



NORTH AMERICAN-NA-50
"TORITO" / 939.

NARRACIONES DE AVIADORES X



T. Parodi. G.
87.

**INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS
AEROSPACIALES DEL PERÚ**

2011

**Instituto de Estudios Históricos
Aeroespaciales del Perú**

Editor: José Zlatar Stambuk
Diagramación: Hans Hamann de Vivero
Impresión: Imprenta FAP
Caratula: North American NA-50 - «Torito»
Rodolfo Parodi G. 1987

Derechos Reservados

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	5
TRANSPORTES AÉREOS MILITARES "TAM" 7 Eduardo Ángeles Figueroa	
LA ESCUELA DE LA SERENIDAD	15
Eduardo Santa María Raygada	
RESCATE EN LA SELVA	19
Pedro Sala Orosco	
EL AVIÓN STINSON - FAUCETT	31
José Zlatar Stambuk	
LA LEGIÓN DE LOS CABALLEROS DEL AIRE	37
Anónimo	
CENEPY Y EL GRUPO AÉREO N° 9	47
Miguel Acosta Cabrera	
DE KELLY FIELD A LAS PALMAS	53
Enrique Escribens C.	
CINCUENTA AÑOS DE LA PROMOCIÓN TENIENTE FAP COSTANTINO PICCONE OCAMPO (1956 al 2006)	61
Gonzalo Arenas Eroles	

SANTIAGO DE CÁRDENAS	69
Precursor de la Navegación Aérea en el Virreinato del Perú Carlos A. de la Jara	
UN POLVORIENTO ALMACÉN..... DEL AERoclUB DEL PERÚ	85
Raúl Talledo A.	
ACCIDENTE DE BELLANCA	99
Carlos Martínez de Pinillos	
EN LA MESA Y EN BANCA TAMBIÉN SE GANA	103
Coronel FAP ® Hugo Alegre B.	
EL BÚFALO QUE TUVO EL PERÚ	109
COM. FAP Roberto Bonifaz D.	
QUIERO UN GALLO!!	115
Ivan Ljubicicc G.	
ME SIENTO COMO CAÑÓN	117
Anónimo	
BÚSQUEDA DE UNA TRIBU	121
Jorge Barbosa Falconí	

INTRODUCCIÓN

El Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú, creado para motivar y estimular la conciencia aeronáutica en el país mediante publicaciones, se complace en presentar el décimo tomo de Narraciones de Aviadores con pasajes de la vida de personajes de diferentes épocas que en el constante trajín, entregando su esfuerzo aún con el riesgo de sus vidas integraron el país.

Al recoger éstos valiosos testimonios y apreciar la entrega que anima a los aviadores peruanos, así como a la fraternidad e inquebrantable solidaridad que los une, estas narraciones vienen a constituir una ventana de la historia de la aviación del Perú; en sus páginas podemos grabar los acontecimientos que sin ser historia ayudan a nuestros colegas dejarse oír contando anécdotas de su paso por la carrera.

Narraciones de Aviadores es también una tonificante arenga que alienta a continuar por la vida de quienes han trazado las rutas de nuestro destino dando lo mejor de cada uno por la integración y desarrollo del Perú.

A través de ellas debemos hacer que se oiga nuestra voz. Sentirnos obligados a contar nuestras vivencias que pueden estimular a proseguir en la tarea de cultivar y enaltecer los valores que deben ser aliento para nuestras vidas.

Que las vivencias cotidianas de cada aviador peruano se ajusten siempre al elevado concepto de los valores que invocamos y que este conjunto de interminables ejemplos, muestren a través de futuros volúmenes de Narraciones de Aviadores toda su grandeza.

José Zlatar Stambuk

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, considerado como el 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 educación primaria, hotel de turistas, residencias privadas

de los funcionarios del 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 operaban dos pequeñas compañías aéreas comerciales: TAPSA (transportes Aéreos Peruanos), que operaba con aviones pequeños, y CAMSA (Compañía Aérea Mercantil), que operaba dos 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 era llevada a Tingo María por vía terrestre de Lima-Huánuco-Tingo María con un alto costo, y dada la baja capacidad de carga de éstas 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 de 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 como transeúntes en la Selva Baja, agricultores que cultivaban café, té, coca en pequeñas áreas para comercializar en la sierra de Huánuco y Ancash.

Vivir y trabajar en ese ambiente era muy agradable, con cien amigos, paseando por el río, haciendo deportes, conquistando 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 a 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 llegaba a Requena, Orellana, Contamanina, 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 el bajo Amazonas, San Pablo, Caballo Cocha y todo el verdor de la Selva con sus ríos, sus aves y fauna silvestre era deliciosa. 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 y conocer la gente sencilla y franca y disfrutar de la amistad de Oficiales del Ejército y de la Marina de Guerra que también servían en esta región.

En el río Itaya y en Iquitos permanecí dos años sumamente gratos con compañeros valientes, esforzados y generosos para atender las necesidades de toda la población, acostados a los

ríos que he mencionado y que honran a nuestra Fuerza Aérea.

En 1952 me trasladaron al Grupo Aéreo N° 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 a 1954, varios comandos, Coroneles: Juan Castro Ramos, Carlos Siles Baroni, Rolando Gervassi Boggie, Francisco García Romero, y en 1954 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 Comandante 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 tenía un ahorro considerable en el costo y también en el tiempo, 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, así como del estudio de nuestras rutas, frecuencias y restricciones de atenciones a bordo en las operaciones militares.

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

Con ésta 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 solo 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 de las Palmas, y a mí al Grupo de Caza N°11, en Talara.

Entonces, después de un tiempo, el alto mando de la FAP estimó conveniente fraccionar el Grupo Aéreo N° 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 que nos acompañaría en el recuerdo

de tan gratos días y años que dio la alegría de vivir sirviendo a la Institución.

En tanto 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 se realizaba se efectuaron las amortizaciones que nos comprometería 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, término 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.

LA ESCUELA DE LA SERENIDAD

Eduardo Santa María Raygada

Las Palmas, zona de belleza sin par, naturaleza prodiga, rodeada de jardines, cuidados con tal esmero que parecía que sus plantas fueran vigiladas por delicadas manos femeninas. Su propio nombre provenía de sus palmeras arrogantes y orgullosas que al elevarse sobre los edificios acariciaban el ambiente con sus palmas mecidas suavemente por la brisa marina proveniente de las arenas cercanas de Villa, Chorrillos y Agua Dulce, dándole una fragancia comparable a la que se aspira en las playas de las costas hawaianas.

Así era nuestra Escuela, de gratos recuerdos: Dos campos de aterrizaje rodeaban los edificios y éstos se prolongaban en una alameda de

palmeras, formando un esplendido agrupamiento armónico de figura rectangular.

Estaba terminando el sexto mes, era el 21 de junio de 1940. Una mañana sombría anunciaba la estación invernal. Nuestro grupo de vuelo estaba formado por seis jóvenes entusiastas y llenos de optimismo, y que después de haber volado con varios instructores y diferentes tipos de aviones, habrían logrado acumular en sus libretas de vuelo un promedio de 16 horas, debían efectuar para esas fechas las maniobras de «tirabuzón», que nos abrirían las puertas de nuestros éxitos profesionales ya que podríamos realizar todas las demás maniobras acrobáticas que eran nuestra obsesión.

Nuestro instructor, el capitán Muñiz Polo, oficial procedente del Ejército, hombre sumamente pintoresco, muy disciplinado y de un gran corazón, reúne al grupo y da las últimas instrucciones para las maniobras que debíamos realizar y que si las lográbamos dominar nos proporcionarían una gran seguridad en el vuelo, nos permitirían sentirnos dueños del firmamento invadido de sol y de estrellas; conquistadores de lo inaccesible, competidores de los cóndores, al arrebatarnos sus dominios en las altas regiones celestes y lograr cristalizar así nuestros sueños dorados: dominar el espacio inmarcesible a los dioses alados.

Aquella mañana un manto nuboso, a unos 600 metros de altura, cubría el cielo de las Palmas con una capa de estratos que no dejaba pasar los rayos solares para darle a nuestra Escuela su acostumbrado encanto tropical; más, a la altura de lo que permitiría el vuelo proyectado.

Nuestro avión, un Morane monoplano de ala alta, de fabricación francesa, con motor Kinner de 125 Hp., había rendido con creces en la Escuela, pero debido a la escases de material de esa época, se le mantenía aún en línea; claro; con restricciones para ciertas maniobras, teniendo en consideración los largos años de servicio prestados al Cuerpo Aeronáutico y sobre todo, el de haber sido sometido a grandes esfuerzos.

Por fin llegó mi turno de vuelo, momento esperado con gran ansiedad, no solo por mí sino por cada uno de los componentes del grupo, ya que todos deseaban poder demostrar en el aire que eran capaces de realizar las maniobras tantas veces discutidas en las múltiples polémicas que a diario sosteníamos sobre aeronáutica. Tomé mi paracaídas, que según nuestro recordado y fiel amigo el maestro Ramírez, era «el último recurso del piloto» y sobre el cual tenía, en lugar preferente de su oficina, la siguiente leyenda: «Si alguna vez me necesitas y no me tienes, no me volverás a necesitar más».

Me acomode en el asiento posterior del avión, el instructor ocupaba el delantero y me coloqué las amarras; me hizo las señas de partir, empuje la manecilla del acelerador y mi avioncito cual fiera herida lanzó un rugido es repuesta al impulso del motor; rompió la inercia y arrastrándose sobre sus dos ruedas y su arado de cola inició el taxeo hacia el extremo norte del campo. A pesar de las bruscas sacudidas y saltos motivados por los múltiples desniveles de la pista, me sentía feliz al pensar en las nuevas maniobras que muy pronto estaría realizando en las alturas y que mis compañeros contemplarían asombrados desde el campo de aterrizaje.

Mi mente pensaba en esos destacados ases, Von Richthofen, Foch Olounoche, Rickaulreker y tantos héroes legendarios de la primera conflagración mundial, dignos caballeros del aire.

RESCATE EN LA SELVA

Pedro Sala Orosco

En esos días se produjo un accidente en Puerto Maldonado y ordenaron que fueran dos aviones, uno con la cabina posterior vacía para poder traer a Lima a un capitán que había sido herido en las piernas.

Designaron a Linch y a Bellatín para esa misión y ellos salieron muy temprano llegando a Puerto Maldonado a las diez de la mañana. Embarcaron al Teniente Llano e iniciaron el regreso. Linch puso el rumbo correspondiente que era 230° para salir entre Cañete y Lima.

Estuvieron volando como 2 horas ó 3 cuando ya estimaban estar sobre la cordillera, comenzaron a bajar la primera capa de nubes

pues volaban a 7 mil metros. ¡Cual no sería su sorpresa cuando en vez de encontrar abajo la cordillera lo que encontraron fue la selva! Esto los puso muy nerviosos y al tratar de averiguar la razón César se percató de que la rosa de su compás se había pegado y que no giraba. Su avión, por acción de viento, había ido girando hacia el Norte.

Decidieron subir otra vez a 6 mil metros y enfrentaron al sol porque ya era tarde. Después de más o menos hora y media volvieron a descender pero seguían en la selva. El combustible ya no les alcanzaba porque habían volado mucho tiempo y ya estaban al final de la autonomía, (es decir la capacidad con que puede volar el avión sin recargar). No quedaba más alternativa que bajar para hacer contacto con la tierra.

Al hacerlo se encontraron en una zona de montañas bajas y de selva. Normalmente, el alero consume más gasolina que el guía, así que Lynch tomó como referencia un río y comenzó a seguirlo.

Aunque Lynch no lo sabía, ese río era el Huallaga y Lynch lo siguió hasta encontrar una pampa desmontada cerca del Huallabamba, que es un río afluente del Huallaga. Decidió aterrizar en esa pampa pero cuando estaba tomando posición de descenso vio a su derecha un campo de aterrizaje y fue ahí donde aterrizó.

Al verlo la gente se aglomeró porque ahí no llegaban sino aviones de transporte. Un avión de combate les llamó la atención. Lo primero que hizo Lynch fue preguntar:

¿Dónde estoy? ¿Qué lugar es éste?

Le dijeron Juanjui y entonces se tranquilizó.

Se quedó esperando a Bellatín pero este no llegaba y Lynch no podía salir a buscarlo porque no tenía combustible. Pasaron un día, dos y Lynch recibió combustible para salir a buscar a Bellatín. Lo estuvo buscando como dos o tres días sin encontrarlo.

¿Qué había pasado con Bellatín?

Que se le plantó el motor por falta de combustible. Entonces comenzó a planear hasta que vio un estirón del río, que no tenía más de 50 ó 60 metros, y decidió aterrizar ahí. Se metió, levantó el avión lo más que pudo para desplomarlo y aterrizó en el río. A Dios gracias, no le pasó nada ni a él ni al mecánico Espejo.

El avión si se descompuso, por las piedras del río. Quedó casi inservible. El subjefe de Estado mayor ordenó que se le dieran todas las facilidades y lo evacuaran a Lima lo más rápido posible.

Linch reunió a los oficiales y dijo: Quiero un oficial voluntario que vaya al mando de una patrulla. Yo me ofrecí, fui designado y comencé a montar mi expedición.

Como a los 4 o 5 días de preparación se accidentó mi mamá. Un colectivero se salió de la pista, subió la vereda, atropelló a un ciego y también a mi mamá. Al ciego lo mató y a mi mamá le fracturó las dos piernas; una de ellas con herida abierta por donde se le salió el hueso.

Ante esta situación me acerque donde el Jefe de Escuadrón en ese momento. Le explique que mi mamá había sufrido un accidente y que ninguno de mis hermanos estaba en Lima para atenderla por lo que le pedí que postergara mi partida programada a la selva.

El Jefe de Escuadrón me contestó:

Yo le voy a enseñar a usted a ser hombre y sobre todo a ser un buen oficial, porque los que nacen entre sábanas de seda también tienen que aprender a cumplir con su deber.

Yo le dije que ni siquiera conocía las sábanas de seda, me retiré y empecé a buscar una solución. Pese a las gestiones que realicé con gente que en ese momento tenía poder, el comandante no dio marcha atrás.

A Dios gracias llegó mi hermana que estaba en Huancayo y posteriormente, mi hermano que estaba en Mollendo.

Tuve que salir de acuerdo a lo programado. Partí con dos suboficiales llevando herramientas. Teníamos previsto contratar gente en esa zona y llevarnos además, como personal de apoyo, a un grupo de avioneros que había en Tarapoto.

Viajamos en tren hasta Cerro de Pasco adonde llegamos a eso de las diez de la noche y ahí tomamos una camioneta para irnos a Huánuco-Tingo María.

Llovía mucho y hubo un momento en que piedras grandes desprendidas caían encima de la camioneta. Intentando esquivar una de esas galgas, el chofer hizo una maniobra y, como la carretera corría al filo del río, la rueda delantera derecha y la posterior del mismo lado salieron de la carretera.

Nos quedamos suspendidos de la corona y de la caja de cambios. La camioneta se bamboleaba y estaba llena de gente cuando el chofer dijo:

Tengan paciencia y comiencen a salir de uno en uno.

Yo estaba en uno de los asientos posteriores y tenía que esperar que salieran primero ocho personas, así es que decidí salir por la ventana. Rompí el vidrio y por ahí pude dejar la camioneta.

La camioneta estaba haciendo equilibrio para no caerse al río Huallaga. Minutos después empezó a llegar más gente y nos ayudaron a sacar la camioneta de ese lugar. Nos embarcamos en un camión y llegamos a Tingo María.

En Tingo María sólo había comunicación con Juanjui a través de balsas que llevaban combustible. En una de esas balsas nos embarcamos y navegamos por el río Huallaga pasando los bajos y otros accidentes que tenía el río hasta que llegamos a Juanjui.

En Juanjui se encontraba de Subprefecto de la provincia un señor Corgo, hermano de un suboficial de la FAP, así que nos atendió muy bien y nos dio muchas facilidades.

Regresando al tema de la expedición, debo señalar que alquilamos una casa donde nos instalamos y tomamos pensión donde un chinito que era dueño de una tienda. Nos atendía bastante bien con la comida típica de la selva.

En esos días organizamos la expedición, compuesta por dos suboficiales, ocho avioneros y veinte civiles. A todos nos tocaba llevar una parte

de la carga, el viaje duraba cinco días a través de la selva. En algunos casos era selva virgen, en otros había trocha.

