del aeródromo de Andahuaylas, en pleno ascenso ingresó a la aeronave a un banco de nubes rodeado de montañas, siente que es ayudado por una mano divina que lo lleva a un rumbo seguro logrando llegar al Cuzco sin novedad. El otro caso que narra el autor es el del aterrizaje forzoso que realizó un Hércules de la FAP (L-100-20) en las faldas de un cerro en San Juan de Marcona, a las 02:00 a.m.; totalmente oscuro y con los 4 motores plantados por falta de combustible y por supuesto con la cabina en tinieblas. La tripulación salió ilesa, lo mismo ocurrió con las 5 ó 6 personas que trasladaban a Lima, asimismo el avión y la carga sin percance de consideración ¡fue un milagro!



Dios los acompañó en ambos casos, sí...¡Dios, sí existe!

AFLORAN LOS PELIGROS DEL RÍO, siempre en los amarizajes que realizan las aeronaves del Grupo Aéreo N° 42 en Iquitos, no están libres de peligros como la que se describe en este testimonio; siempre estas amargas experiencias al chocar con troncos casi escondidos que flotan en el río, en algunos casos resultan fatales. En esta oportunidad se trata de un viejo Catalina, de estructura dura que soportó el golpe y pudo retornar a su destino sin novedad.

DECISIÓN HEROICA; como siempre la ágil pluma del autor nos brinda la historia del sacrificio de Alfredo Salazar Southwell, *quien en los breves y angustiosos segundos que debió pasar en ese sublime momento de prueba, pone de manifiesto las excepcionales dotes que define su personalidad: valor, elevado concepto de responsabilidad, abnegación, serenidad y espíritu de sacrificio.*

EL GENERAL, EL ALFÉREZ, EL SUBOFICIAL Y LA PRIMERA TRIPULACIÓN MÁRTIR DE HELICÓPTEROS DEL PERÚ, un testimonio de gran valor durante un vuelo del helicóptero Allouette II del Cuzco a Patria, donde se demuestra la disciplina aérea en cumplimiento exacto de la misión encomendada, acuciosos en el plan de vuelo y la gran operatividad alcanzada por el Alférez piloto de helicóptero, hicieron posible evitar un accidente que podría haber acabado con la vida de la tripulación y

la del Comandante General de la Cuarta Región Militar con sede en el Cuzco.

TRASLADO EN VUELO DE AVIONES DOUGLAS NORTHROP 8A -3P, experiencia narrada por el propio General Revoredo, donde relata pormenores interesantes de este traslado, quedando un precedente para la posteridad,... no se traerían más aviones encajonados. *Y así fue. Durante la guerra mundial se realizaron magníficos vuelos en masa desde los Estados Unidos al Perú sin haber tenido que lamentar más que dos accidentes fatales y éstos, evitables.*

TRANSPORTES AÉREOS MILITARES «TAM», en su particular estilo de escribir el General Ángeles, nos dice que en 1948 fue nombrado a la Base Aérea de Tingo María en la zona del río Huallaga. El transporte de carga aérea salía de esta unidad en aviones de 2 compañías, TAPSA (Transportes Aéreos Peruanos) y CAMSA (Compañía Aérea Mercantil). Luego, en el año 1950 fue nombrado a Iquitos, donde operaba la línea TANS (Transportes Aéreos Nacionales de la Selva) con sede en la Base Aérea en el río Itaya, operaba con aviones Pilatos Porter, Twin Otter y Beaver, cubriendo diferentes rutas en la Amazonía, a Leticia, Tabatinga y Gueppi. Es una narración muy detallada que nos hace conocer la importancia de la presencia FAP en la selva, donde se unía y daba vida a pueblos alejados. Posteriormente, se traslada al Grupo Aéreo N° 41 – Limatambo – Lima con la línea TAM (Transporte

Aéreos Militares) donde operaban los aviones DC-3 y C-47, realizaban operaciones comerciales y de acción cívica, así como correo aéreo a las repúblicas de Chile, Argentina y Colombia. Este Grupo Aéreo de transporte benefició mucho a los comerciantes que sufrían bastante con el transporte terrestre. Estos vuelos permitieron abastecer una buena economía y con la ayuda del Estado adquirieron 4 aviones C-46F.

A partir del año 1960 el alto Mando de la FAP ve por conveniente dividir el Grupo Aéreo N° 41 en 2 unidades, una sola destinada a vuelos militares y crear otra que era sólo de Servicios Aéreos Comerciales (SATCO), iniciándose una nueva etapa en esta Unidad de transporte Aéreo, que siempre se la recuerda con mucho cariño, porque permitió apoyar al desarrollo de nuestro país en la zona de la selva que requería su total intervención; AEROPERU nace de SATCO...penosamente AEROPERU duró poco por la politización en su conducción...así sigue narrando el General Ángeles esta interesante historia.

VUELO NOCTURNO A AREQUIPA, en esta ocasión un destellante personaje de nuestra aviación nos cuenta, en su época que le tocó vivir, que salió muy tarde hacia Arequipa, pasando muchas peripecias en un vuelo nocturno, donde incluso tuvo que encender fósforos para ver el compás para fijarse el rumbo en que volaba el avión. Iba solo en el avión y que después de muchas situaciones difíciles logró

aterrizar en Arequipa, en vuelo nocturno y con DIOS como copiloto. Reconoce que salió ileso de aquel incidente por su entrenamiento de muchos años y el perfecto conocimiento del lugar; los pilotos antiguos por su amplia experiencia tomaban buenas decisiones y llegaban sin novedad a su destino. *Era la primera vez que un avión aterrizaba de noche en Arequipa...*

EL VIEJO Y BUEN PT -3, el autor de esta nota rinde homenaje a los instructores que se jugaban la vida para dar enseñanza a los nuevos pilotos. La historia ocurre en 1936 en que un oficial peruano recuerda con cariño y admiración a un piloto del ejército norteamericano casado con dama peruana. La nostalgia del avión PT-3, más conocido y recordado que hubo en Las Palmas para instrucción primaria. Hay una carta en la revista «Consolidated Aircraft Corp» en el año 1936 en donde se hace una remembranza de este buen avión de instrucción, el PT -3 antecesor del STEARMAN PT-17 muy conocido como un excelente avión de instrucción hasta los años 60 (del siglo pasado).

REMEMBRANZAS DE NUESTRO ITINERARIO, en este relato se recuerda los itinerarios de vuelos de la selva, sobre todo en el departamento de Loreto. El aviador escribe sobre las costumbres de los antiguos nativos de la región, en lo que respecta a la pesca, alimentación, describiendo los chillidos y canto de las aves, así como los gritos de los monos,...es decir el despertar de la naturaleza.

Recuerda a la antigua Base Aérea de Masisea que posteriormente fue trasladada a Pucallpa.

CONQUISTADORES DEL ESPACIO, enaltecedor poema escrito con el corazón puesto en la pluma del inspirado autor, que llega al alma de los que tuvieron la suerte de volar el Canberra y el personal que le permitió volar con prestancia y seguridad. Se despidió al Canberra, aquel avión mítico que marco una importante época y que duró en operación en nuestra Fuerza Aérea casi 50 años, cumpliendo exitosamente con todas las misiones que se le encomendaban. Excelente avión que perdurará por siempre en la mente de aquellos antiguos y nuevos pilotos, mecánicos y demás personal que estuvieron cerca a «ÉL» en las diferentes e importantes operaciones que le cupo realizar, ¡Fuerza, Poder y Gloria hasta... la Victoria!

LAS PALMAS, interesante testimonio del primer vuelo solo en un avión de instrucción en la Base Aérea de «Las Palmas», sede de nuestras Escuelas de Formación. El autor se remonta a su época de Cadete y explica las piernas del Patrón de Tráfico, y nos cuenta que un compañero se equivocó al enfrentar la pista porque no encontraba la «Vaca blanca» que le serviría de referencia.

SE HACE CAMINO AL ANDAR; Un piloto de helicóptero, expresa en su narración que los pilotos de aviones, los consideraban como de segunda categoría, por la limitación del poco o nada de vuelo

instrumental en los helicópteros, todo era visual. Realiza un recuento sobre los primeros helicópteros que tenía la FAP. Como experiencia nos narra que realizó un vuelo nocturno (sin autorización) de Chiclayo a Lima, sirviendo esta acción para que posteriormente se programen vuelos instrumentales y nocturnos.

EL LEGENDARIO STEARMAN PT -17, apasionante expresión sobre el noble avión de instrucción, el biplano STEARMAN PT-17, forjador de pilotos de nuestra querida FAP; durante los 25 años que estuvo en operación en Las Palmas, con su fuselaje de color azul, sus alas pintadas de amarillo *¡Qué buen amigo!*

TIERRA DE JUANES, el autor narra las costumbres de los pobladores de la Selva, en cuanto a sus frutos, comidas, etc. Así como los tahuampas o fiestas costumbristas. Hace referencia a los síntomas de algunos brebajes de la selva como el ayahuasca, la pusanga, el agua de huacanqui para el amor y el tunche o el maligno Satanás; y de todas estas experiencias el autor, hoy goza de buena salud y buena posición económica.

LOS TIGRES DEL 11 –CURTIS HAWK P-36, reminiscencias de las memorias del autor al llegar al «11» Escuadrón de caza (Piura), la forma en que lo trataron, como también de las experiencias del Mayor (Jefe del Escuadrón) ocurridos en el avión P-36 en que volaba.

También nos da a conocer sus experiencias en este avión (P-36), tanto en los decolajes (tendencia del avión a irse a 90° a la izquierda por el torque), formación cerrada, táctica para el combate, «carrera de ratas», posición de «colgados». Recuerda también el consejo de todos sus instructores...»Nunca lo pienses dos veces, la indecisión mata». Rememora el vuelo hacia Arequipa, sus propias experiencias y su retorno a Piura, no sin antes dejar sorprendidos a los arequipeños con varios pasajes rasantes.

IR POR LANA Y..., con estilo ameno el aviador escribe sobre la experiencia que le ocurrió al presentarse a su Unidad (XXXI escuadrón de Ataque –Las Palmas) a primera hora, después de su permiso por matrimonio. Tuvo que integrarse a la misión verdadera con destino a Arequipa en aviones Northrop 8 –A- 3P, para sofocar una revolución en esa ciudad, con la que el General Manuel A. Odría se había sublevado contra el Presidente José Luis Bustamante y Rivero.

Ante el triunfo de Odría, la misión cambió de «atacante» a «acompañante» del avión del General revolucionario, que en esa forma se convirtió en Presidente de facto del Perú.

CARTA DE JOSÉ QUIÑONES, es una misiva que el héroe le escribe a su amigo Roberto, contándole sobre su experiencia de alpinista en el Huascarán. Quiñones fue muy aficionado a toda clase de deportes, tal como basquetbolista, boxeador, futbolista, etc.

EL MILAGRO DE LA LECHE, al leer este pequeño aporte, se darán cuenta que con fe y buen propósito, para ayudar a niños que sí la necesitaban, se hizo realidad.

FUERON MILAGROS O...?, el piloto rememora muy explícito y emocionado los incidentes que tuvo en 2 misiones de vuelo en el avión MIRAGE (M5) y la forma en que salió de ellos que dio como la gran dicha de volver a tierra sin novedad. El aviador involucrado al aplicar los procedimientos de emergencia requeridos, actuó con serenidad y convicción.

RESCATE DE EMBARCACIÓN PESQUERA, es una breve experiencia de una operación de rescate aéreo en helicóptero a los tripulantes de una embarcación que se encontraba varada a 300 metros de la playa y como describe el narrador el final fue feliz, por que se logró con éxito la misión encomendada, debido a una buena preparación de los tripulantes del Helicóptero Naval.

Las sinopsis de estas historias son referenciales, pues la voluntad es que usted amigo lector vuele al inmenso espacio real de los pioneros de la aviación, nutriéndose de sus testimonios leyendo las páginas del NARRACIONES DE AVIADORES TOMO IX.

No puedo evitar de recordar lo escuchado en la reunión social llevada a cabo en el IEHAP con motivo de un ágape al General Zlatar (fecha de su



onomástico), cuando en un sincero homenaje le expresan lo siguiente...»*En su libro, el escritor expone sus pensamientos con alma y corazón, poniendo en cada párrafo el ideal que todo hombre de bien brinda humilde al género humano*. Y luego de mencionar varios párrafos de sus innumerables obras, termina diciendo...»*Podemos llenar muchas hojas, analizando cada párrafo de las obras del Teniente General FAP, José Zlatar Stambuk, solo quiero expresar finalmente, mi admiración y respeto y que el Todo Poderoso le de muchos años más de vida y que su fecunda obra siga aumentando en beneficio de la familia FAP y de todos los peruanos*».

Soy solidario con esa locución, con términos que expresan su innato arte literario, amplia experiencia como aviador y persona proba.

El instituto de Estudio Históricas Aeroespaciales del Perú, rinde su admiración y respeto a todos los pioneros de la aviación, cuyas experiencias narradas amenamente, constituye un legado invalorable, siendo esta colección de monografías como una «abertura de trocha» en el camino que recorrerán las nuevas generaciones de la Fuerza Aérea del Perú.

Asimismo, para cerrar esta presentación, pido a nuestros compañeros de todas las generaciones de nuestra Fuerza Aérea, como también a las personas involucradas en este quehacer de la aeronáutica, nos hagan llegar sus experiencias, sus testimonios, que nos serán de mucha utilidad; ya

que estas vivencias, estas narraciones, serán lecciones aprendidas que no olvidaremos jamás

***Raúl Dueñas Rospigliosi***

## ¿DIOS EXISTE?

*Jesús Bassallo Bedoya*

Un domingo del mes de Octubre, asistimos a misa al templo de «las Nazarenas». Fuimos temprano, lo que nos permitió ubicarnos muy cerca del imponente cuadro del Señor de los Milagros, al verlo de cerca, nos explicamos y comprendimos por qué aquella pintura enmarcada en oro y plata, toda una obra de arte, inspira tanta fe y atrae la devoción de millones de peruanos, por todo el mundo. Mientras le agradecíamos por mantenernos muy saludables no obstante, todas las que habíamos pasado en nuestras épocas de aviador activo y más aun después de la grave enfermedad que se nos presentó hace ya siete años, es cuando nos pusimos a recordar, cómo durante nuestras actividades de vuelo, hasta en dos oportunidades, fue definitivamente **Él** quien nos salvó y protegió. No,

no fue coincidencia, pues un piloto debe estar preparado para afrontar con éxito una emergencia y en las 12,000 horas, en ese largo trajinar por selvas y cordilleras tuvimos muchas y de las bravas, pero en dos oportunidades la situación estaba fuera de nuestro manejo, fuera de nuestro control; sólo es explicable por el misterio que envuelve la presencia divina; **aquí una de las historias**; y a continuación, otra que nos tocó estar en las investigaciones y ser testigo de excepción, llegando a la misma pregunta **¿Dios existe.....?:**

A inicios de la década del setenta, nos habían misionado en un viejo DC-4 para hacer el vuelo Lima – Andahuaylas – Cusco para retornar ya al día siguiente a Lima. El campo de aterrizaje de Andahuaylas está ubicado en una meseta llamada Huancabamba, por el pequeño pueblito, del mismo nombre, que está por allí cerca. La aproximación para aterrizar se hace, como siguiendo una «pierna base» por la sinuosa quebrada del río «Jeñauran» (Nombre quechua, se pronuncia Jeeñauran) que lo lleva a enfrentar la pista luego de un viraje pasando por un «abra» que se forma en un corte natural que hacen la cadena de montañas, se podría decir que es una especie de «T», viniendo de Lima o Ayacucho se vira a la derecha y si se viene del Cusco a la izquierda, la salida es al revés.

Aterrizamos en Andahuaylas a media mañana, para dejar 50 Guardias Civiles, pero los pasajeros para Cusco, cuya relación la teníamos a la mano no

estaban, eran unos 20 políticos del gobierno de turno, como una hora después, por teléfono y con el apoyo de la comisaría logramos ubicarlos en la ciudad, se presentaron como dos horas después pidiendo disculpas, según dijeron ellos, hubo alguna descoordinación, pues nos esperaban para más tarde. Sin embargo, en el tiempo transcurrido, el sol había ido calentando la puna serrana y la humedad en el valle del río «Jeñauran» se fue evaporando hasta convertirse en una gran masa de niebla que se quedó encajonada en toda la quebrada, niebla que NO era visible desde el campo de Andahuaylas por que estaba al otro lado de la cadena de montañas, por lo demás el cielo lucía con grandes claros azules ideal para el vuelo, pero dentro de la sinuosa quebrada, agazapada, la tragedia nos esperaba, cual si fuera una trampa mortal, convertida en la siniestra niebla espesa.

Despegamos pasando ya el medio día, con destino al Cusco; el DC-4 como todo avión a hélice y con motores a pistón, en campos de altura tenía la aceleración lenta y el régimen de ascenso pobre, eso lo sabíamos y ya estábamos acostumbrados; el problema vino cuando al remontar el abra que conecta con la quebrada del río «Jeñauran», **¡OH sorpresa!** ¡Nos encontramos con el espeso banco de niebla!, no lo podíamos evitar, el avión no se puede detener en el aire y antes de que siquiera lo pensemos estábamos metidos en medio de la niebla, penumbra total en la sinuosa quebrada, no teníamos radar meteorológico, que poco hubiera servido en

esas circunstancias. Fue más por instinto que por un razonamiento que iniciamos un viraje a la derecha, para colocarnos en medio de donde suponíamos seguía el curso de la quebrada con la potencia al máximo y tratando de ganar altura a una velocidad que estaba al borde de la pérdida, sentíamos que la adrenalina nos fluía a chorros, las palpitaciones aceleradas las sentíamos en el cerebro, el rostro nos quemaba de la presión que estábamos viviendo ¡Esperábamos el choque, la estrellada en cualquier momento en medio de la niebla, con alguna ladera de uno de los cerros!. El joven Alférez que era el copiloto estaba muy tranquilo, confiado en lo que hacía el Capitán, al Ingeniero de vuelo se le salían los ojos. En determinado instante, siempre guiados únicamente por el instinto, tratamos de dejar de virar, **pero ahí estaba Él acompañándonos y protegiéndonos**, el timón de mandos **estaba duro** no respondía haciendo que la aeronave siga virando unos 20° grados más, no sabemos si entre la sorpresa y el pánico que ya sentíamos nos abandonamos ¡A la suerte!, ¡A lo que venga!, momento en que en nuestras sorprendidas manos sentimos que el timón, ¡Solo! Cual si estuviera siendo manejado con piloto automático hizo que dejara de virar y segundos después iniciara mas bien otro viraje, esta vez a la izquierda, de aproximadamente 30° grados, nosotros sólo lo seguíamos, sin explicarnos por qué, con la mano suelta sobre el timón, únicamente tratando de ganar la máxima altura posible. Todo fue cuestión de segundos, hasta que, de pronto, salimos sobre el

tope del banco de nubes, ya teníamos altura suficiente para superar las montañas, justo estábamos enfrentados a la laguna «Pacucha», muy conocida en Andahuaylas, y en rumbo directo a nuestra ruta ¡Al Cusco!, fue cuando sentimos que el timón de mandos ya estaba flojo, completamente obediente a cualquier presión nuestra. Nunca nos pareció el cielo azul más hermoso. La media hora al Cusco y después, toda una vida, nos pusimos a pensar respecto a lo que pasó aquel día. Sólo nos queda una explicación...¿DIOS existe.....?.

Años después, ya con el grado de Comandante, laborábamos en el Comando de Operaciones de la FAP (COMOP), dada nuestra experiencia en transporte y en los aviones Hércules nos designaron para estar en representación del COMOP como observador de la investigación del accidente de un Hércules que había hecho un **«aterrizaje forzoso»** entre los cerros que circundan a las minas de San Juan de Marcona, situación en la que todos los ocupantes tripulación y pasajeros salieron prácticamente ¡ilesos!, después de haber vivido una terrible experiencia. Incidente que a nuestro entender constituye uno de los casos más emblemáticos de una ayuda divina, pues no tiene otra explicación.....

No viene al caso detallar las notables fallas humanas que hubieron tanto en la tripulación como en los operadores de control de tráfico aéreo esa noche, que concluyeron en el accidente. Es que un

avión Hércules carguero se destruyó pero sin dejar víctimas que lamentar, salió de Iquitos con destino a Lima pasada la media noche, trasladaba carga y pasajeros que mayormente era personal FAP y familiares, total sumaban como veinte, la tripulación estaba conformada por dos pilotos calificados en la aeronave.

Era época de cambio de estación. Es cuando en las madrugadas se forman bancos de niebla baja que obligan a cerrar los aeropuertos; ésta fue una noche de esas, se cerró Lima y el aeropuerto que habían tomado como alternativo que era Pisco también estaba ya cerrado cuando la nave estaba sobre el Jorge Chávez, intentaron un descenso ILS en Lima, la niebla estaba pegada al suelo, bajaron hasta los mínimos pero tuvieron que frustrar el procedimiento y tomar altura, decidieron ir a Pisco, donde hicieron un intento VOR, igual que en Lima tampoco tuvieron suerte, la niebla baja era muy densa, ya muy preocupados decidieron continuar para San Juan (Marcona), campo que en aquella época no tenía balizaje (luces para aterrizar nocturno), el combustible que les quedaba les permitía llegar con las justas.

A través de Pisco pidieron que les pongan mecheros, pero San Juan reportó que tenían muy pocos mecheros, sólo les alcanzaba para cubrir la cuarta parte del campo. Al llegar a San Juan ya habían cruzado las selectoras de combustible para que «todos los motores se alimenten de todos los



tanques», la situación era crítica, para colmo de males, no llegaron a ver el campo que tenía muy pocos mecheros y más bien lo confundieron con una calle del poblado cuando se dieron cuenta tuvieron que remontar y tomar altura internándose hacia el este, donde están las minas y los pequeños cerros, área de conformación sumamente abrupta. Iniciaban un viraje hacia la izquierda, para retornar hacia el poblado y tratar de ubicar, el campo con los mecheros, cuando se les plantó el primer motor el N° 4 por falta de combustible, el comandante que venía de copiloto llegó a lanzar al aire, por radio, el grito **¡Dios Mío...!** Cinco segundos después, **¡Se plantaron los otros tres!**, en los Hércules el suministro de corriente eléctrica que alimenta tanto los equipos de radio como también las luces de instrumentos de las consolas de la cabina etc., es corriente alterna (AC) que es proporcionada por los generadores, no de las baterías, al dejar de funcionar las turbinas, los generadores también; **¡Se quedaron en la total oscuridad, en medio de la noche con el avión que se les caía irremediablemente y sobre un terreno completamente accidentado!**

El piloto, consciente de que les llegaba el fin, sacando valor que sólo se da en esos momentos supremos, trató de calmar al resto de la tripulación que estaba al borde del pánico, gritando: «¡todavía estamos volando!», sintió que todavía los mandos le respondían, debido a que las hélices seguían girando por el impacto del aire en las palas, lo cual hacía girar las bombas hidráulicas que permiten la

operación de los mandos, es así que fue sólo cuestión de segundos, no veía nada, no percibía nada, era una total oscuridad, guiándose tan sólo por la sensación y el instinto que le daban sus nalgas. La estrellada era cuestión de unos segundos más.

En ese terrible momento fue que el llamado a Dios del copiloto se hizo presente, fue cuando el piloto, en medio de la negrura de la noche sintió percibir, con el rabo del ojo, una sombra gris que pasó sobre la izquierda de la nave, adivinando que podría ser un cerro o una duna, supuso que ya estaban muy cerca del terreno, como un recurso supremo, y como último esfuerzo ya sólo por instinto de supervivencia, atinó a jalar con fuerza la palanca de mandos hasta ponérsela al pecho tratando de reducir al máximo la velocidad del impacto, para que la estrellada sea lo mas «suave» dentro del gran choque que esperaba.....

Un segundo después, sólo sintieron inicialmente un **SAAAASSSS** para luego después un **GRRRRRRR** interminable que se iba incrementando, el clásico sonido de la fricción del metal con tierra blanda que se mantuvo permanente, sintieron inicialmente que iban de bajada por una pendiente, para luego después de subida por una cuesta, hasta que de pronto, percibieron que todo había terminado, sólo oscuridad y polvo, **¡El avión se había detenido! ¡No lo podían creer!**, inicialmente se pelliscaron para ver si realmente estaban vivos..... Trataron de abrir la puerta de la tripulación, estaba atascada, la

estructura de la nave había quedado deformada, tuvieron que evacuar por una ventana de la cabina de la tripulación; como ya no había combustible la posibilidad de incendio estaba descartada.

Esa es la historia terrible, que vivió aquella tripulación del Hércules, que cayó en medio de la noche en San Juan de Marcona, durante el transcurso de las investigaciones, llegamos a concluir (no se puso en el informe que es más bien frío, pero fue motivo de comentarios a parte):

- Que el lugar donde el avión había hecho contacto con tierra, era un depósito abandonado de desechos de mineral de las minas y que por esas cosas de la naturaleza y los fuertes vientos reinantes en la zona, que forman remolinos, había tomado la forma de un gran plato hondo ovalado, mas bien una fuente, conformada por arena y cascajo; ¡El único lugar aparente en veinte kilómetros a la redonda!.
- Que trescientos metros antes, en la trayectoria del avión, ligeramente a la izquierda, había una gran duna de arena blanca, bastante alta (Que fue la que llegó a percibir el piloto antes de jalar la palanca hasta el pecho) que de estar la aeronave unos metros a su izquierda el ala del mismo lado hubiera impactado en la duna, ocurriendo una catástrofe.

- Que el punto de contacto en el terreno, fue tan preciso, que si caía unos metros antes era una estrellada, justo fue donde se iniciaba el borde del «plato» , y unos metros después el «plato» se hubiera quedado corto sobrepasando la nave, en su carrera, el otro borde donde había un profundo barranco.
- Que, suponiendo que, en el hipotético caso, de que esa maniobra la hubieran practicado, muchas veces, conscientemente a plena luz del día, con todas las precauciones y previsiones del caso ¡No les hubiera salido tan perfecta!.

**¿Dios existe...?** Llámese Dios, Jehová, Buda o cualquier otro nombre, estos y otros casos inexplicables nos hacen meditar que en algún lugar hay un «amigo» que mueve sus «fichas» en el universo entero, de todo lo cual sólo podemos deducir que: los milagros existen porque los hizo Dios, porque nosotros mismos somos un milagro al existir.

## **AFLORES LOS PELIGROS DEL RÍO**

*Eduardo Santamaría Raygada*

Los pasajeros que debían regresar a Pucallpa ya se encontraban embarcados, cuando el Sub-Oficial Troncoso terminaba de explicar a un pequeño grupo de lugareños la forma cómo maniobrar para alejar al anfibio de la orilla y adentrarlo en el río. Para ellos, los escogidos, era una tarea muy importante. Se sentían parte de la tripulación. Estaban convencidos que realizaban una gran faena y en contacto directo con lo más avanzado de la tecnología y la civilización. Su valioso apoyo, más tarde sería comentado entre ellos, y, quién sabe, si pasados los años, resultaban protagonistas de extraordinarias aventuras transmitidas a sus descendientes. Este tipo de acontecimiento resulta importante y despierta en aquellas personas

marcadas preferencias por la aviación, al momento de servir a la Patria.

El tiempo corría Implacable. A media mañana los rayos del sol quemaban con fuerza. La temperatura subía incesantemente y con ella aumentaba el número de mosquitos y demás bichos que acosaban a los presentes. En el claro, junto a la orilla y cerca del avión, no había lugares con sombra para proteger al grupo que rodeaba al piloto, quien atento a lo que acontecía a su alrededor, vio a su copiloto indicándole que todo se encontraba listo para partir.

Bueno señores - dijo Eduardo interrumpiendo un breve silencio - ha llegado la hora de la despedida. Gracias por todo y hasta otra grata oportunidad – concluyó mientras estrechaba la mano de los miembros del ILV deseándoles mucho éxito en su abnegada labor al servicio de las tribus aborígenes.

Los lugareños expresaban su agradecimiento y simpatía con ligeros abrazos y suaves palmoteos en la espalda. Comprendían cuán importante era para ellos esta visita. Se sentían felices al recibir y departir con quienes habían traído a esos remotos lugares algunos ejemplares de diarios y revistas con noticias y comentarios del acontecer y, sobre todo, civilización y peruanidad.

- Buen viaje Capitán – exclamaban en coro

- Buena suerte – gritaban los más alejados, obligando a levantar los brazos a los miembros de la tripulación.

Los lugareños, ayudados por uno de los lingüistas que quedaban, iniciaron entusiastas las tareas encargadas momentos antes, mientras que el piloto y el mecánico encendían el motor derecho que los alejaría definitivamente de la ribera. Pocos segundos después, el motor izquierdo también empezó a funcionar permitiéndoles gobernar la aeronave con comodidad; taxeano lentamente fueron surcando las aguas del caudaloso río para llegar al lugar desde donde iniciarían el despegue.

Durante el recorrido, piloto y copiloto escudriñaban el río con extremo cuidado tratando de ubicar posibles obstáculos que pudieran impedirles el despegue o producirles algún daño. No les faltaba razón para ello. Los ríos de nuestra selva, a pesar de llevar buena cantidad de agua durante el estiaje, con frecuencia forman playas y bajos, muchos de los cuales se encuentran ligeramente cubiertos por agua la cual impide divisarlos a distancia. Las «muyunas» o remolinos son otro tipo de amenaza que causan desagradables sorpresas. También constituyen gran peligro las «quirumas» o troncos enclavados en el fondo de los ríos, que se convierten en agresivas lanzas que encubiertas por las turbias aguas aguardan pacientes en espera de ensartar su presa. Otra de las amenazas son las palizadas, producto de la

erosión de las aguas y los troncos solitarios que semisumergidos navegan al capricho de la corriente. Estos son algunos de los riesgos que inevitablemente se tiene que afrontar durante las maniobras de acuatizaje y despegue. Eduardo conocía perfectamente estos peligros y no perdía oportunidad para explicarlos a los nuevos pilotos que llegaban para operar en la selva.

Estaban por terminar el recorrido del estirón del río, cuando la voz del mecánico alertó al piloto por el sistema interfono:

- Mi Capitán, temperaturas y presiones normales para la prueba de motores – dijo acentuando sus palabras para asegurarse de ser comprendido.
- OK- respondió el piloto – procedamos a la prueba.

Al término de esta operación de rutina, previa al despegue, Eduardo se dirigió a toda la tripulación:

- Atentos, tripulación....listos para despegar. Informen!

Cada uno de los miembros de la tripulación respondió, desde su puesto, que se encontraba listo para el despegue. El radio operador acotó que se mantenía en contacto con la Base de Limatambo.



Acto continuo, el piloto inició un viraje de 180 grados para enfrentar al estirón. En ese preciso momento el copiloto con la mano en puño y el dedo pulgar extendido hacia arriba le indicaba que todo estaba normal para efectuar el despegue.

Las manecillas del reloj en el panel marcaban las 10.15 horas, cuando el «Catalina» se encontraba en el centro del río y el piloto aceleraba los motores a máxima potencia de despegue.

Poco a poco el enorme bote fue venciendo la resistencia del agua, obedeciendo presto las rápidas órdenes que impartía el piloto por medio de los timones de mando. En breves instantes aumentó su velocidad y al elevar ligeramente la nariz le permitió deslizarse en el agua con mayor suavidad. Ufano y orgulloso de su potencia el PBY cortaba el agua formando a sus lados dos delgadas estelas como si fueran guirnaldas de plata echadas al viento que adornaban durante su rauda carrera.

Había corrido algo más de la mitad de la distancia estimada para el despegue, cuando de pronto sintió un fuerte golpe en la parte baja del avión que frenó súbitamente su velocidad y lo inclinó peligrosamente, hundiendo en el agua el flotador derecho y parte del ala, zambullendo la nariz en las tormentosas aguas. Una enorme ola golpeó con fuerza el fuselaje cubriéndolo casi íntegramente.

Por un boquete abierto bajo la línea de flotación ingresó un potente chorro de agua que empapó a todos los que se encontraban dentro del avión.

El «Catalina! disminuyó bruscamente su velocidad mientras el rugir de los motores se apagaba como si fuera el último grito de angustia ahogándose en el fragor de las aguas del caudaloso río.

Mientras tanto, en el interior de la nave, el violento golpe recibido paralizó los corazones de tripulantes y pasajeros. En fracciones de segundo, Eduardo comprendió que la situación era sumamente grave; cuestión de vida o muerte: abortar el despegue sería de fatales consecuencias, el agua continuaría ingresando por el orificio abierto hasta hundir al avión irremediabilmente en las profundidades del río, sin esperanzas de salvación. Sólo había una solución: salir del agua rápidamente, pero al instante, sin pérdida de tiempo; las décimas de segundo eran vitales para superar tan delicado trance.

En tales situaciones de suma gravedad es donde la serenidad del piloto permite que aflore su eficiente preparación y su experiencia para decidir acertadamente la acción a tomar y con ella lograr conjurar el peligro.

- ¡Motores! – ordenó Guillermo, casi gritando, a la vez que trataba de sacar el avión a la superficie

tirando hacia atrás los mandos. Piloto y copiloto, en plena comprensión y sin pérdida de tiempo, iniciaron la lucha contra los elementos. Guillermo lanza los motores a máxima potencia empujando hacia delante las manetas... hasta el tope de su carrera.

Pero no sólo los pilotos actuaban rápida y coordinadamente. El mecánico, en su torreta, había colocado prontamente las manecillas de los controles de mezcla en su posición «Full Rich, máxima alimentación de gasolina. Los motores respondieron hasta el límite de su potencia, 2,400 HP. Eyzaguirre ya no miraba al exterior, con un nudo en la garganta, trataba de concentrarse en los instrumentos y controles de los motores. No le quedaba más alternativa. Las temperaturas y las presiones subían rápidamente pero no llegaban a límites peligrosos. Espera angustiado, pero confiado en la experimentada mano de su piloto.

En la cabina de mando la lucha continuaba denodadamente. En pocos segundos, el piloto con el rostro tenso, en supremo esfuerzo, logra levantar la nariz del avión y nivelarlo. Las aguas que le impedían la visión hacia el exterior estaban en retirada, permitiéndole apreciar, en rápida mirada, la posición en que se encontraba. Habían virado casi a 90 grados de su curso y ahora enfrentaban la ribera derecha del río. La distancia que los separaba de la orilla era muy corta para un despegue, de ninguna manera podrían salir en esa dirección. Era

imprescindible reorientar el despegue de inmediato sin esperar ni un segundo. Eduardo introduce con fuerza y profundamente el pedal izquierdo forzando de esta manera el timón de dirección hasta lograr tomar nuevamente el curso del río.

El viejo «Catacho», en supremo esfuerzo, crujiéndole toda su estructura, por fin reacciona tal como lo hacen los más nobles aviones y logra alcanzar su velocidad de pérdida casi en el límite del colapso fatal, pero suficiente para salvar el momento crítico se desprende de las oscuras y traicioneras aguas que segundos antes habían pretendido engullirlo. Una eternidad le pareció a Eduardo alcanzar la velocidad de ascenso. De los 50 nudos con que despegó, fue lentamente aumentando su velocidad... 55... 60... 75..... 80...hasta llegar a los 90 nudos. Tan pronto el «Catalina» se sintió en el aire vibró intensamente como sacudiéndose para devolver al río toda el agua que llevaba en su estructura. Luego, aunque, herido, se elevó orgulloso, con sus alas extendidas y firmes, salvando su preciado pasaje de una muerte segura.

Los mandos recuperaron su normalidad permitiéndole a Eduardo gobernar su avión con mayor tranquilidad. Al pasar casi rozando la copa de los árboles, bandadas de aves diferentes huían despavoridas por el estruendo causado por los motores, parecía sin embargo que celebraban alborozadas, el triunfo de la vida sobre la muerte.

Sólo una rápida mirada de comprensión cambiaron piloto y copiloto, suficiente para decirse: ¡De buena, nos hemos librado! Abajo quedaba el río indómito con su imponente y terrible majestad. La selva exuberante iluminada por los brillantes rayos del sol, era mudo testigo del drama vivido momentos antes. Pero la emergencia no había terminado. Eduardo y Guillermo extremaron su cuidado en la conducción de la nave.

Un leve dolor en el hombro izquierdo como consecuencia de un fuerte golpe contra la cabina, recibido al momento del impacto, así como las ráfagas de viento que refrescaban sus piernas aun mojadas por el agua del Marañón, sacaron a Eduardo de sus reflexiones. Alcanzaban ya los 3,000 pies de altura, suficientes, por el momento, para apreciar los daños sufridos por el «Catalina».

Después de nivelar el avión y regular la marcha de los motores, se dirigió al copiloto diciéndole:

- Tu lo tienes, voy a examinar los daños que ha sufrido nuestro buen «Catacho».

Para el piloto, el conocimiento exacto de las averías era indispensable para tomar decisiones. Se quitó el cinturón de seguridad y descendiendo de su asiento, se introdujo en la nariz del avión. Revisó detenidamente durante unos minutos el interior del casco. De allí pasó a observar el piso donde se encontraba el asiento del piloto.

Contempló los daños por unos momentos y nuevamente tomó posición de su puesto. Guillermo que lo observaba de reojo, a pesar de su interés por conocer el resultado de la observación, no se atrevió hacerle pregunta alguna, pero presumió que los daños eran de consideración. Continúo piloteando el avión, siguiendo el curso del río Marañón.

Eduardo, reflejando en su rostro signos de preocupación, tomó el micrófono y llamó por el interfono:

- Eizaguirre – dijo con voz resuelta – baja a la cabina para que inspecciones los daños.

Segundos después apareció el ducho y experimentado mecánico que esperaba ansioso esa orden. Se acercó al oído del piloto y le dijo:

- He dejado a Troncoso en la torreta, mi Capitán – y sin esperar respuesta se deslizó ágilmente hacia la nariz del avión.

Mientras el mecánico observaba los daños, Eduardo, volteando hacia su copiloto, le dijo:

- Rivera, nos hemos quedado sin puertas en la rueda de nariz, ya no podemos acuatizar de ninguna manera...

En ese momento apareció Eyzaguirre interrumpiendo la explicación y con el rostro que mostraba preocupación se acercó al piloto diciéndole:

- Mi Capitán, las puertas de la rueda de nariz han desaparecido. El impacto las ha arrancado de cuajo y se las ha llevado el río. Casi debajo de su asiento hay un boquete en forma de ángulo de más o menos unos ochenta centímetros por lado. Pero lo más grave es que la rueda de nariz se ha salido de su posición normal y podría causarnos algún problema a la hora de aterrizar.
- Estamos de acuerdo viejo, yo tengo la misma impresión. Bueno, voy a ponerme en contacto con Limatambo para informar lo ocurrido.
- Muy bien mi Capitán, pero no se me quita de la cabeza que todo esto ha sido obra de ese envidioso «Yacuruna», quien nos ha lanzado su dardo maléfico para hacernos naufragar y llevarnos a sus dominios allá en el fondo del río. Pero ¡que va poder con nosotros! – acotó con cara, esta vez, de rabia, expresando de esta manera su recuperada confianza y su férrea voluntad de vencer.
- Así se habla – respondió Eduardo, apretándole uno de los brazos en expresión de comprensión y solidaridad.

Cuando se retiró Eyzaguirre, Eduardo tomó el micrófono y llamó al radio operador por el interfono:

- Egúsquiza nos vamos a Iquitos, comunícate con la Base de Limatambo, dale nuestra hora de salida e informa que al despegar en el río Marañón chocamos con un tronco, que tenemos desperfectos en la rueda de nariz por lo que cambiamos el Plan de Vuelo dirigiéndonos a Iquitos en lugar de Pucallpa. Pide también el tiempo de Iquitos.
- Comprendido- respondió Egúsquiza y cambiando frecuencia comenzó a llamar a Limatambo:
- «Catalina» 422, esta es Limatambo, adelante con su mensaje.
- Para su información el «Catalina» 422 despegó de Patria, en el río Marañón, a las 10.15 horas. Durante el despegue, el avión chocó con un tronco sufriendo daños la rueda de nariz lo que nos obliga a cambiar destino a Iquitos. Punto, solicito el tiempo de Iquitos. Cambio.
- 422, este es Limatambo, recibido su mensaje. Favor indicar si han sufrido otros daños. Punto.
- Limatambo, de 422, en QAP preguntaré a piloto.
- El piloto que se encontraba escuchando la comunicación, tomó su micrófono para dar respuesta a lo solicitado por la estación de Limatambo.
- Limatambo, 422, ampliando mensaje comunicamos que hemos perdido puertas de rueda de nariz. Punto. Debajo del asiento del



piloto se ha abierto un boquete de unos ochenta centímetros. Punto. Desde Iquitos ampliaremos informe. Punto.

- 422, favor repetir mensaje a partir del asiento del piloto. Punto.

El piloto repitió por dos veces el mensaje, hasta que fue recibido íntegramente por la estación de Limatambo.

- 422, recibido su mensaje, manténgase en QAP para información meteorológica. Punto.
- Recibido, permanecemos en QAP.

El radio operador de Limatambo, después de recibir el mensaje del 422, lo pasó sin pérdida de tiempo al Departamento de Operaciones, donde fue leído con avidez por el oficial de Servicio, quien, rápidamente lo hizo conocer al Comando. De su despacho salieron diversas órdenes, como era de suponer. Estado de emergencia en vuelo del «Catalina» 422 y contacto radial permanente, fueron algunas de ellas. Mientras tanto el radio operador tenía listo el estado del tiempo en el área de Iquitos:

- «Catalina» 422, Limatambo llamando. Cambio.
- Adelante Limatambo, este es el 422 contestando. Cambio.
- 422. el tiempo en Iquitos de las 10.00 horas: cubierto 4/8 por alto cúmulos en formación. Viento 4 nudos de los 150 grados. Temperatura

30 grados centígrados. Visibilidad ilimitada. Cambio.

- Limatambo, este es el 422. Recibido su mensaje. Cambio.
- Erre 422. Para su información lo tenemos en emergencia. Permanecemos en su frecuencia hasta su arribo a Iquitos.
- El radio operador acusó recibo al mensaje y luego de copiarlo en su formato lo llevó a la cabina de mando y junto con el del estado del tiempo se los alcanzó al piloto.

Eduardo los leyó detenidamente y después de enterarse de su contenido se los pasó a su copiloto a la vez que le decía:

- Yo lo tengo- y tomó los mandos del avión.
- Guillermo leyó – y releyó los mensajes y sin hacer ningún comentario los guardó en el maletín de vuelo.

Eduardo adelantó las manecillas de los aceleradores y levantó la nariz del «Catalina» para ascender a 5,000 pies, altura más conveniente para desarrollar su vuelo en las precarias circunstancias que se encontraban, llegando sin novedad a Iquitos.

## **DECISIÓN HEROICA**

*José Zlatar Stambuk*

En Lima se vivían los días previos de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación y la inauguración del monumento a la gloria de Jorge Chávez, razón por la cual la capital peruana tenía la visita de delegaciones de los países americanos y de Italia. Los pilotos peruanos entrenaban para formar al lado de los más capacitados aviadores extranjeros que eran huéspedes del Perú. La tarde de 14 de Setiembre de 1937, como tardes anteriores, uno tras otro despegaron aviones de distintos tipos, marcas y paisajes, cuyos pilotos entrenaban con entusiasmo sin límites a fin de ofrecer a la ciudad de Lima, una impresión cabal de las posibilidades de la aviación de la época. Así, la Escuadrilla Italiana de alta acrobacia, dotada de aviones especialmente fabricados para tal fin, realizaba increíbles pruebas

acrobáticas, derrochando precisión y valor. Los pilotos peruanos, esa tarde, también despegaron para poder hacer frente a la desventaja, el Alférez Alfredo Salazar Southwell en compañía de su mecánico, Suboficial Carlos Fajardo, formaba parte de una escuadrilla de seis aviones de bombardeo, «Potez 39-A2», que con otras escuadrillas evolucionaban en el cielo de Miraflores, preparándose para representar dignamente a nuestra patria, donde muchos de sus habitantes miraban entusiasmados las evoluciones, de pronto, el avión al mando del Alférez Salazar Southwell se separaba de la formación, dejando tras de sí una estela de humo, que cada vez se hacía más intensa, suspendido sobre la ciudad, como terrible amenaza para los seres que desarrollaban en ella su existencia pacífica.

La fortuita y desafortunada circunstancia no desconcertó al piloto, resuelve el curso de los acontecimientos, con toda la serenidad de un espíritu fuerte, ordena a su mecánico que salte con su paracaídas para ponerse a salvo y luego, en lugar de evolucionar aprovechando la posibilidad de salvar su vida, acciona los mandos de su avión para sacarlo fuera de la zona urbana, en el intento la máquina dejando una estela de humo, se eleva y en fila hacia el despoblado donde cae y el fuego termina su acción destructora; el Alférez Salazar prefirió así sacrificar su vida por salvar a la ciudad en un gesto sin par, evitando así que hubieran más víctimas y ser él quien perezca, conciente de su sacrificio.

Alfredo Salazar Southwell, en los breves y angustiosos segundos que debió pasar en ese sublime momento de prueba, pone de manifiesto las excepcionales dotes que definen su personalidad: Valor, elevado concepto de responsabilidad, abnegación, serenidad, espíritu de sacrificio. Noble ejemplo para nuestra juventud de todas las épocas; tal vez pudo cambiar el curso de su destino personal, encerrándose en la fría coraza del egoísmo, exaltado por la tremenda circunstancia que vivía, o pudo perder el control de su voluntad dominado por la desesperación del peligro, no sólo conservó la serenidad legendaria del aviador peruano, sino que supo elevar su espíritu hasta la más altas regiones de la responsabilidad para no cegar vidas inocentes; su trágica y heroica muerte, encierra un simbolismo y una lección, que es forzoso recordar; lejos de hacer uso para sí de la única salvación que le ofreciera su propio paracaídas, decide que su mecánico haga uso del suyo y se lance al espacio para salvarse; mientras él, sufriendo ya en carne propia el dolor de las primeras quemaduras, mide serenamente el peligro que amenaza a la población y sigue volando con singular entereza, fuera del perímetro de la ciudad. Escogió el camino que el honor de su uniforme le imponía y que su templado corazón le reclamaba.

En forma gloriosa terminó una vida que se caracterizaba como una promisoría esperanza dentro de su promoción y el Cuerpo Aeronáutico del Perú; así, llevando grabadas en el alma la decisión heroica

del Jefe del morro legendario, luchó también, aferrado a los mandos de su máquina envuelta en llamas y en trance de caer, hasta agotar su última energía para salvar otras vidas que discurrían inocentes bajo el cielo que él cruzaba.

Alfredo Salazar Southwell cumpliendo con su propósito de no causar daños materiales a la población de Miraflores, dirigió su máquina a un espacio despoblado donde los estragos materiales fueron mínimos.

## **EL GENERAL, EL ALFÉREZ, EL SUB-OFICIAL Y LA PRIMERA TRIPULACIÓN MÁRTIR DE HELICÓPTEROS DEL PERÚ**

*Mario Muñiz Ortega*

Es increíble pero los tres están vivos hasta ahora, será la suerte, será el destino, será la casualidad y en algo habrán contribuido los sólidos conocimientos adquiridos durante la instrucción recibida en cada una de nuestras escuelas. En la confianza que se tiene en los superiores y en los subordinados y ese deseo vehemente de cumplir lo mejor posible la misión encomendada y en nuestra condición de miembros de las Fuerzas Armadas del Perú, con esa mística y esa entrega de los que nos antecedieron para dar lo mejor de sí en el engrandecimiento de nuestra patria, lo que ha hecho posible que salgamos airosos de tantísimas misiones encomendadas en miles y miles de horas voladas

en aviones y helicópteros adquiriendo experiencia operativa y logística.

Se trata de narrar un vuelo en helicóptero Allouette III de Cusco a Patria – Puerto Maldonado – Aposento – Iberia – San Juan del Oro – Sandia – Juliaca – Quincemil – Kcosñipata – Cusco y como el Comandante del Escuadrón de Rescate 332 del Grupo Aéreo N° 31, entonces Mayor FAP Oswaldo Cabrera Arca hizo todo lo posible para evitar un accidente fatal del helicóptero Allouette III N° 616 que llevaba a bordo al Comandante General de la Cuarta Región Militar con sede en Cusco. El helicóptero estaba al mando del Alférez Muñiz y su mecánico era el suboficial FAP Santiago Torres.

En ese plan de vuelo se demostró cuán importantes son las comunicaciones y las órdenes escritas o verbales del comando con las tripulaciones, y en este caso particular cuán atrasadas estaban las comunicaciones en 1963 y qué escasas o nulas eran las ayudas a la navegación. Confirmando lo que decía el Comandante Garbe (piloto francés que vino a dar instrucción en Allouette II al Perú) – «Los pilotos de helicóptero están volando como la aviación de 1920 ó 1930. Ustedes son los pioneros.

En verdad los medios de información habían magnificado las virtudes de las aeronaves de alas giratorias pero habían ocultado sus defectos y lo riesgoso que era entonces volar un helicóptero.



Como antecedente de esta operación que se relata: los alféreces de ese entonces habían volado el helicóptero Hiller H23C, el Bell 47G, y el Allouette II; aeronaves que para travesías largas eran montadas en la plataforma de un camión o en tren para los vuelos de altura.

Los alféreces adquirían experiencia haciendo vuelos de rescate en las playas de Lima y la mejor «Escuela» eran los vuelos de abastecimiento a los puestos de vigilancia (PVs) de la Cordillera del Cóndor; alojados en los campamentos militares, chozas donde no había luz eléctrica, ni baño, ni ducha y las ratas se comían hasta nuestros jabones. Las operaciones de abastecimiento duraban hasta 60 días seguidos y comunicarse por radio aficionados con nuestras familias era un acontecimiento que se celebraba. La comida era pésima, casi siempre había mal tiempo para volar pero buen tiempo para leer y escuchar radio. Nuestros mejores compañeros eran un buen radio a pilas y muchos libros.

Nuestra experiencia en navegación era por contacto, ni pensar en horizonte artificial, radio compás, ni radio HF, solamente teníamos VHF en el Allouette II, y la capacidad de carga era muy crítica. Nuestra navegación por contacto se facilitaba por las referencias en el terreno; cada cerro o montaña con características singulares nos permitía ubicarnos.

En 1963 por fin llegaron los helicópteros Allouette III que eran una verdadera maravilla por que ya podían cruzar nuestra cordillera, se podía volar hasta 21,300 pies.

Mientras el Mayor FAP Eugenio Waltersdorfer y el Alférez Muñoz realizaban el abastecimiento a la Cordillera del Cóndor, cada uno en su helicóptero Allouette II, los demás copilotos recibían instrucción del Allouette III en Lima. A su retorno de la Cordillera del Cóndor, el Alférez Muñoz recibe instrucción en Allouette III no del instructor francés Seños Aube, que terminó su contrato, sino del Mayor FAP Oswaldo Cabrera Arca. Paralelamente uno de los 6 helicópteros Allouette III fue destacado al Cusco.

El Escuadrón de Rescate N° 332 del Grupo Aéreo N° 31 funcionaba en una barraca de las instalaciones de TAM en CORPAC de Limatambo. El equipo de radio estaba ubicado cerca del escritorio del Comandante del Escuadrón, por consiguiente todos los diálogos con las tripulaciones que se encontraban en comisión fuera de Lima la escuchaba todo el personal. Un día escucha el alférez Muñoz que el Alférez José Cavero Cavero le informaba al Mayor Cabrera que para dar cumplimiento al plan de vuelo propuesto por el Comandante General de la Cuarta Región Militar, General Dianderas, solicitaba la presencia de un piloto instructor. El Mayor Cabrera le contesta diciéndole que «no se preocupe que él ya tenía mucho tiempo en el Cusco y que lo

reemplazaría un piloto que no necesitaba instructor y que esa era la respuesta que debía darle al general Dianderas». El Mayor Cabrera le da la orden de misión para relevar al Alférez Muñiz, sin saber que el Alférez Muñiz había escuchado ese dialogo.

El Alférez Muñiz llega al Cusco, se releva y se presenta al General Dianderas, quien le plantea el vuelo de reconocimiento por los Departamentos de Cusco, Madre de Dios y Puno.

El Alférez Muñiz natural del Cusco quien había viajado innumerables veces por la carretera que va del Cusco a Paucartambo – Kcosñipata (donde está el aeropuerto de Patria), le comunica al General Dianderas, que él se encuentra en condiciones de realizar ese vuelo siempre y cuando su Comando de Lima se lo apruebe.

El Alférez Muñiz se comunica con Lima y le contesta el Jefe del Departamento de Operaciones Capitán Fernando Melzi Parodi, quien le manifiesta que dicho Plan de Vuelo iba a ser sometido a consideración del Estado Mayor del Grupo N° 31, posteriormente le comunica que el Plan de Vuelo ha sido aprobado; el Alférez Muñiz le pide un mensaje escrito, pero el Capitán Melzi le contesta que no era necesario y que proceda.

Al día siguiente a las 6 de la mañana el helicóptero Allouette III decoló rumbo a Kcosñipata – Pilcopata, punta de carretera donde el Ejército

envió combustible JP4 para la recarga del helicóptero y siga viaje a Puerto Maldonado.

El helicóptero asciende hasta 16,000 pies chequea el pueblo de Paucartambo ruta absolutamente conocida por tierra, chequea Callabamba y enrumba hacia Tres Cruces, denominado Balcón del Mundo, donde el piloto desde su infancia contempló las más hermosas salidas del sol con unos celajes indescriptibles. El piloto contempla desde el aire los maravillosos paisajes y los bosques llenos de nubes que desde antes, en su niñez, había contemplado desde tierra. Una vez atravesadas las dos cordilleras se encuentra con un manto de neblina que cubría todo el Valle de Kcosñipata.

Felizmente, a medida que fue descendiendo logró ver la carretera y el Puente color rojo sobre el río Pilcopata, aterrizó sin novedad y procedió a recargar combustible; en ese entonces se recargaban con balde, embudo y ante para filtrar el JP4. El piloto le alcanzaba el balde al mecánico, quien a su vez trasiega al embudo, en esa oportunidad el combustible no pasaba, el piloto pregunta «por que» y el suboficial Torres le dice que «el ante es nuevo y por eso demora tanto», el piloto le ordena que saque el embudo y ¡oh! Sorpresa, de la boca del embudo colgaba una sarta de trapos, el mecánico garantiza que no han caído del tanque y que los traía para hacer limpieza.