Me aconsejaron que yo siguiera al guía pisándole los talones, porque al guía al pisar podía accidentalmente mover un palito, ese palito podía tocar el cuerpo de una víbora y generalmente la serpiente atacaba al que iba en tercer o cuarto lugar.

Como yo tenía que seguir atentamente al guía, llevando mi escopeta y mi revolver cargados y preparados, mi carga se la pasé al personal de tropa.

El viaje a pie duró cinco días. A la cinco de la tarde el personal de la expedición armaba un campamento donde pernoctábamos. Hubo que cruzar el río Huallaga para pasar a la margen derecha.

En el trayecto encontramos caseríos con viviendas precarias con sus animalitos. Contratamos chicharrones para que nos lo enviaran en lata a Chumance que era el caserío más cercano al lugar donde cayera el avión.

Desde este punto había que caminar seis horas siguiendo varias trochas, mientras que Bellatín caminó dos días siguiendo el río.

Finalmente cruzamos el río y seguimos nuestra caminata al lugar donde se encontraba el avión aparentemente en buen estado, pero todas las ametralladoras, la panza del avión y todo lo que estaba en la parte baja había sido destruido.

Lo importante era sacar el motor, los instrumentos, los equipos de comunicaciones y el armamento.

Cuando comenzamos nuestro trabajo el río no tenía sino uno o dos pies de agua, así que empezamos a calcular como íbamos a sacar el avión con esa cantidad de agua.

Después de seis u ocho días se nos acabaron los alimentos y esperamos que nos llegaran los chicharrones que habíamos contratado. Pero en esos días el río había crecido y ya no se podía cruzar en canoa, y tuvimos que comer carachupa, monos y algunos pescados.

Afortunadamente al día siguiente llegaron los víveres con la lata de chicharrones, pero ¡oh sorpresa! estaba llena de gusanos. ¿Qué hicimos? Preparamos una poza con piedras en un brazo del riachuelo, tiramos ahí los chicharrones para que se lavaran y salieran los gusanos; enseguida calentamos los chicharrones y, fueron directo al estómago.

En la zona estuvimos quince días desarmando el avión, logramos sacar el motor, lo pusimos en una balsa, junto con los instrumentos y con todo lo que se podía usar e iniciamos el regreso.

Ya habíamos caminado casi un día o dos cuando tuvimos una sorpresa enorme porque por donde estábamos nosotros no llovía y había sol. Sin previo aviso se sintió un ruido atronador y los naturales de la zona que nos acompañaban gritaron: ¡Crecida del río!

Alarmados y como pudimos, nos encaramamos a la parte alta del río. En menos de una hora el río pasó de un pie de agua a dos metros de altura y arrastró el motor y lo que teníamos en la balsa: se perdió todo.

No nos quedaba más que regresar. Y regresamos a Chumance donde la familia de Vela, que era la dueña de esa casa y de ese ranchito, nos atendió muy bien.

Pero ¿Qué creen que sucedió?

Que a las cuatro de la mañana la familia se preparaba para el día y comenzaban sus quehaceres afilando sus machetes. El suboficial Espejo, que había estado en el vuelo con Bellatín, pensó que estaban afilando los cuchillos para matarlos y empezó a gritar, se puso histérico.

Hubo que calmarlo y demostrarle que la familia Vela era una familia civilizada, que no había porque temer, etc.

Al día siguiente y sin llevar con nosotros nada del avión salvo unos cuantos cachivaches, nos embarcamos en la balsa rumbo a Juanjui. Cuando llegamos a esa localidad nos comunicamos con Tarapoto, a fin de que Tarapoto informara a Lima que ya estábamos en Juanjui para que fueran a recogernos.

¿Mientras tanto qué había sucedido?

Se había perdido un avión de mi Escuadrón, o sea un Northrop, en la zona de Tingo María, con dos oficiales y un suboficial. Los estaban buscando en esa zona y volvieron a mandar a la Escuadrilla de Cayo, Lynch y Bellatín para incrementar el número de aviones que efectuaban la búsqueda en la zona.

Mientras tanto yo estaba en Juanjui, contento los primeros días, pero conforme pasaba el tiempo me empecé a aburrir tremendamente y lo que más me preocupaba era que el estómago lo tenía mal por la cantidad de bichos que había ingerido con el agua.

A los 15 ó 18 días llegó la Escuadrilla de Cayo, con Bellatín y con Lynch y me dijeron:

Usted no se mueva del aeropuerto porque va a regresarse en el avión en que llega Bellatín, de esa manera podrá aprovechar el estado del tiempo en Tingo María.

Con mi bolsa al hombro tuve que esperar sentado en el aeropuerto diez días sin que viniera ningún avión ni cosa por el estilo. Felizmente aterrizo un avión de Faucett cargado de algodón y piloteado por el capitán Inzúa. Me acerque, lo saludé, porque lo conocía y le pedí el favor de llevarme a Tingo María.

Me contestó:

Si eres capaz de entrar por la ventana del copiloto yo te llevo, porque el avión está lleno de algodón y no hay otro sitio por donde embarcarte.

Así que, haciendo de tripas corazón, tuve que meterme por la ventanilla de la cabina del copiloto y me llevaron a Tingo María.

En Tingo María fui al hotel a preguntar por el Capitán Lynch o el Comandante Cayo y me indicaron la habitación donde se encontraban.

Cuando me vio Cayo, me dijo, después que yo lo saludara:

¿Qué hace usted acá, cuando yo lo hacía pasando vacaciones en Juanjui?

Se me subió el indio y le dije:

Vacaciones son las que está pasando usted. Yo estoy enfermo del estómago y siguiendo sus instrucciones he estado esperando en el aeropuerto diez días, y no llegó ni Bellatín ni nadie.

Yo estaba muy mortificado y él me dijo:

Bueno, mañana nos vamos a Lima, se va a quedar Bellatín para que embarque las herramientas a Yurimaguas.

En efecto, al día siguiente vinimos a Lima. Fui a la enfermería porque en esa época no había hospital de aeronáutica, donde me hicieron análisis y encontraron que en el estómago yo tenía todos los bichos habidos y por haber. Me trataron medicamente y cuando sane comencé a trabajar.

En esos días llegó una Resolución Suprema nombrando a todos los pilotos del 31° Escuadrón para ir a Estados Unidos, a traer una flota de aviones Northrop y aviones P36. A mí, como de costumbre, me dejaron solo en el Escuadrón. Yo no dije nada, me quede como Jefe del Escuadrón por unos días; después me mandaron a otro Jefe.

EL AVION STINSON – FAUCETT

José Zlatar Stambuk

Elmer Faucett luego de obtener su licencia de Piloto y comprar un avión Curtis Oriol decidió trabajar en forma comercial, sus primeras experiencias de vuelo las realiza a lo largo de la costa peruana, volando ahí donde no había aeropuertos ni facilidades, donde los pasajeros eran esperados con mulas para su traslado al destino definitivo; había comenzado la conquista total del Perú. Sólo la cordillera de los Andes era el problema mayor: se repetía el reto impuesto por la naturaleza y ya no había un Jorge Chávez. El Presidente Leguía ofrece un premio de 1,000 Libras de Oro Peruanas, para el primero que uniese Lima con la lejana ciudad de Iquitos en avión: ciudad peruana a la que había que llegar por vía marítimo-fluvial.

El reto era histórico y Elmer Faucett no dudó un instante, sabía que su nombre estaba escrito en los anales históricos de la aeronáutica peruana. Los Andes no serían un impedimento. Un once de septiembre daba inicio a este vuelo en un Curtis Oriol, despegando del campo de Bellavista, para dirigirse a Chiclayo y luego de una espera de 24 días, por mal tiempo, alcanzar Iquitos desde las costas peruanas.

Iniciada la segunda etapa del vuelo y a tan sólo ciento veinte kilómetros de Iquitos, se ve forzado a aterrizar en un banco de arena del río Marañón, en la desembocadura del río Tigre. En ese aterrizaje de emergencia, rompe la hélice del avión; había volado seis horas con treinta minutos; trasladando su avión a la ciudad de Iquitos al día siguiente, en una lancha, donde fue recibido por el pueblo en forma apoteósica.

Elmer Faucett siguió en la brega de ese incipiente mercado y no transcurriría más de seis años, en los que con su pequeño ahorro se interesa por los capitales peruanos para la fundación y creación de la Compañía de Aviación Faucett. Un 30 de abril de 1928 se instala la sociedad en la que participan unos peruanos de verdad, que suscriben un total de 38 acciones preferenciales de 100 Libras Peruanas cada una. Las 62 acciones restantes se ofrecieron al público.

La Compañía inicia sus vuelos en la costa peruana, dando servicio con dos aviones un 15 de setiembre de 1928, volando a Chiclayo y Arequipa, operando desde el campo de la Mar Brava. Luego con gran visión adquieren los terrenos rurales del fundo Santa Cruz, sería a partir de esa plataforma que se daría el salto al futuro y la «Conquista Aérea del Perú por los peruanos». El vuelo de cordillera era algo de todos los días y el oriente peruano, esa selva gigantesca y desconocida se fue entregando a la civilidad de la nación. El avión se constituyó en el símbolo de integración y desarrollo, de algo que no podía llegar de otra parte que del cielo y así fueron haciéndose las ciudades y los pueblos. La Amazonía cobró un valor real en lo que a territorialidad corresponde considerarse.

El Perú tenía que ser conquistado en toda su magnitud y para ello se hacía necesario encontrar un avión que pudiera llevar más pasajeros, con un motor grande, pero que fuera maniobrable como «Stinson Detroiter» que entraba ahí, donde no podían entrar otros aviones. Ante la necesidad de la creación de un nuevo avión, los directivos de la compañía apoyaron a Elmer Faucett en su decisión de construir un avión en sus talleres, sin ningún tipo de financiamiento externo.

Un jueves 20 de setiembre de 1934, con todo el orgullo de sus trabajadores y los invitados a presenciar este hito histórico de la conquista del

mañana, al frente de los mandos estaba Elmer Faucett, para presentar en vuelo el Stinson-Faucett. Lo acompañaba como copiloto observador Gale A. Klemin, piloto de la fábrica Stinson de Norteamérica a solicitud del propio Faucett, a fin de que se recibiera la certificación oficial, requisito indispensable del asegurador de la aeronave.

El Perú había construido el avión más racional a su geografía y características de su propia naturaleza. Nada detenía el desarrollo de la aviación comercial en el Perú y el avance al Oriente empezó a tornarse en una realidad, que tocaba también las expectativas de los moradores de la ceja de selva y ahí, era donde este pequeño avión se convertía en un gigante de carga, el río Huallaga se convertiría en un vergel de sembríos, que para dar posada al Stinson-Faucett, creó pequeños claros de campos afirmados para recibirlo y en esa concentración de trabajos de obras diversas, se crearían los pueblos. La década del 30 fue plena y decisiva para la incorporación de la selva peruana, a la realidad económica del país y su futuro como nación.

La sierra también fue atendida por esta nueva y pujante empresa, como fue el de solventar la construcción del aeropuerto de Ayacucho. Esta además recordar el apoyo a la minería, trasladando desde lo alto, cargamentos de oro, plata y otros metales. Así mismo el correo aéreo y la presencia matutina de los periódicos editados en la capital.

El Perú crecía y se hacía accesible a todos los peruanos en todas direcciones.

Corría el año 1936 y los Stinson-Faucett, las «cucarachas», llamadas así por color anaranjado con que estaban pintadas, para poder ser reconocidas desde el aire en caso de un percance eventual, continuaban saliendo de la maestranza para hacer más grande el Perú. En uno de esos ejemplares, el piloto Raymond Williams y su compañero Joseph Short, batían el record de altura, elevándose a 26,800 pies, altura jamás osada en Sudamérica. El avión peruano rivalizaba en rendimiento con los mejores del mundo. Elmer Faucett, que cumplía más en tareas de promotor y relacionador público, pensaba hacer algo que todavía no se había realizado, con gran sigilo preparaba uno de sus Stinson-Faucett y en la madrugada del sábado 27 de marzo de 1937, de noche aún, ordena encender los mecheros laterales del campo de Limatambo. De un hangar saldrá una de esas «cucarachas» lentamente, casi arrastrándose por el peso que llevaba en combustible, repartirlo en tanques adicionales y con un solo ocupante, un piloto peruano, el Comandante de Aeronáutica Armando Revoredo Iglesias, que recibía a la mano las últimas cartas, postales y papeles improvisados por los mecánicos, con sus firmas de recuerdos propios y de la ciudad de Lima; el destino, Buenos Aires, en un vuelo directo y sin paradas. El «OB-17» había despegado en la oscuridad, luego vendría

la espera a las noticias, 13 horas con 38 minutos fue el tiempo desplegado por el Comandante de Aeronáutica Armando Revoredo en ese vuelo inolvidable a la capital Argentina.

El vuelo solitario del OB-17 Lima-Buenos Aires sin escalas, anticipó todas las expectativas del futuro aéreo comercial del Perú, en el contexto continental.

Se presentaba al mundo un avión, un esfuerzo totalmente peruano que había sido puesto a prueba en su máxima capacidad, sorteando cordilleras y distancias muy grandes.

Se construyeron 32 Stinson-Faucett hasta 1946. El Perú fue el primer país en Sudamérica, en el liderazgo de la industria aeronáutica, mucho antes que Argentina, Brasil y Chile.

LA LEGION DE LOS CABALLEROS DEL AIRE

Anónimo

En el verano de 1954, aprovechando unas cortas vacaciones, volvíamos a la selva sur oriental en un fiel DC3 de Transportes Aéreos Militares. Queríamos aprovechar el vuelo de Iberia para conocer Iñapari, allá en esa esquina donde se une Perú con Brasil y Bolivia.

En aquellos días de aviones no presurizados, el volar sobre nuestra patria estaba bastante alejado del contenido poético que lo describe como «un hermoso deslizarse sobre majestuosos picos nevados», ya esa experiencia era en realidad un loco correr entre los andes, registrando la altitud de nuestros oídos, mientras el aire enrarecido nos hacía succionar con avidez el biberón de oxígeno.

Como la velocidad de los aviones de entonces y la altitud a la que se volaba no eran las de nuestros jets actuales, a poco de dejar la costa se podía apreciar, con mucho más nitidez que ahora, la faz de colores cambiantes de nuestro arrugado territorio que hace más de un siglo, el Mariscal Castilla objetivo ante un embajador extranjero, estrujando un papel, al tiempo que le decía: «así es el Perú».

A pocos minutos del decolaje, abandonada la espumosa línea de la playa, empiezan a mostrarse los grises, pardos y bermejos de la costa árida, que van tornándose en verdes y amarillos en las estribaciones de los andes y en la meseta interandina. Largos minutos de vuelo, la colosal cordillera oriental está cada vez más cerca.

De pronto nos encontramos volando muy cerca de la cara agrietada de impresionantes farallones que se elevan casi verticales; enormes muros pétreos que parecen hundirse al ganar altura nuestro avión; el azul negro de las rocas empieza a salpicarse cada vez más de blanco, hasta que sobre el albo manto aparece sólo uno que otro lunar oscuro. De pronto el reflejo hiriente de la superficie irregular de un glacial, para volver a estar entre picos nevados y negros farallones. Abrumados por tan maravilloso espectáculo, cerramos los ojos.

Un movimiento nos vuelve a la realidad, el avión, cual potro cerril montado por legendario morochuco, se encabrita, salta y se sacude; la voz del piloto ordena ponerse los cinturones, unos minutos después el avión se aquietta y centramos nuevamente nuestra atención en el exterior, a la izquierda, casi al alcance de la mano, están los colosales Apus de nuestros antepasados incas, los imponentes dioses tutelares del imperio; un cóndor se acerca peligrosamente, lo imaginamos como la reencarnación del legendario Antarqui que quiere volar al ala nuestra.

Fascinados contemplamos el Salcantay, el pico más elevado de esta parte de la cordillera y luego, instintivamente, miramos al otro lado; allá, muy al sur, aislado, se muestra nítida la hermosa pirámide del Ausangate.

Estamos transponiendo los andes, abajo en los valles, muy al fondo junto a los cursos del agua, en la escasa tierra plana, cien verdes en ordenado damero, y en los cerros ancestrales andenes aún cultivados, más arriba, bajando desde la misma cumbre, más sembríos; levantamos la vista mirando el horizonte y ante nosotros aparece una visión cinemascópica, a nuestra izquierda, sobre la brumosa selva verde azulada en la que se ven algunos hilos plateados, un cielo límpido con apenas unas cuantas nubes blancas; al centro una gran cortina brumosa surcada de estrías claras que sabemos es una

fuerte lluvia tropical, y a la derecha, una gran masa de nubes negras, cruzadas frecuentemente por fulgurantes ríos de luz, una colosal tormenta que avanza desde el sur.