El Alférez vuela siguiendo el río Madre de Dios que allí nace la unión de los ríos Piñi Piñi y Pilcopata, formando el Pongo del Kcoñecc; piensa que si algo le pasa puede hacer un «forzoso» en la orilla del río, pero felizmente no ocurre nada y mientras volaba recibía información a través del radio VHF indicándole que se comuniqué urgentemente con su Comando de Lima; los pilotos de Faucett y de Tam insistían en que era sumamente urgente. El Alférez les contesta que en Lima sabrían que el Helicóptero no tenía HF y que de Puerto Maldonado se comunicarían por frecuencia de Radio Aficionados.

Durante la travesía, de casi dos horas de vuelo, el General, el Alférez y el Suboficial observaban a las tribus de los Machigangas, que eran más de 200 personas que hacían señas de saludo, bañándose en las islas del río Amaru Mayo. El General soñaba con que una carretera pasara por esos lugares. Contaba que él estuvo de Agregado Militar en Río de Janeiro y que tenía la ilusión de que los brasileños vinieran a bañarse en nuestras playas y que todo lo que producía el Cusco lo podía consumir sólo Río Branco y contagiaba su entusiasmo diciéndonos que «Todo sacrificio se justificaba para consolidar ese trazo de carretera especialmente Manu – Iberia».

La noche antes que partieran, la estación de Radio de la FAP en el Cusco, que estaba a cargo del Suboficial FAP Rivera Santander, recibió un mensaje firmado por el Comandante del Grupo Aéreo N° 31

indicando que el Plan de Vuelo propuesto por el General Dianderas «**estaba cancelado y suspendido hasta que viaje un piloto calificado**». Dicho mensaje lo recibió un soldado encargado mientras el Suboficial estudiaba Derecho en la Universidad del Cusco. El soldado al recibir el mensaje en la noche pensó entregarlo al día siguiente al piloto. El piloto nunca recibió el mensaje. Al suboficial Rivera lo sancionaron con una papeleta de 15 días de rigor.

El helicóptero llegó sin novedad a la ciudad de Puerto Maldonado, aterrizó en la Plaza de Armas, donde había vacas y otros animales.

El Comandante de la Cuarta Región Militar fue recibido con honores por la Guarnición Militar y las diferentes autoridades. También recibió la noticia que tenía que comunicarse urgentemente con Lima y entraron en frecuencia de radio aficionados y se comunicó con el Mayor FAP Oswaldo Cabrera, antes se le leyó un mensaje por parte de la Comandancia General de la FAP **que cancelaba la operación, que no volara el helicóptero y que la FAP no se responsabilizaba por lo que pudiera ocurrir**. El General Dianderas dialogó con el Mayor Cabrera por más de una hora y todos escuchaban por los parlantes lo que hablaban. El General Dianderas le decía al Mayor Cabrea que no se preocupe que el «confiaba en su piloto y que finalmente lo más difícil ya se había hecho». El Mayor Cabrera le dictó un mensaje denegando vuelo y todo quedaba bajo su absoluta responsabilidad del Alférez

Se preocupó de sobremanera por lo dispuesto en Lima y razonó que si habían concluido que el vuelo era peligroso, era por algo, y por ello estudió más que nunca su carta de navegación; estudio todas las alternativas. Esa preocupación de su Comandante de Escuadrón tuvo una extraordinaria repercusión en el éxito de la misión y más tarde cuando el Alférez llegó a ser Comando de Escuadrón y Comando de Grupo siempre recordó esa lección y esa responsabilidad del Mayor Cabrera con mucha gratitud y en ocasiones similares recordando esos gestos y esas lecciones se salvaron vidas y se evitaron accidentes.

Al día siguiente, un vuelo relativamente corto de Maldonado – Aposento, más o menos 25 minutos de ida, en una zona donde no hay ninguna referencia, no se sigue ningún río, era volar con el compás magnético «sobre una mesa de billar sembrada de brócolis».

El Alférez inexperto decola y pone el rumbo para volar más o menos rasante, al no ver el horizonte natural, no ver ninguna referencia; de inmediato se dio vuelta y optó por tomar altura, llegó a 6,000 pies sobre el aeropuerto orientó la máquina sobre el rumbo escogido, apretó el cronómetro y dijo: «si en 20 minutos no veo el campo de Aposento regreso» pero el tiempo era bueno y se llegó sin novedad; el general hizo su trabajo, la gente le regalo castañas y por la tarde retornaron tomando rumbo inverso y

después de 20 minutos de vuelo se vio el río Madre de Dios y llegaron al Puerto Maldonado.

Al día siguiente, Puerto Maldonado – Iberia, vuelo más largo 45 minutos de ida, con la experiencia anterior fue más fácil, lo único que en el mapa hasta hoy figura una laguna que no existe, pero las calaminas de los techos de las casas brilla con el sol y son una buena referencia. Vuelo sin novedad.

Plan de vuelo del día siguiente, vuelo directo Puerto Maldonado a San Juan del Oro y luego a pernoctar en el Campamento Militar de punta de carretera en la ciudad de Sandia, Puno.

El Alférez Muñiz por la noche estudia minuciosamente su carta de navegación, siempre pensando en la preocupación del Mayor Cabrera (por algo debe ser que se preocupa tanto, se dice) tiempo de vuelo estimado 2 horas 40 minutos. A primera hora del día siguiente decola con el general, el mecánico y un bidón de 50 galones de JP4, el tiempo bueno. El piloto con su falta de experiencia, supone que en algún lugar de esos casi 400 kilómetros, habría un clarito para aterrizar y recargar combustible, antes de interceptar el río Inanbari el general se pone un poco nervioso y el piloto para tranquilizarlo le toca el tema de la carretera, y él mismo tiene que disimular su desilusión de no encontrar ningún roce ni clarito ni nada que se parezca para poder aterrizar y recargar el



combustible. «Sigo o no sigo» se plantea el piloto, **sigo** decide finalmente sobre el río Inambari, que al cruzarlo, nuevamente se encuentra sin referencia en el terreno, pero sabiendo que está sobre la ruta trazada, pasan dos horas de vuelo y aparece una quebrada y unos cerros que no figuran en la carta, entra en la quebrada por que se encontraba en el rumbo trazado, le insiste al mecánico que si era posible recargue en vuelo estacionario, el mecánico terminantemente dice que es imposible, el piloto piensa que en el peor de los casos cuando se esté por acabar el combustible haría un estacionario en el lugar menos boscoso que aprecie y esperar que se plante el motor para tocar tierra quizá con vida, «Lo peor que no tiene radio siquiera para despedirse y que en Lima supieran donde buscar los restos». No queda más remedio que respirar profundamente, disimular ante el general lo que estaba pasando, esperar que se prenda la luz de bajo nivel de combustible que permite 20 minutos de vuelo, para tomar la última decisión, en efecto se prendió la luz de bajo nivel, están a mayor altura para buscar en el horizonte alguna referencia, vuela 5 minutos con la luz prendida y **de pronto en la ladera de un cerro una población con techos de calamina** (creo que ni los hermanos Pinzón gritaron con tanta alegría ¡Tierra!) en la misma ciudad no se podía aterrizar pero en el fondo de la ciudad había un estadio, allí se recargó el combustible, fueron a pie a la ciudad de San Juan del Oro, la multitud que nunca habían visto ni siquiera una moto estaba maravillada. El general, el alférez y el suboficial fueron declarados

huéspedes ilustres, rodeando el Pabellón Nacional cantamos el Himno Nacional y los minutos de angustia se convirtieron en horas de alegría y felicidad, junto a esa gente sedienta de apoyo y sueños para que la carretera llegue.

Al caer la tarde en un vuelo corto se llegó al Campamento Militar de Sandía donde el Ejército tenía combustible y comunicación con Lima. Se envió el mensaje del tiempo de vuelo y el Plan de Vuelo del día siguiente.

El hoy General Muñiz dijo que si le volvían a proponer ese vuelo Puerto Maldonado – San Juan del Oro con un fusil en la sien o que lo asciendan de inmediato a general no lo aceptaría, sólo pudo hacer ese vuelo porque «La ignorancia es atrevida».

Al día siguiente Sandia – Juliaca – Puno – Sandia – Quincemil – Marcapata – Kcosñipata – Cusco, misión cumplida y el general agradecido por que cumplió con su objetivo.

Mientras este vuelo se realizaba otros helicópteros Allouette III cumplían misiones en otras partes del país. Así el alférez Federico Cáceres Dunker volaba en el norte, el alférez José Cavero Cavero hacía un vuelo a Huaraz y en ese lapso llegó a Francia un ingeniero de la fábrica trayendo 6 microbombas nuevas para instalarlas en los Allouette III que operaban en el Perú, en vista que en África se había plantado el motor de un Allouette III y que

la falla fue la microbomba de combustible, razón por la cual habían fabricado unas nuevas modificadas y las traían al Perú.

El Mayor Cabrera al enterarse de la noticia le dijo que pararan de inmediato a los helicópteros donde estaban para efectuar el cambio, el ingeniero francés le dijo que no era para tanto y que a medida que iban llegando se les cambiarían. El alférez Cáceres llegó a Lima, el alférez Muñiz llegó a Cusco, pero el alférez José Cavero Cavero que estaba volando entre la Cordillera Blanca y la Cordillera Negra del Callejón de Huaylas se le plantó el motor y fue a estrellarse sobre una tremenda roca a las orillas del río Santa, donde murió junto a su mecánico el suboficial Juan Serrano.

El Alférez Cavero cumplía una misión dispuesta por el Presidente de la República Fernando Belaúnde Terry quien asistió al sepelio, el ingeniero francés lloraba inconsolablemente, los compañeros de armas del Alférez y del Suboficial, en especial los de su promoción consternada, sus viudas, sus hijos, sus padres, sus hermanos, qué terrible situación.

Con este artículo queremos rendir homenaje y recordar por siempre a la primera tripulación mártir y pionera de los helicópteros en el Perú, Alférez FAP José Cavero Cavero y el Suboficial FAP Juan Serrano.



## **TRASLADO EN VUELO DE AVIONES DOUGLAS NORTHROP 8A-3P**

*Armando Revoredo Iglesias*

Luego de concluidos todos los trámites necesarios para concretar la adquisición y efectuar los ajustes organizativos para la preparación del personal se procedió a agradecer a los directivos de la fábrica Douglas por la hospitalidad brindada a través de los largos meses de permanencia súper vigilando la construcción de los aviones y aprendiendo unos a conducirlos mientras que otros a mantenerlos y repararlos. La primera etapa del vuelo sería de Los Ángeles hasta Brownsville, en Texas. Salimos temprano para aprovechar el buen tiempo que reinaba en la ruta pues luego las predicciones eran más sombrías: se esperaban tormentas eléctricas en Brownsvile.

Durante la primera parte de la travesía y a pesar de mis recomendaciones de volar siempre cerca y a la vista, cada uno parecía estar divirtiéndose con el panorama, hasta que se presentó en territorio mejicano una pequeña tormenta eléctrica que les hizo ver por primera vez en su vida la caída de unos cuantos rayos. Entonces se acercaron al guía instintivamente. Llegamos a Brownsville minutos antes de que se desencadenara una fortísima tormenta eléctrica y apenas si hubo tiempo para guardar los aviones en uno de los hangares.

Aquí comenzó el vía crucis burocrático. Para poder salir de los Estados Unidos necesitábamos el permiso correspondiente otorgado por las autoridades y como ya era tarde, el encargado no regresaría sino al día siguiente a las nueve, de manera que no podríamos salir a las seis de la mañana como teníamos previsto para evitar el mal tiempo que a medio día reina generalmente sobre el istmo de Tehuantepec y la cordillera de Guatemala. Además, debíamos ir a pedir permiso a las autoridades mejicanas para sobrevolar su territorio, a pesar de que ya se había obtenido el permiso a través de los canales diplomáticos. Por estas circunstancias, sólo pudimos salir al día siguiente ya muy avanzada la mañana.

Esta segunda etapa estaba planeada de Brownsville a Ciudad Guatemala. La primera parte del viaje se realizó sin inconvenientes y con magnifico tiempo, verificamos con toda claridad.

Tampico y Veracruz. Pero las condiciones del tiempo a medida que avanzábamos hacia el istmo de Tehuantepec me tenía muy intranquilo, sobre todo porque el aspecto de la Sierra Madre antes de Guatemala me parecía presagio de un mal rato y quizás hasta de cambiar el itinerario en una zona totalmente desconocida para mí. Antes de llegar al Pacífico y en pleno istmo, se desencadenó una típica tormenta tropical, acompañada de lluvia torrencial. Para no perder contacto con la tierra decidí volar bajo hasta encontrar un claro que me permitiese volver a subir a Guatemala por el lado del Pacífico. Pero el ansiado claro no se presentó nunca y precisamente cuando volábamos al ras de los árboles en una zona muy montañosa y quebrada, sentí un extraño olor en el avión. Al investigar la causa vi con gran desesperación que todo el piso de mi cabina estaba inundado de líquido del sistema hidráulico.

Se había roto la tubería del sistema del indicador de presión. Temiendo que no me quedara presión para bajar el tren de aterrizaje, si esperaba más tiempo, decidí bajarlo inmediatamente y dirigirme a Tapachula en lugar de Ciudad Guatemala. Así lo hice y aterrice en un campo que estaba totalmente inundado pero firme. Seguidamente aterrizó Gómez Cornejo, a quien pregunté: ¿Dónde estamos?, contestó después de dudar unos segundos: «En Guatemala mi Comandante». No le contesté y esperé que bajara Espinoza Sánchez, a quien hice la misma pregunta.

Recibí igualmente una respuesta insegura: «En Managua» «Mi Comandante». Entonces los llamé aparte y les dije: Ni en Guatemala ni en Managua. Estamos en Tapachula. Que les sirva de experiencia la lección. Hay que estudiar muy bien los mapas, por que a veces el tiempo y la altura a que se vuela no permiten la lectura. Durante el resto del viaje no se volvieron a separar.

En Tapachula se reparó la avería de mi avión y se rellenó el sistema hidráulico con líquido que nos fue proporcionado por la estación de la Pan American.

Estando en Tapachula recibí un telegrama de nuestro Embajador invitándonos a bajar al día siguiente en Guatemala, amable invitación que decliné por tener un itinerario preciso. Al día siguiente, salimos a las seis de la mañana y al subir sobre la capa de nubes pudimos ver uno de los más hermosos espectáculos.

Del manto de nubes emergían como islas los conos perfectos de los volcanes de la región. El tiempo se despejó una hora más tarde y pudimos verificar todos los lugares del trayecto. Antes de llegar a Panamá recibimos aviso de esperar sobre el río Hato. En la zona del Canal, para ser escoltados a Panamá. Con gran sorpresa mía, los aviones escolta en lugar de llevarnos a la Base Aérea de Albrook, como había sido acordado a través de los conductos diplomáticos, nos llevaron al campo de Paitia en la



República de Panamá. Este campo constaba sólo de una pista de concreto de ochocientos metros de largo, pero no había otra solución que aterrizar y así lo hicimos.

En el aeródromo se quedaron el Capitán Vigil y los dos Suboficiales mecánicos haciendo una revisión total de los aviones y rellenando los tanques de gasolina para la etapa del día siguiente que sería Panamá – Lima. Mientras que los pilotos salimos a la ciudad.

Estaba en mi cuarto de hotel a las seis de la tarde cuando entró el Capitán Vigil a darme cuenta que se había hecho una revisión completa de los aviones y que ya estaban cargados y listos para salir al día siguiente: Observé que me hablaba de muy lejos y acercándome verifiqué que no olía precisamente a gasolina. Por eso le pregunté: ¿Dónde has estado bebiendo?. Como me contestara que había tomado en el aeropuerto le hice una observación: «No puede ser allí no hay ningún bar, mi Comandante – empezó diciendo Vigil – pero en su máquina encontré una botella de whisky y nos la hemos tomado con el personal que nos ha ayudado en la revisión y recarga. Era la botella que nos había dado una distinguida dama en Los Ángeles para el caso de aterrizaje forzoso. En Panamá desapareció. Tuve que reírme, por que si bien es verdad que el Ingeniero tiene una gran facilidad para conquistar amigos que lo ayuden, también es cierto que esto

sucede siempre después de haber cumplido con su obligación.

Al día siguiente salimos a las seis de la mañana a Lima. Más o menos a la hora y media comenzó a ponerse el tiempo muy malo. Hice varios intentos de pasar desde los mil metros hasta los cinco mil, pero como todo era una masa compacta de nubes y lluvia decidí regresar. Tomé esta determinación primero por el temor a perder a uno de los jóvenes pilotos en la tormenta y, después, para poder hacer el vuelo sin etapas, pues si perdíamos tiempo en bordear la enorme tormenta ya no podríamos llegar a Lima.

Cuando regresamos a Panamá me entrevisté con el encargado de la Estación Meteorológica de la Panagra, quien me dijo que después de haber salido nosotros y recogiendo los datos de las estaciones de la zona, supo que encontraríamos mal tiempo, pero no obtuvo respuesta cuando intentó llamarnos. Avisé cablegráficamente a Lima mi retraso y esperé al día siguiente. Había perdido un día, pero la prudencia aconsejaba no exponer ni al personal ni al material, puesto que no había precisión absoluta de llegar en cuatro días como lo había prometido. Como para tranquilizar mi conciencia me llegó un cable del Comandante General aprobando el procedimiento.

Al día siguiente, después de una breve conferencia llena de recomendaciones a mis pilotos

que ya habían visto cómo se pone el tiempo en el trópico, salimos a las seis de la mañana y volvimos a encontrar el mal tiempo que en esa zona es casi permanente.

Después de siete horas y cuarenta minutos llegamos a Lima bastante escasos de gasolina, pero habiendo cumplido con llevar en vuelo los aviones desde Los Ángeles a Lima sin mayores accidentes. Allí en el aeropuerto de Limatambo estaba la gente de siempre: mis familiares, los amigos íntimos y un numeroso grupo de curiosos que se habían enterado de este vuelo, que era el primero realizado en Escuadrilla desde la salida de los Estados Unidos al Perú.

Quedaba sentado un precedente y, en adelante no se traería más aviones encajonados. Y así fue. Durante la guerra mundial se realizaron magníficos vuelos en masa desde los Estados Unidos al Perú sin haber tenido que lamentar más que dos accidentes fatales, y éstos, evitables.



## **TRANSPORTES AÉREOS MILITARES «TAM»**

*Eduardo Ángeles Figueroa*

En el año 1948 fui nombrado a la Base Aérea en Tingo María ubicada en la zona del río Huallaga, donde permanecí dos años.

Tingo María considerada como portón de la selva, era una ciudad pequeña y hermosa con su cerro llamado la «Bella Durmiente» y en sus faldas la «Cueva de las Lechuzas». Está ubicada muy cerca del Boquerón del Padre Abad en dirección a Pucallpa.

Al margen derecho del río Huallaga está la ciudad de calles estrechas con una población entusiasta y franca. En su estructura tenía dos bancos comerciales, escuelas de primaria, hotel de turistas, residencias privadas de los funcionarios de

Estado y pequeñas tiendas con comerciantes afectuosos.

Mediante un puente colgante se pasaba a la margen izquierda del río Huallaga donde se encontraba la Base Aérea FAP con un campo de aterrizaje pero sin aviones.

En esta zona o área operaban dos pequeñas compañías aéreas comerciales TAPSA (Transportes Aéreos Peruanos) que operaban con aviones pequeños «NORSEMAN» y «AUROS HANSAN» y la otra denominada CAMSA (Compañía Aérea Mercantil) que operaba con aviones CESSNA. Ambas compañías hacían el servicio regular a lo largo de la zona del Huallaga, Uchiza, Pachiza, Tocache, Juanjui, Pucacaca, Tarapoto y Yurimaguas, prolongándose eventualmente a Iquitos.

En aquella época, pese a la expansión de otras líneas aéreas, se acumulaban los mayores volúmenes de carga en los almacenes de TAPSA y CAMSA debido a la intensa actividad de los comerciantes de la zona.

Todo el volumen de mercaderías eran llevadas a Tingo María por vía terrestre de Lima-Huánuco-Tingo María con alto costo, dada la baja capacidad de carga de estas pequeñas compañías mercantiles, se acumulaba un volumen grande de mercaderías que ocasionaban la elevación de los precios al

consumidor, ya que también se tenía que añadir la presencia de pasajeros hacia la zona señalada.

La vida en Tingo María era deliciosa porque casi toda la población provenía de la costa y todos se conocían, comerciantes, maestros de escuela, agricultores, deportistas y turistas que se quedaban unos días de transeúntes en la selva baja, agricultores que cultivaban café, té, coca en pequeñas áreas para comercializar en la sierra de Huanuco y Ancash.

Vivir y trabajar ahí en ese ambiente era muy agradable, con cien amigos, paseos por el río, haciendo deportes, conquistar ahijados y compadres que se iban formando por las relaciones sociales.

Pasé así dos años allá hasta que me trasladaron a Iquitos, a la Base Aérea en el río Itaya desde donde operaba la Unidad TANS del Grupo Aéreo N° 42.

En esta Base en el río Itaya contábamos con hidroaviones Pilatos Porter, Twin Otter y Beaver.

Es sumamente importante recordar los servicios que esta Unidad realizaba en nuestra selva baja en apoyo a los pequeños pueblos que se acostaban a las orillas de los ríos Amazonas, Ucayali, Marañón y también en servicio a las guarniciones militares.

En Iquitos teníamos la Unidad denominada TANS (Transportes Aéreos Nacionales de la Selva)

con la que cubríamos servicios en las diferentes rutas de la Amazonía. Sobre el Amazonas hasta Caballo Cocha frente a Leticia y Tabatinga frente a Colombia y Brasil, por el río Putumayo hasta Gueppi, por el Huallaga a Lagunas y Yurimaguas, por el Ucayali llegaban a Requena, Orellana, Contamana, Pucallpa y Atalaya con itinerarios fijos, semanal o quincenal, según la situación de cada zona.

Volábamos con el mayor placer sobre el río Napo, pasando por Negro Urco, Puca Barranca, hasta Cabo Pantoja, al sur de la selva cerca de la frontera con Ecuador.

Mirar en el bajo Amazonas, San Pablo, Caballo Cocha y todo el verdor de la selva con sus ríos, sus aves y fauna silvestre era delicioso. Sería extenso contar la vida en Iquitos, grandes compañeros que cumplieron servicios con franca abnegación y entrega, mirar los Puentes Aéreos que se tenía que realizar eventualmente, conocer gente sencilla, franca y disfrutar de la amistad de oficiales del Ejército y de la Marina de Guerra que también servían en esta hermosa región.

En el río Itaya y en Iquitos, permanecí otros dos años sumamente gratos con compañeros valientes, esforzados y generosos para atender las necesidades de toda esta población acostados a los ríos que he mencionado y que honran a nuestra Fuerza Aérea.



En 1952 me trasladaron al Grupo Aéreo N<sup>a</sup> 41 con sede en Limatambo -Lima, Unidad que también se denominaba TAM por las operaciones comerciales que realizaba (Transportes Aéreos Militares).

En esta Unidad se sucedieron muy rápidamente en sólo tres años desde 1952 varios comandos, coroneles. Juan Castro Ramos, Carlos Siles Baroni, Rolando Gervassi Boggio, Francisco García Romero y en 1954 año que fue designado el Coronel Alberto López Causillas.

La Unidad se ubicaba en Limatambo y disponía de aviones DC-3 y C-47 que realizaban operaciones comerciales y de acción cívica y correo aéreo a las repúblicas de Chile, Argentina y Colombia y eventuales puentes aéreos.

Eran años difíciles por las diversas operaciones que realizaba con una pequeña flota que se vio mermada por la pérdida de un avión en accidente el 15 de noviembre de 1954. Tenía agencias comerciales de poca iniciativa y responsabilidad que dañaban la economía de la Unidad.

Comprendimos entonces que era urgente incrementar la flota y decidimos hacer el máximo esfuerzo e introducir una severa economía para lograr los fondos necesarios para una posible adquisición de aviones.

Sin ninguna ayuda económica de la superioridad, ni del Estado, formamos una Comisión para ver la posibilidad de adquirir aviones en los Estados Unidos. Estaba presidida por el comando de la Unidad coronel López e integrada por varios oficiales y técnicos para viajar a Miami.

Considerando que los comerciantes de la zona del Huallaga en ese entonces tenían que llevar su mercadería a Tingo María en jornada de casi dos días por tierra, decidimos abrir la ruta Lima – Tarapoto, que le sería más conveniente puesto que tenían un ahorro en el costo y también en el tiempo considerando además la capacidad de los aviones C-47 de TAM que permitiría un flujo de mercadería a la zona del Huallaga.

Así, aumentamos, la posibilidad de favorecer a los comerciantes de la zona y al propio tiempo mejorar nuestros servicios ya que también transportábamos carga de Tarapoto a Lima.

Optamos, entonces, por una economía estricta y absoluta, estudio de nuestras rutas y frecuencias y también restricción de atenciones a bordo en las operaciones militares.

Así pudimos reunir la suficiente cantidad de dinero y comprar cuatro aviones C-46F, pagando la cuota inicial y firmando letras para amortizar la diferencia.

Con esta adquisición, ampliamos los servicios en todas nuestras rutas domésticas con gran satisfacción de todo el personal que trabajamos en el Grupo Aéreo N° 41 TAM.

La amortización de la deuda la hacíamos con regularidad, sin embargo, recibimos la visita de un «inspector» de la Comandancia que no apreciaba nuestros esfuerzos pero felizmente sólo encontró que nuestra economía era restringida y los gastos se controlaban al detalle.

Al final del año 1959 nos cambiaron de colocación, al general López al Arsenal en las Palmas y a mi al Grupo de Caza N° 11 de Talara.

Entonces después de un tiempo el Alto Mando de la FAP, estimó conveniente fraccionar el Grupo 41-TAM y crear la Unidad denominada SATCO (Servicio Aéreo de Transportes Comerciales), para operaciones comerciales y el Grupo Aéreo N° 3 para operaciones de acción cívica y militares.

Pasó el tiempo y a SATCO la convirtieron en la línea aérea AEROPERU que tuvo poca duración por que después la comercializaron en una empresa mejicana que la absorbió y pronto desapareció.

Así se desactivó la Unidad Grupo 41-TAM de nuestros esfuerzos, que nos acompañaría en el recuerdo de tan gratos días y años que dio la alegría de vivir sirviendo a nuestra Institución.

En tanto a la Unidad TAM antes de convertirla en SATCO y «Grupo Aéreo N° 3» fue nombrado el coronel Miguel Coquis Rodríguez que con el esfuerzo que realizaba se efectuaron las amortizaciones que nos comprometía por la adquisición de los C-46F y al final lo felicitaron por el esfuerzo que todos hicimos.

Son cosas que sucedieron y cuyo recuerdo nos enorgullece. Como siempre termino este breve relato con un abrazo, con respeto y afecto al general FAP Alberto López Causillas con el que tan grato es haber compartido alegrías y sonrisas en la Unidad TAM del año 1958 del siglo pasado.

## **VUELO NOCTURNO A AREQUIPA**

*Carlos Martínez De Pinillos*

Salí de Lima muy tarde hacia Arequipa, y con la intención de avanzar hasta cuanto pudiera con la luz del día. En 2.15 horas estaba ya sobre Nazca - la mitad del camino – pero como aún estaba claro, resolví seguir viaje. A partir de esta ciudad, costa y tierra (o ¿sierra?....) adentro estaban cubiertas de neblina. Volé 35 minutos más y me fue imposible localizar Chala: nada se veía. Otros 30 minutos y llegaría sobre Ático, donde tendría mejores puntos de referencia para descender pero, cuando llegué al lugar, las cabalgatas de nubes seguían enrollándose en las cumbres de los cerros impidiéndome identificarlos, y cubriéndolo todo se volantineaban por la zona de alto tablazo, no siéndome posible descender con seguridad.

La hora era un imperativo apremiante pues el Sol iba ya cayendo, pero esto no me descorazonó porque esperaba aterrizar en Camaná en 30 minutos más y aunque fuera al filo del atardecer. Aceleré la marcha cuanto pude, más no tuve en cuenta un fuerte viento en contra, que retrasó mi arribo, porque a los 15 minutos la tarde ya languidecía y sólo pequeños rayos del Astro moribundo besaban las nubes altas dejando en su despedida el último sudario de púrpura y penumbra.

El Sol terminó por desaparecer. Aquí sí que forcé la máquina porque mi persona era más importante que el motor, pero pronto me encontré en la orilla de la noche, y sin poder bajar, porque el manto de neblina cubría imponente y amenazador todo el horizonte. No perdido, pero sin referencia alguna, cayó sobre mí el denso, pesado abrazo de la oscuridad, y me quedé colgado de una negrura que no permitía ver ni los perfiles de la lejana Cordillera. Me sentí cogido en la celada preparada por la muerte que más ríe cuando menos luz hay. Me pareció que había dejado el mundo y entrado a la eternidad y recordé aquello de: «Vivir peligrosamente es obtener el mayor goce de la vida». Es mucha verdad. Al recordar la impresionante pero agradable soledad de esa noche ¡quisiera volverla a vivir!. Metido en las tinieblas que eran una gigantesca caverna, para mí sin fin, y de impenetrable negrura, con velos y masas de nubes que de día son ricos y alegres adornos pero que de noche se tornan tétricas y funestas envolturas, todo era un piélagos

escalofriante como la desolación sin remedio, por donde yo volaba sin ver siquiera las estrellas y abriéndome paso a 230 kilómetros por hora.

Después de intentar vanamente bajar en Camaná, reduje la cabalgadura al trote para que consumiera menos forraje y, al cálculo, enfrenté hacia Arequipa que era, en esas circunstancias, mi último y definitivo recurso. Aquí fue la de vivo o muero porque no podía saber qué tiempo iba a encontrar en esa región y sobre la ciudad, pero no había nada más que hacer; regresar a Nazca era una locura por que podía estar cubierta entonces...¿qué?. A estos grandes inconvenientes se sumó un agravante: Todos los instrumentos del tablero eran fosforescentes y me guiaban a la perfección, pero el compás había perdido su luminosidad y de él nada podía ver. Como no tenía linterna eléctrica de mano – la luminosidad de un instrumento se pierde una vez en un millón de viajes – mi salvación fue una caja de fósforos de la que cada pocos minutos sacaba uno para encenderlo y, cuidándome del peligro que significaba, iluminar el valioso instrumento del que tenía que seguir sus indicaciones para no perder el rumbo y con él la vida. Antes de salir de Lima, y como buen fumador que era, había revisado mi provisión de cigarrillos y de fósforos, y al verme con una caja de éstos que ya sólo tenía tres, me proveí de una nueva sin imaginarme que ésta iba a ser, horas más tarde, mi salvación por que sin rumbo ¿A dónde habría ido a parar?.

Con poco margen de gasolina navegué 40 minutos más a partir de Camaná, y viendo abajo un solo manto de niebla, arriba tinieblas, y por ningún lado horizonte. No tenía ninguna referencia visible. Con 11,000 pies de altura llegue a casi a la vertical de Vitor, ciudad que me la indicaron sus débiles lucecitas, y donde no podía descender por que aún no había campo de aterrizaje en ese lugar. Allí, justamente, terminaba la neblina que había sido, desde horas que parecieron siglos, mi constante preocupación. A los dos minutos más de vuelo se destacaron y reconocí con júbilo las titilantes, como luciérnagas, luces de Arequipa.

Se fueron agrandando y un resplandor, hasta de felicidad para mí, rodeaba la ciudad. Ya volaba sobre la meta, pero me faltaba lo mejor – en este caso y mejor dicho, lo peor – que era ubicar el campo del que nada se veía, ni siquiera las sombras de los volcanes para orientarme por ellas, por que estaban cubiertos de niebla. Otra constante preocupación había sido la gasolina que mermaba más y más y podía ocurrirme lo que a aquel náufrago, que después de nadar durante horas se ahogó poco antes de llegar a la playa. Como si esto fuera poco, no tenía luz para comprobar el nivel de los marcadores de las alas y no sabía cuánto combustible quedaba en ellas. No ignoraba que la gasolina del tanque principal estaba agotada hacía mucho rato, porque la aguja del marcador así me lo había indicado. Lo único que podía hacer era descender a oscuras porque tampoco podía esperar que en la ciudad – a



donde llegaba de sorpresa – se prepararan, para que me auxiliara en el aterrizaje, alguna luz con faros de automóvil o con fogatas. De memoria fui bajando. En la primera pasada sobre la pista, la distinguí cuando ya estaba por la mitad de su longitud; en la segunda también calculé mal la enfilada porque pasé a la derecha; en la tercera – esta es la vencida, me dije – verdaderamente a ciegas, y sólo por la práctica de tantos años y lo bien que conocía el lugar, logré tomar tierra. Este viaje lo hice solo.

Cuando aún no me había pasado la impresión del vuelo, y comentando mis peripecias iba en el carro de la agencia camino a la ciudad, al grito de ¡alto!, nos detuvimos. Ahora sobraba la luz pues nos iluminaban los faros de otros carros, y después las linternas de investigadores quienes, metiendo los cañones de sus pistolas por las ventanillas, averiguaban si eran revolucionarios los que con tanto alboroto volaron a esas horas encima de la ciudad. Era la primera vez que un avión aterrizaba de noche en Arequipa. Posteriormente, lo he vuelto a hacer pero ya en un campo de más tamaño y que está alumbrado por un faro potente. Al despedirme esa noche para quedarme en el hotel – vuelvo a ofender a la modestia – oí decir: «Esas son cosas que sólo Pinillos las puede hacer».



## **EL VIEJO Y BUEN PT-3**

*Donald Matías Kessler*

Con grata complacencia se inserta una sorprendente anécdota que pone en evidencia la pericia de los pilotos y la nobleza estructural de las antiguas aeronaves de instrucción que careciendo de las más elementales ayudas que brinda la tecnología moderna y jugándose los instructores la vida a cada instante cumplieron con entrenar a nuestras tripulaciones a quienes no cesaré de rendirles mi sentido homenaje de admiración y respeto.

Seguidamente transcribo el testimonio del General FAP Enrique Debernardi León:

Hace poco cayó en mis manos una revista pasada, con la curiosidad natural empecé a hojearla

y cuál no sería mi sorpresa al encontrar en ella unas líneas de un antiguo instructor nuestro: el Capitán americano Donald M. Kesler, de quien todos los que lo conocimos tenemos tan gratos recuerdos por sus dotes de caballerosidad y simpatía. A comienzos de este año tuve la oportunidad de saber de él, pues en San Antonio nos encontramos con un compañero de armas, un Comandante de la Fuerza Aérea del Ejército Americano, quien al saber que éramos peruanos nos dio noticias de nuestro antiguo instructor. Kesler está actualmente encargado de una Escuela de Aviación para Cadetes de la Real Fuerza Aérea, en Sacramento, California y siempre recuerda con cariño al Perú, al que está unido, pues está casado con una dama peruana.

Las líneas que encontré y que más abajo traduzco, aparecieron publicadas en la revista americana «CONSOLIDATOR», bajo la forma de una carta en la que alababa y brindaba por el avión más conocido y recordado que en Las Palmas hubo. Se trata nada menos que el PT-3 predecesor de nuestros actuales Stermán PT-17 de instrucción, y creo que todos los que lean estas líneas y lo conocieron recordarán con cariño al que por primera vez nos llevó por los aires.

La carta en mención apareció bajo el título que llevan estas líneas en el Número de Diciembre de 1936 del órgano oficial de la «Consolidated Aircraft Corp.» y dice así:

## Base Aérea de las Palmas, Lima-Perú

31 de Octubre de 1936

Trataré de dar en estas líneas una breve historia del Consolidated PT-3 que ha dado y que todavía está dando excelente servicio en la Fuerza Aérea Peruana.

Naturalmente, el viejo PT-3 es el avión más querido entre los otros 30 que he volado, y he tenido la oportunidad de volar muchos tipos de cuatro naciones, incluyendo americanos, ingleses, franceses e italianos.

Habiendo sido entrenado en la Escuela de Pilotaje del Ejército, de March Field, California en 1930 y 1931, donde el PT-3 era usado exclusivamente para entrenamiento primario y habiendo hecho mi primer vuelo, así como mis primeras ochenta horas de instrucción primaria en un PT-3, yo soy uno de sus más fervientes admiradores y actualmente considero al PT-3 con motor Wright J-5 el mejor avión de entrenamiento primario. También tuve la buena estrella de volar el conocido y famoso PT Peruano dando unas trescientas horas de vuelo de instrucción. ¡Y qué instrucción!

Pero sigamos con la historia, el PT llegó al Perú por el mes de febrero del año 28, traído por Mr. Wade y el más grande de todos los pilotos, Jimmy Doolittle.

Después de muchos vuelos de prueba y otros de placer, el viejo muchacho entró de lleno en el negocio para el que había sido construido: instrucción. La primera clase fue formada por oficiales peruanos y el PT era el único avión de entrenamiento primario que había en servicio. La siguiente clase fue formada por Sargentos y el PT hizo prácticamente todo el trabajo. Siguiendo a la de Sargentos, vino la de Cadetes y como de costumbre el PT cargó con el bulto. Algunas veces tenía como motor el J-4 y otras el J-5, pero en lo que respectaba al avión, era siempre el mismo.

Durante la instrucción de los cadetes, el avión sufrió un accidente en un campo distante de las Palmas. Debido a un aterrizaje demasiado duro, la parte delantera del fuselaje se dobló, sin embargo para un PT aquello era una cosa sin importancia. Con una gata para automóviles, solucionaron la cuestión, la colocaron entre los largueros del fuselaje doblados, enderezándolos y volando así el avión de regreso a casa. Por supuesto, posteriormente, fue reforzado como medida de seguridad.

Por esta época hubo una revuelta en Lima, y naturalmente el PT tomó parte. Le amarraron con unas sogas una ametralladora encima y cargado por completo con granadas de mano se hizo al aire. Lo que nunca logré saber fue por qué lado estaba, si por el que perdió de los revoltosos o por el ganador, no con que valor se metió en la revuelta. Debido también a su gran seguridad tomó parte en un viaje

de exploración al Norte. Cuando las llantas se malograron, se las cambiaron por unas de motocicleta y cuando no había gasolina y de aviación le daban gasolina de automóvil y él, siempre fiel, trabajaba, pues le daba lo mismo.

Llegada su época, regresó de nuevo a la instrucción con otro grupo de cadetes. Ya se corrían las voces que se estaba poniendo demasiado viejo y cansado para hacer acrobacia, pues había sufrido un pequeño accidente en un ala, debido a una colisión con otro avión mientras taxaba. Este grupo se graduó rápidamente con pocas horas debido al conflicto con Colombia.

Y entonces fue cuando yo llegué a las Palmas, y me encontré con el PT era el único entrenador primario que tenían en servicio. Había 16 estudiantes, 8 oficiales del ejército y 8 de la marina, Instructores éramos dos, un Capitán peruano y yo, para volar el PT, que tenía en estos días motores Wright J-4, nos dividíamos el tiempo. Pronto se arreglo la cuestión con Colombia y la Escuela comenzó a organizarse. Ingresaron más estudiantes y más aviones se destinaron a la instrucción; se incluyeron 3 Curtis Fledglings y un Stearman J-6. Estudiantes e instructores fueron también organizados y a cada instructor se nos dio un avión y un grupo de 6 alumnos. El Jefe de la Escuela, sabía que a mí me gustaba el PT, de modo que me lo dieron con 13 alumnos y volábamos mañanas y tardes. Fue cuando se acentuaron más los rumores de que no

podía hacer acrobacia. Yo no veía la razón, porque a mí me parecía lo mismo que cualquier otro PT. Un sábado le hice una cuidadosa inspección para ver si el viejo estaba bien o si encontraba una razón justa para que no hiciera acrobacia, pero encontré todo normal. El lunes siguiente, despegué temprano, tomé altura y me fui detrás de unos cerros para ver si este PT tenía actualmente una diferencia con los que yo volaba años atrás en March Field. Después de chequear mi paracaídas y mi cinturón de seguridad, probé un loop y me encontré con que salía de la maniobra con la misma facilidad con la que había entrado y como yo lo esperaba, nada se rompió ni se nos cayó. Probé luego con un Inmelman, un revelman, un toneaux, un medio toneaux, un tirabuzón y todo lo que había aprendido sin que nada sucediera, como por supuesto no debía suceder. Desde ese día el PT entró nuevamente de lleno en el trabajo acrobático, con tantos bríos como el día en que fue construido.

Durante mi instrucción con el PT, tuvo muchas salvadas milagrosas, debido principalmente a la falta de cuidado por parte de los mecánicos y a la imprudencia de los alumnos, hasta que finalmente un buen día se accidentó. Acababa de mandar a uno de los alumnos hasta 6 mil pies, para que descendiera en espiral, con el motor cortado y aterrizara en un punto dado. Le advertí que hiciese la última vuelta en espiral alto y que viniese en un planeo derecho, pero aparentemente él tenía mejores ideas. Como resultado, al tratar de cerrar



la última vuelta, el avión entró en pérdida a baja altura, cayendo desde 20 pies mientras derrapaba fuertemente para la derecha. Se rompió la rueda derecha y el avión capotó, quedando invertido y en dirección contraria a la que venía. El alumno no tenía gran cosa, pero el PT estaba mal, al punto que algunos rumoreaban que ya había hecho su último vuelo, pero no fue así. El daño fue leve, tenía una rueda rota, la araña del motor en idéntica condición, una pala de la hélice doblada, el borde de ataque de un ala dañado en el extremo, y un montante interplano doblado. En cerca de dos semanas y sin costo alguno prácticamente, teníamos nuevamente el avión en el aire continuando con la instrucción.

Pasaron unos meses y llegaron los aviones franceses de instrucción y el PT fue puesto a un lado. Un día se necesitó algo para jalar una manga de tiro, y recurrieron a él y su trabajo lo hizo bien. Sin embargo el motor había sido usado bastante y rápidamente iba perdiendo potencia, por lo que otra vez fue retirado del servicio activo y puesto a descansar a la intemperie.

Pronto vino otra reorganización y el PT fue puesto aparte y enviado al Almacén Central, en el Callao, e iba a ser regalado al Aero Club, pero su reputación no podía dejarlo abandonado, de modo que fue sacado y enviado a la factoría Faucett donde fue completamente reparado y rehabilitado. En muy corto tiempo se le puso nuevamente en servicio y se le envió a la Base de Chiclayo donde todavía

está volando y rindiendo, como no lo ha hecho ningún otro avión en el C.A.P. y espero que encuentre de nuevo su camino de regreso a la Escuela a la que pertenece.

El número exacto de horas que ha volado no es conocido, pero oscila entre las 3 mil y las 4 mil horas, y estoy seguro que no hay uno solo en la Fuerza Aérea Peruana que no conozca y admire al viejo PT. Hasta en la población civil es bien conocido.

¡Brindemos por el famoso viejo PT-3, el más noble avión de entrenamiento jamás construido sobre la tierra!

## **REMEMBRANZAS DE NUESTRO ITINERARIO**

Jorge Balarín De La Torre

Disponíamos para el servicio de tres aviones «Keystone», biplanos, de cabina abierta, con capacidad para dos pasajeros (por lo general, en ellos se transportaba el correo); y para el servicio de pasajeros, de cinco aviones, dos metálicos y los otros dos estructura mixta, entelados, con capacidad para ocho pasajeros, con los cuales se atendía el servicio de nuestra larga frontera. Prácticamente volábamos cubriendo los cuatro puntos cardinales, así: de Norte a Sur desde la guarnición de Guepí sobre la línea ecuatorial en el río Putumayo, hasta Puerto Maldonado, en el Departamento de Madre de Dios, y de Este a Oeste desde la guarnición de Ramón Castilla, en la boca del río Yaraví, (frontera con el

Brasil) hasta Moyobamba, sobre el río Mayo, Departamento de San Martín.

La amplitud de este servicio era muy sugestivo; de un lado nos permitía mantener una actividad aérea permanente, y, de otro un enriquecimiento profesional y cultural de primer orden. Debíamos mantener nuestras cartas de navegación al día, aportando todos los datos de accidentes geográficos que aún no estuvieran consignados en ellas, así como los puestos de apoyo, en relación a la calidad de sus gentes. Esto era sumamente importante, debido a lo extenso de nuestros recorridos, más aún dadas las condiciones del tiempo, el que para nosotros constituía un factor permanente, sorteándolo gracias a nuestro conocimiento.

Los problemas eran increíbles, acuatzábamos cuando ya no se podía volar. Las tempestades se presentaban con vientos huracanados y desde lejos las percibíamos. Cuando se trataba de tormentas locales, podíamos evadirlas, pero cuando el cielo se cubría totalmente había que localizar estos puestos de apoyo a que hago referencia, para asegurar al hidroavión, cubrir el motor y esperar unas horas hasta que pasara la tempestad; si está persistía, había que pernoctar. Recuerdo una de mis primeras misiones, llevando el correo de Iquitos – Masisea, en uno de los aviones «keystone». Como mecánico el Sub-Oficial Casquel.

Nuestra indumentaria y equipaje consistía en: gorro, anteojos, saco de cuero, botas de pasador, una bolsa con un mosquitero, pijama, útiles de aseo y una pistola.

El itinerario a seguir: Iquitos – Requena - Dos de Mayo – Contamana – Masisea.

El tiempo de vuelo cinco horas y media; cuatro horas a Contamana, lugar en el que obligadamente había que bajar para reabastecerse, y de allí, hora y media a Masisea.

Habíamos salido a las 7 a m., como era de costumbre, con un cielo cubierto, el cual nos ponía sobre aviso de que la ruta estaría jalónada de chubascos. En efecto, a medida que avanzábamos el tiempo empeoraba, felizmente nos acercábamos a Requena.

Lugar donde permanecimos hasta las doce del día, en que remontamos vuelo. Llevábamos dos horas, o sea que estábamos sobre la zona del canal del Puinagua, brazo del Ucayali por el que navegan las lanchas, de ahí que nos encontrábamos muy alejados del cauce principal. El tiempo arreciaba; volábamos casi al ras de la selva alcanzando a divisar un gran lago. Luego de darle unas vueltas acuatizamos en él logrando meter el hidro en la Atahualpa, (término lugareño con el que se designa la conformación de la vegetación acuática), en la cual florece la famosa Victoria Regia, planta que da una

flor de color blanco, de cinco metros de diámetro. Esta vegetación acuática tiene unas raíces tan entrelazadas que realmente forma un enjambre, en el que el hidro quedó aprisionado. Luego de cubrir el motor con una lona, que para el efecto portábamos, descendimos al pontón a fin de cobijarnos bajo las alas.

Teníamos encima una gran tempestad, ya que generalmente a partir de las dos de la tarde las tormentas están formadas por lluvias torrenciales, rayos y truenos creando un ámbito sobrecogedor, al que hay que hacerse y esperar que pase.

Pero aquí llovió la tarde entera. Cuando ya se asomaba la penumbra, oímos a lo lejos un golpear acompasado. Pasados unos minutos se acentuaba el sonido, y en esta expectativa vimos aparecer a lo lejos la silueta de dos canoas. A medida que se iban acercando, nos percatamos que se trataba de nativos de la región, los **Santa Rosinos**, gente dedicada a la pesca del famoso paiche. Se acercaron a nosotros, curiosos y asombrados de ver un hidroavión dentro de su comarca. Para nosotros fueron nuestra salvación; nos embarcamos en sus canoas, que por el número de personas estaban sobrecargadas. Yo me senté en la popa de una de ellas y cuando nos dirigíamos al puesto, percibí a pocos metros unas cabezas blancas, con grandes ojos. Pregunté que eran, me respondieron, con ese su dejo tan típico, «*Lagarto Blanco*». Como estaban tan cerca y tenía las manos apoyadas en la canoa, me cruce de brazos;

al ver mi temor, dijeron: - «*No nos van a atacar, están siguiendo la canoa*»-, y así llegamos al puesto,. Consistía en un altillo levantado entre los árboles que estaban en el lago, a unos tres metros de altura; por una escalera de mano se subía al mismo; todo el espacio no era mayor de nueve metros cuadrados.

El patrón de ellos había prendido el fuego, en el que una mujer soasaba unos inguires (plátanos del lugar) y cocinaba en una olla grande una sopa de paiche fresco. Como estábamos sin almorzar y teníamos hambre devorador, repetimos la sopa, que encontramos estupenda. Luego tendimos los mosquiteros, me puse el pijama, y me metí dentro para no ser pasto de los zancudos pues los hay por millones. Nuestra selva si bien carece de fieras, es pródiga en insectos, alimañas, reptiles y roedores.

Para realizar las funciones fisiológicas había que descender hasta la mitad de la escalera. Ya instalado, formalicé mi conversación con el dueño del puesto; lo agoté a preguntas.

Me encontraba en la **cocha de Punga**, en donde ellos estaban dedicados a la pesca del paiche, pez que mide de cinco a seis metros de largo, y luego de prepararlo lo despachan a Iquitos. Nunca podré olvidar el efecto que me hacía estar en medio de la selva, suspendido en un altillo en medio de un lago, el que de rato en rato se estremecía, como consecuencia de los coletazos que le daban los lagartos para que se desprendiese un pedazo de

paiche, ya que en la baranda del altillo estaban colgados los grandes trozos que eran salados para su empaque. No sólo eran los coletazos sino el rugido que lanzaban en la disputa por el trozo que caía. A pesar de todo este extraño medio, me quedé profundamente dormido.

Fue un amanecer inenarrable, los chillidos más estridentes y sonoros llegaban a mis oídos: el canto de los paujiles, el chillido de los monos, el croar de los sapos; los hay muy pequeños que se hacen sentir cual si fueran animales gigantes. Era el despertar de toda la naturaleza que había sido abatida por la tempestad del día anterior; y ahora, en forma refulgente y bulliciosa, se ofrecía al nuevo día.

Hubiéramos querido salir muy temprano, pero no se podía; la niebla estaba metida dentro de la copa de los árboles. Sacar el hidro de la Atahualpa costó trabajo; lo logramos gracias a los nativos, que con sus machetes cortaban las lianas y con sus remos lo ayudaban a salir. Solos nos hubiera sido imposible. Ya libres de las ligaduras prendimos el motor y recorrimos en una determinada dirección varias veces el lago, para asegurarnos de que no hubiese un palo o mejor dicho una quiruma, o raíz de árbol, que estuviera aflorando cual si fuera la punta de un periscopio, para ponernos de cabeza.

Ya en el aire enrumbamos hacia Dos de Mayo; a los 45 minutos me encontraba sobre la vertical del mismo, hallando el avión de pasajeros que



también se había quedado y bajamos para dejar la correspondencia.

## DOS DE MAYO

Constituía un caserío ubicado cerca de la boca del Puinagua, el que era pase obligado de las lanchas. En el reinaba don Celso Sotomarino, uno de los madereros de la región, y cuya esposa era la directora del colegio. Al transcurrir el tiempo cultivé una gran amistad con esa familia, al punto que me hicieron padrino de uno de sus hijos.

Aprovechamos para tomar un gran desayuno, consistente en naranjas, papayas, huevos fritos, yucas, plátanos soasados y café. Confortado por este magnífico desayuno, continuamos a Contamana, reabasteciéndonos de gasolina y prosiguiendo a Masisea. Llegamos a las trece horas, recogimos el correo procedente de San Ramón y retornamos a Contamana, donde pernoctamos para proseguir al día siguiente a Iquitos.

## CONTAMANA

Hay que dejar sentada la importancia de Contamana: capital de la provincia de Ucayali, también aquí regía un franciscano, el Padre José, y había un colegio de Monjas. Como en este puesto se pernoctaba obligatoriamente, tenía mis buenas amistades para alegrar las cálidas noches contamaninas. Ahí, a la vera del río, bajo los grandes

mangos, teníamos la casa para Oficiales; no había de qué preocuparse, estábamos organizados. Después de otro gran desayuno partíamos hacia Iquitos.

## MASISEA

Dada la topografía de nuestra Amazonía, cuya superficie es alterada por restingas y quebradas; de donde se extiende, que el hallar una superficie plana de tan sólo 300 mts. de largo por 50 mts. de ancho, era como encontrar una aguja en un pajar; de ahí la importancia de Masisea, ya que guardaba estas medidas, más aún estaba al pie del río Ucayali, en donde se podía acuatizar, hecho que determinara que la Fuerza Aérea lo considerara apropiado para formar una Base Aérea y por lo tanto punto de convergencia entre la Base Aérea de San Ramón y la Base Aérea de Iquitos. Estableciéndose así la Base Aérea de Masisea, la misma que dependía del Comando de Iquitos, de tal manera que los Oficiales del Agrupamiento se turnaran en su Jefatura.

Masisea en sí constituía un simple caserío en el que la falta de medios y población dio lugar a que años más tarde la Base fuera trasladada a Pucallpa.

## CONQUISTADORES DEL ESPACIO

*Ángel L.E. Chirinos lavander*

¡ADIÓS CANBERRA, ADIÓS!

Permítanme que a través de este poema – que es fruto de mi identificación con el mítico avión Canberra que en mi corta carrera de Oficial FAP caló hondo en mi corazón – exprese el cariño y admiración que hacía en todo aquel que se encontraba ante él; quizás por su imponente contextura, por su línea dura pero segura, por su versatilidad y respeto que infundía, por su potencia y poder que le era natural, por la pasión que inspiraba y en fin, por ese «algo» difícil de describir, pero que se sentía igual.

Esto dio origen, a la formación de una familia entorno a él: la Familia Camberrista, conformada por todos aquellos que tuvieron la gloria y el honor de

servir y estar junto a él – Oficiales, Técnicos, Suboficiales, Tropa y Civiles, y naturalmente, sus esposas e hijos – que nunca olvidan ni olvidarán jamás, aquel «fierro» que como símbolo inmortal, perdurará por siempre en nuestra mente y en nuestro corazón de leales camberristas. Y que ahora, en ésta su despedida oficial, le rinde un bienaventurado y metafórico ¡Adiós!

Hoy te decimos, te decimos ¡Adiós!  
¡Hasta siempre, Canberra inmortal!  
Despedida que con fervor te damos,  
En unvida y ganada admiración.

Hoy, en tu merecido reposo  
Ingresas a la inmortalidad,  
A volar en el empíreo cielo  
De la gloria y eternidad.

Hoy pasas a ser el supremo avión,  
Que tuvo en su corta y fecunda  
Como inigualable historia,  
La Fuerza Aérea del Perú.

Para nosotros, los Camberristas  
Este no es un día triste,  
Por que sabemos que fuiste  
Lo mejor de lo mejor.