Estamos descendiendo, nos lo dicen nuestros oídos, y confiados abandonamos el oxígeno, recostándonos en el respaldar; de pronto un sacudón y el avión queda envuelto por una masa de agua, que apenas permite distinguir las alas, estamos sumergidos en la lluvia; sólo falta que veamos peces por la ventanilla, le comento a mi compañero de asiento, agregando con aire de suficiencia que sólo acentuaba el nerviosismo: esto es normal cuando se vuela en la selva.

Transcurren los minutos y de pronto, entre girones de bruma, aparecen nítidas las copas de los árboles y casi inmediatamente estamos sobre la confluencia de Madre de Dios con el Tambopata, Puerto Maldonado, respiramos aliviados; el avión toca tierra levantando surtidores de agua, para detenerse al fin del campo, viramos y nos acercamos a la rampa.

Descendemos junto con el piloto y el copiloto; el primero un mayor joven de edad pero veterano en las rutas de la selva, y el copiloto, un teniente recién ascendido, a quien acabamos de conocer y que hace su primer vuelo hacia Madre de Dios. Ya en el albergue con techo de calamina y palma, donde están las «oficinas» del aeropuerto, el piloto

acota: por este día este es nuestro destino final. Mala suerte, agrega, la zona estará cubierta por unos días, y sólo queda resignarse. En ese momento, se acerca el mecánico anunciando que nuestro vehículo espera. Corremos presurosos a él en un vano intento de no mojarnos.

Esa tarde, estábamos sentados en el hall del hotel, viendo caer la copiosa lluvia, cuando se acerco un sujeto alto, enjuto, de porte distinguido; se abraza efusivamente con el Mayor, al tiempo que dice: qué gusto me da abrazar nuevamente al más genuino representante de la selecta Legión de Caballeros del Aire.

Apenas nos presentaron, dirigiéndome al Mayor muy protocolarmente le dice: Mayor, mi familia y yo nos consideraremos honrados si usted y sus amigos aceptan pasar el día de mañana sábado con nosotros, los esperamos a partir de las 10.00 horas; luego dirigiéndose al copiloto, continúa, no se preocupe Teniente, esta tormenta tiene para rato. Como confirmando sus palabras, un fuerte trueno estremeció la casa; nuestro invitante pidió excusas y se retiró inmediatamente.

El Mayor, mirando todavía a la puerta por donde había salido, comentó: es un hombre extraordinario, un verdadero filósofo, en realidad, continúa, es un ingeniero que fascinado por la selva se ha quedado en ella trabajando en un pequeño fundo donde vive sin lujos pero sin

estrecheces, en permanente comunión con la naturaleza.

¿Y eso de Caballeros del Aire? Inquirí. Cosas de él, me contestó evasivo, cambiando la conversación.

Fue precisamente su respuesta la que hizo que me sintiera mas intrigado y hoy me felicito de mi curiosidad, porque me permitió conocer el verdadero valor de los anónimos héroes del aire que, ayer como hoy, se arriesgan cotidianamente en el cumplimiento del deber para con la patria y para con la sociedad.

Dormimos arrullados por la lluvia sin hacer caso de los truenos, y ese sábado a las 09.45 estábamos ya saliendo para la casa de nuestro invitante. Nos recibió en una bien cuidada y funcional casa de madera, absolutamente apropiada para la zona, rodeada de una familia que parecía irradiar alegría de vivir. Saludos, conversación amena, abundantes refrescos y una comida simple pero muy agradable. Concluido el almuerzo, en un momento en que me llevó a su biblioteca, para precisar el texto de una cita que había utilizado, le dije: ingeniero, me ha gustado la frase que usted ha usado ayer cuando saludo al Mayor; pero ¿qué es para usted un Caballero del Aire?

Me miró largamente, sorbió su refresco y sonriendo me dijo: ¿Quiere usted saber que significa y quienes integran mi pequeña Legión de Caballeros del Aire? Esta nueva orden de caballería está integrada por los tripulantes de los aviones de la FAP que hacen servicio en las regiones apartadas e inhóspitas de nuestra patria; y en ella, como en todo orden, unos ostentan mayor grado que otros en función de los méritos y las cualidades personales antes que en relación a las jerarquías militares que han alcanzado, siendo sólo una pequeña legión precisamente porque son Caballeros. ¿Recuerda usted El Quijote? Muchos son los andantes, dijo Sancho. Muchos, respondió Don Quijote, pero pocos los que merecen el nombre de Caballeros.

Como usted ve, la esencia está en la condición de caballero que han adquirido y de la que hacen gala en cada acto cotidiano, en la entrega sin condiciones cuando deben arriesgarse para prestar ayuda, que dice de la existencia de espíritus superiores. En fin, en la filosofía que anima a éstos hombres de gran corazón; porque nunca ha existido un caballero que no haya sido dueño de un gran corazón unido a un gran carácter. No es héroe solo aquel que supo resistir la presión y superar el miedo cinco minutos más que los otros, lo es también quien en cada acción o en cada acto cotidiano da de sí todo lo que años de disciplina, estudio y ejemplo han puesto en él, convirtiéndolo en un ser entregado a su institución

y a la patria en cuerpo y alma, porque ese carácter una vez forjado, penetra en todo; en la conducta, en las palabras, en las opiniones, en los trabajos e incluso en los sentimientos y en las creencias y porque no decirlo, hasta en las esperanzas.

El verdadero caballero es aquel cuya naturaleza ha sido ajustada al más elevado modelo. No hay título más elevado, es a la vez rango y poder, porque el caballero es siempre caballero y lo demuestra en los apuros y en los peligros, sobre todo cuando la vida y la seguridad de sus semejantes está en juego, no importándole de quienes se trate ni de que condición exhiban.

El ruido de un motor se siente cerca, miramos por la ventana, justo para ver como de un viejo jeep descendía el mecánico, corriendo a la casa para no mojarse. Saludando rápidamente se dirige al Mayor diciéndole: mi Mayor han llamado por radio de Aposento, al derribar un árbol, dos peones se han accidentado y están muy mal heridos, y para colmo hay un niño mordido por una shushupe; no tienen como atenderlos ni cuentan con suero antiofidico; disculpe Mayor, pero como lo conozco, he venido a contarle todo esto, termino diciendo. Bien hecho, Técnico respondió el Mayor, lo miré y lo vi transformado, empezando inmediatamente a dar órdenes. Son las tres de la tarde, tengan preparado el avión, continúen en contacto por radio, avisen al hospital para que dispongan quien va a ir, aprovecharemos la menor

oportunidad que nos dé el mal tiempo, luego dirigiéndose al copiloto, continuó: vamos, Teniente, cada minuto es precioso. Y ya dirigiéndose a la puerta, me dijo: hasta luego, te quedas en muy buena compañía. En ese momento nuestro anfitrión se dirigió al copiloto diciéndole: creo que hoy va a tener usted su iniciación para ingresar a la legión de Caballeros del Aire. Luego mientras observamos partir el vehículo, me dijo: acaba de tener usted la mejor confirmación de todo lo que he dicho. ¿Creé usted que los tiempos de la caballería han pasado? No señor, nuestra época sigue y seguirá presenciando actos de valor, abnegación, heroísmo y ternura viril que son iguales o mayores a los de épocas pretéritas, no crea usted a pie juntillas aquello de que todo tiempo pasado fue mejor.

Colofón: Ese día cerca de las seis de la tarde, el avión aterrizó en Aposento, llevando el suero y a un médico para atender a los heridos; todos se salvaron. En la noche arreció el temporal, reteniendo el avión en ese lejano fondo por tres días más. Mi vuelo a Iberia quedó truncado y terminé dirigiéndome a Quince mil por tierra, para cinco días después tomar un avión de itinerario a Lima.

Hoy, 30 años después, la experiencia vivida continúa nítida en mi recuerdo y las palabras de aquel pionero aún resuenan en mis oídos. Su imaginaria legión de Caballeros del Aire y las

estrictas normas de actuación y conducta, que él imaginó para sus integrantes, han sido practicadas y vividas por otros miembros de la Fuerza Aérea, porque Caballerosidad y Espíritu Aeronáutico son en realidad una sola cosa.

CENEPY Y EL GRUPO AÉREO N° 9

Miguel Acosta Cabrera

Había preocupación en el Grupo Aéreo. La disponibilidad de aeronaves era baja, el mantenimiento de las instalaciones y equipos de apoyo estaba sumamente retrasado, el personal esperaba pero.....no se veía cercana la luz al final del túnel. Recién se habían realizado los cambios de colocación en la Unidad y había mucho personal nuevo. Para colmo de males, la situación del país no estaba nada bien. Se escuchaba rumores sobre ciertas acciones en la frontera norte, pero nada era oficial.

Eran las 02.30 de la mañana de los últimos días del mes de enero de 1955 y la oscuridad de la noche cubría el pueblo de Pisco. Sonó el timbre, inconfundible, del teléfono azul y tras un

sobresalto se respondió. Era la llamada del Comandante General del ALAR 3. Fue escueto y claro en sus palabras: «Vístete de ROJO y espera órdenes». No había otra información, por ahora.

La sirena del Plan de Defensa de Base (PDB) había sonado más fuerte que otras veces, al menos así lo sentimos. Esa noche se escuchó en todo San Andrés. No había pasado diez minutos, cuando ya el personal estaba en la Plaza de la Unidad pasando lista y en espera de órdenes.

Pasaron las horas y recién a las 05.30 de la mañana, se recibió más órdenes. «Levanta al máximo la operatividad de aeronaves y equipos de apoyo e informa novedades, cada tres horas».

La reunión con el Estado Mayor y Comandos de Escuadrones se realizó de inmediato y, aunque no teníamos órdenes detalladas, los trabajos se iniciaron. El Escuadrón Aéreo inició, en coordinación con el A-2 y A-3, los pedidos de información y la revisión de sus Legajos de Combate. Se continuó con el entrenamiento diurno y nocturno. Se analizó la situación del personal de tripulantes, mecánicos, especialistas, seguridad, etc. Se concluyó que era necesario solicitar la activación del Plan de Doble Asignación de Funciones (DAF). El refresco llegó tres días después.

Mientras tanto, en el Escuadrón de Mantenimiento la labor era febril. Se realizaron cambios en la rutina. El trabajo era por turnos y de esa manera cubrir las 24 horas del día. Se utilizó la creatividad al máximo. La consigna era: poner operativas todas las aeronaves.

Lamentablemente, en algunos casos, al «canivalización» fue el camino a seguir. Había un problema difícil de solucionar, no se contaba con operatividad de Unidades de Apoyo Terrestre, para el transporte del material bélico. Gracias a las excelentes relaciones de la FAP con la población de Ica, se recibió el apoyo de empresas privadas. Recordemos que el Gobierno no autorizó la puesta en ejecución del Plan de Movilización.

En el Escuadrón Aéreo 921, los tripulantes estudiaban y analizaban los posibles cursos de acción. Las conferencias con los especialistas se intensificaron. En el Escuadrón de Comunicaciones y Electrónica, los bancos de trabajo estaban al máximo de operatividad, ya sea probando equipos de comunicaciones como los de guerra electrónica. El personal del Escuadrón de Fuerzas Especiales, puso mucho empeño en su labor de seguridad de las instalaciones y del personal. El Escuadrón de Base Aérea, nos mantenía informados sobre las condiciones meteorológicas de los posibles objetivos, preparaba alimentación, alojamiento y otras facilidades al personal. La Banda Militar, cumplió

un rol importante en la moral del personal. Se les podía ver y oír por la Línea de Vuelos, hangares, plaza de armas, escuadrones etc. Las marchas militares y música peruana nos acompañaban por doquier.

Habían pasado seis días y la orden llegó. Escuadrillas de aviones Camberra, deberán bombardear en horas de madrugada, un corredor formado por cuatro coordenadas. Se deberá emplear el máximo poder de fuego. Lo sorprendente era que los cuatro puntos de coordenadas estaban en territorio peruano. Teníamos cinco horas para iniciar las primeras salidas.

La situación era real, quedaron atrás las prácticas, las horas de estudio, los entrenamientos conjuntos combinados. Era real. La moral estaba alta y se podría decir que estábamos esperando la hora. Tantos años de preparación y había llegado el momento para el cual estábamos entrenados. Había un sentimiento especial entre el personal. Un sentimiento combinado de mística, respeto hacia nuestra historia, entrega total y esperanza de que los problemas con nuestros países vecinos terminen. Pero, por sobre todo había un sentimiento de amor al Perú.

Pasaron los minutos, que parecían horas y estábamos listos para las instrucciones e indicaciones de última hora (IIUH). Entre

meteorólogos, armeros, operaciones, tácticos, sacerdote y el Comando, el tiempo fue pasando. Cada uno daba lo mejor de sí, para que la misión salga favorable. Antes de dirigirse a los «berras», el Comando reflexionó con los tripulantes que saldrían en la «primera salida». Les hablo sobre esa vibración especial, que se siente en lo más profundo de nuestro ser, sensación de admiración, de respeto, agradecimiento y orgullo por todos y cada uno de la familia camberrista. Les recordó que forman una gran familia, con hombres, esposas e hijos, todos orgullosamente identificados, formando un solo equipo, los que estuvieron, están y estarán unidos por un solo pensamiento, un solo corazón latiendo, una sola mística, el Grupo Aéreo N° 9, la Fuerza Aérea y el Perú.

Había que esperar más de cinco horas, para tener nuestro primer contacto radial con los tripulantes, después de realizar el plan de vuelo. Nadie pudo descansar esa noche. Había una tensa tranquilidad. La luz del día se veía acercar. Las familias de los tripulantes estaban reunidas en la villa, esposas, hijos, madres, amigos. De pronto se escuchó en primer reporte de la Escuadrilla, «*Pisco, aquí los Gorilas. Permiso para aterrizar*» El jubilo se instaló en el Grupo Aéreo. Todo el personal estaba en la línea de vuelo. Allí nos enteramos que habían tenido que soportar tres horas de fuertes tormentas, que habían llegado al blanco, que el armamento había cumplido su

función, que los «berras» estaban acompañándonos muy bien, que habían... cumplido su misión.

Las misiones continuaron llegando, las escuadrillas salían de acuerdo a lo ordenado por la Superioridad. Fue en esas circunstancias que el Grupo Aéreo N° 9 y la familia camberrista, aportaron a la Gloria del Perú.

Una madrugada de los primeros días de febrero, uno de nuestros Canberra, puso ruedas en la eternidad «Pirata» y «Revolver» se habían inmortalizado. Mi gratitud, admiración y respeto sin fin a los caídos, que señalaron el camino hacia LA GLORIA y son permanente ejemplo y fuente de motivación para superarnos.

DE KELLY FIELD A LAS PALMAS

Enrique Escribens C.

Después de una larga como prolija preparación los aviones, 13 A y 33 de ataque y 10P-36 de Caza, que hemos de conducir en vuelo al Perú están listos para emprender el viaje. Sólo falta que se fije la fecha de partida para emprender la jornada. Suponemos que esta no ha de demorar porque ya solo los «toques» finales de organización retienen la partida pues los tres Escuadrones Mixtos de Ataque y Caza has estado trabajando, en todas las pruebas requeridas, desde que los aviones se concentraron en la Base de Kelly Field. Conocimiento del motor, altura, velocidad, consumo, han sido debidamente «chequeados». Vuelos en Escuadrilla y formación de Agrupamiento han sido realizados. Los pequeños

defectos constatados de este trabajo han sido subsanados. Todo está conforme.

Ultimados todos estos preparativos el Jefe del Agrupamiento Teniente Comandante Luis D. Cayo, rectifica la posición de los pilotos en los Escuadrones y da sus últimas órdenes sobre la conducción de los aviones en el aire, así como a la seguridad del enlace y las probables etapas que jalonarán la ruta a seguir.

Definitivamente los aviones formarán un agrupamiento compuesto de tres Escuadrones Mixtos de dos Escuadrillas: una de Ataque y otra de Caza.

AVION COMANDO DEL AGRUPAMIENTO (A-33)
Teniente Comandante Luis D. Cayo
Sub-Oficial Mto. José Hernández V.