Tu figura imponente y dura,  
Estará siempre en las retinas  
De quienes hicieron de ti,  
Un símbolo glorioso sin igual.

Y seguirás viviendo en nosotros,  
Como un espíritu desencarnado  
Que nos guiará por la senda  
Del poder y fuerza que forjaste.

Los canberristas aquí reunidos  
Te juramos que vivirás por siempre,  
Para renacer como aquella ave fénix,  
Mitológica de la ilusión.

Pisco y todas las demás Bases  
Añorarán siempre tus despegues  
Espléndidos como tus arribos,  
En los vuelos triunfales del ayer.

Una lágrima furtiva brotará  
De nuestros ojos amorosos  
Por ti, insuperable avión,  
Por los siglos de los siglos.

La mística que inspiraste  
En nosotros tus seguidores,  
Vivirá como llama eterna  
En nuestros leales corazones.

Tu medio siglo de permanencia  
En este bendito suelo peruano,  
Te convirtió en elemento con vida,  
Que ningún otro avión tuvo.

Por eso ahora en tu despedida,  
Evocamos las mejores épocas pasadas;  
Pues muchos hasta la muerte  
Y otros, viviendo de la añoranza.

Aquí dejamos la suave ternura  
De la despedida que no es un adiós  
Doloroso desgarrador y triste,  
Sino, una despedida festiva.

Tus cincuenta años en el Perú,  
Han sido hoy, muy reconocidos  
Y el vacío que al irte nos dejas,  
Nunca jamás ha de ser cubierto.

Por que para quienes te amamos,  
No hay olvido, no hay ausencia,  
No hay adiós; sino un consolador:  
¡«hasta luego», «hasta pronto» Canberral!

Gracias Señor que un día  
Me integraste a la familia  
Camberrista, conquistadora del  
espíritu .....

Pues el lema que un día inspiraste  
Nos servirá de acicate para ser,  
Tus leales y eternos seguidores,  
Y con ardor a voz en cuello gritar:  
Paladín de tradición  
¡Fuerza, Poder y Gloria!  
¡Canberra inmortal!

## **LAS PALMAS**

*Pedro Sala Orosco*

Cuando ingresamos a la Escuela cursaba el cuarto año la Promoción JOSÉ RAGUZ, de la que conformaba parte José Abelardo Quiñones González, quien el 23 de Julio de 1941 se convirtió en héroe nacional.

La Promoción RIZO PATRÓN se encontraba en la Academia de Casserta, Italia y la Promoción SALAZAR, que era inmediata anterior a la nuestra, cursaba el segundo año. Fueron ellos quienes se encargaron de aplicarnos la clásica *saladera*.

El primer mes fue dedicado especialmente a la formación militar con ejercicios de orden cerrado y marchas de campaña. En el mes de mayo iniciamos

la instrucción de vuelo. Nos dividieron en cuatro grupos, a cargo de un instructor.

En esa época la instrucción elemental se impartía en aviones franceses Morane Saulnier y americanos Curtiss Fledling. Los primeros eran monoplanos y los segundos biplanos, contruidos de madera y tela y equipados con muy pocos instrumentos.

Contaré mi primera experiencia de esta etapa: Era la primera vez que volaba. El instructor nos enseñó a ponernos el paracaídas y a amarrarnos. Hecho esto, taxeo hasta la cabecera de pista y, previa señal de la bandera verde – pues los aviones no tenían radio – decoló.

Ya en el aire, la sensación que tuve fue inenarrable, realmente maravillosa. Sobrevolamos Villa, Lomo de Corvina y luego aterrizamos. Cuando me bajé de la cabina el instructor me dijo:

- Tu tienes magnificas condiciones para cura, pero ninguna para aviador.

¡Imagínense la impresión que estas palabras me causaron! Me sentí un fracasado, lamenté mi suerte y, sobre todo, sufrí una desilusión. Esta angustia me duró casi dos horas.

Cuando me tranquilicé, me di cuenta de que las expresiones del instructor no tenían fundamento,



pues durante los quince minutos que había durado el vuelo yo no había tocado los controles, ni él me había hecho pregunta alguna.

Esta primera experiencia termina cuando, una semana después, ese instructor fue transferido a una nueva unidad que se había creado en la Base de Vitor en Arequipa y me nombraron como nuevo instructor al capitán Enrique Ciriani, con quien no tuve ningún problema pues realicé mi primer vuelo solo a 7 horas 15 minutos.

Pocos meses después de este episodio el primer instructor se estrelló en un avión Caproni 310 en un cerro cerca de Cañete, cuando volaba de las Palmas a Vitor.

La siguiente historia le sucedió a uno de mis compañeros que no tenía condiciones para piloto, pero como tenía un tío que era comandante logró que le cambiaran de instructor varias veces. Esta anécdota se hizo popular como *La Vaca Blanca*.

Para mis amigos no aviadores es necesario explicar lo que conocemos como *Patrón de Tráfico*, que no es otra cosa que un rectángulo que comienza en la línea de despegue. Si es tráfico a la izquierda, los cuatro virajes de 90 grados se hacen a la izquierda. La pierna paralela al campo se llama *Pierna con el Viento*, a la segunda se la llama *Pierna Cruzada de Viento*, la tercera es conocida como

*Pierna Base* y, la última, que cuando se enfrenta el campo para aterrizar, se llama *Pierna Final*.

Cuando recibíamos instrucción de vuelo el tráfico tenía las siguientes referencias: Después del coraje, el primer viraje a la izquierda se realizaba hacia la cuadra de la Escuela Correccional, que en esa época se encontraba en Las Palmas. El viraje E (al rumbo Este) era para enfrentar el cerro Viva el Perú; cuando se veía el pino San Juan se hacía el segundo viraje, pasando sobre el pino, hasta ver el pueblo de Surco. En ese momento efectuábamos el tercer viraje y ahí enfrentábamos a este pueblo, hasta llegar a la mitad del campo, donde se efectuaba el cuarto viraje.

Ese Patrón de Tráfico fue realizado por el instructor en dos oportunidades, dándole instrucciones al alumno para que hiciera lo mismo. Nuestro compañero realizó más o menos igual las tres piernas, es decir que se encontraba enfrentando al pueblo de Surco. Cuando pasó sobre el campo de aterrizaje y no intentó aterrizar, el instructor se volteó para preguntar por señas que pasaba y vio que el alumno, con mucha preocupación, observaba el terreno. El instructor le hizo señas de aterrizaje, el alumno redujo motor, comenzó a planear para aterrizar y estuvo a punto de hacerlo sobre el pueblo de Surco.

En esas circunstancias, el instructor tomó el control del avión y aterrizó. Luego de detener el

motor le preguntó al alumno por qué no había virado para entrar a la Pierna Final, si había efectuado correctamente las piernas anteriores. El alumno contestó que no encontraba la vaca blanca que estaba pastando en el potrero y que le servía de referencia ya que en ese lugar se había hecho los dos virajes anteriores. ¡Podrán imaginarse la reacción del instructor!



## **SE HACE CAMINO AL ANDAR**

*Ernesto Burga Ortiz*

Han pasado casi 40 años desde que hice ese vuelo, y sin embargo lo recuerdo con total claridad, acaso por lo que significó para mi y para mi especialidad, quizás solamente por la nostalgia de viejo piloto.

Por aquellos días nuestros pares, pilotos de otras especialidades, nos miraban sobre el hombro considerándonos pilotos de segunda categoría, y es que el vuelo en helicóptero tenía una serie de limitaciones y la más importante era el no poder hacer vuelo instrumental, solamente visual, con el consecuente retraso en el cumplimiento de las misiones y, a veces hasta imposibilitándolas.

De dos helicópteros que disponía la Fuerza Aérea, el más avanzado, hasta la llegada de los Bell UH-1D, era el Alouette III de fabricación francesa, mono turbina y sin equipamiento para el vuelo instrumental. Con tan seria limitación la orden estricta «el helicóptero debe estar aterrizado a más tardar a las 17.30 horas, sólo en casos especiales, y con autorización del comando un adecuado margen de luz diurna para aterrizar oportunamente, en aras de la seguridad ¿Cómo se hacían las aproximaciones a las bases de operación? Indefectiblemente en forma visual, bajando por las quebradas siguiendo el contorno del terreno con el peligro de encontrar cables u otros obstáculos imprevistos cuando el clima no era favorable y la visibilidad limitada, como en más de una oportunidad sucedió. En la costa, en invierno a veces era necesario volar rasante sobre el mar o sobre la línea de playa, entonces el peligro eran las aves.

El UH -1D había llegado a mediados de la década de los sesenta, y su equipamiento fue una verdadera sorpresa para nosotros,; tomados de la línea de producción destinada a equipar a la Caballería aérea del Ejército de los EEUU, que se encontraba combatiendo en Veit Nam, llegaron con más y mejores equipos que casi cualquier aeronave de la FAP, ¿Por qué no explotarlo debidamente? Yo había sugerido, luego propuesto y finalmente solicitado que en el Plan de Entrenamiento o PDE como se le conoce, efectuáramos vuelos nocturnos e instrumentales pero nunca se me dio una

respuesta directa en ningún sentido y continuábamos haciendo vuelos locales, en el patrón de tráfico, con buen tiempo y con el campo a la vista. Algunos amigos, y otros no tanto, decían con sorna que los helicópteros volaban VOR, pero no se referían al más preciso de los sistemas de navegación del país, sino a un artero significado «Visual O Regreso»; tal era una de las motivaciones que me impulsaban a solicitar reiteradamente que operáramos debidamente al UH, equipo que estaba en nuestras manos desde hacia varios años.

En lo particular, y sin autorización específica de la FAP, yo volaba por aerovías como cualquier aeronave bajo control de tráfico aéreo de CORPAC y hacía descensos instrumentales cada vez que lo requería, respetando siempre las limitaciones propias del helicóptero; era más seguro que tratar de forzar una entrada visual en condiciones marginales de visibilidad y nunca tuve problemas.

¿Por qué esa reticencia en efectuar vuelo instrumental por parte de algunos pilotos de helicóptero?, La respuesta saltó por sí sola, algunos de ellos hacía varios años que no volaban instrumentos, no porque no quisieran sino, como dije, los helicópteros disponibles no tenían equipamiento y las tripulaciones estaban absolutamente desentrenadas.

Mi insistencia en obtener autorización y efectuar vuelo instrumental se basaba en un solo factor:

experiencia. En efecto, como cadetes de cuarto año recibimos instrucción en el cessna T-37, e hicimos el curso completo de instrumentos, nocturno y navegación, incluyendo el uso del ADF, VOR, ILS, y para optar la especialidad de piloto de bombardeo y transportes hicimos una progresión del uso del ADF. Pero la verdadera experiencia, valorable para mi, fue el hecho de haberme desempeñado como piloto de aviones de transporte, volando por todo el país en campos de costa, sierra y selva y en todas las condiciones meteorológicas, desde tormentas con granizo, formación de hielo en alas y motores durante el cruce de cordillera, hasta frentes de lluvia y fuerte turbulencia en la selva, y posteriormente como instructor de un pequeño bimotor Cessna 320 que sí contaba con equipamiento moderno y que me permitió mantenerme entrenado durante la época en que volaba indistintamente aviones y helicóptero, entonces ¿Por qué no?

No habiendo recibido autorización para efectuar vuelo instrumental y menos para efectuar travesías nocturnas, era tácito que las disposiciones en cuanto a las horas de aterrizaje continuaban vigentes: a las 17.30 horas, todos los helicópteros en tierra ¿Qué hacer?

Decidido a cambiar esta situación consideré que era necesario asumir algunos riesgos: Haría una travesía nocturna a Lima, con descenso instrumental, lo que abriría la caja de Pandora. Si todo salía bien ¿Cómo reaccionarían mis



superiores?. Este acto constituiría una indisciplina muy grave, con la consecuente investigación y evaluación ¿le darían más importancia al aspecto de eficiencia operativa, a la seguridad de vuelos o mas bien al aspecto disciplinario?, sólo el tiempo me daría las respuestas.

Para cumplir con mi propósito, no comentado con nadie, estuve atento a aprovechar la primera oportunidad que se me presentara, pero el tiempo pasaba y ésta no se daba, hasta que un día del mes de Julio sucedió: era necesario trasladar en vuelo a Lima, vía Chiclayo, un helicóptero UH-1D. Me presenté «voluntario» , para la misión, lo que fue recibido con agrado por los otros pilotos que lo que querían era regresar a Lima lo más pronto posible, y el camino quedó expedito ¡¡perfecto!! Ni mandado hacer, la cosa era sencilla, «sólo» tenía que quebrantar algunas disposiciones de la Dirección de Operaciones, sorprender al control de operaciones del Grupo N<sup>a</sup> 6 de Chiclayo, al control de operaciones del Grupo N<sup>a</sup> 8 y por consiguiente a los oficiales de servicios y al comandante del Grupo N<sup>a</sup> 8, al control de operaciones de helicópteros del Escuadrón de Rescate, conocido como «Barra 4», y por consiguiente al Comandante del Escuadrón, llegar a Lima en vuelo nocturno sin conocimiento de los servicios de base: contra incendios, mecánico de línea, ambulancia, etc. y listo.

En esas circunstancias volvieron a surgir algunas consideraciones que me tenían inquieto y

que normalmente harían que se postergue el vuelo, o por lo menos que se demore hasta minimizar los riesgos potenciales:

Motivo del vuelo	: Mantenimiento; mejor hacerlo de día
Reserva de combustible	: 25 minutos
Condic. Meteorolog en Lima	: Regulares
Terreno a sobrevolar	: Sobre el mar, toda la travesía
Equipos se supervivencia	:
- Bote salvavidas	: NO
- Chalecos salvavidas	: NO
- Bengalas	: NO

Mejor dicho, «si tienes un amerizaje de emergencia, y sobrevives, de todas maneras te vas a ahogar», así que mejor olvídate del asunto y procura llegar bien. Los datos habían sido lanzados ¡¡ahora o nunca!!

Una vez en Chiclayo, algo después de las tres de la tarde, empecé a ajustar mis actividades a mi propósito; hice un pre-vuelo minucioso y procedí a confeccionar el plan de vuelo, que era la primera parte del engaño, puse Chimbote como destino final, de manera que tanto el control de CORPAC como el del Grupo N° 6 asumirían que mi plan de vuelo terminaba allí. Despegué pasadas las cuatro de la tarde, lo que se ajustaba a las disposiciones FAP de aterrizar antes de las 17.30 horas en Chimbote; una vez en tierra procedí a recargar combustible y a

confeccionar otro plan de vuelo que presenté a las 18.00 horas y al cual CORPAC no puso objeción alguna. Mientras tanto «Barra», que había recibido mi último reportaje aterrizando en Chimbote dio por terminado mi plan de vuelo y cerró la estación. Engaño consumado.

A las 18.05 minutos decolé de Chimbote con buen tiempo, cielo despejado y el sol cayendo en el horizonte; todo parecía estar bien, así que nos preparamos para recibir la noche que poco a poco iba cayendo. Una hora después estábamos volando en tinieblas.

Al llegar a Lima la base de las nubes estaba por encima de los mínimos, solamente con llovizna de regular intensidad, normal para esa época del año; la capa de nubes era bastante gruesa y con turbulencia moderada, pero la atravesamos sin problemas después de un descenso directo y sin demoras; pronto vimos las luces, brillantes, dándonos la bienvenida. Completamos la aproximación a la cabecera del campo. MISION CUMPLIDA, habíamos completado una travesía nocturna con descenso instrumental sin ningún problema....por ahora.

Taxeamos hasta la plataforma del Grupo N° 8 y parqueamos frente al hangar de helicópteros, ahí empezó la fiesta: un mecánico apareció corriendo linterna en mano para guiarnos, sin lograr identificarnos por tener la luz del taxeo de frente;

su asombro fue mayúsculo cuando apague el faro de búsqueda y se percató que era un helicóptero del Escuadrón de Rescate - ¿Pero cómo?. Nadie sabía que ustedes iban a venir de noche - decía, asumiendo que él estaba en falta. Un par de minutos después apareció «volando» una camioneta de la cual descendieron el «Jefe de Servicio y el Capitán de Día» «Qué tal recibimiento»

- Flaco ¿eras tú?, yo pensé que era un helicóptero americano, no sabíamos que venía un helicóptero del Grupo
- No sé mi Mayor, yo he hecho mi plan de vuelo normal en CORPAC
- Has armado un relajo, nadie sabía que venías; bueno ya mañana hablarás con tu comando.

Al día siguiente se armó la de Dios es Cristo; yo había llegado temprano y desde mi oficina veía a varios oficiales que entraban y salían de la oficina del comando del escuadrón llevando y trayendo documentos, manuales, folders, etc., pero lo extraño del caso es que nadie se acercaba a conversar conmigo, ni me llamaban para nada. Mala señal. De pronto todo cambió, llegó una orden perentoria - Que te presentes inmediatamente al despacho del Comando del Grupo. El coronel te está esperando - Bueno, ya está, pensé, por lo menos un premio no me van a dar.

Al llegar al despacho del coronel pude ver que sobre su escritorio estaban ordenanzas, el legajo del POV2s del Escuadrón y otros documentos que no

reconocí. Sin embargo, me sorprendió un poco ver que el coronel no parecía estar molesto, quien se dirigió a mi serio pero afable:

- A ver, explíqueme por qué ha venido usted en vuelo nocturno si no tenía autorización para hacerlo
- Mi Coronel, el PDE manda 5 horas de vuelo nocturno y .....
- Pero su Comandante de Escuadrón dice que, por seguridad, se cumplen en vuelo local, en el tráfico y con el campo a la vista
- Mi Coronel – dije, jugándole el todo o nada – eso es porque los pilotos no están calificados ni entrenados; yo tengo mi tarjeta de vuelo instrumental, que me la han otorgado la Dirección de Operaciones, y está vigente – al tiempo que le extendía la tarjeta.  
El Coronel me miró socarronamente, medio sonriente,
- Ah, cierto, tú eras piloto de avión ¿no? ¿Con razón qué? Si yo había volado de copiloto con él, y sabía que voluntariamente me hice de helicóptero.
- Pasaron uno, dos, tres días, y no recibía ninguna orden. En mi escuadrón cuchicheaban a mis espaldas y cambiaban de tema cuando me acercaba, pero poco a poco los comentarios se hicieron más abiertos «es que es una falta disciplinaria que atenta contra la seguridad de vuelos» «pero si está calificado y es instructor de instrumentos» «pero es que el PDE es una

orden de la Dirección de Operaciones» «cómo se le ocurre venirse de noche y sin avisar a nadie» «ha sorprendido al servicio y nos ha hecho quedar mal», y así como esos, otros más o menos similares, unos a favor y otros en contra.

Al cuarto día se presentó un coronel portando una orden de la Dirección de Operaciones, por medio de la cual nombraban al portador «chequeador especial» para dilucidar el ya famoso caso del vuelo nocturno; chequeo que se debería efectuar en ese momento. Me hicieron llamar para comunicarme la orden y proceder al vuelo respectivo, que consistió en un vuelo común y corriente siguiendo las instrucciones de la torre de control; terminado el vuelo, el coronel se retiró y yo me quedé en las mismas.

Volvieron los fantasmas ¿darían más importancia a la disciplina y seguridad de vuelos?, eso podría significar prácticamente el fin de mi carrera ¿pesaría más la parte operativa?, difícil saberlo, eso significaría que la Dirección de Operaciones se había equivocado ¿aceptaría esto como error, y simplemente corregirlo?

No recibí comunicación alguna, en ningún sentido, pero llegó la orden de que a partir de esa fecha se cambiara la instrucción y entrenamiento para que los helicópteros hagan travesías y vuelos nocturnos, y prácticas de vuelo instrumental.

Hoy, puedo decir con orgullo, e íntima satisfacción, que esta acción contribuyó a que la especialidad de helicópteros sea una especialidad completa en toda la extensión de la palabra, alcanzan un óptimo nivel, con tripulaciones capacitadas para hacer extracciones nocturnas de personal empleando únicamente visores nocturnos, y con brillante desempeño en acciones como Falso Paquisha y Cenepa. SE HACE CAMINO AL ANDAR.





## **EL LEGENDARIO STEARMAN PT-17**

*Carlos Varela M.*

Recuerdos, gratos y bellos recuerdos... El aviador atesora para sí muchos, muchísimos instantes importantes en su vida junto a cada avión que voló y que formó parte de su ser. Uno de esos aviones fue sin duda alguna el Stearman PT-17 de 1943, tuvo una tarea de suma importancia como entrenador de vuelo básico en la Escuela de Oficiales de la FAP, es decir, de forjador de pilotos de muchas promociones de Cadetes. Fue, sin asomo de duda, un avión extraordinario. Lo invito a conocer su historia en el siguiente resumen.

«Boeng Stearman, cuando el monopolio de la United Aircraft and Transport fue deshecho por el Gobierno de Estados Unidos, en 1934, la compañía de aeronaves Stearman se mantuvo como

subsidiaria de Boeing y en 1939 la planta de Wichita perdió el nombre Stearman completamente. Pero la familia de entrenadores construida por Boeing con el diseño de Floyd Stearman ha sido conocida siempre con el nombre de su diseñador en lugar del productor. El modelo biplano 70 era conservador y surgió cuando los biplanos estaban desapareciendo rápidamente de la Aviación de Combate, podría haber sido un fracaso, especialmente porque Claude Ryan tenía un monoplaneo-compuesto compitiendo por órdenes de entrega al mercado.

Aún así el resultado fue la más grande producción de algún biplano en la historia, al ser considerado como el principal entrenador biplano estándar en Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial. El modelo 70 voló con motor Lycoming de 220 Hp., pero la Marina, el primer cliente, compró 61 NS-1 como su primer entrenador (Modelo 73) con motores de 225 Hp, tomados de almacén. Para 1941 Boeing había entregado 76-5 con distintos motores, para exportación. Pero la mayor producción fue la del modelo 75, ordenado por el Cuerpo Aéreo del Ejército de EE.UU después de evaluar el primer modelo en 1936. Los primeros fueron PT-35 de varios modelos con motores Lyconring de 215 a 280 Hp., sin embargo, la familia más grande fue la de los PT-17. El total de la producción de Stearman, incluyendo sobrantes, fue de 10,346 aviones de los cuales algunos cientos están aún volando, mayormente como remolcadores

de planeadores y fumigadores; aunque existe en Miami una escuadrilla de acrobacia dentro de una empresa privada conocida como el Circo Aéreo.

El PT-17 que tuvimos en la Fuerza Aérea del Perú tenía 9.80 metros de largo y 7.62 metros de envergadura, de alto 2.79 metros. Contaba con un motor «continental» de 220 Hp., radial de siete cilindros refrigerados por aire, su tanque de gasolina estaba ubicado en la parte central del ala superior y la gasolina caía por gravedad al motor. Su indicador de cantidad de combustible era un tubo pequeño y transparente con marcas y un corchito flotante que permitía ver el nivel alcanzado por el combustible durante el vuelo.

Al salir del Departamento de Vuelos de la Escuela de Oficiales veíamos a los nobles PT-17 parados uno junto a otro en larga hilera en la «línea de vuelos», su figura inconfundible, aparentemente frágil, con los colores clásicos de los aviones de instrucción: fuselaje azul y las alas amarillas que permitían una fácil identificación. Salíamos conversando con nuestro instructor llevando puesto el paracaídas de asiento que nos dificultaba el caminar y nos acercábamos al Stearman con la mente puesta en las indicaciones recibidas para la fase de vuelo por realizar y al hacer el sencillo chequeo de pre-vuelo, un poco que tratábamos de «conversar» con nuestro avión para que no nos falle y todas las maniobras por realizar nos resultarán bien... como si esto dependiera exclusivamente de

él y no de nosotros...¿Se acuerdan del primer vuelo de demostración hecho por el instructor?, todo un verdadero acontecimiento para la mayoría fue en realidad el primer vuelo, la primera sensación de estar en el aire y recibir por momentos el control de los mandos y sentir que el hermoso biplano respondía sin tropiezos a todas nuestras inquietudes hechas con cierta brusquedad y sin coordinación...poco a poco y hora tras hora nos sentíamos con más confianza, el consejo oportuno, así como las indicaciones y demostraciones que recibíamos de nuestros instructores para cada maniobra, además del comportamiento siempre eficiente cual «reloj suizo» del alado compañero y ya gran amigo Stearman, iban moldeando al joven piloto... maniobras de coordinación para el correcto uso de los mandos, de presión para poner el avión sobre el área o punto elegido, acabaría para desplazarnos en el aire con absoluto dominio de la máquina que nos permitía con esa práctica básica y fundamental ir forjando en el biplano la importante conjunción piloto-avión como un solo ser que nos acompañaría en toda nuestra carrera de pilotos de combate, o de transporte. Vuelo invertido, chandelles, loopings, toneaux, inmelmans, medias vueltas toneaux, tirabuzones fueron maniobras repetidas una y otra vez hasta la perfección, con ellas el instructor iba puliendo la habilidad innata de sus alumnos y lo hacía con firmeza y profesionalismo hasta sacar lo mejor de los próximos pilotos de la FAP, el ciclo se repetía...existía el piloto instructor de experiencia, el mejor entrenador posible para la

época diseñado con maestría por Floyd Stearman, y el Cadete Piloto con su juventud pujante y su vocación desbordante de «pichón de aguilucho» listo a aprender todo de las «águilas adultas» y consolidar sus expectativas recibéndose como un buen piloto e iniciar con éxito una de las más hermosas y nobles profesiones al servicio de la patria, la de: Aviador Militar. Algo semejante con igual dedicación sucedía en muchos aeroclubes donde se preparaban los futuros pilotos civiles que el país requería.

¿Recuerda su primer vuelo solo?... Pareciera, ante tantas emociones juntas, que ese vuelo también fue de doble mando, pero sin instructor, nuestro PT-17 nos ayudó en cada maniobra y nos llevó emocionados, pero serenos, por los cielos de Villa, Pachacamac y Lurin para llevarnos con seguridad, después de treinta minutos de un inolvidable vuelo, a la Base Aérea Las Palmas, donde al bajarnos del avión sentiríamos una gran alegría y recibíamos como «obsequio» una fuerte patada de bautizo, en cierta «parte blanda» de nuestro cuerpo, proporcionada por nuestro satisfecho instructor... ya éramos pilotos. Se iniciaba el primer peldaño de una profesión plena de emociones, de retos, era el primer avión, vendrían otros y seguiríamos aprendiendo todo lo necesario en ese largo camino que es la carrera del aviador, vendrían otras salidas solo, pero aquella realizada en nuestro querido amigo el biplano Stearman PT-17 sería única, subimos a él adolescentes, algunos con rezagos de niñez... bajamos de él hechos hombres, e iniciando

una profesión donde los verdaderos valores humanos, el riesgo y la entrega total en tierra y sobre todo en el aire sería la distinción del hombre FAP del pasado, del presente y del futuro para bien del Perú.

Gracias PT-17. Gracias Floyd Stearman, donde Dios quiera que encuentres, tu genio técnico permitió escribir la grandeza de un biplano que fue decisivo durante 25 años en la formación de pilotos de la FAP. ¡Gracias noble amigo!

## **TIERRA DE JUANES**

*Oscar González Coronado*

IQUITOS me fascinaba con sus múltiples atractivos y misterios. Mis científicas investigaciones antropológicas me llevaban, sobre todo a las tahuampas. A ellas pueden asistir, el patrón con la empleada, el viejo con la joven, el casado con la soltera; en fin, son fiestas sin protocolo ni etiquetas.