1er. Escuadrón
23-1-1 Comando (A-33)
Teniente Comandante E Bernaldes
Radio-teleg. Sub-Oficial V. Raffo

1ra. Escuadrilla (A-33)
23-1-2 Capitán Escribens C.
Sub-Oficial R. Espejo
23-1-3 Teniente A. López
23-1-4 Alférez H. Souza
Alférez C. Benavides

-
- 2da. Escuadrilla (P-36)
- 21-1-1 Capitán C. Bielich
 - 21-1-2 Teniente Garcés
 - 21-1-3 Alférez R. Gilardi
 - 21-1-4 Alférez H. Alfaro
- 2do. Escuadrón
- 23-2-1 Comando (A-33)
Teniente Comandante G. Van´Ordt
Radio-teleg. Sub-Oficial L. Vereaud
- 1ra. Escuadrilla (A-33)
- 23-2-2 Capitán J. Cayo
Sub-Oficial Ernesto Green T.
 - 23-2-3 Alférez H. Podestá
 - 23-2-4 Alférez E. Santa María
- 2da. Escuadrilla
- 21-2-1 Capitán A. Botto E.
 - 21-2-3 Teniente G. Salcedo
 - 21-2-4 Alférez J. Chamot
- 3er. Escuadrón
- 23-3-1 Comando (A-33)
Capitán J. Melgar E.
Sub-Oficial R. Reyes
- 1ra. Escuadrilla (A-33)
- 23-3-2 Capitán R. León de la F.
 - 23-3-3 Teniente E. Fernández L.
 - 23-3-4 Alférez P. Melgar
Alférez Robles

- Escuadrilla (P-36)
- 21-3-1 Capitán C. Linch
- 21-3-2 Teniente A. Terán B.
- 21-3-3 Alférez R. Wangerman

Las etapas previstas y cuyas modificaciones sólo serán posibles de hacer por las condiciones Meteorológicas encontradas en la ruta son:

San Antonio EE.UU. de N.A.
Bronswille EE..UU. de N.A.
Veracruz – México
Tapachula – México
Managua – Nicaragua
David – Panamá
Río Hato- Panamá
Cali – Colombia
Talara – Perú
Lima – Perú

Distancia a cubrir.- 3,700 Millas

El 28 de octubre se fija el día de la partida para el primero de noviembre. Estos tres últimos días son utilizados al máximo por que había que prever que todo salga bien y sin ningún tropiezo. Teníamos la seguridad de que el vuelo sería un éxito pues con máquinas de magníficas características, navegantes experimentados y pilotos entrenados no cabía suponer dificultad alguna en una Misión Aérea.

El día fijado para la partida a las 06.00 horas, estaban todos los pilotos en espera de la orden de «decolaje». Como la «red» Radio-telegráfica era perfecta en toda la ruta sólo se esperaba que los datos Meteorológicos lleguen para saber las mejores condiciones de vuelo o calcular las modificaciones que se harían en la ruta. A las 10.00 horas comenzamos a salir. La orden era Escuadrón por Escuadrón con 3 minutos de intervalo y francamente no se podía expresar lo que sentimos cuando vimos todos nuestros aviones en el aire «enrumbando» en forma segura hacia nuestro Perú. Esta primera etapa, San Antonio-Bronswille – se cumplió en 2.50 horas de vuelo, fue para nosotros una importancia incalculable pues a través de ella rectificamos velocidades y consumos, que deberían ser las definitivas para los cálculos de las etapas futuras.

En Bronswille fuimos atendidos por las autoridades militares del Aeropuerto y en la tarde, por orden del Jefe de nuestro Agrupamiento, estando en una pequeña sala de una oficina se nos muestra, con croquis y fotografías, los campos donde aterrizaremos y una serie de emergencias que existen en toda la ruta hasta Panamá. A través de las fotografías, pudimos adelantar la bondad de estos campos, asfaltados con varias pistas, de 4,000 a 6,000 pies de extensión y uno en construcción, el de Istepex, con 10,000 pies de largo. Detenidos 2 días por las condiciones del tiempo y pequeñas reparaciones

aprovechamos en revisar las cartas y agregar los valiosos datos proporcionados por el personal del Aeropuerto. Sólo al tercer día logró salir el Agrupamiento rumbo a Veracruz, cumpliéndose en malas condiciones meteorológicas, las 2.50 horas de vuelo que separan estos puntos.

En espera de los aviones que habían aterrizado en Tampico, se pasó dos días en Veracruz, primer puerto Mexicano, mientras el segundo y tercer Escuadrón adelantaba su etapa a Tapachula en donde esperaría la llegada del primer Escuadrón.

Reagrupado el Agrupamiento en Tapachula, dos días después salían los aviones para Managua cumplidas tres horas de vuelo, nuestros aviones estaban sobre el inmenso lago, el más grande de América Central, que ubica la Capital de Nicaragua. Aquí sabemos que en río Hato el Ministro de Aeronáutica, General C.A.P.F. Melgar espera al Agrupamiento para volar con nosotros de Panamá a Lima. Este hermoso gesto es comprendido por todos nosotros, pues si el viaje tenía sus vicisitudes, compartidas con nuestro señor Ministro, nos la hace por ello, menos difíciles y problemáticas.

De Managua a David volamos en 2.45 horas. Detenidos aquí para esperar el permiso de aterrizaje en Rio Hato, sólo en la tarde emprendemos esta etapa que resulto movida por

la serie de lluvias que cerraban la ruta. A 1.25 horas de vuelo y lloviendo sobre el campo del Río Hato aterrizamos todos sin novedad.

El señor Ministro y el Teniente Comandante F. Secada y muchos otros compatriotas nos esperaban para darnos con su presencia y estímulo la satisfacción de haber cumplido la mitad del «Raid» en perfectas condiciones.

Reparación de 25 horas para todos los aviones, noticias recientes de nuestro Cuerpo, 3 días de descanso y con dos Estrellas, insignias de General, pintadas en el avión Comando salimos rumbo a Cali. Fatalmente, poco a poco, el tiempo va empeorando y a las 1.25 horas de vuelo tenemos que entrar a la «pista» de «El Pito», en donde 4 horas de lluvia nos tiene a todos guarecidos bajo las alas de los aviones. Por fin con la inseguridad de cómo estaría el tiempo para entrar al Valle del Cauca, se ordena una intentona pasando a la vista de Turbo. Después de 2.40 horas de vuelo, «cabreando» zonas de fuerte precipitación y a 4.400 metros de altura logramos entrar al Cauca y volar, ya seguros, en un valle que es todo una «mesa». Aterrizamos en el Campo Militar de Cali y allí tenemos la grata sorpresa de saber que los transportes que salieron para Panamá regresaron por mal tiempo. Un buen tiempo para los 22 aviones que aterrizamos sin novedad. Para cumplir la última etapa que nos separaba de la Patria, se dio la orden de que las

Escuadrillas de Ataque volaran directo a Talara y los Cazas recargarán en Salinas siguiendo en la tarde a esa Base. Efectuando el «decollage», desde la salida un gran manto de nubes nos impidió ver tierra durante cuatro horas de vuelo. El enlace funcionó durante todo el tiempo perfectamente pidiendo condiciones meteorológicas del sitio de llegada y avisando, las Escuadrillas adelantadas a las de atrás, que la bajada sería sobre Talara o sobre Sechura pues no había «hueco» hasta Talara. Mientras los cazas tuvieron que entrar al «Beam» de Salinas y bajar por él hasta casi 50 metros del agua.

Reunidos todos en la Base «Capitán Montes» sentimos la gran satisfacción de estar en nuestra «casa». Gran recibimiento el de nuestros compañeros. Un día más y a Chiclayo. El mismo cariño que a nuestra llegada a Talara. Para algo somos pupilos de la misma Escuela.

Solo nos quedaba llegar al fin de nuestra jornada. Dos horas 15 de vuelo nos llevan a la querida Base de «Las Palmas». El señor Presidente de la República y nuestros Jefes realzan la feliz terminación de nuestro vuelo. Estamos todos sin novedad y al mirar el material alineado para la revista, sentimos el orgullo de haber cumplido con nuestro deber, demostrando en las tres Américas la capacidad de los pilotos del Perú.

Tiempo total de vuelo, 29 horas 45 minutos

CINCUENTA AÑOS DE LA PROMOCIÓN TENIENTE FAP COSTANTINO PICCONE OCAMPO (1956 al 2006)

Gonzalo Arenas Eroles

Se han cumplido cincuenta años desde que los miembros de la Promoción Piccone ingresamos a la Escuela de Oficiales de la FAP. Cincuenta años que son toda una vida, pero en este caso, se trata de una vida muy especial dedicada al servicio de la Patria y al servicio de la Fuerza Aérea del Perú, que fuera compartida con camaradas del aire en calidad de comandos, maestros, instructores, alumnos, compañeros de trabajo o simplemente amigos, integrantes de la gran familia FAP.

Con muchos de ellos tuvimos la grata oportunidad de reencontrarnos en las diferentes

actividades realizadas en homenaje a nuestro aniversario, observando también con nostalgia aquellos lugares donde nos iniciamos, crecimos, desarrollamos y logramos profesionalmente.

En el calor de tales escenarios, los recuerdos acumulados pugnan por salir, convirtiéndose en necesidad ineludible rescatar del pasado algunas vivencias para compartirlas, no solo con los actores que formaron parte de nuestro paso por la Institución, sino con todas las generaciones, pues a todos nos alcanza ser protagonistas de la historia de la FAP. Es nuestro cincuentenario y ello justifica relatar un ligero resumen de lo que nos tocó vivir.

En el verano de 1956, en el Instituto de Sanidad los galenos nos sometían a rigurosas pruebas psicofísicas, como olvidar al psiquiatra Dr. Carrillo o al oculista Dr. Delgado, luego las pruebas escritas, el examen de presencia y por fin los resultados: Ingresamos.

Fue un primero de marzo que cambió totalmente las vidas de 60 aspirantes al traspasar las puertas del Pabellón de Cadetes. Bajo la atenta mirada del oficial de año, se sucedió el corte de cabello, la entrega de equipo por el maestro Pérez, la espera ansiosa de los cadetes de año superior, el bautizo, un almuerzo sazonado, la experiencia de «póngase en ángulo», si mi..., no mi..., los

timbres, a correr, ranear, flexiones. Sin lugar a dudas un día interminable.

Así empezó la rutina diaria: diana y la expresión irrepitable en boca de todos, de deportes, de faena, con casaca, sin casaca, con armamento, mientras con la ropa de cama armamos el paquete, figura que sirvió de mote a un compañero, formar, tres últimos, no se mueva, dos perímetros, falta de voluntad para el trabajo, el parte cierra a las ocho. A ducharse con agua fría y ruido de tamangos, a cuidar la pasta de dientes y el jabón. Desayuno con quaker y manzana.

Buenos días, subordinación y constancia, «Domitila» o «Cara Sucia» a los acordes del maestro Cotito, mire al frente, desfilas a los salones. Nos espera el inglés mascado del profesor Castro, el mejunje y la jerigonza del profesor Villarán, las inalcanzables integrales del Ingeniero Ibarra, el imperturbable Ingeniero Cancino, las alquimias de Mandrake, el llamativo curso de APV, los dormilones, los copiones, el E1, el E3, en fin...

El hambre nunca satisfecha del cadete pero mitigada a media mañana con la botella de leche Plusa y dos «sanguches», refrigerio bautizado con el nombre de su promotor, o con los refuerzos en la cantina de Peluca pagados con vales de la propina, o con los dobles demandados con poco éxito a los nobles especiales Riverita, Huaraca o

Pintón en el comedor, mientras se escuchaba a Olga Guillot o a la Sonora Matancera que llegaban desde el casino y los consejos del Padre Griffiths.

Tardes alegres al formar de vuelos, desplazamiento sin compás a la línea, expectativa por el primer turno, atentos a la luz verde de la Torre de Control, Timoran alerta en el contraincendios, eses sobre la línea de playa, Manchay, Lomo de Corvina, Pino San Juan, posición de ángulo recto para el saludo luego del primer vuelo solo, Salvatierra espera en su carretilla amarilla con helados o pasteles al fiado y más de un perro muerto. Deportes, Cross country; marcha de campaña, revista de fusil, de policía o de prendas, generalas, ensayos interminables con paso redoblado y de desfile, fajina, parte, desfilar a las cuadras, imaginarias con bayoneta, toque de silencio. Nuestro día como cadetes llega a su fin.

Para salir franco, Rol de Servicios, Relación de castigados preparada por Mijichichi, cambiarse de Gris, Old Spice o Aqua Velva, cigarrillos Lucky o Chester del Técnico Valera, ómnibus hasta el Paramount, tranvía o colectivo a casa. Visita a la familia, enamorada, amigos, Jirón de la Unión, Cine de Centro o de Barrio, Cream Rica, fiestas sabatinas, uniformado o quizás de civil con riesgo de cuatro privaciones. Retorno del domingo con recarga obligada en Tejadita y revista de maletines con requisa.

Según actuación se podía ser chancón, pericote, tirado a muerto, sufrido, chandelero, canchero o cabreado. También existieron los arriba te doy, una pitadita, invítame, préstame, te devuelvo cuando paguen la propina.

En este entorno transcurría la vida de cadetes.

Nuestra parte de situación sufrió modificaciones, a inicios de 1957 algunos aspirantes retornaron a la vida civil, cuatro viajaron a la Escuela de Aviación Militar Argentina, el 3 de mayo seis ingresamos a primer año y con dos becados nicaragüenses se completó el efectivo. Entre el tercer y cuarto año, nueve cadetes viajamos en misión de estudios para seguir el curso de pilotaje en la USAF. También lamentamos la pérdida de dos compañeros.

El tiempo pasaba muy lento, o así llegó el 22 de diciembre de 1960. Antes, ensayos de clausura, pruebas de uniforme, no había espadas pues se importaron tarde, gorra. Presidente Prado, despachos, juramento, desfile, saludos, 40 nuevos Alféreces egresaban orgullosos de la EOFAP con el nombre de un mártir de la aviación: el Teniente FAP CONSTANTINO PICCONE OCAMPO.

En las unidades nos esperaba el cuarto de soltero, el primer cargo, los servicios, la primera

DP, los manuales y POVs, el primer sueldo, el primer carro, la camaradería.

Luego vendrían más estudios, nuevos aviones, nuevos equipos, los cambios, otros cargos, cursos, ascensos, el ejército al mando. Al mismo tiempo llegaban los matrimonios, los hijos y mayores responsabilidades.

Todo esto se fue sucediendo en el tiempo, y sin necesidad de precisar lugares, se asocia a nombres y sitios comunes el week-end, los cívicos, el Huallaga, las Villas, los Residenciales con su grill, las granjas, los bingos, las malocas, las fiestas de fin de año con cambio de galones, las Rayas, el Pindongo, un chinguirito, el Torito, San Andrés o el Gato Vitoreño. Actividades todas que nos dejaron muy gratos recuerdos y solidificaron los vínculos de camaradería institucional y familiar.

Pero no todo fue alegría, también sentimos tristeza cuando algunos compañeros y camaradas se nos adelantaban en el sueño eterno. Siempre los tendremos presentes.

Un recuerdo muy especial a los maestros e instructores que con su dedicación y ejemplo nos formó para ser profesionales eficientes y personas de bien.

Esta apretada síntesis de nuestro pasaje por la Institución, estoy seguro que a todos los

lectores, incluidos quienes integraron la primera promoción de cadetes hasta la última promoción egresada, les permitirá identificar personas, lugares y momentos vividos, cuyo recuerdo sin temor a equivocarme es gratificante y revitalizador. Los nombres y lugares habrán cambiado, las rutinas y procedimientos también, pero el espíritu sigue siendo el mismo y constituye el pilar de la tradición que nos aglutina y hace sentirnos orgullosos de ser miembros FAP.

Sirva la celebración de los cincuenta años de nuestro ingreso a la FAP para reforzar los lazos de unión, amistad y compañerismo gestados desde entonces entre los integrantes de la promoción, extensivos a nuestros familiares, sirva también para expresar el agradecimiento a los maestros, instructores, camaradas, amigos por sus enseñanzas, apoyo y solidaridad. Pero por sobre todo, valga la ocasión para rendir homenaje y reiterar el reconocimiento a la Institución que nos acogió, formó e hizo posible que nos logremos personal y profesionalmente, permitiendo que con nuestro grano de arena, contribuyamos al engrandecimiento de la siempre gloriosa Fuerza Aérea del Perú.