Pero las verdaderas tahuampas son pantanos donde crecen las palmeras, cuyo fruto, el aguaje, es marrón, con la forma de una piña chica y del tamaño de una pelota de golf. En el interior de las tahuampas existen anguilas, serpientes, lagartos, etc. En estas reuniones y otras andanzas supe de algunas pusangas o brujerías blancas.

- El que toma agua del Sachachorro, ya no deja IQUITOS y si lo deja, vuelve.

- El que come aguaje y le gusta (tiene un sabor agriácido) se convierte en charapa para siempre.

El «achone-hullo» es un gran levanta-muertos. Este es un roedor parecido al cuy, o conejillo de indias. Hullo significa huevos. Muerto el animal se ponen a secar sus genitales y luego con un cuchillo afilado se raspa lo que queda del pene seco, del que cae un polvo que debe beberse con café u otra bebida al acostarse. Esto es suficiente para tener la máxima potencia sexual.

Este afrodisíaco es muy buscado por los turistas; pero no tanto por aquellos que son ancianos, sino por sus esposas. El ayahuasca te hace ver el futuro. Esta es una planta trepadora que al beberla en infusión produce efectos alucinógenos.

Me decidí cierta vez a probarla y me dirigí en Iquitos al Lago Quistococha, donde se encontraban en esa época los ayahuasqueros más famosos a quienes dí a conocer mis intenciones. Me hicieron entonces ayunar tres días seguidos en cuarto creciente alimentándome sólo a base de yuca, aves y jugos de frutas, sin probar carnes de chanco ni res y menos alcohol. Estando así curado, me dieron a beber una infusión de diez minutos de hervor. Tomé una taza mediana de ese brebaje.

Efectivamente, sentí que me hundía en un extraño sopor y poco a poco comencé a tener alucinaciones agradables de figuras en colores y



maravillosas notas musicales. A la distancia, sentía la voz del ayahuasquero que me preguntaba:

¿Qué deseas?

Yo no había perdido totalmente la conciencia y le dije:

- Mi esposa espera un bebé. Quiero que tu pusanga lo haga nacer varón.

El brujo se quedó perplejo, me miró extrañado y profetizó:

- Tu bebe será varón. Y como si considerara poco importante lo solicitado por este curtido aviador de la jungla, añadió:
- La buena suerte te acompañará siempre; en tu porvenir nunca tendrás un accidente fatal mientras vuelas.

Siguió hablando el ayahuasquero, mientras yo me sumía en un aparente sueño profundo, pero a la vez, seguía conciente de no querer quedarme dormido. Exactamente igual como cuando estuve en la sala de operaciones de aquel hospital donde fui operado de las amígdalas y me aplicaron anestesia total. A la mañana siguiente, me desperté noqueado, con náuseas y un fuerte dolor de cabeza.

Meses después, el ayahuasquero y yo quedamos frustrados, cuando nació mi hijita Matilde, en Lima, donde había enviado a su madre a esperar ese acontecimiento.

Sin embargo, tal vez la pusanga dio algún resultado, sólo que en sentido inverso. Aquella vez el brujo selvático me pronostico un hijo varón. Y por más que lo busqué mas adelante sólo logre incrementar la población con cuatro lindas muchachitas.

- Eres chancletero, Gordo – bromeaban los amigos.
- Soy fabricante de artículos para caballeros – replicaba yo, acordándome del ayahuasquero.

Tiempo después, descubrí la pusanga del Agua de Huacanqui. Fue cuando viajaba al Pongo de Manseriche, donde están las Guarniciones de Pinglo en la desembocadura del río Santiago en el Marañón, antes que este río rompa la cordillera oriental de los Andes dando origen al famoso pongo. Yo veía a mi mecánico trabajar afanosamente, llenando unas botellitas con agua. Al comentarle esta ocurrencia a Morey en su Puesto de Eureka, aguas abajo del río Marañón, me explicó:

- Lo que está haciendo tu mecánico es llenar las botellitas con Agua de Huacanqui bambeada (adulterada), para llevársela a sus amigos de Iquitos.

Ten por seguro que se la pedirán desesperadamente porque la verdadera es milagrosa pusanguera.

- ¿Cómo es la verdadera y cuáles son sus milagros? Pregunté intrigado.

- La verdadera deben sacarla los pusangueros de un chorro de agua que cae a un pozo desde más de 15 metros y que se encuentra en un lugar muy escarpado en el centro del pongo, entre las guarniciones de Pinglo y San Borja, donde el río para romper la cadena oriental de los Andes y perder altura en gran cantidad y pequeña distancia forma una gran correntada y las aguas adquieren una extraordinaria velocidad. Por el gran caudal y velocidad del río, ni las cañoneras la remontan. Allí no entran ni los deslizadores porque pueden ser golpeados contra las escarpadas orillas por la fuerte corriente de sus aguas. Venciendo todas estas dificultades, el pusanguero debe recoger el Agua de Huanqui en botellitas generalmente de ocho onzas para poder venderlas a sus creyentes. Dicen que éste vierte en su mano un poco de esta agua y busca a la persona cuyo amor desea, ésta se enamora indefectiblemente, por el solo hecho de darle la mano que ha sido mojada con el Agua de Huacanqui.
- Basta le dije.

Y pocos días después le malogré el negocio a mi mecánico, por que mandé cargar un cilindro de 5 galones con Agua de Huanqui y, a todo el que me presentaba una botellita se la llenaba de regalo dándole las mayores seguridades de que era la auténtica y milagrosa agua.

De esta manera y por mucho tiempo democraticé la producción de los amores brujos en el Perú poniendo al alcance de las mayorías nacionales el sensacional hechizo.

Convertido en el cupido de la Fuerza Aérea suspendí tiempo después la distribución del agua del amor cuando un día mi amigo Víctor Cerquen (Víctor Hugo por los miserables) me confesó alarmado.

-Le dí mi mano curada al papá de mi novia cuando me abrió la puerta y ahora estoy en terribles problemas.

Hasta allí llegó el Agua de Huacacqui. Por sus incontrolables resultados nunca más la Fuerza Aérea contribuyó por mi intermedio, a su distribución.

Otra pusanga de amor se logra trabajando el hueso que une la rodilla con el cuerpo de la Tarnilla o pavita del monte (eurypyga belias). Después de disecarlo se limpia bien su interior para que semeje un sorbete, a través del cual debe mirarse fijamente durante más de un minuto al objeto de nuestro interés, lo que será más que suficiente para que la mujer observada sienta una profunda pasión por uno.

Un día estaba practicando tiro en el Amazonas cuando apareció una pareja de bufeos que juntos, salían y se metían al agua jugando. Disparé pero

sin suerte. Cuando me quedaban sólo dos municiones apunté antes que los bufeos salieran e impacté a uno de ellos que quedó volteado, flotando.

El personal que me acompañaba no quiso ayudarme a recoger la pieza. Fui solo y en cuanto la toqué los demás entonces sí vinieron a apoyarme.

Echamos el tremendo animal al bote y regresamos a la base. Todos lo miraban recelosos. Nadie quería acercarse al bufeo.

- Cuidado. Ni tocarlo, menos beneficiarlo. Esto no sirve ni para el rancho ni para nada – decía el cocinero, no obstante la abundante carne, que a mí me parecía exquisita.

Tiempo después, me ericé cuando supe que había cazado al pucabufeo, un legendario bufeo rojo. Según las leyes de los animales del río, este bufeo, era el apuesto hijo de un curaca de la selva que había sido arrojado al río desde la balsa en que navegaba a la casa de la novia para celebrar sus bodas. Un pretendiente celoso que formaba parte de la comitiva lo empujó al río para matarlo y cuando el príncipe iba a morir ahogado, el Dios Tunche lo convirtió en un hermoso bufeo colorado con tonalidades blanquecinas.

De esta manera el príncipe podía seguir viviendo como bufeo, dado que el Tunche no podía hacerlo

vivir como hombre, porque eso le habría significado provocar la ira de los dioses mayores.

El puca-bufeado hechizado busca a su amada por todos los ríos de la selva y cuando la encuentre, terminará el embrujo y volverá a ser príncipe. Para ayudarlo, el Tunche creó huestes de puca-bufeos, que recorren los caminos de agua buscando a la novia perdida.

Desde esos tiempos, el bufeo colorado sigue a todas las balsas y lanchas tratando de encontrar a la princesa para darle aviso a su señor, a fin de que la pareja real vuelva a reunirse.

Por eso, el puca-bufeado, es un animal tan respetado. Y yo había matado uno. Estaba en verdadero peligro de que algo malo me sucediera. Mis fieles avioneros conscientes de que la Fuerza Aérea no debía perder a tan valioso, aunque ignorante piloto, me colgaron en el cuello en una sencilla pero esotérica ceremonia. Un colmillo de mamífero, engarzado en una cadena de acero. Proteste, pero se impusieron.

- Es de bufeo, Alférez, y sólo eso lo libraré de la venganza de los bufeos que consistía también en que uno se volvía impotente, tuve el amuleto colgado del cuello varios años.
- ¿Tu crees- le dije cierta vez a un prestigiado brujo de Charapilandia – que este collar me habrá salvado de algún daño?

Muy serio me respondió:

- El que mata a un puca-bufe no vive más de un año o queda inválido de su aparato toda la vida. Agradeceré a tu collar, Alférez.

Y la respuesta tiene mucho sentido, porque sólo los analfabetos superiores llegados de Lima a la selva ignoran que el aparato sexual de bufeo, tratado en la misma forma que el achune hullo, produce sus mismos efectos, y que sus dientes colocados en collares y llaveros, son poderosos amuletos. Por eso aún conservo mi providencial collar, guardado bajo siete llaves. Y cuando comienzo a sentir cierta agonía de la cintura para abajo, me lo vuelvo a poner por que la maldición del puca-bufe puede estar agazapada esperando que este indoblegable macho se distraiga para atacarlo con su paciente hechizo aún desde aquel pasado remoto.

Confieso que también usé la pusanga del Chuchupe, víbora equivalente a la serpiente cascabel de la India. Cuando ataca hace sonar como un cascabel, unos nudillos secos que tiene en la cola y se yergue inflando el cuello. Es sumamente ponzoñosa. Sólo muerta se le saca sus cascabeles, poderosos amuletos que lo libran a uno de todos los enemigos que pueda tener en la sombra incluidos los principescos bufeos.

Es bueno andarse en la selva con mucho cuidado y atento a toda las señales. Algunas veces uno puede darse de bruces con el Chulla-Chaqui (chulla, diferente; chaqui, pie), un demonio que busca almas para el infierno,. Está condenado a hacer ruido arrastrando una cadena. Si se le oye, es porque está cerca y para librarse de él lo único que queda es invocar a Dios y orar.

Asimismo, cuando uno oye silbar al Maligno, es porque algo grave nos espera. El maligno es Satanás, el Tunche. El silbido es real, aunque diabólico, pero los ignorantes expertos o los incrédulos escépticos lo consideran producido únicamente por un pajarito nocturno, muy pequeño y tímido, que escapa rápidamente y por eso es raro oírlo más de dos veces.

Cuando el silbido del Tunche se siente cercano, no hay que preocuparse, porque el demonio está lejos; en cambio si uno lo escucha lejano es que el Tunche está al lado. Hay que santiguarse inmediatamente y hacer con los dedos la señal de la cruz.

También para tener suerte es bueno tener una camalonga en el bolsillo. Esta pusanga es como un frejol. Pero más grande que el corriente y de color amarillo grisáceo. Abunda sobre todo en la zona de Yurimaguas. Las compramos cierta vez en esa ciudad, cuando viajaba a Lima desde Iquitos llevando como copiloto al Teniente Hernan Boluarte.



Al parecer compramos una cada uno. Ya en el avión le dije:

Desde Iquitos has venido arreglando el radio-altímetro de este Curtiss, sacándolo con herramientas rudimentarias y no sé cómo antes de aterrizar en Yurimaguas ya estaba funcionando bien, ahora que tenemos que pasar la cordillera por si quieres arreglar en vuelo el avión, yo tengo doble suerte que tú porque me he comprado 2 camalongas, una macho y otra hembra. Tú no te habías dado cuenta de que tenían sexo.

- No me contestó –pero lo voy averiguar porque tengo muchas más de veinte. Me dijeron que si uno ponía una camalonga, macho y otra hembra juntas en la billetera multiplicaría el dinero.
- Para eso – le dije – tengo el huairuro. Una especie de frejol rojo y negro, que le mostré sacándolo de mi monedero.
- Pero eso, ahí sólo multiplica el sencillo – comentó.

El tiempo le ha dado la razón: hoy goza de muy buena posición económica.



## **LOS TIGRES DEL «11» – CURTIS HAWK P-36**

*Pedro Izquierdo Kernan*

Sudoroso y sofocado en el interior de un C-47 que volaba descendiendo hacia el valle de Piura, al fin llegaba a mi nuevo destino: el 11 Escuadrón de Caza. Los sacudones del bimotor causados por la fuerte turbulencia sobre el desierto, no distraían mi atención, dirigida a la base que veía a la distancia. Pronto, las llantas del Douglas chirriaban sobre el asfalto recalentado por el sol del medio día piurano. Enero 1950.

El Jefe del Escuadrón era un mayor, famoso por sus aventuras en el aire. Se decía que su rostro no era el mismo que él lucía cuando se recibió de oficial, accidentes y cirugías plásticas se lo habían cambiado. Lo que sí recuerdo es que casi me aplasta la mano de un tremendo apretón, confirmando que

pese a su apodo, «conejo», era más fuerte que un oso Kodiak. Franco y alegre, era fama que sus oficiales lo veneraban por sus dotes de oficial caballeroso y audaz piloto; había escuchado muchos relatos acerca de esas aventuras del mayor y ahora me encontraba frente a él, confundido con los demás oficiales que habían reportado antes que yo. Era un grupo magnífico, como lo recuerdo.

Sin proponérselo, el mayor era el centro de la atención y todo giraba alrededor de él. Esos primeros momentos lo observaba curiosamente, recordando anécdotas acerca de los accidentes ocurridos durante su agitada vida de aviador. Al momento no aprecié nada en particular, pero al ver las fotos de archivos me convencí de las diferencias en sus facciones.

Recordaba dos de las historias vividas por el mayor que se comentaban entre los aviadores. Una ocurrió en Chiclayo cuando otro P-36 «se comió» parte de la cola de su avión. El mayor no abrochaba la hebilla de pecho de su arnés de paracaídas; por lo cual, al lanzarse en paracaídas y abrirse la sombrilla de seda, su cuerpo se impulsó hacia delante, fuera del arnés, y sólo lo salvó de haber caído libremente al suelo el hecho de haber apretado fuertemente las piernas con lo cual se mantuvo colgado de las correas, cabeza abajo. Así, balaceándose como gigantesco péndulo hizo contacto con el terreno luego de descender 1000 metros. El mayor se reía cuando preguntábamos

acerca de ese golpe. Para él era tan sólo una aventurilla que lo hacía reír.

También se contaba que mientras probaban los aviones que acababan de adquirir de Estados Unidos, le tocó vivir otra situación difícil; aunque esta vez, mucho más peligrosa. Se encontraba en pleno despegue con su P-36 cuando al final de la pista el motor se plantó. El avión se estrelló contra el cerco de malla al final del campo y quedó convertido en una bola de alambres y fierros. Dura labor desarrolló el personal de salvataje para extraerlo de tal amasijo. También soportó el impacto de las ametralladoras cuyas culatas asomaban dentro de la cabina. Todavía hay quienes aseguran que ellas se doblaron al chocar con la maciza humanidad del mayor. Aunque sobran motivos para dudar de tal afirmación, no me habría llamado la atención que así hubiese sucedido efectivamente. Cuando después pudimos comprobar la fortaleza física de este Jefe y las profundas cicatrices que en sus hombros había dejado el accidente, pudimos confirmar que todo eso no había sido pura ficción.

Ahora, aún con mi maleta al costado, escuchaba al Mayor festejando las ocurrencias del día y advirtiéndome a todos que ese año había que volar al máximo pues los P-36 no durarían mucho más y una forma digna de despedirlos sería precisamente volando.

Yo me felicitaba de proceder de la unidad de Nortrops, ya que los motores en los P-36 eran los mismos y se sentía en alguna forma con la confianza de tener la ventaja de conocer la planta motriz. Algo menos que estudiar del Manual del avión – pensaba pronto aprendería que no sería así. Relataré las aventuras que dieron al traste con esa primera concepción.

Comenzaron los trabajos del escuadrón y el estudio del caza. Estos vetustos Curtiss Hawk ya habían conocido tiempos mejores hacía rato. Base de la defensa aérea de Francia al inicio de la Segunda Guerra, debió enfrentar a los insuperables Mc-109 sobre Europa y en Nor-Africa. Volví a repasar el Pratt & Whitney R-1830 S1 C3 twin Wasp de 12000 HP. El Jefe de Operaciones nos instruyó especialmente sobre la tendencia del avión a «revirarse» en los primeros doscientos metros del despegue debido al fuerte «torque» o reacción contraria al lado de rotación de la hélice. De hecho nosotros habíamos visto uno de estos P-36, cuando éramos aún cadetes, pasar por encima de nuestras cabezas en Las Palmas. Aparentemente, el piloto de pruebas del arsenal del CAP fue sorprendido por esta tendencia y no atinó a enderezar el aparato que, del rumbo original de carrera se disparó a 90 grados hacia la izquierda en plena carrera, sobre nosotros que descansábamos de un ejercicio de marchas. A full motor, el piloto logró elevar el liviano avión que pasó rozando el techo de los hangares de ese lado del campo. Todo un espectáculo.

Resultaba que cada uno de los aviones tenía sus propias «mañas»; no era cosa de misterios, sino que ya el desgaste y anteriores porrazos, había dejado su huella en trenes y fuselajes con resultados no del todo aceptables. Cuando me tocó ingresar a la cabina, sentí que la del Northrop se había encogido mucho. Mis hombros tocaban los rieles donde corría la cúpula y los cristales de ésta casi tocaban mi cabeza al girarla. Las alas se veían pequeñas.

Hasta que llegó el primer vuelo en el Curtiss. El personal de la base atendía cada vuelo, y sobre todo cada decolaje, con gran curiosidad. No era para menos ver la pugna entre piloto y avión, éste para salirse de la pista al aplicársele full potencia y aquél luchando con los pedales para evitarlo. Me cuidé de esta tendencia del avión pisando con suavidad los frenos, el «torque» del motor evidentemente torcía la nariz de avión a la izquierda, con fuerza.

Sobre los 70 nudos, era excelente máquina voladora. Luego de guardar las ruedas en forma peculiar, con un medio giro que las hacía ingresar planas respecto al receptáculo en alas, el P-36 volaba delicada y suavemente. El motor de 1,200 HP. era más que suficiente para realizar las maniobras que fuesen necesarias. Por momentos, pensaba en los días en que debieron enfrentarse a los Me-109 en África. El balance fue, desde luego, favorable al Messerschmitt, aunque varios pilotos franceses lograron honorables victorias.

Ahí estaba yo al mando de un P-36, ágil y maniobrero, me dirigí a la zona asignada y realicé cuanta maniobra pude concebir, aparte de las programadas. Similares a los «kittyhawks» del General Chenault en Kumming que habían escrito páginas de increíble destreza en los cielos de China, el P-36 resultaba hermano mayor de aquellos y el total de sus líneas – salvo el motor-, eran iguales. Mucho se habló de la calidad de mercenarios de esos «Tigres Voladores», pero la verdad que habían derrochado calidad de pilotaje y coraje a toda prueba, en condiciones por demás desventajosas.

El «11» mantenía un espíritu especial de inquietud en el aire que, sin llegar a la indisciplina, mantenía cierta aura aventurera. Las escuadrillas rivalizaban entre sí por conseguir el máximo de calidad en las maniobras. Fue entonces que comenzó a hacerse ley en mí el vuelo en cualquier posición que no fuera la del vuelo nivelado, salvo casos de rutina normal. El desarrollo estricto del Plan de Vuelos no era óbice para que las escuadrillas rivalizaran en verdaderos festivales del aire, la acrobacia en conjunto eran para qué rivalizaran en verdaderos festivales del aire. El dominio de las máquinas, aseguraba la eficiencia en cualquier situación de combate que pudiese surgir.

El interés y dedicación a los aviones sólo creía compararla con los hombres de caballería, cuyos dóciles corceles nunca los defraudarían en combate. Desde el decolaje se sucedían las emociones de la



persecución de «aleros» en su afán de pegarse al guía en el mínimo tiempo; luego el vuelo en formación cerrada y después en modalidad de «táctica» para el combate. Los piques prolongados de cabeza sobre las arenas del desierto, para luego cambiar de rumbo hacia arriba en un rosario de aviones rugientes que se perseguían incasablemente.....esas «carreras de ratas» sin fin; los guías forzando virajes al interior de un escalón de varios aviones para divertirse con los internos «colgados» de la hélice en parte interna del círculo. Hasta hoy, pienso que nada podría compararse con estos vuelos de los cazas, donde la destreza debe suplirse con gran trabajo físico, donde la transpiración que empapa los overoles no deja lugar a ninguna duda de la tensión que abraza a los componentes de las formaciones. A veces me preguntaba si los ángeles en el cielo volarían como nosotros, nunca me lo pude imaginar; creo que los mensajeros celestiales tendrían alguna forma distinta de hacer sus cosas por allá arriba. Para nosotros el vértigo de la velocidad medida en la cercanía de las alas y de las hélices girando rudamente como discos plateados, el esfuerzo y la presión constante, la copiosa transpiración, la emoción inacabable....Eso, ¡eso era volar!

Por supuesto que esta clase de vuelos involucraba situaciones de peligro, momentos a veces aterradores. Como me sucedió un día en que debíamos volar rasante en formación; debíamos unirnos en formación a baja altura sobre el lado sur

de la base. Justo sobre los árboles del lado Este me encontraba empeñado en acercarme al guía cuando sentí un fuerte temblor del avión y comenzó a «retroceder» mientras se hundía hacia las copas de los algarrobos. ¡El motor se había plantado por falta de combustible! Cambié de tanque mientras bombeaba frenéticamente el pistón de mano auxiliar. Levanté la nariz del avión para no chocar con los árboles de los que distinguía ahora hasta las hojas. La escuadrilla se alejaba mientras luchaba por arrancar el inerte Wright Cyclone; si no lo conseguía quedaría en un árbol cualquiera del bosque. Cuando el choque con la masa verde era inminente, el motor tosió fuertemente una y dos veces, para luego arrancar a «full» potencia tirándome para adelante. Lo dejé rugir mientras escuchaba al Jefe de la escuadrilla: - «¿Qué pasó?»- maldiciendo mi descuido con los tanques respondí apenas: - «todo OK....hubo una escupida.....», Al minuto, todo había pasado, dedicándome a perseguir la escuadrilla.

Creo que situaciones como esta me sucedían por no haber puesto más atención en los sistemas del P-36, llevando por la idea errónea que mi experiencia con esos motores en los Northrop había sido suficiente. Llegué a aprender que el trato con aviones que tienen buen tiempo de uso debe ser más cuidadoso para evitar caer en situaciones difíciles.

En otra ocasión, me tocó un momento crítico cuando el P-36 que piloteaba sufrió un percance

extraño. Volaba al lado este de la Base practicando «looping» y en cierto momento mantuve durante algunos minutos al avión en vuelo invertido; esta actitud del avión era extraña, a la vez que limpiaba la cabina de pequeñas basuras acumuladas dentro, las que caían por gravedad alrededor nuestro. Se me ocurrió prolongar al máximo la posición «de cabeza» hasta que el motor se detuvo por falta de combustible – en invertido el carburador se secaba - inicié una caída hacia abajo para que el viento activara nuevamente al motor. Empero, no sucedió así, y el prolongado pique hacia el desierto se mantenía, no me inquieté demasiado por mi cercanía a la base en ese momento. Pero el motor no respondía al cambio de tanque y funcionamiento de la bomba manual de gasolina que ya accionaba sin cesar; ni una explosión salía del Wright & Cyclone y el descenso continuaba hacia el suelo con un extraño silbido en los bordes de la cabina y nada más. Era un silencio impresionante el que me acompañaba.

Quería sentir que el motor comenzara a vibrar nuevamente, ahora ya no me gustaba esta situación. Puse proa hacia la base pues perdía altura más de la cuenta, el motor se enfriaba cada vez más y el re arranque no sería exitoso. El P-36 no era exactamente lo que se llama, un planeador. El pedo del motor y sus alas pequeñas no eran la mejor combinación para lograr alcanzar grandes distancias con el motor apagado; de pronto comencé a darme cuenta de que continuar el planeo como lo estaba

llevando, no llegaría a la pista allá abajo. Había bajado a 3,000 pies y aún la base la apreciaba lejana. Pero debía aterrizar, no era cosa de caer fuera de ella o abandonar el avión.

Ya había bajado el tren y esto me molestó pues la resistencia al avance me quitó planeo; pero iba a subir de nuevo. La pista estaba ahora allá frente a mí, podía ver los detalles de la misma, la gente moviéndose alrededor del hangar. Tomé una decisión: si sobre la tierra irregular, un montículo a lo largo de la carretera que cruzaba el comienzo de la pista más el cerco de alambrado que separaba la base del exterior. Luego, pensé en ganar millas de velocidad picando contra la carretera, de modo de saltar la elevada vía y llegar a «mi» asfalto.

Desde la Escuela recordaba el consejo de todos los instructores – «Nunca lo piensen dos veces... la indecisión mata... seguir el primer camino, no cambiar en un pequeño segundo...» mientras picaba sobre sorprendidos camioneros estacionados en un pequeño restaurant sobre la carretera, mire hacia el hangar cercano a la cabecera de pista- ¡Qué estarían pensando! – recordé, quizás fugazmente, tantos aviones que cayeron cerca al aeródromo por un cambio de resolución del piloto en el último segundo disponible para vivir, y dejar vivir a muchos... una mirada al velocímetro....quería tener un poco más de velocidad, aunque fuera cuatro millas más..... ¡Ya! Apunté la nariz del avión fijamente

delante de un gran camión, contra la carretera. Había ganado algo y ahora tocaba la maniobra final.

No llegué a observar las caras de la gente del camión, pero puedo asegurar que han debido darse el susto de sus vidas si se tiene en cuenta que venía un avión de caza dirigiéndose contra el camión para estrellarse ahí. Calculo que así fue pues cuando estimé que no podía bajar más, tiré suavemente de la palanca, para no perder velocidad aplastándome contra el aire innecesariamente. El camión pasó a mi lado, casi a mi nivel, mis ruedas no tocaron el asfalto de la carretera, el montículo que lo rodeaba y, después, el cerco exterior de la base. Bajé los «flaps» aunque ya no eran de gran necesidad y el suave chirrido del caucho sobre el asfalto indicaba que todo había terminado bien. El motor no llegó a reaccionar.

Todo esto sucedía frente al hangar del escuadrón. No había terminado de detenerse al avión cuando ya tenía sobre el ala y metido en mi cabina, la redonda cara y los ojos achinados del capitán jefe de operaciones. La pregunta que esperaba: «¿Algún problema con los tanques?... – me volví pues sabía que esperaba una falla similar a la anterior en que incurrí en mal manejo del combustible. Contesté, o quizá quise contestar algo, pero ningún sonido salió de mi garganta, la tenía tan seca como si me hubiera echado en ella polvo de ladrillo. El capitán continuó mientras me miraba socarronamente adivinando lo que me pasaba:

«Vaya, vaya...bueno...vaya preparándose...» sabía del ritual después del almuerzo, en el casino. Eran pilotos muy caros.

Al día siguiente, salía «solo» un compañero y acompañamos los preparativos. Arrancó la carterera P-36 y salió limpiamente la cerca al lado izquierdo, saliendo de la pista. Entre la algarabía de todos nosotros, el avión regresó a la pista pero no con la ayuda de su motor, sino merced a nuestro concurso en la forma de empujarlo como a cualquier vehículo terrestre con falla de motor. Al siguiente intento de decolaje la escena se repitió casi exactamente como la anterior, con la diferencia que la algarada fue aún más bulliciosa que nunca. Por fin, a la tercera, el avión salió en forma normal y sólo quedaron los comentarios y los chistes a costa del piloto. Él también, tuvo que «pagar».

Ese mismo año tuvimos que viajar a Arequipa, con los aviones disponibles que no eran muchos. Durante el vuelo, me puse a gozar del espectáculo de esos P-36 a 18,000 pies. Lucían hermosos, pequeños y letales; la pintura verde oscuro les daba aspecto de aviones en misión de combate y yo me sentía realizado, al fin en una unidad de caza. Por ese entonces estaba convencido que en las unidades de la Fuerza Aérea, las tripulaciones estaban bien preparadas para el combate en el aire. Es claro que en este tipo de lucha hay ingredientes personales que no pueden soslayarse, una vez en el aire, frente a frente con un enemigo, la mejor preparación de

cada hombre decidirá la balanza a uno y otro lado. A pesar de ser consciente de las ventajas que traían consigo los aviones de tipo anticuado para la lucha moderna, no habría vacilado en vaciar mi carga de balas en cualquier aparato que me tocara enfrentar o rechazar en el aire. Ya me las arreglaría en cuanto a desventajas.

En Arequipa, practicamos vida «de campaña» aunque fuera por una noche: pernoctábamos en el aeropuerto todos los pilotos en una carpa. No resultó cosa de risa la noche en las afueras de la ciudad cuando nos envolvió un frío verdaderamente glacial. Cada quien se puso doble ropa, saco de cuero y botas. Aún sí, era difícil conciliar el sueño por la bajísima temperatura, nadie se molestó en averiguar cuántos grados teníamos, sobre o bajo cero, lo cierto era que todos temblábamos de lo lindo. Un capitán que encendía un cigarrillo cada media hora, así parecía, se encargó de mantenernos despiertos la mayor parte de la noche. Rezongamos ruidosamente; así llegó la mañana.

Nos despedimos de los arequipeños que rodeaban el campo para presenciar nuestra partida, con varios pasajes rasantes, enrumbando luego a Lima; luego de la recarga ahí seguiríamos hasta Piura. Lindo vuelo.





## **IR POR LANA Y .....**

Jorge Barbosa Falconi

Pocos días después de la «Sublevación de la Escuadra» el 3 de Octubre de 1948, se produce otra vez un Movimiento Subversivo. El 27 de Octubre, en Arequipa, en contra del Gobierno Constitucional del Dr. José Luis Bustamante y Rivero, esta vez liderado por el General de División EP. Manuel A. Odría. Esta Insurrección se producía 24 días después de la Revolución Aprista del 3 de Octubre.

El suscrito había contraído matrimonio el 12 de Octubre; y de acuerdo a lo que estaba legislado, al que se casaba le daban 15 días para la «Luna de Miel». Es decir: como me casé el día 12, más 15 días caía justo el 27 de Octubre, día en el que me presenté temprano en mi Unidad, el famoso «XXXI Escuadrón de ataque», con Base en las Palmas.

Cuál no sería mi sorpresa, que al llegar al Escuadrón, encuentro un movimiento inusual en la Unidad. Con Personal Superior y Subalterno, que desplegaban actividades fuera de lo normal, con gran trabajo en la «Línea de Vuelo». Estaban, por lo menos ocho o diez aviones Northrop 8-A-3P, calentando motores, personal de Armamento colocando cintas para ametralladoras y bombas de 100 libras en los aviones. ¿Qué sucede? Pregunté. Cómo, me dicen, ¿No sabes? Hay una Revolución en Arequipa y el escuadrón debe salir de inmediato a sofocarla.

Efectivamente, la orden era que saliera la Unidad hacia Arequipa, para combatir a los insurrectos, de modo que de inmediato me asignaron a uno de los seis aviones, que ya estaban casi listos para el despegue.

Yo no me acuerdo exactamente quienes eran los pilotos, pero sí de algunos de ellos, entre los cuales estaban los Capitanes FAP Luis Barandiarán Pagador y José Castañeda, los Tenientes FAP Dante Poggi Morán, Jorge Barbosa Falconi y Víctor Silva Eyzaguirre; y los Alféreces FAP Moisés Bohórquez Black, Pedro Vásquez de Velasco y Enrique del Busto. Posiblemente hayan estado uno o dos más, cuyos nombres no recuerdo, por lo cual pido disculpas.

Siendo aproximadamente las 10 de la mañana, el Escuadrón conformado por dos Escuadrillas de

tres aviones cada una, se hizo al aire, tomando de inmediato rumbo al Sur; con destino hacia Arequipa.

Después de un par de horas de vuelo llegamos a ciudad del Misti, aterrizamos en forma ordenada, para de inmediato recibir las órdenes para sofocar el movimiento subversivo. Pero cual no sería nuestra sorpresa al enterarnos que la Sublevación del General Odría había ganado, por habérsele plegado, sino todas, la mayoría de las Guarniciones Militares en todo el Perú, sobre todo habiendo ganado la 1ra., la 2da., y la 3ra. Regiones Militares, la Revolución era pues todo un éxito.

¿Qué se hizo con nosotros?. Lógicamente la Tercera Región Aérea, no había tenido más chance que plegarse al Movimiento. En esas circunstancias se nos acerca el Capitán FAP Hernán de Souza Peixoto, a la sazón integrante del Estado Mayor de la Tercera Región Aérea, para informarnos que la Revolución del General Odría había vencido y que, en consecuencia tenía la orden de proceder a desactivar nuestros aviones, retirándoles las cintas de ametralladoras y las cargas de bombas, lo que así se hizo.

Nosotros nos quedamos prácticamente «plantados» en el Aeropuerto a la espera de órdenes. Mientras tanto, observamos que había un avión C-47, o DC-3 en el cual se estaba trabajando febrilmente. Obviamente, lo estaban preparando

para llevar hacia Lima al «Comando Revolucionario del General Odría».

Lo que no nos imaginamos fue la orden que de inmediato se nos dio: Ya sin armamento se ordenó al XXXI. Escuadrón que la Misión era volar de regreso a Lima «Escortando al avión del General Odría»

O sea que nos convertimos de «atacantes», en «acompañantes». Y así, los que habíamos salido a combatir una revolución, terminamos «escortando» hasta Lima al general revolucionario, que en esta forma se convirtió en «Presidente de facto de la República».

Al final terminamos aterrizando en Las Palmas, no nos quedó otra que reírnos de las «jugarretas» que a veces nos da la vida.

## **CARTA DE JOSÉ QUIÑONES**

La historia nos revela que el Héroe nacional Capitán FAP JOSÉ ABELARDO QUIÑONES GONZÁLES, Gran General del Aire, nacido el 22 de Abril de 1914, en Pimentel-Chiclayo desde pequeño dio muestras de superación, que le gustaba volar cometas que hizo de todo por las cosas nuevas y su ardor aventurero, torero, acróbata, basquetbolista, boxeador, futbolista, jugador de pelota vasca y también medio alpinista por lo que se explica que en una oportunidad el 20-09-39, le escribiera una carta a su amigo Roberto, desde Chiclayo donde le cuenta su aventura deportista en el Huascarán, que la reproducción era copia auténtica y hermosa:

Querido Roberto:

No trato de disculpar mi falta, pero te juro que te he escrito mil veces con el pensamiento.

Voy a hacerte una pequeña síntesis de las cartas en mente.

Chiclayo. Triste, chico y aburrido, no tiene sino para mi el delicioso sabor de mis recuerdos infantiles; hoy en la «pubertad» lo veo con otro cristal, no se puede hacer nada, absolutamente nada, sin que lo sepa el «soberano», imagínate yo que soy tan aficionado a los torpedos.

Callejón de Huaylas-aquí, querido Roberto, donde más he sentido tu presencia: en el Huascarán me imaginaba que estábamos; después de larga y muda contemplación, me decías ¿Conoces los versos del Mont-Blanc? – No, te respondí – Pues escucha, le caen a pelo, no lo recuerdo bien, creo que son así:

*¡Héme al fin en la cumbre soberana,  
nieve perpetua...soledad doquiera ¿Quién sino el  
hombre en su soberbia insana, hallar estos  
desiertos se atreviera?*

*Aquí enmudece hasta la voz del viento... profundo  
mar parece el horizonte... única playa, el alto  
firmamento... anhelada nave el solitario monte.*

*Nada entorno de mi —¿todo a mis planes, oscuros  
bosques, relucientes ríos, lagos, campiñas,  
páramos, gargantas ¿el Perú entero yace a los  
pies míos*

*Ni el oso atroz, ni el traicionero lobo huellan jamás  
su excelsitud nevada. Huérfano vive del calor del  
globo ¡en el principio el vino de la nada!.*

*Te detienes, haces memoria y continúa  
« y que suave deleitosa calma, brinda  
a mi pecho esta región inerte!  
Así como concibe fatigada el alma  
El tarde bien de la benigna muerte*

*No recuerdas más... un solo suspiro  
Brotó de los dos pechos, que se convierten  
en nieve inmaculada». Descendemos  
Vivo en Pimentel.....  
«Donde paso el tiempo, montado en el  
Chingo, corriendo olas»  
Ya sabes que esta es tu casa y si pudieras  
Venir sería sencillamente brutal.  
Creo que esto «comprendió» va a seguir el  
mismo camino que las cartas; corto por  
lo sano y lo meto en un sobre.  
Salute per tuti mondi (pre pronunciación figurada).*

J. Quiñones





## EL MILAGRO DE LA LECHE

*Jorge Tamayo De La Flor*

Muchos de mis lectores se preguntarán: ¿con este último título el General Tamayo nos quiere tomar el pelo?. Estas narraciones son para hablar de aviones y no **de leche para bebés**. No es así. Siempre es bueno saber que un piloto FAP, además de serlo, primero puede actuar en otros campos con lógica y decisión.

Y la historia es la siguiente: fui nombrado Ministro de Salud. En esos avatares, que me encontré sorpresivamente como pequeño problema. Tenía que firmar una autorización para dar de baja una buena cantidad de leche para bebés, donada por un país amigo del Perú, que se encontraba en los depósitos de la Aduana hacía bastante tiempo.

Meditando en la necesidad siempre urgente de atender pedidos de ayuda para los niños, en especial de leche, dudaba de estampar esa firma. Me sentía mal o cómplice si dejaba a tantos infantes sin su alimento esencial.

Felizmente, me acordé de ese dicho o expresión muy común, cuando se aviene u obtiene algo que se considera inalcanzable. «DIOS FELIZMENTE ES PERUANO» y del pensamiento que sostiene el doctor Deepak Chopra, en uno de sus libros que dice: Descifra el significado oculto de las coincidencias en tu vida y crea los milagros que has soñado y afirma que todos estamos inmersos en una red de coincidencias que nos inspiran y nos ayudan a dar rumbo a nuestras vidas. Comprobarás que los milagros no sólo son posibles, sino abundantes».

Se me iluminó la mente y ordené, que me trajeran una caja de esa leche para por lo menos contemplarla antes de condenarla a una muerte segura.

Al tenerla ante mi, me remordió más la conciencia y sin meditarlo o sopesarlo mucho, ordené que se hiciera análisis de esa leche, «OH MILAGRO». El resultado fue satisfactorio, la leche se podía tomar aún sin ningún peligro, pero el Demonio o Satán siempre está presente en estos casos y me dijo: «¿Estas seguro de ello?», si ordenas que se distribuya y se consuma esta leche, podrías ser responsable de muchas muertes y desgracias.

Pero Dios me susurró al oído y de inmediato me dio una buena solución: «Prepara un buen desayuno con esta leche, pero que te acompañe a saborearlo en forma muy especial tu señora esposa Yolanda y tu pequeña hijita Giussepina. A la vez invita a la TV para que filmen esta linda ceremonia, que debe realizarse en tu despacho del Ministro de Salud, para darle más realce».

Y «Le manifesté a Dios»: «De mi hija de seis años me encargo yo señor de convencerla». En efecto le dije: «Vamos a tomar un rico desayuno en mi oficina y no me dejó continuar». «Sí, sí vamos, me contestó». «Ahora, ¿Cómo convenzo a mi señora?, este es el problema, lo dejo en tus manos señor» y Él lo resolvió.

Y el epílogo: se llevó a cabo la ceremonia del desayuno. Y como consecuencia: primero, que no morimos, porque gracias a Dios aún estamos vivos, yo, mi señora y mi hijita. Y la leche en su totalidad fue distribuida, a muchos bebés que deben ser ciudadanos mayores responsables en la actualidad.

Conclusión: Un Piloto FAP Bombardero y Transportista se convirtió en especialista en leche para bebés.

Mi hija Giussepina, que en la actualidad es abogada, con muchos años de práctica en su profesión, me decía el otro día después de leer este artículo: «Oye papá, yo no me acuerdo que tú en

esa época me hablaras sobre el problema y que yo hubiera aceptado ir al desayuno en tu oficina del Ministerio de Salud».

NOTA: El Poder Ejecutivo ha promulgado recientemente la norma que agiliza el trámite aduanero de donaciones, aprobada por el Congreso. La SUNAT puede liberar la mercancía contando 30 días sin que haya un pronunciamiento del ente estatal involucrado, bajo la premisa de que no existiría una objeción. Acertada medida.

## **FUERON MILAGROS o.....?**

*Hernán Ampuero Bustillo*

Hay acontecimientos anecdóticos o incidentes genéricos frecuentados a cualquier ser humano en algún lugar imprevisto y sobre todo en algún momento inesperado. Pero de ello, son muy y muy improbables, que esos sucesos o incidentes presentados en aquella oportunidad a una misma persona o Piloto FAP, haya sido el principal protagonista en los dos Incidentes distintos y apremiantes ocurridos específicamente en Vuelo a Baja Altura, a Alta Velocidad, y en tan solo treinta horas de diferencia de ocurrencia entre uno y el otro.

Antes de... es necesario comentar cronológicamente, una serie de aspectos presentados previos a los eventos puntuales en

ambos incidentes, para un mejor entendimiento globalizado.

Año 1972, el País sufría los desastres naturales en el litoral norteño, producto de las continuas y fuertes lluvias presentadas en el mes de mayo del mismo año, comprometiendo el departamento de Lambayeque entre otros aspectos de vital importancia comunitaria, el estado de operatividad de la pista de aterrizaje del aeropuerto de la ciudad de Chiclayo.

El Gobierno Militar y el COFAP de aquel entonces, determinaron entre las diversas actividades prioritarias de recuperación y saneamiento del Departamento, la reparación inmediata de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Chiclayo utilizado permanentemente por el Grupo Aéreo N°6 (Base Sede de los aviones Mirage M5AGE M5P/DP recientemente adquiridos por la FAP).

La reparación de dicha pista de aterrizaje (180\*/360\*) se inició a mediados del mes de Julio del mismo año (1972). Y la modalidad de trabajo establecida, consistió en reparar inicialmente los primeros  $\frac{3}{4}$  de su longitud (5,500"pies) del sector este, pero solamente la mitad del ancho de la misma; es decir, de los 45 metros que comprende. A partir del último  $\frac{1}{4}$  disponible del final de la pista (2,000"pies), se dispondría físicamente de la totalidad del ancho y del largo remanente de la misma. Lo

último, con la finalidad de maximizar la seguridad integral de vuelos, específicamente en el caso de ocurrir algún percance marginal del avión Mirage, en el despegue y/o aterrizaje y pueda el Piloto maniobrar en obtener la óptima posición central de la aeronave en la pista, para un posible enganche de la barrera de contención.

Los despegues y aterrizajes de las diferentes aeronaves (Civil-Comercial-FAP), se efectuarían en el sector oeste; una vez concluida la reparación de la pista en el sector este, se empalmaría el trabajo en el sector oeste y las maniobras de despegue y aterrizaje se llevarían a cabo en el sector este.

El Comando del Grupo Aéreo N°6 de aquella época, Coronel FAP José Guerra Lorenzetti (indicativo PEPE), con la finalidad de optimizar la seguridad de vuelos en la Unidad, dispuso que las actividades de las Tripulaciones del EA-611 se desarrollaran normalmente pero limitando únicamente los despegues/aterrizajes en formación, hasta culminar el trabajo de la Pista de Aterrizaje.

Trinche (mi indicativo de Piloto), Teniente FAP con un (1) año de antigüedad en el Grado, fui nombrado en el mismo año 1972 a prestar servicios al Grupo Aéreo N° 6; era el Oficial Piloto de menor antigüedad y a la vez, el Oficial Piloto más joven de la Unidad. Estaba muy orgulloso y muy comprometido conmigo mismo porque tenía un reto que superar: Demostrar desde un principio, mi

capacidad de Piloto de Caza ante el valioso, sofisticado y rugiente dardo de metal «El Mirage».

Después de haber concluido satisfactoriamente en la misma Unidad Aérea el curso en tierra y el curso en el simulador de vuelos, se inició la fase de vuelos en las diferentes modalidades que, a inicios del 2do. semestre del mismo año, se tenía cumplido el 50% de las horas de vuelo asignadas (PDI), como tripulante en Capacitación Operativa.

#### Primer incidente (01 de agosto)

El Mayor FAP Cesar Gonzalo Luzzi (indicativo Impala) Comandante del Escuadrón Aéreo N° 611 programó para esa semana (martes a viernes), actividades aéreas de madrugada. La rutina de la Unidad para ello se iniciaba prácticamente a las 04.30 am. Todos los pilotos teníamos que estar presentes en el Escuadrón Aéreo a fin de escuchar el Breafing General de Operaciones y luego, las tripulaciones programadas en el 1er turno del día, se dedicarían a planificar su misión de vuelo correspondiente.

El Trinche fue programado en el M5P 194 a efectuar un Ejercicio Operacional en el Polígono de Tiro Aire/Terra de Reque (Chiclayo), de ingreso puntual de disparo a las 06.15 am. Previamente y de acuerdo a la misión de vuelo dispuesta por la Jefatura del Departamento de Operaciones (EA-611) capitán FAP Ernesto Lindley Mejía (indicativo



Bizarro), establecida una navegación táctica al sur y posteriormente a la hora H, cumplir la fase de tiro de cañones con munición de guerra (Perforante-Incendiaria), continuar con ejercicios de cohetes inertes A/T y culminar el vuelo con descenso instrumental VOR a la Pista 180° del aeropuerto de Chiclayo.

Situado en el Polígono para el encaramiento de cañones y establecido los parámetros esenciales de disparo (450 Nudos-30° de altitud bajo el horizonte, 1,200" pies de altura aproximadamente.... «BUUUUUUM»: Un fuerte estallido al lado derecho del avión condensó la cabina, se activó la alarma sonora de emergencias, se encendieron las luces de advertencia en el panel de fallas (del alternador, hidráulicas 1 y 2, aceite) y la luz maestra; aprecie en el Tacómetro. La caída brusca de RPM asociado con lectura descendente de temperatura de gases de motor, pérdida pronunciada de altura y empuje, es decir: plantada de motor.

Atiné de inmediato a poner en funcionamiento el sistema RE-LIGHT (reencendido de motor en el aire), cambiar de actitud del avión a sobre el horizonte, colocar el acelerador full adelante y reportar al controlador de tiro (Coyote), el Capitán FAP, Carlos Vásquez Zegarra (indicativo OSO), que tenía «PLANTADA de MOTOR» escuchando de inmediato «RE-LIGHT».

Seguidamente al Flame Out, aprecié puntualmente que estaba próximo a estrellarme y pasó por mi mente la idea de activar el sistema de eyección del asiento, pero de pronto, una fuerza extraordinaria hacia delante asociado con lectura de incremento de las RPM y de la TGE deduje que el motor estaba.... arrancando.

Ya en actitud de ascenso positivo al reencendido el motor, recién pude comprender lo que había ocurrido; Reporte al Coyote: Motor Encendido, me dirijo a Aterrizar, recibiendo una respuesta: OK- tranquilo Nancho.

Realmente estaba muy tenso, pero logré parcialmente disminuir el nerviosismo proporcionándome un puñete en la zona íntima a fin de que el dolor disipara en algo la mente y pudiera concentrarme mejor en el Vuelo, coloque el selector de oxígeno en 100%, cambié de frecuencia de radio VHF a la torre militar (Tecla 6) en funciones allí, el capitán FAP Carlos Bernal Parodi (indicativo Zacuara), reportándole que tuve una plantada de motor en el polígono solicitándole prioridad para el Aterrizaje.

En los siguientes minutos de vuelo del polígono A/T al patrón de tráfico del aeródromo de Chiclayo, reenganché al alternador, apagué la luz maestra de falla, desconecté el Sw. principal de seguridad de cañones pero....realmente estaba desconcertado por un constante y molesto silbido en la cabina. En

ningún momento quise reducir las RPM del motor seleccionado anteriormente en posición full adelante; quise más bien interpolar altura/velocidad para obtener condiciones favorables en la aproximación final de aterrizaje, reduciendo las RPM cuando era obviamente necesario.

Al hacer contacto con Pista: apagué el motor, aperturé el paracaídas, bruscamente Interrumpido....La sirena de alarma de fallas se había activado otra vez, concentrándome solo en controlar el avión al limitado espacio de anchura existente de la Pista; al lograrlo, coloqué por fin el Sw. de batería en OFF obteniendo con ello un silencio absoluto.

Pero aún no concluye la serie de percances o novedades presentadas posteriormente a lo ocurrido en el polígono A/T. El avión parqueado en la pista de desfogue al final del campo, procedí pausadamente a desconectar y apagar los sistemas básicos y eléctricos utilizados en vuelo (tal como lo especifica ordenadamente la Lista de Chequeo); observé con satisfacción que por la pista de taxeo se acercaban rápidamente los vehículos de contra-incendio, la ambulancia y la camioneta amarilla del Departamento de Línea del EM \* 616.

No me decidía en abrir la cúpula porque deseaba serenarme completamente ante todo lo acontecido, pero el personal de rescate se estaba colocando el traje de asbesto, desenganchando las

respectivas mangueras y distribuyendo los extintores de mano. Alguno de ellos me hacía señas y gestos para que me apurara en salir de la cabina. Procedí a señalarles con un movimiento de cabeza y del dedo pulgar hacia arriba que todo en cabina estaba bajo control.

Gran impresión recibí cuando al abrir la cúpula.....sentí un fuerte calor proveniente del lado derecho de la cabina apareciendo una considerable lengua de fuego que salía de la toma de aire del motor. Sub-conscientemente accioné la hebilla de desamarre de urgencia de los arneses adicionando el desenganche del conector de asiento y me arrojé al suelo por el lado izquierdo.

Recuerdo que mi primera reacción fue Gritar: «SE ESTA INCENDIANDO» dirigiéndome a la camioneta a buscar un extintor. El teniente FAP Manuel Rivadeneyra Solís con el personal de mantenimiento allí presentes, dispusieron tajantemente no usar o echar al Avión: agua – espuma ni polvo químico; atinaron inicialmente a extinguir el Fuego colocando solo las respectivas fundas de protección en ambas tomas de aire ahogando de esa manera por ausencia de oxígeno, las llamas existentes.

Horas después, el Comando de la Unidad con los Comandantes de los Escuadrones 611/616, recibían la versión formal del controlador de tiro

(Oso), del suceso acontecido en el Polígono durante el desarrollo del 1er pasaje de tiro de cañones...Pero:

- 1.- ¿Qué originó la Explosión?
- 2.- ¿Por Qué se condensó la cabina?
- 3.- ¿Por Qué se apagó el motor en vuelo?
- 4.- ¿Por Qué de ese silbido en la cabina?
- 5.- ¿Por Qué salían llamas de la toma de aire si el motor estaba físicamente apagado?

Las cinco (5) interrogantes están sustentadas por lo siguiente:

- 1.- El Dispositivo de Seguridad de uno de los Obuses de Guerra definitivamente falló; al salir dicho obús del ánima del cañón al Exterior, activo su respectiva Espoleta e inmediatamente explotó.
- 2.- Varia esquirlas perforaron la Estructura lateral del avión y penetraron tres de ellas en la cabina, originando una pérdida de presurización que brevemente se transformó en neblina.
- 3.-Gran proporción de gases producto de la explosión del Obus de guerra ingresaron al Motor, originando un desbalance de Aire/Combustible y, adicionado con el funcionamiento Automático del empobrecedor de combustible ocasionó que se apagará la flama en la cámara de combustión.
- 4.- El ingreso de aire para la refrigeración de cabina por el sistema de aire acondicionado y presurización, eran expulsados al exterior por los orificios producidos en la perforación estructural de la cabina, presentando por ese detalle y a

relativa velocidad de desplazamiento, un silbido en vuelo.

- 5.-Al poner en funcionamiento el RE-LIGHT, el sistema proporciona energía eléctrica a las bujías del motor directamente de la batería, además activa el funcionamiento de las bombas de combustible de baja presión aún si estas estuvieran apagadas por los respectivos Sw. de batería en OFF. En ningún momento atiene a desconectar ó apagar el Botón de RE-LIGHT; ello ocasionó que permanentemente las bujías estuvieran trabajando full incandescentes, y que ambas bombas de combustible de baja presión estuvieran también trabajando. Lo más resaltante: Se había cumplido con lo expuesto en la lista de chequeo en lo relacionado al apagado de los sistemas pero.... Se efectúo previamente con el Sw. de batería en OFF, o sea simplemente por falta de energía eléctrica. El combustible obviamente ingresaba a la cámara de combustión y con las bujías incandescentes, encendía constantemente la flama y por consiguiente el fuego era dirigido a la salida de la toma de aire.

Considero finalmente describir algunos comentarios y supuestos puntuales del incidente:

- a) No hubo daño físico al piloto por el ingreso de las tres esquirlas a la cabina.
- b) No ingresó esquirla alguna al motor.
- c) Ninguna esquirla comprometió algún tipo de conexión mecánica, eléctrica o hidráulica.

- d) Ninguna esquirla impactó en la llanta de nariz alojada en su compartimiento ubicado exactamente debajo del asiento del piloto.

### Segundo incidente (02 de agosto)

El incidente ocurrido el día anterior (01 de Agosto), no originó que se cancelaran los vuelos; el comandante de la Unidad sólo dispuso la prohibición de uso de la cuestionada munición de guerra hasta que la Junta Investigadora FAP, determinase el causal de la explosión del obús presentado en el polígono de tiro de Reque.

De acuerdo a la programación del EA-611, se continuó con la realización de los vuelos matutinos pero, en la ejecución de los ejercicios de cañones, solo se efectuarían con el disparo de obuses de practica o inertes.