SANTIAGO DE CÁRDENAS

Precursor de la Navegación Aérea en el Virreinato del Perú

Carlos A. de la Jara

No cabe duda de que los primeros estudios sobre el vuelo humano efectuados en América, fueron hechos en tierra peruana, en Lima, por un marino mercante de singular ingenio llamado Santiago de Cárdenas, quien, en un interesante manuscrito conservado como una reliquia hasta el lamentable incendio de nuestra Biblioteca Nacional, nos cuenta el descubrimiento de lo que él llama la «náutica aérea», basada en el estudio del vuelo de las aves. Tentativa que sorprende por haberse anticipado en más de un siglo a los estudios de otro gran observador del vuelo de las aves, Clement Ader, considerado por sus

experiencias del vuelo ornitóptero, como uno de los padres de la aviación.

La pluma de don Ricardo Palma se debe el primer conocimiento de la personalidad y de obra de Santiago de Cárdenas. Entre sus tradiciones Peruanas hay una que dedica a este importante personaje con el nombre de «Santiago el Volador», y que sirvió de prologo a la publicación que la casa editorial de Jover hiciera en 1878, en Valparaíso, del «Nuevo Sistema de Navegación por los Aires».

Años más tarde y con motivo de la Conferencia Técnica Interamericana de Aviación que se reunió en Lima en 1937, la obra de Cárdenas fue impresa nuevamente, reproduciéndose la copia literal del manuscrito que aún existía en la Biblioteca Nacional. Gracias a ésta publicación la obra de Cárdenas fue difundida en el país y en el extranjero, dándose a conocer el indiscutible mérito que corresponde a este precursor de la Aviación en 1761.

Personalidad del Precursor.- Los pocos datos que han llegado hasta nosotros sobre la personalidad de Santiago de Cárdenas, se deben en su totalidad, a la autobiografía del «Ante propósito» que dedica a los lectores de su obra. En él dice claramente y ratificando anterior declaración.- «ya queda dicho que soy yo de Lima»- de donde se deduce que Cárdenas nació en la

ciudad de Lima y no en el Callao, como lo señala alguno de sus biógrafos, y que ello aconteció allá por los años 1725-26. Hijo de padres pobres, recibió en los primeros años de su vida una mediana educación, lo que, en cierta forma, favoreció en él la afición por los trabajos manuales. Desde su infancia demostró una inclinación natural por los juegos de cierto ingenio, destacándose entre los niños de su época por su curiosidad y habilidad para construir «barquitos o navichuelos, cometas voladoras y otros entretenimientos de esta tela», a tal punto que, como el orgullosamente lo confiesa, logró «el crédito de hábil y el aprecio de ingenioso».

La muerte de su padre, ocurrida antes de cumplir los 10 años, imposibilitó a Santiago de continuar su instrucción. Huérfano y pobre, decidió trabajar a bordo de una goleta mercante con el objeto de hacerse piloto, aprovechando las facilidades que se le presentaron por el hecho de residir en el Callao en compañía de su madre. Fue entonces embarcado en uno de los buques que unían el Callao y Valparaíso, que se reveló en Cárdenas el deseo de indagar el porqué del vuelo de las aves y concibió la idea de que imitándolas, el hombre podría enseñorearse en el espacio.

El vuelo del pájaro al cual llama «Tijereta», y que por su prodigioso modo de volar califica como «el rey de las aves» le dio la clave para desarrollar los fundamentos de su teoría del vuelo.

Dice Cárdenas que «esta ave pesa 30 libras, tiene de extensión de alas 5 varas, el pico largo curvo, la cabeza abultada, recogida de pescuezo, de corvas limitadas y tan corto de cañas y pies que parece enano de las aves. La cola se divide en dos mitades y una de ellas abriéndolas y cerrándolas a manera de una tijera de corte, por cuya figura y movimiento los náuticos la llaman tijereta. No se puede dar cierta relación de sus propiedades por ser esta especie de aves desconocidas en lugares habitados de gente. Sólo son manifiestas a los que navegan la carrera de Chile, lo que se puede decir de ellas es que son muy mansas por naturaleza, pues he logrado tomarlas en mi mano, y, en cuanto a su prodigioso modo de volar, se puede decir que es el señor de todas las aves que vuelan sin aletear».

Diez años pasó Cárdenas estudiando el vuelo de las aves en sus viajes por las costas del Perú y de Chile y sus investigaciones predispusieron su ánimo para dedicarse, seriamente, al descubrimiento de la Náutica Aérea». En el año 1746, debido al cataclismo que sufrió Lima y Callao se fue a pique la nave en la que servía, se vio obligado a establecerse en Lima, trasladando el campo de sus observaciones a los cerros cercanos, donde le «ofreció el cielo unos pájaros que los indios en su idioma llaman Cóndor». «Catorce años- dice Cárdenas – he seguido ese amargo destino apartado de todo trato cortesano, tan entregado a este sistema que aún he carecido

de descanso ordinario a todo trabajador. Dije, abriendo un paréntesis, que diez años había navegado y, cerrándolo digo que, por la ruina que padeció esta capital y su presidio, me recogí a Lima mi Patria, de los 18 a 19 años de edad. Aprendí entonces el oficio de sombrerero, medio que me franqueo los reales para seguir en mis investigaciones. Ha querido el cielo que en habilidades no sea escaso, dándome luz para inventar varias cosas que por no importar aquí no las refiero. Basta apuntar que en el arte de sombrerero hice algunos inventos, como son guantes, bonetes de clérigo, escarpines, medias, zapatos y vestidos de fieltro, todos de una sola pieza; con la circunstancia de que el mejor paño en finura no llega a la delicadeza y liviandad de mis obras, consiguiendo hacer de vicuña lo que el abate de Nollet está imposibilitado de hacer en el arte que dio a luz. Puedo sin jactancia decir, atestiguándolo con el gremio, que he sido el más experto en el arte de cuantos tiene la América; en varios oficios mecánicos entro y salgo con la misma destreza que si los hubiera aprendido gracias, ante todo, al Dador de los Dones. En fin, tengo el voto, de los que me tratan, de hombre de mucha habilidad, pero desgraciadamente, las medras las he gastado sin medrar, pues mi suerte me indujo a tratar este negocio con su Majestad, y en su real nombre con el excelentísimo señor Virrey del Perú, a quien he presentado dos memoriales, el uno el 5 de noviembre de 1761 y el otro el 6 de diciembre de 1762, a fin de conseguir las

facilidades necesarias para llevar a cabo el descubrimiento de hacer navegable el aire» .

Con los reales que le proporcionaba su oficio de sombrerero y con la ayuda económica que le proporcionaba su puesto de tramoyista y maquinista en el Real Coliseo, pudo Cárdenas ir costeando sus investigaciones de vuelo. Pasaba días enteros dedicados a la contemplación del vuelo de las aves, las cazaba y estudiaba su complicado mecanismo orgánico.»Sólo anotaré haber anatomizado a 66 cóndores - nos dice averiguando el orden natural de la colocación de sus nervios, sus correspondencias y orígenes, - su modo de obrar los músculos, membranas y ventrículos, sus más pequeñas fibras, sus huesos y articulaciones».

El 22 de febrero de 1749, subió Cárdenas a la cumbre del Cerro de San Jerónimo y observando el majestuoso vuelo de los cóndores, obtuvo importantes conclusiones para la realización de sus proyectos, a punto de declarar que, «sin vanidad en este asunto, mediante la gracia del Señor, más he penetrado que lo que tengo observado». Dos años después, el 5 de abril de 1751, nos cuenta que le ofreció el acaso una pluma que, por causa de la muda, se desprendió de las alas del Cóndor, pero aunque digo que el acaso no lo expreso bien, pues fue especial providencia del cielo». De la curvatura de las plumas deduce entonces su movimiento en las

alas para desplazarse en el aire y para mantenerse sobre un pico planeando en espirales.

En esta ocasión se pone de manifiesto su arraigada religiosidad y la firmeza de su fe católica. Nos narra Cárdenas como al iniciar sus observaciones invocaba constantemente la ayuda divina, tanto para perseverar en sus fatigosas observaciones, como para lograr descubrir los secretos del vuelo de las aves y dotar al hombre de los implementos necesarios para realizarlo. Así, invoca la gracia de Dios en la sentida oración siguiente: «Es posible Señor que siendo la criatura racional de tan superior naturaleza, tan honrada de tantos dones, tan adornada de tantas gracias, tan llena de privilegios y tan colmada de excelencias entre todas las demás, le hayas negado Señor esta gracia, limitando su entender poniendo un obstáculo entre las dos naturalezas; en las de las aves para que, como incapaces de razón, no nos enseñen; y en la nuestra, una falta de comprensión para poder penetrar los secretos que encierra la práctica de los vuelos».

«Es posible Señor que, siendo éstos animales irracionales desde los tiempos de Adán, incapaces de comparación con este varón, gocen de girar por los aires, y andar por la tierra, lo uno para vencer los obstáculos materiales que ofrecen lo fragoso de los caminos y lo otro para su alimento y conservación; mientras que el hombre para andar cualquier distancia se ha de fatigar, con

notable daño, de su salud, sujeto a la inconstancia de los vientos, con todos los trabajos y penurias que vos no ignoráis. Pues ¿Cómo es esto mi Dios y Señor? ¿No ha de llegar el día en que goce el hombre de ese singular beneficio?.

Desde luego que sí, pues sois Dios todo Creador, sois ruta (perdona señor mi ignorancia), podéis crear a un hombre que vuele casi perfectamente y goce del Mundo de este beneficio; sea Señor esta gracia para quien con tantas veras te suplica, clama y ruega; me mueve Señor tu bondad para hacerte esta petición y si la otorgáis a mi humilde persona, sea vuestra liberalidad ensalzada acá en la tierra como lo es en el cielo. Si ha de llegar Señor el día Señor en que hayas de conceder a hombre nacido de mujer el don de que tal cosa descubra, sea a quién te ha llorado, pero, si vuestra Justicia lo tiene reservado para quien sea más digno, me conformo de buena voluntad y te pido que me perdonéis y me hagais humilde de corazón».

Algo se ha escrito en los últimos tiempos, sobre la personalidad de nuestro precursor del vuelo en la época de la Colonia, aparte de cuanto quedó consignado en las páginas de la Historia de la Aviación del Perú, publicada en 1935. Todos están de acuerdo en considerar que Cárdenas no fue un ignorante, y que pese al hecho de haberse visto forzado a interrumpir su instrucción a temprana edad, su deseo de demostrar a los

demás las posibilidades de llevar a la práctica sus investigaciones lo alentó a estudiar cuanto podía, en cuantas obras cayeron en sus manos. Nos narra que todo lo que ha tratado en su manuscrito es fruto de su esfuerzo personal, además, «como era preciso tratar con los hombres versados en tales asuntos», confiesa, sin falsa de modestia, que le «fue forzoso apropiarse de los propios términos, leyendo libros como la Cartilla de Martínez, la Épica, la Anatomía y la Física de Juanini, los Toscos y otros libros castellanos». Estos estudios lo llevan a discurrir sobre las leyendas sobre Dédalo e Ícaro, sobre las hipótesis de Copérnico, sobre lo antiguo de la inquietud humana de volar según lo muestran los libros que han llegado a sus manos, como el Diccionario Histórico de Luis Moreri, el Teatro Crítico Universal, basta enciclopedia del benedictino Feijoo, sobre los trabajos del sabio francés Carlos María de la Condamine, sobre las notables expediciones geográficas del marino valenciano Jorge Juan, sobre los importantes estudios científicos realizados en la América del Sur, por el sabio marino español Antonio de Ulloa; y sobre las teorías, desfavorables a sus especulaciones sobre el arte de volar, del Abate Pluche, desarrolladas en su «Espectáculo de la Naturaleza».

Pero donde mejor se revelan los conocimientos de Cárdenas, es en la parte de su manuscrito dedicada a destruir los argumentos

de los sabios y matemáticos de la época, que trataron de demostrarle la imposibilidad e inutilidad de sus investigaciones y experiencias. Allí, en forma dialogada y con singular ingenio, refuta una por una las objeciones que se le hicieron y, aunque dice que lo hace «excusando prudentemente referir los nombres de los sujetos», no cabe duda qué, en su mayoría, sus argumentos van dirigidos al doctor don Cosme Bueno, quien, oficialmente, informó al Virrey sobre la impracticabilidad de sus proyectos. En total refuta a 39 objeciones, en las que, por cierto, no faltan aquellas que, deliberadamente fueron hechas con el propósito de burlarse y hacer escarnio de sus osadas pretensiones de resolver el vuelo humano, ni aquellas que con la mejor de las intenciones, trataron de desviarlo de sus investigaciones y conducirlo a empresas más lucrativas.

De la lectura de estas objeciones se deduce que el autor del manuscrito enfrentó multitud de interrogantes, unas fundadas, otras pueriles. A todas contesta Cárdenas haciendo, con amplio conocimiento, uso de un ingenio tan poco común, que a causa verdadera admiración en todos cuantos han tenido la oportunidad de analizarlas. Cuando se le dice que es imposible encontrar alas capaces de levantar el peso de un hombre, responde que existe el material liviano con que se pueden construir unas alas de fortaleza y tamaño suficiente para levantar dicho peso, cuando se

afirma que es necesario el movimiento de las alas para sustentarse en el aire, responde como el mejor ingeniero aerodinámico de nuestros días, que la base de la sustentación en la velocidad en que inciden los planos de las alas en el aire. Y, cuando se le objeta que la filosofía no da reglas para volar y que, por tanto, está imposibilitado de intentarlo y que de hacerlo, sería sometido al Santo Tribunal de la Inquisición, responde que los filósofos no se detuvieron en averiguar el vuelo humano, que la filosofía escolástica no da reglas para volar porque «ni Platón ni Aristóteles fueron de tal profesión, pero sin con las observaciones de la naturaleza se descubriese el secreto, se diría que el asunto era una filosofía natural».

De todo lo dicho se infiere que Cárdenas, a los 35 años de edad, en que publicó su manuscrito era un hombre de mediana cultura y no tan «a la pata la llana» en maestría de letras, como lo asevera el ilustre tradicionalista don Ricardo Palma. Más benévolo en su juicio sobre nuestro precursor, es el erudito don Emilio Harth-Terré, que formula las siguientes apreciaciones sobre la personalidad de Santiago de Cárdenas, en un artículo de «El Comercio» el 3 de febrero de 1954.

«La idea de intentar el vuelo humano en Santiago de Cárdenas no sobreviene ni del conocimiento de las leyendas de Dédalo, de Diodoro de Hanouman aconsejado por el sabio Jambaratana, ni de la lectura de los libros en

donde se refiere a la paloma de Architas, el Ícaro Menipeo o al britón Bladud, a Abul Casim Ibn.

Tampoco podía conocer los dibujos de Leonardo de Vinci, ya que estos fueron publicados recién a medio siglo pasado, o a las posibilidades señaladas en su libro por el Obispo de Chester, ni menos saber de la máquina de Buratani o de las memorias de Juan Bautista Dante. A raíz de la presentación de uno de sus memoriales y para defender sus puntos de vista, alcanzo a saber lo del Abade Nollet y la nave aérea de R. Palma. El imagina que esto sería posible, y con gran ventaja para el hombre, observando el vuelo de las «tijeretas», cuando navegaba sirviendo de marinero, a lo largo de las costas del Pacífico entre Chile y Panamá.

Su acuciosidad y constante afán de experimentador, lo mueven entonces a estudiar el vuelo de las aves. Como su temperamento tiende a alas mecánicas sus afanes se ven favorecidos por su afición. Busca libros y trata de comprenderlos; pero la raíz de todo está en sus experiencias frente a la naturaleza, y la observación del vuelo de las grandes aves rapaces, cóndores especialmente, que vuelan sobre su cabeza, él en acecho, desnudo corriendo riesgos, echándoles trozos de carne para que se le acerquen lo más posible. Observa con minuciosidad y todo lo va apuntando para poder maquinar su aparato».

De vez en cuando se ayuda como maquinista en el Real Coliseo; prueba de esto, es como se reclamaban sus ingeniosidades en el montaje de las Bambalinas y en los «atterezzos» que en algunas comedias se precisaban para los juegos escénicos. Todo esto aguza sus afanes».