Ese mismo día a media mañana, se programo adicionalmente a la Orden de Vuelos del Escuadrón, el misonamiento de una escuadrilla de 4 aviones Mirage (configuración limpia), dispuesta directamente por la comandancia general del ALAR\*1. La misión consistía en efectuar una serie de pasajes en formación en rombo sobre el aérea de la tribuna oficial instalada en la costa de Paita, en ocasión de recibir a la autoridad competente a nivel gubernamental, en el complejo pesquero recientemente construido e implementado en dicha localidad.

Fui llamado por el jefe del Departamento de Operaciones del EA-611 para que me presentara a la brevedad al Escuadrón de vuelos. Grata fue mi sorpresa al enterarme que la misión a cumplir, se trata específicamente de un vuelo de escuadrilla de la unidad y no de un vuelo meramente rutinario; comprendí entonces que de por medio estaba la de mantener y/o adicionar el prestigio operacional del Grupo Aéreo N°6 y sobre todo, demostrar mi desempeño como tripulante aéreo ya que la totalidad de los pilotos en la Escuadrilla, eran oficiales con significativa experiencia en la aeronave.

La conformación de pilotos de la escuadrilla estaba integrada por:

#### Mustang (Indicativo)

- GUÍA: Mayor FAP (QEPD) Cesar Faura Goubert/  
Capitán Claudio Martínez Gandolfo (OB).
- 2 : Teniente FAP Hernán Ampuero Bustillo alero izquierdo (YO)
- 3 : Capitán FAP Fernando Melgar Vargas alero derecho
- 4 : Capitán FAP Carlos Vásquez Zegarra  
cierra rombo

El despegue de las aeronaves fue individual y la reunión de la Escuadrilla en la formación de rombo, se efectuó en ruta hacia la zona de espera ubicada al oeste de la ciudad de Piura.



Concluida la participación de las aeronaves del GRU7 en Paita, se recibió las Instrucciones del Controlador Aéreo de Tierra (CAT) para que la Escuadrilla de los Aviones Mirage (MUSTANG) efectuara: a) El 1er pasaje de sur a norte sobre la línea de costa del Puerto de Paita b) El 2do, Pasaje de mar a tierra sobre la Tribuna Oficial c) El 3er y último Pasaje, de norte a sur.

Finalizado el 1er. evento, se recibió la orden del CAT para la ejecución del 2do Pasaje; el guía de la formación planificó la maniobra correspondiente y estando enfrentado en proyección hacia la Tribuna Oficial, se procedió al acercamiento, obteniendo como parámetros puntuales de vuelo: 480 nudos de velocidad y 100 pies de altura. Próximos al cruce de la línea de playa, escuché un sorpresivo e inesperado estruendo.....»CRASH» en la zona frontal de la cabina que instintivamente atiné a realizar una forzada actitud ascensional de 5 gravedades aproximadamente y seleccionar el acelerador todo adelante.

Nivelado el avión pude apreciar que se habían encendido la luz maestra de fallas y la luz de falla de Pitot; además que, la bola BEZÚ (instrumento Mixer del indicador de rumbo, actitud del avión, de lado y grado de viraje), estaba trancado en posición 40° grados sobre el horizonte, el Altimetro indicaba 0" Pies, y la lectura del velocímetro en cero nudos; finalmente el parabrisas...estaba totalmente cubierto ó diseminado por los restos de: carne, plumas,

huesos y sangre de un ave (aparentemente una gaviota) que obstaculizaba a plenitud, la visión hacia delante o al exterior.

Reporté al guía de la formación (Mustang) a través del equipo UHF, la observación ocurrida durante la ejecución del Pasaje sobre la Tribuna, siendo complementado de inmediato por la participación radial de Mustang 4 (capitán FAP Carlos Vásquez z. Oso), que también había abandonado la formación a fin de acompañarme, porque apreció que algo extraño había ocurrido en el vuelo a baja altura y que deseaba verificar visualmente la condición frontal de la nariz del avión.

Mustang guía reportó al CT que finalizaba la participación de la Escuadrilla; el Mustang (4) reportó al guía que mi aeronave presentaba un **Hueco** considerable en la parte superior del cono de nariz del avión y que el **parabrisas** estaba totalmente bloqueado y manchado por sangre.

No tenía idea de la altura que volaba en ese momento pero sólo atiné a través de la información del compás magnético auxiliar, de conseguir el rumbo 130° a fin de dirigirme al área de Chiclayo, pero el Mustang (4) dispuso que a partir de ese momento se desempeñaba como guía de patrulla; es decir, ahora yo era su alero izquierdo.

Las comunicaciones radiales del Mustang guía con Tecla 6 (Torre Militar del GRU6), las escuchaba

nítidamente que, luego del análisis por parte de Comando de la Unidad y del Escuadrón aéreo, optaron conscientemente en disponer el acercamiento a Chiclayo y efectuar durante la aproximación en acompañamiento para: «el aterrizaje final».

Recuerdo puntualmente durante el enlace radial: Avión/Teclo 6, que el comandante FAP Luis Abraham Cavallerino (2do Comandante del GRU6/ Rojo), le recalca al OSO: consuman combustible al norte de Chiclayo y cuando disponga un remanente suficiente se efectuara el aterrizaje; pero si la maniobra es complicada en la aproximación final, se abortara el intento y que el TRINCHE se dirigiera al polígono de Reque para que finalmente procediera a...»**eyectarse**».

El inconveniente puntual en aquel momento era que la pista de aterrizaje de Chiclayo, solamente disponía de la mitad de los  $\frac{3}{4}$  de longitud del lado derecho y ante esa particular situación, el comando del GRU6 determinó con absoluta firmeza que se efectuara de todas maneras el Aterrizaje en Chiclayo.

Establecidos en el área de Ferreñafe (Norte de Chiclayo) a 3,000"pies de altura, fueron aproximadamente 20" minutos de minuciosa concentración, de asimilación del hecho presentado, pero ello con serenidad y objetividad.

El capitán C. Vásquez Z. (Oso), un oficial joven y serio en su comportamiento como piloto, sabía conscientemente que tenía una alta responsabilidad que cumplir...»dirigirme con seguridad a aterrizar el avión».

En la zona de espera, atendía las instrucciones y recomendaciones radiales del Oso, pero a la vez, me aferraba con decisión y coraje que mentalmente expresaba: hoy día la FAP no perderá un avión Mirage. No defraudaré a nadie. Sé que lo voy hacer y lo haré bien, ahora no pasará absolutamente nada.

Disponiendo un remanente de 200 galones de combustible, se procedió a efectuar la aproximación final en formación a la pista 180°; la maniobra hacia la cabecera de pista consistió en volar en formación, teniendo puntualmente la trayectoria de la misma, al centro de la mitad de la pista cuando la aproximación estaba asegurada, el OSO efectuó su propia ida de largo indicándome por radio: **ahora – tu puedes Nancho.**

A partir de ese momento, tenía que cumplir puntual y acertadamente con una de las dos opciones o alternativas viables:

- a) aterrizar bien el avión**
- b) aterrizar bien el avión**

Concentrado en cabina, sin visión delantera y sin disponer de mi guía de patrulla, inicié la etapa

final para el aterrizaje pero... aprecié que me desplazaba y que el avión aún no hacía contacto con la pista; observé el letrero de indicación de 5,000 (Remanente 5000 pies) . Forcé mi rugiente dardo hacia abajo concretándose un decidido Toma de contacto, puse acelerador en idle y accioné de inmediato el soltamiento del paracaídas de frenado; con el avión controlado durante la desaceleración en pista, pude detenerlo satisfactoriamente a escasos metros de la...**barrera de contención**.

Ingresando a las 12.45 hras. a la rampa de aviones de la Unidad, detuve mi rugiente y poderoso dardo apagando el motor y pausadamente, aplique los procedimientos normales de cabina según la lista de chequeo. Por supuesto que casi todo el Personal (Militar- Civil – Asesores Franceses) del GRU6 se encontraban en ese momento en la rampa de aviones y...etc etc etc.

De lo acontecido, deseo expresar algunos comentarios y supuestos obvios del incidente:

- a) El Impacto del ave no fue directamente al parabrisas de la cabina.
- b) No impactó o no ingresó el ave al motor por la toma de aire izquierda
- c) No impactó el ave en el borde de ataque del ala izquierda

Recalco y expreso nuevamente con Humildad que:  
«DIOS FUE Y SERÁ SIEMPRE MI COPILOTO»

Al día siguiente (02 de agosto), después del primer incidente, no estaba incluido para el 1er turno de vuelo de madrugada y tampoco para el resto del día, pero a media mañana se presentó un imprevisto y el EA-611 programó la conformación de la Escuadrilla (MUSTANG) cuyo Alero N° 2 estaba considerado el ...»trinche».

Encontrándome en la sala de breafing de pilotos y vestido con el Uniforme de Vuelos, el **BIZARRO** (serio como de costumbre) me preguntó muy discretamente si me encontraba en óptimas condiciones para volar, al que sin titubear respondí : afirmativo mi capitán. Sería un necio en expresar, que no padecía de algún malestar corporal, pero ese malestar me era totalmente pasivo. Con absoluta certeza, manifiesto que el **Bizarro** se dio cuenta y calificó mi respuesta de: **coherente, viable y confiable**.

Durante la ejecución del 2do pasaje en Paita y nivelado el avión en altura después del **Crash**, dicho **malestar...desapareció**; (No se podía ver absolutamente nada al exterior por el parabrisas) y mi atención al vuelo se concentraba únicamente en controlar el avión para después lograr aterrizar exitosamente en **Piura** o en **Chiclayo**.

Cuando escuché que la decisión puntual adoptada por (Mustang Guía- Comando de la Unidad), era de efectuar el aterrizaje en Chiclayo, me sentí grande que...me dimensioné de **coraje** y

además, con un deseoso afán de **superación** para afrontar que lo ocurrido, culmine satisfactoriamente y sin consecuencias adversas. Ante ello, deseo expresar en este instante, mi profunda admiración y agradecimiento a: **Pepe, Rojo** (Q.E.P.D.), **Impala, Mustang** (Q.E.P.D) y al **Bizarro**, por haber final y rápidamente concluido en decidir a tal determinación, confiando plenamente que la maniobra de aterrizaje en Chiclayo, se iba a realizar exitosamente sin ningún tipo de complicación adicional.

En un principio deduje que iba a aterrizar en Piura, pero durante el trayecto con el **Oso** guía al **VOR** de Chiclayo, pensé detenidamente de las diferentes circunstancias a presentarse, si ello se hubiera realizado:

- a) Movimiento GRU6 de personal especialista y mecánico
- b) Repuestos y maletín de prueba del sistema anemométrico
- c) Posibilidad de cambio de parabrisa (lo apreciaba con quiñaduras por los huesos del ave)
- d) Permanencia de varios días del avión en el GRU7

Quiero hacer mención de dos aspectos significativos vividos en esos 20/25 minutos previos a la aproximación final a la cabecera 180° de la Pista de Aterrizaje de Chiclayo y que de alguna manera

directa o indirecta, influyo sobre mi comportamiento y desenvolvimiento en vuelo:

Cuando escuché en UHF al comando indicarle puntualmente al **Oso** que si la maniobra era complicada en aproximación final a la pista 180°, se abortara el intento para posterior «Eyección» en el Polígono. Ello, fue el inicio de un **reto personal** que interiormente me expresaba:

- No voy a Permitir ahora deteriorar aún más el Mirage, por un simple impacto de ave en el Cono de Nariz de mi Avión.
- **No permitiré** que se pierda «**hoy**» un M5P, cuando ayer lo sucedido en el N° 194 fue en realidad, demasiado **crítico**.
- No quiero ni tengo ganas de eyectarme... «hoy»

Solo Quiero que el **Oso** me lleve exactamente a la cabecera y sobre todo, al centro de la pista en su lado derecho.

Es totalmente intrigante apreciar que cuando se encendió la luz de aviso de bajo nivel de combustible (En Ferreñafe) es efectivamente el real combustible remanente que se dispone para el vuelo, y cuando se observa que ésta disminuye progresivamente con la indicación instrumental del último y único tanque dual con combustible, significa puntualmente que, los siguientes minutos de vuelo, son solamente para: aterrizar ó para...



En ambos aspectos, la tensión fue muy marcada y muy notoria que se reflejó en una extrema transpiración corporal.

En el patrón de espera (Ferreñafe) volando en patrulla al lado izquierdo y seleccionado el equipo UHF para la comunicación radial (avión-avión), el Oso me indicaba las respectivas instrucciones y consideraciones a seguir para la aproximación de aterrizaje. Con una indicación de 150 galones de combustible, se procedió a la preparación de la maniobra inicial de aproximación (bajada del tren de aterrizaje –presentación de la manecilla de la palanca de soltado de paracaídas de frenado –oxígeno 100%). Tenía la absoluta confianza en el Oso para la aproximación, ello por su destacada habilidad de pilotaje y sabía a cabalidad que, también evaluó su margen de seguridad por la cercanía de las instalaciones de CORPAC (edificio – antenas de radio HF/NDB). Cuando el Oso procedió a irse de largo y me dijo: tú puedes Nancho, le respondí con dos toques en el botón de la radio; me dije mentalmente: BAYBY ahora somos TU y YO. Vamos a: aterrizar bien, pero muy bien y... después de unos largos y silenciosos segundos...»así fue«.

Con el avión controlado al final de la pista muy pero muy cerca de la barrera de contención, además de una tranquilidad emotiva, mi preocupación era despejar el área a fin de que el Oso pudiera cómodamente aterrizar; estaba ahora con muchísimo

menos combustible remanente en el único tanque dual disponible.

Taxié hasta la zona de ingreso a la rampa de aviones, en que opté a frenar y proceder a apagar los equipos y el motor. Fui ayudado del exterior por el técnico FAP (q.e.p.d.) Bernardo Ortiz (Canija – mecánico de Línea) para el destrabado de cúpula a través de una llave especial, porque tenía dificultad (en ese momento) en destrabarla desde la cabina.

Con los pines de seguridad instalados, procedí a bajar el avión y pude verificar que estaba totalmente empapado por el sudor. Se me acercaron inicialmente Pepe, Rojo, Che, Impala y el Mustang, preguntándome Pepe muy seriamente ¿y qué has hecho ahora? Respondiéndole con una postura firme: yo no he hecho nada mi coronel, seguido por unas carcajadas de ellos y del personal FAP presentes, adicionado de un caluroso apretón de abrazos y aplausos.

En la rampa de aviones esperamos unos minutos a la llegada del **Oso** que, al bajarse del avión, fui la primera persona en recibirlo y agradecerle por su excelente destreza en permitir que en esos momentos estemos todos sonriendo tranquilamente por la culminación eficaz de lo ocurrido, diciéndole con cierto lagrimeo en los ojos «gracias mi capitán», respondiéndome con un fraterno abrazo «te felicito Nancho».

Pero ahí no culminan todos los EVENTOS; estamos aún al medio día (13.00 hrs.) y minutos después.... El Comando de la Unidad dispuso que los Comandos de los Escuadrones y Tripulantes del EA-622 se dirigieran al restaurante del Sr. Aldo Lazarino t. (popular Cachatore – carismático empresario italiano muy identificado con el GRU6 especialmente con Pepe) por la pasión a la cacería de venados en el Angolo (Bosque costeño al Sur de Tumbes).

En el local (al centro de la ciudad) se tuvo que acondicionar el ambiente para unas 20 personas; el mismo Pepe le explicó a Cachatore del motivo muy circunstancial e imprevisto de este almuerzo grupal e informal con la Oficialidad / Tripulaciones del GRU6.

Muy cordialmente Cachatore me felicitó por lo acontecido en vuelo y nos preparó unos típicos y deliciosos platos italianos pero.... Pepe antes de saborear el ansiado almuerzo, dispuso que lo acompañara con un severo brindis (Felizmente en vaso normal). Por supuesto que en la reunión hubo varios brindis pero siempre, con la amplia camaradería especialmente del: CHE, IMPALA, MUSTANG, APACHE y particularmente con el.....»OSO».

**Cachatore** proporcionó crédito por el exquisito consumo, pero el Capitán FAP Claudio Martínez Gandolfo (que participó ese día como «OB» en el avión Biplaza del Mustang Guía) y Oficial de

Finanzas de la Unidad, se encargó de lo relacionado al Pago. Felizmente no estuve considerado en la pista de los... **deudores.**

Al finalizar la tarde ya en el Edificio Residencial FAP...»**dulces sueños**»

## **RESCATE DE EMBARCACIÓN PESQUERA**

*Pedro Farfán Matellini*

El día viernes 4 de Junio del año 2006, me encontraba realizando mis labores administrativas normales en la Comandancia de la Fuerza de Aviación Naval, momentos en los cuales recibí la orden de cambiarme con uniforme de vuelo para realizar un vuelo de emergencia, acción que realicé en forma inmediata.

Una vez que llegué al Escuadrón Aeronaval de Transporte, se me informó los detalles de la emergencia, tratándose del varamiento de una embarcación pesquera denominada «BONITO», aproximadamente a las 03.00 am., en la caleta «Vidal» a la altura de Punta Atahuanca, Puerto Supe, en el Departamento de Ancash.

La embarcación se encontraba varada a unos 300 metros de la costa, en donde exactamente reventaban las olas que llegaban hasta la altura del puente de comando, encontrándose en ese lugar 10 de los 12 tripulantes, debido a que 2 de ellos se lanzaron al mar con la intención de llegar nadando a tierra firme, pero debido a la braveza del mar, fallecieron en su intento.

La dotación aérea del Helicóptero MI-8T, estaba conformada por el siguiente Personal Superior y Subalterno:

- Capitán de Fragata CG. Pedro Farfán Matellini (Piloto)
- Capitán de Corbeta CG. Mario Valenzuela Pino (Copiloto)
- Técnico 1° Moa. Mauricio Mansilla Herrera (Ingeniero de vuelo)
- Técnico 1° Eco. Felipe Ruestas Parodi (Cargo Master/ Operador de Winche de rescate).
- Oficial de Mar 2° Moa. Damián (Ayudante del Ingeniero de Vuelo).

El Helicóptero MI-8T decoló en horas de la mañana llegando al lugar del accidente en 1 hora 10 minutos, en el lugar la dotación de vuelo observó que las condiciones en las cuales iba a operar el helicóptero eran marginales, debido a que esa maniobra nunca antes se había realizado en este tipo de aeronave; efectuando el briefing in situ con todo el personal involucrado para evitar que se

produjera algún tipo de descoordinación que ponga en riesgo a los tripulantes de la mencionada embarcación.

Para efectuar el rescate, se realizaron 3 operaciones con winche, rescatando en la primera pierna a 3 tripulantes, siendo el mismo número de tripulantes en la segunda pierna y en la tercera pierna los 4 últimos tripulantes, es importante señalar que debido a la braveza del mar era dificultoso mantener la aeronave en hover cercana a la embarcación ya que las olas llegaban a empañar los parabrisas del helicóptero, no contándose en ese momento con puntos de referencia fijos, lo que dificultaba la maniobra, motivo que originó que se tome como referencia una de las antenas de comunicaciones de la embarcación.

El helicóptero MI-8T respondió adecuadamente a las exigencias de la maniobra, teniendo como único inconveniente que la potencia del motor sólo pueda trabajar en régimen de decolaje por un espacio de 6 minutos, lo que ocasionó que fuera necesario efectuar 3 trasteos.

La maniobra de rescate de la tripulación de la embarcación fue todo un éxito, realizándose sin ningún problema por parte de la dotación aérea gracias a su alto profesionalismo y voluntad de servicio a los demás, siendo sin lugar a dudas nuestra mayor recompensa la de salvar las vidas de los pescadores, lo que se manifestó con muestras

de agradecimiento de las familias por la excelente operación de rescate.





## **POEMA DEDICADO AL AVIÓN CANBERRA**

*José Espinoza S.*

*Cuando a la distancia  
en el azul del cielo  
te veo y con ansias  
recuerdo tu vuelo...  
me envuelve una bruma  
que solo se esfuma  
cuando en tu cabina  
me alejo del suelo.*

*Y allá en la llanura  
que es la inmensa altura,  
con fuerza que aterriza  
avanzas Canberra  
cual corcel brioso  
fuerte y poderoso.*

*Mas todo ha pasado  
y sólo han quedado  
los gratos momentos  
de aquellos eventos  
que los recordamos  
los que ya no estamos.*

*Por eso le digo  
a mi avión y amigo...  
Cuando a la distancia  
en el azul del cielo  
te veo y con ansia  
recuerdo tu vuelo,...  
me envuelve una bruma  
que sólo se esfuma,  
**cuando en tu cabina  
me alejo del suelo.***

## **POR QUÉ NOS VAMOS DE BAJA**

*Giancarlo Ceccarelli Vargas*

He pasado al retiro por cuestiones personales y hoy me siento más FAP que nunca. Me dedicaré a la aviación comercial al igual que muchos de mis colegas que lo hicieron en algún momento de sus carreras militares. Y me voy agradecido de lo que la FAP me dio y por que no también, por lo que le di a la FAP. A veces uno se siente mal cuando se va, pues cree que a la FAP le debe todo, pero esa percepción no es tan absoluta como piensan algunos.

Recordemos que a nuestra querida Institución ingresamos por pura convicción, en forma voluntaria y fuimos sometidos a un riguroso entrenamiento militar que nos obligó a dejar a nuestras familias y amigos por todos los años de cadete y más adelante

cuando fuimos enviados a trabajar fuera de Lima. ¿No nos sentíamos un poco mejor que nuestros amigos cuando salíamos una vez por semana y los veíamos a veces en las mismas?. No lucía muy bien nuestro uniforme en las fiestas de gala a las que acudíamos?, Pues eso es algo que también nos dio la FAP; prestigio militar y personal. La FAP nos dio el entrenamiento militar y profesional, pero en cambio nosotros le dimos los mejores años de nuestra juventud y durante nuestro diario quehacer siempre estuvimos expuestos a lo peligroso de la aviación de combate. Prueba de eso son nuestros compañeros caídos en misiones aéreas.

La Fuerza Aérea es una Institución de prestigio, no por las siglas solamente sino por la calidad de su personal. De nada vale tener los aviones más modernos sino tenemos a un aviador motivado con su profesión y dispuesto a todo con tal de cumplir con su misión. En este sentido, la Institución se ha encargado de sembrarnos los valores necesarios para cumplir con la delicada misión de resguardar la soberanía nacional. Por eso afirmo que, sólo un grupo privilegiado de gente tiene el honor de vestir un uniforme durante su servicio activo y aun en la reserva, tiene la capacidad profesional para estar en condiciones de defender a su Nación.

Creo que la situación de retiro para algunos representa una oportunidad personal y profesional. Nos permite darnos cuenta qué tan valioso y apreciados somos en la calle. Ahora que hay un gran

éxodo de oficiales , no sólo pilotos sino de otras especialidades, es hora de pensar de que el recurso humano es lo más apreciado en nuestra Fuerza Aérea, ¿ no será necesario reformular nuestros famosos cuadros de asignación de personal para poder observar a lo más valioso de nuestro personal?. Sigo opinando que tenemos que ver la fórmula de mantener en nuestras filas al personal que consideramos esencial.

Cuando cursaba el Estado Mayor en la Universidad del Aire de la USAF, mis compañeros bromeaban con los pilotos sobre el «bono». Pues preguntando, averigüé que el bono era un dinero otorgado por el gobierno a los pilotos para compensarlos económicamente con lo que ganaría un piloto civil. Se que acá es difícil hacerlo por temas presupuestales, pero creo que se podría ver la forma de compensar al personal que quiere quedarse. Condecoraciones, insignias, becas, cursos, reconocimientos y por último un pago algo más digno que el actual, serían algunas formas de retener positivamente al personal. Otras formas de retenerlos son contraproducentes y a la larga, peores remedios que la enfermedad. Por ahora vemos que ya últimamente se hace difícil reclutar pilotos militares y hasta mantenerlos dentro de la propia institución. Varios oficiales pilotos pidieron su baja para ser Finanzas, Abastecimientos y ahora último de Personal (FAP, nuevas siglas) ¿Por qué esa tendencia?

En mi modesta opinión, siendo de la especialidad de pilotaje, durante el transcurso de la carrera se fueron perdiendo muchas cosas que al final desalentaron mi permanencia y creo que a varios también. Una de ellas fue la falta de un perfil de carrera que para algunos era más fácil que para otros. Por ejemplo, en mi caso particular, de todos los pilotos de transporte de mi grado sólo tres no volaban nada. Dos por que no querían y yo, mientras todos los demás pilotos de transporte volaban en TANS o en el presidencial. Otro motivo que puede haber afectado a otros fue la falta de incentivos a una especialidad que es la columna vertebral de la Institución y que en provincias no recibía mucho apoyo o facilidades para el perfeccionamiento. (En una época hasta se premiaba al que tenía maestrías civiles sin tener en cuenta que mucha gente, en especial los pilotos, hacían sus carreras fuera de Lima o en una ciudad sin facilidades de instrucción). También, la falta de pago por el famoso concepto por riesgo de vida, que sí marcaba una diferencia años atrás y por último la eliminación del tiempo y medio. Al final ser piloto o no serlo era pecuniariamente lo mismo.

Creo que ejemplos como el mío hay varios, cada día aumenta el éxodo y no lo podemos detener. Se requieren soluciones ingeniosas para retomar nuestro cuidado por el personal que consideramos esencial. Veamos cómo estaba constituida nuestra aviación cuando empezó a formarse, estoy seguro que veremos grandes diferencias en cuanto a su

composición y a su capacidad de retención de personal. Aún estamos a tiempo.

P.D. Veo que en una Unidad de Combate se ha nombrado como Comando a un Oficial Coronel recién ascendido, eso refuerza mi hipótesis que el grado no te da la capacidad. En esa misma dirección fácilmente un comando de Ala Aérea podría recaer en un Coronel recién ascendido.





## **MI PRIMER SALTO DE PARACAIDISMO TÁNDEM**

*Hernán Rivas Vargas-Machuca*

En el marco del festival aeronáutico Chiclayo 2007 realizado en abril de ese año tuve la gran ocasión, sin planearlo, de realizar mi primer salto de paracaidismo en tándem como pasajero con mi buen amigo e instructor Francisco Calisto (Pancho). Eran las 10:30 horas de un esplendoroso día con cielo limpio y estábamos a 14, 000 pies de altura, un día perfecto así que a saltar se dijo. He tenido la oportunidad por mi labores en el campo de la aeronáutica y como miembro de la Directiva de la Federación Peruana Aerodeportiva (FEPEA) de vivir diversas experiencias con el vuelo en algunas disciplinas aerodeportivas, pero en esta ocasión era otra cosa, saltar en caída libre es sentir la adrenalina a mil por hora, es una grata emoción que dura

algunos segundos y no cabe duda que este deporte es fascinante. La sensación de vuelo es diferente, ahora los entiendo un poco más a mis amigos paracaidistas con los cuales en los últimos años hemos tenido la oportunidad de compartir diversas vivencias en diferentes ciudades del país en donde se ha participado conjuntamente con otras disciplinas aerodeportivas, con el objetivo de promover la práctica de estos deportes aéreos.

Estoy muy agradecido a mis buenos amigos paracaidistas por su aliento y por hacerme partícipe de su pasión por el paracaidismo. Asimismo, a los que me acompañaron en mi primer salto en tándem como son Francisco Calisto, Alberto Argote, Jhonny Monzón, Fernando Gallegos y por supuesto a Guido Valdivia que fue el de la grata idea. ¡Blue Skies, Amigos Paracaidistas!