«Por un accidente inexplicable, Cárdenas se torna Jiboso, no es esto defecto congénito», puesto que durante diez años fue marinero y debió ser admitido en el oficio sano y bien formado. Tal causa acrecienta su humildad y lo torna misógino. Su presión arterial parece ser baja y el ritmo de su pulso es también lento. Su carácter es por lo mismo retraído y lo lleva con más facilidad al aislamiento para sus extraños estudios. Como nos dice en alguna parte de ellos, es racionalista en el sentido que sólo acepta como verdadero el fruto de sus observaciones y es por lo tanto poco afecto a las quimeras».

«Que a Cárdenas se le tildara de loco, no es nada extraño, ni en la época ni en cualquiera otra hasta en la presente. Para los inteligentes y los audaces la insania es un timbre a sus propósitos, aunque la legítima una excusa para los despropósitos. Toda novedad conmueve, y con mayor razón ésta de pretender lograr los espacios aéreos mediante un aparato que figuraba un gran pájaro. A Cárdenas se le imputa la demencia desde las primeras objeciones. La leyenda continúa con el denigrante epíteto y la ridiculez cubre su

memoria. Ricardo Palma nos la reduce, y en su cuento no hace más que mantener este descredito sobre la intelectualidad de nuestro compatriota, aunque condescendiente le atribuye «grandísimo ingenio». Cárdenas está obsesionado por tan audaz idea del vuelo, y todos sus propósitos tienden a descubrir su secreto. Quizá si su locuacidad pudo dar pábulo a esta acusación, pero en ningún momento descubrimos la pérdida de su autonomía psíquica: razona con gran tino y se defiende de las pueriles impugnaciones que le hacen. En su refutación a cada una, descubrimos que las tiene escritas a la vista. Pese a su pasión, continúa trabajando en su oficio y la objeción que se le hace de que lo descuida, responde «que pese a todo ello cumple con su trabajo y de él vive y no, como muchos otros caballeros, el préstamo con usura o de petardos». Sobre su supuesta locura él mismo les encara a la manera erasmiana y, citando a Juan de Zavaleta, cuantas y no pocas son las locuras en que a diario incurren otras gentes que son tenidas por cuerdas. Si hay cierta falta de unidad y de integración sintética en toda su obra, en cambio nos descubre aspectos de su inteligencia que superan al tipo normal, así, su capacidad de comprensión y la facultad creadora de su genio suplen la carencia de crítica que bien podría ser consecuencia natural de su nesciencia científica. Aunque pudiera suponerse que su afán es cual «delirio de invención», las premisas sobre las que asienta su teoría son ciertas y correctas pudieron ser, como lo son hoy sus resultados.

Volar fue posible, y esto permitiría afirmar el grado normal en la esquizoide de Cárdenas. Su mente recibió cierta iluminación precoz de una posibilidad; su inteligencia era clara aunque no disciplinada: le faltaba como a muchos de los que le precedieron en la idea y siguieron después sin éxito, los medios ambientales y técnicos. Su visión no era un ensueño. Y si lo fue, era hacia una contingencia. Los neologismos que en algunos casos emplea para sus explicaciones y acusan cierto desequilibrio mental en algunos casos especiales, no son en este más que, por un lado la cortedad de su vocabulario y por otro en anhelo vehemente de explicar mejor lo que imaginaba. Y, valgan verdades, en los cuarenta y tantos que nos da, hay construcción idiomática lógica llegando hasta formar algunos con palabras quechuas.

«El manuscrito de Cárdenas fue a parar a la Biblioteca Nacional en donde lo vio Palma y dio noticia de él a través de su conocida tradición «Santiago Volador». En 1877 se publicó una copia en Santiago de Chile.

Es sobre esta edición que hemos llevado a cabo nuestros estudios. La transcripción se ha hecho sin un criterio excepcionalmente paleográfico. Mas esto no resta mérito a la edición, pues si la lectura resulta difícil, en cambio podemos siempre juzgar mejor a Cárdenas en lo vivo de su escrito en ausencia del manuscrito tan

irremisiblemente perdido. Añadimos que este manuscrito había quedado trunco pero es indiscutible que se perdieron los últimos cuadernos, en los varios traslados que debió sufrir hasta dar a la Biblioteca Nacional.

Tampoco existen todas las láminas, que pasaban de catorce.

No obstante, es suficiente para poder juzgarlo como un hombre serio, lógico, experimentado y racionalista; patriota y visionario de futuros contingentes, sin perder su fe, su inquebrantable Fe que se expresa en aquella oración que eleva al Todopoderoso, uno de los primeros días de sus experiencias.....

UN POLVORIENTO ALMACÉN..... DEL AERoclub DEL PERÚ

Raúl Talledo A.

Escribo algo que va de la mano con los inicios del Aero Club y los orígenes de nuestra aviación, ambos ligados por una historia común.

Entremos por un rato a esa máquina del tiempo que es la vida con un trajín de eterna y despreocupada rutina en la que nos va capturando el espíritu. Aero Club del Perú, octubre 10 de la mañana de un día cualquiera, me encontraba concentrado en algunas cosas por hacer, a la caza de recuerdos y por qué no decirlo también reviviendo nostalgias que se sienten cuando uno se pasea solitario por los salones y pasadizos acompañándolo en su pausado caminar en el tiempo resistiéndose al olvido.

Para empezar esta casona sigue guardando celosamente sus historias, despreocupadamente trataba de mirar casi todo, cuando en un repentino impulso pensé: ¿Qué tal si mi recorrido incluye los sitios más inimaginables, se me ocurrían los almacenes, depósitos, ambientes en construcción....etc., sabía que era inusual y en éstas circunstancias la experiencia demuestra que no queda más remedio que solicitar la colaboración de las personas que conocen mejor estos antiguos predios y nos guíe, me dirigí a la administración donde se encontraba la señora Zoyla y le manifesté mi interés en ir al segundo piso, por supuesto, me respondió amablemente con la autoridad que le dan los años vividos en el ACP, mientras nos dirigíamos sin prisa hacia la escalera iniciaba su conversación animosa:...ya que vamos al segundo piso le explico, ...estamos acondicionando un ambiente para la sala de vuelos virtuales, por lo que hemos guardado temporalmente cosas que estaban donde será la futura sala y es conveniente que la vea ahora, ...porque sería aconsejable...etc.etc., se precipitaban las sugerencias que yo escuchaba y no tenía tiempo de ordenarlas, ¡Ahhhh!... si gracias, aunque usted no crea prefiero ver las cosas como se presentan ya que es una radiografía del estado de ánimo atiné a decir, me miró atenta con cara de interrogación y denotaba no comprender que pasaba.

Así llegamos al cuarto: sala, depósito o almacén que hay junto a la sala de billas lo primero que hice fue ver algunas antiguas fotografías de aviones que estaban dispersas sobre el piso un poco descoloridas por el tiempo, sin leyenda, sin indicación, ni fecha, siendo evidente que no expresaban ninguna intención al estar en el montón de cosas consideradas inservibles o que están muy cercanas a serlo.

Vi maderas viejas, floreros metálicos oxidados, adornos que ya no lo son, vetustos muebles que por su presentación además dilatado uso no reconfortan a nadie, ceniceros gastados y calcinados por ansiosos fumadores, conversadores de épocas ya lejanas, también habían cansados almanaques sin más esperanza que terminar en la basura, naturalmente todo el tiempo que mostraban no exigían nada habían prescrito, en fin muchas cosas que por ser poco útiles no anunciaba ninguna sorpresa. Ante la mirada un poco desconfiada de mi acompañante husmeaba rápidamente en busca de alguna oportunidad perdida, deteniéndome a mirar y mover suavemente dentro de lo posible los montones de «eso» que es lo que representaba el cúmulo de objetos inservibles a los que se les llama socialmente «bienes en inventario», aquellos que nos empecinamos a conservar y proteger bajo la capa del olvido y del pesado polvo como símbolo de emociones obsoletas, todo cuidadosamente mantenido en ordenado desorden.

¿Qué hacer? No sabía por dónde comenzar y le dije a mi circunstancial guía, pensar que una vez fueron cosas importantes, habrían facilitado la decoración de algunos ambientes para satisfacción y orgullo de quien las usó, ¡Como pasan los años!, si pues, añadió la señora Zoyla sin alterare moviendo las cosas, tal circunstancia como un mecanismo subjetivo me sirvió para conectarme sin darme cuenta con nuestra historia aeronáutica, en ese afán no me costaba ningún trabajo seguir observando, buscando algo escondido en algún rincón, creo que era cuestión de tiempo y no es que tenga afición de arqueólogo ni asuma poses de historiador porque nunca me salen bien, y que creen?, en medio de esa montonera de fierros, maderas con astillas, cajas, latas vacías y otras vejece, sobresalían unos listones labrados de madera color todavía dorado, acercándome más pude notar los esfuerzos finales que hacían los apolillados marcos para seguir alojando dos hermosos retratos al óleo de personas jóvenes con mirada serena y decidida, lucían respetables, pero posiblemente no deben haber despertado curiosidad, ningún interés, ni deben haber cumplido las exigencias del severo criterio fijado con el que fueron evaluados por algún inflexible juzgador que terminó su breve tarea con la contundente y terrible frase «no sirven» lo que hizo agilizar el trámite y su posterior envío al depósito para seguir el futuro que no tenía nada de promisor, al contrario era un final con sello de

soledad, penuria o miseria parecida ¡pobre de ellos!

Abrumado me sentí protagonista de una historia que me acorralaba, esos cuadros ya los había visto antes en algún lugar del Club, desgraciadamente no recordaba donde, noté que llevaban el grado militar que no les correspondía y uno de ellos tenía el nombre minuciosamente clavado pero al ¡revés!, en un momento de reflexión procedí a darle pausa a mis pensamientos y me vino a la mente como un relámpago la pregunta ¿Por qué están aquí estos caballeros?, ¿Por qué el castigo?, ¿Fueron conocidos para algunos o desconocidos para todos?, ¿Dónde fue a parar el recuerdo de la importancia o no que tuvieron en algún momento? ¿Cuáles fueron sus acciones?, ¿Dónde fueron a parar sus trucas ilusiones, sus virtudes?, me preguntaba solitario. No cabe duda que la situación se presentaba con un estilo muy singular y feo de recordar a los que ya no están y queriendo saber más me propuse encaminarme hacia la verdad de los hechos, porque hay situaciones incomprensibles en que a veces a la realidad es necesario interrogarla, sabía intuitivamente que eran personas conocidas, no podían desaparecer así nomas porque nuestros sentimientos se han vuelto «light», había que hacer algo, así que imaginariamente me presenté a ellos con todos los cuestionamientos pendientes porque el espíritu también vuela y a veces se debe soñar despierto,

consideré que el momento era importante, mentalmente barajaba situaciones preguntándome machaconamente acerca de sus orígenes y ubicación, hasta que finalmente como aceptación de un fatal designio las preguntas fueron respondidas en forma simple con una corta respuesta «Hemos llegado hasta aquí, no sabemos como» expresaron al mismo tiempo con lacónica tristeza.

Trate de interpretar tan escasa voluntad de comunicación llegando a entender que era consecuencia de la fría o refrigerada actitud de haberlos enviado a este rincón olvidado por algún impulso hepático quitándoles la razón lógica para seguir viviendo entre nosotros con sus recuerdos, para estar a tono con el momento pensé que nada debía sorprendernos, menos conmovernos, porque somos de temperamento casi inglés para ciertas cosas, porque estar en el polvoriento anonimato además debía haber sido ... el corolario de una flemática, calmada y desdeñosa actitud de alguien que casi distraído y atareado en otras cosas con aire de sublime destructor vencido por la apatía recomendó a media voz sin levantar la vista «ocupan mucho espacio aquí, no son FAP colócalos por allá», fijate ¡no te hagas problemas mándalos al depósito!...

A este punto se me ocurre transcribir un pensamiento para la ocasión que pertenece al Dr. José Luis Bustamante y Rivero Presidente del

Perú, «Los valores están en crisis, la certeza del carácter es cada vez más rara,...» recordé parte de mi discurso por el 90 aniversario del Aero Club relacionado con el respeto a la memoria y el reconocimiento a los pioneros y héroes «el carácter de los pueblos, como de los individuos se forja en la lucha, la perseverancia, el reconocimiento a sus hombres, en el recuerdo de vivencias y virtudes de quienes a su paso por las Instituciones dejaron huella de acciones que debemos evocar y nos obliga a rendirles un merecido homenaje de admiración y respeto», pueda ser que sea un lenguaje formal que ceremoniosamente es aceptado pero en un sinsentido no se internaliza, o sea en la práctica ¡no vale!.. ¿me atrevería a repetir algo de esto en el futuro en salvaguarda de la dignidad?. Estando en ese razonamiento seguí averiguando: ¿Por qué se les ha tratado así, aunque no se supiera su origen? Merecían un poco de humana emoción, ya que los retratos habían pasado tremenda desventura con suerte almas sufrientes que deambulan preguntándose si tuvieron la culpa de que se les haya terminado tan rápido. No sé por qué razón, pero los encontré dentro del amasijo de cosas juntos como cuando integraron la primera promoción de aviadores navales en la Escuela de Hidroaviación de Ancón en 1920, ellos eran los Guardiamarinas Carlos Huguet Vega y Carlos Hildrebandt Dávila, quienes cayeron en la bahía de Ancón en Febrero y Noviembre de 1921, el primero después de participar con su bote volador Curtiss Seagull N°

117 en una revista aérea de saludo a la flota norteamericana que visitaba el Perú y el segundo en un vuelo de entrenamiento cuando se precipitó en los arenales de la playa «Las Conchitas» al rompersele los mandos de su bote Volador Curtis FL9 Seagull N° 120. A raíz del accidente de Huguet la superioridad naval de entonces decidió honrar la memoria del primer oficial piloto de hidroaviones caído en acto de servicio, por lo que la Escuela de Hidroaviación de Ancón se denominó desde ese año «Alférez de Fragata Huguet», homenaje que mantiene la FAP conservando este nombre en el Centro Vacacional de Ancón sede de la antigua Escuela.

¿Pero cuál fue la procedencia, de esos retratos?, el Presidente Leguía durante su gobierno como narra el historiador naval Carlos Cueva, trató de insertar al Perú en la modernidad y consideró a la aviación como uno de los medios fundamentales para lograrlo creando el Cuerpo de Aviadores Navales en Enero de 1920 y nombró como Jefe del Servicio de Hidroaviación a su hijo Juan Leguía Swayne quien se asimiló con el grado de Capitán de Corbeta, teniendo las ventajas de apoyo e influencias que le deba esa circunstancia para su Comando. Leguía Swayne era un piloto brevetado en Inglaterra, muy experimentado, había volado para la RAF (Royal Air Force) en hidroaviones, como dato adicional según antecedentes históricos, poco tiempo después de su llegada al país fue elegido Presidente del Aero

Club del Perú y es casi seguro que sus subordinados y compañeros de armas Huguet e Hildebandt hayan sido socios de la Institución en algún lugar de Lima donde funcionaba por esa época, así que posiblemente como recuerdo y en homenaje fueron donados para la galería. Continuando mi labor de reconciliación histórica con la agilidad de atleta cruzando la meta saqué los cuadros huérfanos de membrecía, que mostraban el duro trato recibido y el paso del tiempo lo que sumado al desinterés que siempre marca la huella del adiós, eran la fiel representación de un opaco recuerdo evidenciado con roturas, tajos y perversas manchas que generalmente acompañan todo lo viejo. En forma resuelta, quise resarcirlos de nostalgias, malos momentos y tristezas pasadas para que no se siga deteriorando mas su memoria, como pude recopilé datos de sus orígenes y los encontré, un tanto desanimado por la forma de nuestro comportamiento expresé: no nos hemos olvidado de ustedes, el recuerdo ha revivido, los aviadores de corazón nunca deben despedirse ajados por la vida, el gesto de hacer notoria la ausencia enviándolos al closet del olvido es producto de la tecnología y del modernismo que siempre quiere lucir cosas bonitas a veces innecesarias, lo que se asocia con la absurda tenacidad que tenemos para renunciar a los verdaderos recuerdos identificando los sentimientos, vivencias, sacrificios con el desinterés, con el polvo, con la

nada, reflexioné esto último como una tonta excusa.

Pensando en el transcurrir del tiempo y la fragilidad de la vida que son buenas razones para humanizarse, displacé el desinterés y aburrimiento con un poquito de felicidad, rescaté, los pocos, escasos recuerdos remanentes no empaquetados en cajas todavía, pero que si reflejaban las heridas que produce nuestra realidad por ratos muy dura que trata de inyectar los corazones con total indiferencia. En rápida reacción tomé una decisión: no más agravios, no más descuidos fabricados, ni afán de retacear memorias, basta de soledad, no más falta de respeto, es para esas almas jóvenes este mensaje, no importa si alguien dice que son sentimientos envejecidos o disecados, es necesario que ese sentir vuelva, que tenga vigencia otra vez, que nos haga despertar de las virtudes inútiles y miserias humanas, tan oscuro anonimato reclamaba presencia de privilegio para enriquecer cualquier salón importante porque es el testimonio silencioso de una época de pioneros, de esfuerzos y sacrificios. Casi convirtiéndome en cómplice de ellos les prometí que se les dará el toque de restitución necesario y volverán a lucir como antes. Esa mañana que pasó, el espíritu aletargado salió del tedio y la rutina en apoyo a los valores que amenazaban estallar en mil pedazos acosados por la costumbre, la indiferencia, la poca fe.

Transcurría el tiempo en el almacén y nuevamente mirando los rostros de esos pioneros que se proyectan con firmeza imaginé una discreta sonrisa que se dibujaba en sus rostros como queriéndome dar las gracias, mientras los cuadros parecía que me tocaban entregándome su sombra,... Respiré con satisfacción,... era una señal, un buen regalo de ellos estén donde estén, así lo creí.

Continúe reflexionando sobre los valores, los sentimientos donde se atesoran los recuerdos porque es bueno buscar el alma que parece nunca encontrarnos y que urgentemente necesitamos para inventar mejor nuestro camino, para construir nuestra historia, para conservar y hacer mérito a nuestro legado heredado, para encontrar la nobleza y el espíritu de las viejas generaciones, de aquellos que nos señalaron la ruta del mañana, para que una vez localizado se tonifique y vuelva a recrearse en identidad y cual arriero que va encontrando la luz de su camino en un nuevo amanecer nos lleve a creer otra vez en los valores, en nosotros mismos.

Amigos, lo ocurrido fue una emocionante circunstancia de trabajo, de buenas y humanas experiencias, no quise dar razón al dicho «quien no te ve no te estima» ya me retiraba, pero desembocando al patio del ACP había algo mas, en un fugaz pensamiento quise seguir a los jóvenes pioneros en su hábitat de soledades,

caminando al lado del tiempo imaginé otro pedazo de vida, otro sueño encantado recreando la siguiente escena, alguien dijo:

«Vámonos señor Huguet, venga señor Hildebrant, iremos a reunirnos con Bielovucic, Chávez, Elmert Faucett y el General Revoredo, nuestro Capitán Quiñones no debe esperar.

Queremos hacer un Viva por la Patria, por sus preclaros hombres, porque en la inmensidad de los recuerdos nosotros aún tenemos un espacio para conservar vivo el fuego del entusiasmo y la fe en nuestros valores que fueron sembrados con eterna vocación aeronáutica y alma de pioneros, «la vida es frágil pero el espíritu nunca debe morir».

Absorto en tal escenario, no comprendía cómo era posible que ellos todavía fueran capaces de prodigar sus virtudes y bondades en nuestros pensamientos y nosotros aún sigamos sin abrir nuestros corazones. Mientras tanto en el centro del amplio ingreso cerca al emblemático avión de Jorge Chávez, me pareció escuchar un rotundo ¡Viva el Perú!, luego en la quietud del momento pedí un deseo para que todos estrecharan en un etéreo y fraterno abrazo sin ningún tipo de distinción a los Alféreces Huguet e Hildebrant, repiqueteo otra vez en mi cerebro ¿Quiénes son?, inmediatamente vino la respuesta:

«Acaso, dos aviadores pioneros, que sin darnos cuenta han vuelto a dejar huella vital en nuestra memoria antes de retomar su vuelo a la eternidad para seguir honrando la estirpe aérea»...¡no más en un polvoriento... almacén!.

Para terminar, pienso que: ¡el tiempo siempre intentará borrar las huellas terrenales, pero en las oscuras noches del firmamento allá donde habita el espíritu de los buenos, siempre brillarán los recuerdos en las estrellas... que con su luz señalan el camino de la vida eterna!..

ACCIDENTE DE BELLANCA

Carlos Martínez de Pinillos

El 25 de agosto de 1930, ya muy tarde salí de «Las Palmas» hacia Arequipa conduciendo a los Mayores Gustavo Jiménez, Luis Fajardo y Aguirre. Acercándose la noche, y antes de rompernos la crisma al aterrizar sin alumbrado, de común acuerdo resolvimos bajar a Chala y... ¡caramba! Fue mi palabra cuando por no ver una zanjita al comienzo de ese poco aparente campo, mi ave se hirió una pata y, manqueando, se paró de pico rompiéndose la hélice que era de madera, y raspándose la punta del ala derecha. Era el primero y el único accidente del Bellanca en mi poder, mas esto no era ningún consuelo. En esa posición vertical, a mis pasajeros los veía muy alto prendidos forzosamente en el asiento posterior a la vez que preguntaban cómo podían bajar. En

mi incomoda pose al nivel del suelo, pensaba primero en el problema y la magnitud de la reparación. Al día siguiente, muy temprano un «Aerovías» me llevó los repuestos y recogió a mis ya tranquilos pasajeros. El 27 estaba de regreso en Lima pero no olvidaré la nochecita que me «agarro» en el camino: todo era negro alrededor y ya por Cañete encontré niebla cerrada y llovizna. Procuraba ver lo que adelante no se distinguía. Volaba a ras del agua guiándome por los instrumentos y por las indicaciones: «mas a la derecha», «mas a la izquierda», «de frente»; que en tono nada tranquilo y a veces atolondrado, me hacía el acompañante, Suboficial Navarrete, quien por el lado derecho sólo veía la espuma de la reventazón de la playa. Ya cerca a las puertas de Lima, mi compañero parecía mudo por que como yo tampoco veía, nada hablaba, pero como nunca me gusta perder, porque en estos casos sólo se pierde una vez, me mantuve volando hasta que vagamente primero y después con claridad muy tenue, distinguí el proyecto del campo. «¿Qué tal?» me preguntaron los compañeros que habían llegado antes que yo, refiriéndose a las fatigas del viaje. «Claro que muy bien», les respondí, muy ufano. A pesar de la orden de inamovilidad, tuve un bien merecido permiso, de una hora, para ir a ver a mi familia, quienes ignoraban todas estas peripecias del viajecito.

El aviador militar, si es de los trabajadores, tiene que soportar penalidades como la narrada,

pero todos, por bien que conduzcan en su puesto de oficial siempre reciben papeletas de castigo por falta directa o indirecta, y éstas son de amonestación, simple o de rigor. A mí felizmente no me llovieron pero si recibí una de rigor «hasta nueva orden» y «por no cumplir una comisión»: por conducto regular se me ordeno alistar mi Bellanca para llevar a Arequipa las maletas del Príncipe de Gales quien se dirigía a esa ciudad en avión comercial. Por considerarlo incompatible con mis funciones militares y hasta humillante por tratarse de tan alto personaje, contesté: «No me es grata la comisión», y me olvide del asunto. Al preguntarme el autor de la orden, con dureza en su gesto: «¿Esta listo el Bellanca?», le respondí que no, y con la extrañeza que causa lo inexplicable recibí un inmerecido: «¡Retírese!». Así tuve que hacerlo pero había caminado diez pasos, cuando el Segundo Jefe me dio alcance y me comunicó: «De parte del superior pase arrestado a sus habitaciones». Los pasos del centinela de vista que perturbaban el silencio, no alteraban la tranquilidad de mi conciencia. Como sé un poco de todos los oficios me dedique a seguir grabando con incrustaciones la antigua hélice de mi Bellanca y que hoy en mi casa es un recuerdo de aquello... a la vez expresión de arte muy elogiado.

EN LA MESA Y EN BANCA, TAMBIÉN SE GANA

Coronel FAP® Hugo Alegre B.

En los años 50 las actividades curriculares para los aviadores no eran solo para remontar el espacio, sino también para encumbrarnos y conseguir lauros deportivos. Claro que en algunas ocasiones, como en la que voy a narrar, los trofeos no eran precisamente ganados como galardón de victorias en campos de juego. Todos los jugadores propios de la Escuela como equipo EOA, luego EOFAP.

El Club «AVIACIÓN», así se llamaba el equipo de la ESCUELA en 1948, recién ascendido a la categoría Superior de Básquet Metropolitano, campeona a Nivel Nacional al año siguiente, 1949, año que ingresé como Aspirante a Cadete, el

equipo estaba constituido por los Tenientes Guillermo «Willy» Airaldi, «Lucho» Vergara y Julio «Mota» Castellanos y los Cadetes del 4º Año «Cuma» o «Negro» Mario Castro, «Pancho» Hoffmann y «Pepe Hacha» José Ruiz, ¿se dan cuenta?, media selección.

Ya así el equipo de aviadores, por razones del servicio, fue cambiando, renovándose, pero su altísimo nivel y calidad se mantenía; aparecieron el Capitán Dante Poggi, el Teniente Oscar «Chicho» Ferrari, los Cadetes Ricardo «Pichón» Gómez Sánchez, Francisco «Panchito» de Zela, también seleccionado, Eduardo Rivas Plata, Fernando Ávalos, los hermanos Emilio y Percy Velarde, Reinaldo Alayza, Jorge Lastres, Carlos Gazzo, comprendidos en el período 49-53, años transcurridos como Cadete. Al año siguiente, en 1954, ingresó un número selecto de Aspirantes descolando como basquetbolistas: Alfredo Lema, «Johnny» Carrera, el «Flaco» José Pérez, Rómulo Zapata, Fernando de la Portilla y Adolfo Artadi. Más tarde en los años 60 surgió la figura de Oscar Sevilla, puntal del equipo peruano en las Olimpiadas de Tokio.

Un buen domingo de 1953, se programo en un festival del Colegio Maristas de San Isidro un partido de básquet: «Aviación Municipal», donde jugaban el seleccionado Luis Alberto Sánchez, el «Flaco» Fiestas, y «Papi» Ortiz, hermano de la «China» Jordán, esposa de Wilfred. Ella de las más

guapas y ejemplares mujeres chiclayanas, además de deportista.

Yo, de Delegado. El partido muy reñido y espectacular, faltando tres minutos empatado 53-53. Ataca Municipal, bola al tablero, «Pepe» salta con su impresionante humanidad toma el rebote y se lleva de encuentro a «Papi», con tal violencia que lo estrella contra el castillo y en forcejeo se queda con un retazo de la camisa de Ortiz. El juez «Panteón» expulsa a Ruiz. Se arma la trifulca, no hay quien separe, todos, o casi todos, trezados.

Llamo al chofer «Don Timo»: «Arranca tu carro». «Entiendo mi Cadete» tomó el enorme trofeo en disputa, obsequio del Alcalde de San Isidro y raudo, seguido por los castigados integrantes de la barra del equipo, me dirijo al bus. Me intercepta el Hermano Jorge, Director del Colegio, de apelativo «Pavo», por lo colorado, a quien conocía de Huacho, en 1940, cuando estudiaba primaria en el San José.

«Oye, Hugo, ¿dónde llevas el trofeo?». «A mi Escuela pues hermano, para lucirlo en nuestra Galería de Trofeos; aquí no les sirve, es muy grande para el altar de su capillita que es pequeña», asombrado y con colores muy subidos, como era de suponer y extrañeza quedó estático. Los castigados, joyitas de la barra, entonaron su canción de guerra: «Celeste y blanco son nuestros

colores los que vencedores van a ser», y el que se opone caerá...ra...ra».

En la época del Gobierno del General Odría se construyeron e inauguraron muchos colegios y unidades escolares. A principio de 1953 se inauguró la Unidad Escolar Ricardo Palma ubicada en la Av. Angamos de Surquillo. Se proclamó un festival deportivo; como espectáculo principal un partido de básquet: «Aviación San Marcos», Campeón Nacional, equipo que alineaba a Carlos Alegre, Lucioni, Atanacio, titulares de la Selección Nacional, Santos y Chang: los cinco eran los únicos que se presentaron, sin suplentes. El disciplinado equipo de Aviación como siempre con doce inscritos. Yo también como siempre Delegado.

El partido era muy disputado, bastante brusco, menudeaban los castigos, el primer tiempo terminó 38 -31 ganando San Marcos; pero tenían dos jugadores con 4 faltas o sea que con una más salían fuera del juego. Ante esta situación Alegre solicitó que el Delegado, que no estaba inscrito y que no tenía fama de crack, se cambiara de corto; accedí por tratarse de un amistoso; pero de esa manera yo me quedaba de dueño de la chicharra y del cronómetro.

Se inició el segundo tiempo, partido intenso, a los diez minutos sale por límite de faltas Lucioni, se debilita su defensa; cinco minutos después sale

Atanasio, pierde efectividad el ataque. Aquí se presentó una situación rara: Cuando habían tiempos el cronómetro debería detenerse por minuto para reanudar, pero la aguja «maliciosamente» no caminaba y el tiempo no pasaba, pero se seguía jugando. Aviador remontaba el tanteador, tenía jugadores de refresco, San Marcos, no tenía suplentes. Cuando faltaban cinco minutos Aviación ganaba 60 – 54; Alegre el capitán solicitó que concluyera el partido dando ganador a nuestro equipo. En vez de jugar 15 minutos por «morosidad» de las agujas del cronómetro se jugó ¡23! Minutos «reales», porque una «mano extraña» dejaba quieta a tal aguja. La Copa fue a incrementar la pinacoteca de trofeos de la Escuela con bello galardón obsequiado por el Ministro de Educación, General EP Oscar Torres.

En 1952 cursaba el tercer año, a mediados de abril se disputaban la Final del Campeonato de Básquet de Primera; para el efecto se programó por los periódicos el partido a jugarse en el Champagnat el domingo en la mañana «San Marcos» - «Aviación». Yo era el más antiguo, suplente naturalmente, encargado de los carnés.

En la clausura del 51 conocí a Cristinita, ese domingo en mención fuimos a misa de once a Cristo Rey, a las doce me despedí y en la cuadra diez de la avenida Arequipa, tomé el expreso. Llegué al Colegio a las 12.20: «¿Dónde te has

metido?». «Vengo de misa». El profesor Sáenz me quería degollar con la mirada, perdimos por walk-over, casi me desmayo, los muchachos sentados en una banca con rostros confundidos, callados disciplinadamente. Yo sin dar explicaciones, solo pretendía justificar que un partido por el campeonato debía ser de fondo y no preliminar como arbitrariamente proclamó la Liga de Básquet de Lima. Sólo para salvar el espectáculo se acordó un partido amistoso: Ganamos 45 – 38. Como consuelo ingresé faltando tres minutos, Raúl Espinar me la pasa y sello la victoria pírrica como escarnio.

El lunes a primera hora el Capitán Guillermo Airaldi me llamó al Departamento Militar. Me pidió explicaciones, pero sin alterarse; justifiqué que el partido en el que se dilucidaba el Campeonato debió ser de fondo, a partir de las trece horas y no, caprichosamente, de preliminar a las once, me dio la razón pero no justificó mi tardanza; en un alarde de buen juicio me entregó «La Crónica» en que se me comentaba sobre el partido y el desenlace ocurrido y la falta de criterio de la programación. «Haz un informe; te voy a ayudar, perder un campeonato no te exime de sanción».

EL BÚFALO QUE TUVO EL PERÚ

COM. FAP Roberto Bonifaz D.

Pocas veces un avión fue tan útil para la accidentada geografía de nuestro país y a la vez tan poco apreciado y mantenido como lo fue Búfalo DHC-5D o C-115. Este fiel avión aún no ha sido superado por ningún avión de transporte en la historia de los aviones de carga que pasaron por la historia de nuestro país.

El magnífico avión llegó al Perú en 1972. Fue un avión de transporte ligero diseñado por la empresa *De Havilland* de Canadá. Destaca por sus extraordinarias cualidades de operación en pistas cortas (STOL; *Short Take-Off and Landing*), que le permiten despegar en distancias mucho más cortas incluso que las avionetas. Fue una versión mejorada de los primeros DHC-5, propulsada por

dos motores turbohélice General Electric CT64-820-4. Realmente contribuyó a que el Perú cuente con una de las mejores flotas de transporte militar de los setenta. Tenía una capacidad para llevar 41 soldados o 8,165 kgs de carga. Su velocidad no excedía de los 220 kts y no contaba con cabina presurizada.

Pero estas son simples especificaciones, lo interesante de este avión es que podía aterrizar en pistas donde ahora nadie se atrevería hacerlo (escuchen pilotos de Antonov). La primera vez que vi despegar un Búfalo parecía que lo hacía como un ascensor. Despegaba con todos los flaps abajo y realmente lo podía hacer en pistas muy cortas. Para el aterrizaje su velocidad en final podría ser menor a la de un Twin Otter DHC-3, su hermano menor, lo que le daba la capacidad de aterrizar en campos tan pequeños como el de Iñapari; cerca de la frontera con Brasil, en el departamento de Madre de Dios o hasta la playa Costa Verde, maniobra que realizó durante una exhibición aérea llamada Operación Impacto, en 1975 ¿Qué otro avión hace ahora 65 nudos en final y aterriza en menos de 200 metros?.

El Grupo Aéreo N° 8, en cumplimiento de la orden constitucional de contribuir al desarrollo socioeconómico del país, utilizaba este avión en los vuelos de Acción Cívica atendiendo localidades que hoy día están más olvidadas que nunca. Tuve la suerte de volar este avión en 1986 y 1987.

Recuerdo que los lenes partíamos de Lima a San Ramón, donde ninguna aeronave que lleve más de cuatro toneladas puede ahora operar. Luego salimos hacia Satipo, campo de ripio donde se accidentaron dos Antonov 32, en su intento de hacer esas rutas y reemplazar al Búfalo. De ahí partía a Sepagua, Atalaya (cuando era de grass) y llegaba por la tarde a Pucallpa. De ahí atendía a la olvidada y alejada ciudad de Puerto Esperanza, en el río Purús. Los miércoles regresaba haciendo la ruta inversa. Los jueves el avión hacia la ruta al Cuzco, donde operaba a Puerto Maldonado, Iberia e Iñapari, nos quedábamos en el Cusco, en el Hotel Libertador, hasta el sábado que retornábamos a Lima.

Recuerdo con mucha nostalgia al Técnico Julio Aldana, el dueño del Búfalo, ya fallecido, cuya hija es ahora tripulante auxiliar de una compañía aérea local, y al Técnico «Diosito» Estrada, quienes hicieron las maravillas para que este excelente avión siga operando. Dentro de varias anécdotas que podría contar con este legendario avión, me viene a la mente una que nos sucedió haciendo el vuelo de la Quinta Región Militar (QRM).

La QRM pedía un vuelo de relevo de su personal cada quince días, de Lima a Chiclayo, Ciro Alegría (campo de un grass siempre crecido, donde había un destacamento del ejército) y luego terminábamos en Iquitos. Recuerdo un vuelo en

que aterrizamos en Ciro Alegría. Al terminar el embarque de pasajeros el motor izquierdo no encendió por que se había malogrado el arrancador. Aunque no lo crean, nuestro mecánico Diosito, nos dio la idea de arrancar el motor bueno, sacarle el arrancador (si, ¡con el motor prendido y embanderado!) y se lo pusimos al otro pudiendo de esa manera encender el otro motor y poder llevar el avión a Iquitos para su mantenimiento.

Con ese mismo avión opere dos años en mis primeros vuelos de copiloto y realmente me hizo conocer casi todo el país. Comprendí desde ese entonces que el Perú era más grande de lo que yo me imaginaba. Que no solo eran importantes sus grandes ciudades sino que había pequeñas poblaciones que tenían necesidades más grandes y que nos veían aterrizar con ojos que hoy no veo en la aviación comercial. Estas pequeñas poblaciones esperaban con ansias la llegada de un avión de su Fuerza Aérea. De esa manera podían recibir al familiar querido, abastecimientos, periódicos, comercio, etc. Los pilotos éramos siempre muy bien atendidos. En el campo militar, los paracaidistas amaban al búfalo, pues sabían que podía volar mínimas velocidades, proporcionándoles una gran comodidad para los saltos. Ni punto de comparación con el Antonov 32, que es una buena aeronave pero nunca será un avión STOL.

Definitivamente hubo una falta de visión en no mantener una aeronave tan buena como lo fue el Búfalo. Decían que sus repuestos y mantenimiento eran muy caros, pero ¿no era más caro para el país desatender a sus más alejadas localidades? Si era muy caro entonces ¿Por qué olvidaron este avión y cambiaron los AN-26 por los AN-32? El sentido común hubiera dictado quedarnos aunque sea con un par de ellos para poder aterrizar en campos donde ahora nadie puede aterrizar, como varios de la selva central o en el VRAE, como el aeródromo de San Francisco, Luisiana, Silvia o más arriba en el Valle del Tambo, en aeródromos de Quiteni, Puerto Ocopa, etc.

Recordemos que los aviones se compran en respuesta a necesidades operativas. En el caso del Perú se requiere un avión de transporte ligero que pueda, por ejemplo, aterrizar en Nazca, (que útil hubiera sido durante el sismo que trajo casi abajo a esa localidad), en Caravelí, Camaná, Moquegua y varias ciudades más. Una aeronave de carga que pueda entrar a cualquier campo de aterrizaje, capacidad que desafortunadamente el AN-32 no tiene. Que mejor necesidad operativa que contar con avión STOL de mediana capacidad sin tener que ser grande y tan caro como un Hércules.

El avión Búfalo fue definitivamente el mejor avión de transporte que haya tenido la FAP. Ahora la *Viking Air*, la fabrica que tiene la licencia de

estos aviones, anuncia una nueva versión. Ojala que podamos hacer el esfuerzo y podamos contar nuevamente con este lindo avión. De ser así, me anoto para volarlo desde la Reserva si quieren.

QUIERO UN GALLO!!

Ivan Ljubicic G.

No había pasado mucho tiempo desde que llegamos a una pequeña pero hermosa ciudad del Estado de Georgia en USA, donde debíamos recibir aviones para trasladarlos en vuelo hasta Lima. El grupo de oficiales era relativamente numeroso y fuimos distribuidos en distintos pisos y habitaciones de un hotel en el centro de la ciudad.

Un buen amigo y camarada chiclayano fue mi compañero de habitación. Tenía un especial modo de hablar, vocalizando las palabras con voz altisonante, de tal forma que distinguía su presencia en las conversaciones de grupo. Sabía muy poco de inglés y su pronunciación era deficiente, por lo que al autor de esta nota, le resultaba valioso apoyo e intérprete en muchas ocasiones.

Habíamos comprado algunas prendas de verano para defendernos del calor e ingresamos con nuestro paquete al bar del hotel, para tomar una bebida helada. Pedí una limonada y él pidió una coca-cola, que en inglés se pronuncia «couk», sin embargo; con su modo de hablar tan característico, dijo al barman, casi gritando: «I want a cock» que traducido al castellano quiere decir: Quiero un gallo». El gringo y algunos parroquianos lo miraron sorprendidos y luego se echaron a reír.

Por qué se ríen estos idiotas, me preguntó asombrado mi compañero.

Porque en lugar de pedir una coca-cola has pedido un gallo, que en su argot, significa el miembro viril – le conteste preocupado y contrariado por las burlonas risas que había provocado. Debes pronunciar con claridad la «u» para que te entiendan concluí.

El barman seguía atento nuestra conversación, esperando una aclaración al insólito pedido. Luego mi compañero, sin amilanarse y sonriendo repitió su demanda, esta vez en muy claro inglés. El gringo de buen humor, le sirvió la bebida en vaso grande y no le cobró el valor, pues le cayó simpático.

Semanas después, fueron buenos amigos

ME SIENTO COMO CAÑÓN

*Ha llegado la vejez
con la idea de destruirme,
pero yo me he puesto firme
y con ella lucharé.
El pasado que se fue
saco ida sin regreso,
y no conforme con eso,
se llevó mi juventud,
feo, viejo y con sobrepeso.*

*Pero creo que estoy sano,
no soy persona achacosa,
hay alguna vena varicosa
y un tobillo se me inflama.
A veces cojo la cama
porque me duele el riñón,
me palpita el corazón,
tengo dolor en los huesos
y a pesar de todo eso;
¡Me siento como cañón!*

*Todos tenemos problemas
aunque piensen lo contrario,
los juanetes y los callos
me ponen en un dilema.
Levantarme o sigo en cama
cuando tengo alguna pena
siento una gran opresión
y me llega hasta los sesos
y a pesar de todo eso
¡Me siento como cañón!
Yo pienso que estoy entero
y lo voy a demostrar
aunque luego de caminar
me moleste la cadera,
para caminar afuera,
ya necesito un bastón
para evitar un resbalón
o en la calle algún tropiezo,
y a pesar de todo eso
¡Me siento como cañón!*

*Tengo en un brazo bursitis
Dolor en una costilla
y me falsea la rodilla
porque padezco de artritis.
En una pierna flebitis,
En el cuerpo comezón
Y se me encoge un tendón
Que el cuello me deja tieso
Y a pesar de todo eso
¡Me siento como cañón!*

*Si cuenta no quiero darme
de que mi rostro está viejo
al pasar por el espejo
no se me ocurre mirarme
más aunque quiera engañarme
mi cara es un acordeón
el cuerpo una salación
pero lucho por vivir
y les quiero repetir
¡Me siento como cañón!*

BÚSQUEDA DE UNA TRIBU

Jorge Barbosa Falconí

Corría el año 1947, aproximadamente entre los meses de agosto y setiembre; y se habían producido una serie de ataques, por parte de habitantes de nuestra Selva, a la localidad de Requena en el río Ucayali. Aparentemente pertenecían a alguna tribu salvaje, hasta esa época desconocida por la civilización. Estos elementos atacaron varias veces la localidad de Requena y secuestraron a algunas mujeres de dicha población, regresando con sus cautivas a su tribu a través de la inmensidad de la selva virgen.

Las autoridades de la época dispusieron que patrullas de nuestro Ejército se trasladaran a la indicada localidad, para capturar a los raptos.

En los encuentros habidos los indígenas mataron a un Sargento y luego hicieron lo mismo con un Teniente del Ejército.

En vista de que la situación se estaba poniendo muy crítica, el Gobierno dispuso el apoyo de la Fuerza Aérea, mediante el envío de una Escuadrilla de tres Aviones NORTHROP 8-15 del 31 Escuadrón de Ataque, con base en «Las Palmas» y se trasladará a Iquitos, para efectuar una serie de Misiones de Búsqueda, a fin de localizar a la tribu que estaba causando estos asesinatos y secuestros de mujeres de la localidad indicada.

La orden fue dada al Comando del «31 Escuadrón de Ataque» y se preparó de inmediato la Misión mediante el envío de una Escuadrilla de tres aviones Northtrop, 8A-5, la que estaría Comandada por el Capitán FAP Ernesto Fernández Lañas, como Guía; y los Alféreces FAP Jorge Barbosa Falconí y Mario Iriarte Venegas, como aleros de la información.

De inmediato nos pusimos a preparar febrilmente los aviones y equipos necesarios para el cumplimiento de las diferentes misiones que nos irían a tocar. Nuestro Plan de Vuelo era: Las Palmas – Chiclayo-Iquitos.

Lamentablemente no recuerdo con exactitud el día, pero se realizó entre los meses de agosto y

setiembre, pues era época de buen tiempo en la Cordillera y en la Selva. Hicimos un magnífico vuelo de Las Palmas a Chiclayo, donde aterrizamos para recargar y salir nuevamente para cruzar la cordillera hasta encontrar el río Marañón, luego el río Ucayali y finalmente por el Amazonas hasta llegar a Iquitos. Una vez en esta ciudad, el Capitán Fernández Lañas se dirigió al Cuartel de la Quinta Región Militar, para informarse de la situación, a fin de proceder a preparar nuestros vuelos de búsqueda y localización de la tribu que estaba ocasionando estos daños.

Una vez conocida la situación se planificaron los vuelos, debiendo volar de Iquitos hasta Requena, en el río Ucayali. De allí debíamos sobrevolar los diferentes ríos al Sur y Este de esta localidad, tales como los ríos Blanco, Gálvez, Yaquerana, Yaraví Mirim y Yavari propiamente dicho, que era el fronterizo con Brasil.

Después de coordinar con el Capitán Fernández Lañas y con el Alférez Iriarte la mejor forma de realizar las acciones, llegamos a la conclusión que los vuelos de reconocimiento por estos ríos, con el fin de encontrar algún tipo de agrupación humana, era iniciar estos reconocimientos desde la localidad de Requena, o sea volar de Iquitos a Requena y de allí seguir el curso de los ríos mencionados hasta la frontera con el Brasil. Serían Misiones que irían a desarrollar los Alféreces Barbosa e Iriarte, un día

cada uno; es decir la búsqueda sería individual y con una duración de 2 a 2 ½ horas de vuelo cada uno.

Los vuelos eran minuciosos, pues aparte de Requena, teníamos que encontrar el río que íbamos a sobrevolar y seguir el curso de cada río, con sus curvas y meandros, para tratar de localizar alguna población o agrupación humana.

Por otra parte el Comando de Iquitos dispuso que el Alférez Luis Mathews, de dicha Unidad, volara con nosotros en la cabina posterior, provisto de una cámara fotográfica K-20; y así iniciamos nuestros vuelos de reconocimiento: un día yo y al día siguiente Mario Iriarte. Mis vuelos interdiarios, recuerdo haberlos realizado unas 5 o 6 veces; e igualmente el Alférez Iriarte.

Volando el último día que me tocó hacer el reconocimiento, logré ubicarme sobre el río Yavari-Mirim, afluente del Yavari, fronterizo con el Brasil y luego empalme con el río Yaquerana, también fronterizo. A pesar de tener un magnífico buen tiempo, no pude distinguir ningún signo de agrupación humana. Ya había volado un poco más de 11/2 horas y estaba por iniciar el retorno a Iquitos, cuando de un momento a otro logré divisar a unas 10 millas por delante un humo blanco que salía de la espesura de la selva. De inmediato alerté al Alférez Luis Mathews para que alistara la cámara fotográfica y se ubicara en la mejor

posición en la cabina posterior, ya que el asiento era giratorio. En cuestión de pocos minutos llegamos hasta el lugar de donde salía el humo; enfilé mi avión desde una altura de unos 500 a 600 metros. En un pique profundo, pudiendo observar que al pie del río había una pequeña población con sus respectivas chozas. Los pobladores que corrían despavoridos estaban completamente desnudos; y el Alférez Mathews aprovechando el pique, la establecida y el ascenso casi vertical tomó varias fotografías donde se podía apreciar a varios pobladores que corrían asustados con la presencia del avión, posiblemente el único que habían visto en sus vidas.

«Teníamos que encontrar el río que íbamos a sobrevolar y seguir en el curso con sus curvas y meandros para ubicar alguna población...»

Se supone que al localizar a esta tribu, debía dispararles, por lo menos para amedrentarlos, pero me puse a pensar que no era posible efectuar un ataque a estos pobladores nativos, que seguramente eran inocentes de las muertes ocasionadas a dos miembros de nuestro Ejército.

Finalmente inicié mi retorno a Iquitos, dando parte de estos hechos a la superioridad, procediendo de inmediato a revelar las fotografías tomadas, donde se apreciaba a varios pobladores corriendo desnudos. Estas fotos estuvieron varios

años en los Archivos de la Dirección General de Aerofotografía, ignorando si aún pudieran existir o hayan desaparecido.

Luego de esto se dio por finalizada la Misión y la Escuadrilla regresó a Lima sin novedad.

EPÍLOGO

Después de muchos años; y continuando con la labor de integración de las tribus de nuestro territorio, desarrollada por el Instituto Lingüístico de Verano, y mediante un trabajo arduo y de aproximadamente 30 años de intensa y sacrificada labor en las más difíciles condiciones de vida, las lingüistas Harriett Fields y Kattie Kneeland, lograron llegar a integrar a la civilización a esa Tribu, que resultó ser de los MATSES, que fue la última Tribu de la Amazonia Peruana en ser integrada a la civilización.

Después de haber transcurrido cuatro décadas de los episodios narrados, el suscrito fue invitado por el ILV, por unos días a Yarinacocha, sede de dicha Institución, y de allí fui llevado en un pequeño hidroavión, hasta el mismo río Yaquerana, donde estaba ubicada la Tribu de los MATSES, en la frontera con el Brasil.

Tuve momentos muy emotivos, recordando aquel vuelo en que pude descubrir esta tribu. Allí me presentaron a Marcelino Dunu, que era en

único miembro de los MATSES que había estado presente y único testigo de aquel vuelo que había realizado hace 56 años atrás.

