

NARRACIONES

DE

CHANCE VUGHT-1928.

AVIADORES XI

R. P. PERO

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

2012

**Instituto de Estudios Históricos
Aeroespaciales del Perú**

Editor: José Zlatar Stambuk
Diagramación: Hans Hamann de Vivero
Impresión: Imprenta FAP
Caratula: Chance Vought 1928
Rodolfo Parodi 1987

Derechos Reservados

TABLA DE CONTENIDO

Introducción	7
Preludio del vuelo sobre los Alpes Jorge Chávez Dartnell	11
El Testamento de Chávez Juan Bielovucic Cavalié	17
Causa probable del accidente de Chávez Gastón Garreaud Dapello	23
La pérdida del avión Perú Carlos Martínez de Pinillos	35
Oficial de la Fuerza Aérea Pedro Sala Orozco	45
Avión Stinson-Faucett José Zlatar Stambuk	55
Jorge Chávez un iluminado Hugo Alegre B.	63
Piloto y amigo excepcional Luis F. Ramírez Alfaro	73

Ser Piloto es ...	79
Francis Gary Powers	
Remembranzas	85
Eduardo Ángeles Figueroa	
Un apretón de manos	95
Ernesto Miguel Burga Ortiz	
Sacrificio del Alférez CAP. Alfredo Salazar Southwell	113
Cesar Yépez Zapatero	
Bajo el cálido beso de la Selva	117
Carlos Mindreaud Rodríguez	
Base Aérea de Ancón	125
Jorge Balarín de la Torre	
Reunión con los muertos	133
Pedro Sala Orosco	
Doblando la esquina va cayendo la tarde: al fondo hay luz	137
Hugo Alegre B.	
Evacuación Aeromédica el pan de cada día	141
Giovani Gasparini	

Simbología del vuelo en el Perú	145
Jorge Harry Thornberry	
Consejo a un Cadete	149
Jorge Morzán Arrarte	
Solo en medio del espacio sin ser piloto	153
Anónimo	
Evocaciones de amistad entre aviadores	157
Juan Burga Bartra	
A Treinta años de las Malvinas	163
<i>Gonzalo Arenas Eroles</i>	

INTRODUCCIÓN

Narraciones de Aviadores en sus 10 primeros libros ha publicado 177 relatos de hechos o historias del personal de oficiales de la Fuerza Aérea del Perú, que a su paso por la Institución, dejan un recuerdo de sus acciones o vivencias misceláneas de hechos sucedidos en el trajín cotidiano.

Sentimos gran satisfacción por la acogida que tuvo la serie de publicaciones de «Narraciones de Aviadores», que nos ha permitido continuar recolectando escritos de personas que se atrevieron a desafiar las diferentes fuerzas que interactúan en la atmósfera terrestre; la historia de la aviación en el Perú, se ha enriquecido y aún prosigue su curso de prosperidad con los vuelos de sacrificados aviadores que con gran amor y entrega continúan el ejemplo de nuestros pioneros; como decíamos en nuestra segunda publicación, «hay hechos que la historia no

registra, sin embargo al plasmarlos en cuartillas, podrían servir de ejemplo a otros camaradas, para resolver problemas en circunstancias parecidas o en el mejor de los casos, su lectura aclare hechos históricos o servir de sano esparcimiento».

No debemos olvidar la frase «La historia se repite», razón por la cual es propicia la difusión de nuestra serie «Narraciones de Aviadores», que plasma en sus páginas las experiencias y sentimientos de los aviadores.

«Narraciones de Aviadores» además de poner en evidencia la calidad humana y profesional de sus autores, sus experiencias constituyen una historia menos formal que resulta más intensa, más dentro de la vida de las Unidades Aéreas, la convivencia dentro de la disciplina de la vida militar y los momentos de camaradería.

Consideramos que es muy importante resaltar la contribución escrita en la difusión de nuestro pasado, para no dejar en el olvido vivencias de nuestro recorrido como aviadores, que es aleccionador para las nuevas generaciones.

Expresamos nuestro agradeciendo a las personas que colaboraron a lo largo de las 10 ediciones de «Narraciones de Aviadores», con sus relatos que son la expresión de las experiencias vividas, las cuales permiten apreciar situaciones

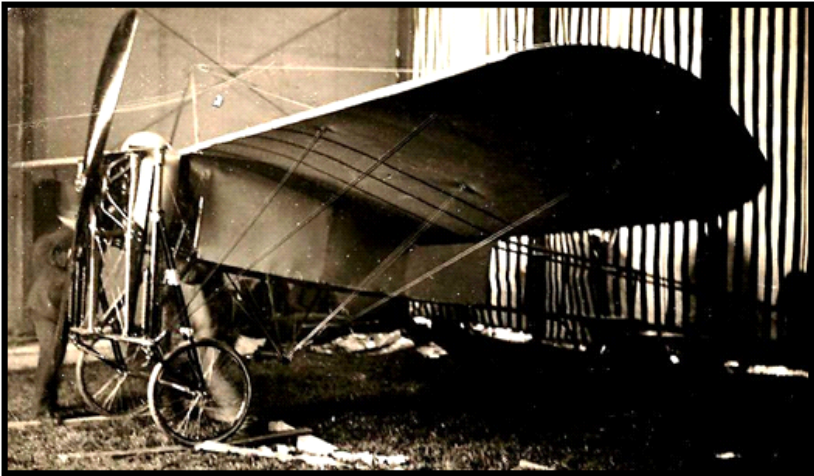
de grandes logros, alegrías, sentimientos y tristezas, reflejo de la vida en la Institución.

Este décimo primer libro de «Narraciones de Aviadores», presenta como los anteriores volúmenes, pasajes de la vida cotidiana de personas ligadas al quehacer de los aviadores, momentos especiales llenos de emoción y profesionalismo en su rutina diaria, plasmando en escrituras sus relatos.

En esta oportunidad hemos querido iniciar el libro con el pensamiento de nuestro primer aviador Jorge Chávez Dartnell, además presentamos 21 monografías, salvando las diferencias del tiempo y de ambiente, todas son protagonizadas por personas ligadas a la aeronáutica.

Antes de concluir, apelamos, como en las anteriores publicaciones, a la valiosa colaboración y espíritu que nos congrega para que nuestro propósito se mantenga en alto y podamos tener suficiente material para continuar la serie «Narraciones de Aviadores».

José Zlatar Stambuk



Jorge Chávez en su avión Bleriot antes de partir a su vuelo triunfal

PRELUDIO DEL VUELO SOBRE LOS ALPES

Jorge Chávez Dartnell

En una semana debo recibir mi máquina. El tiempo transcurre tan lentamente que parece que en cualquier momento se va a quedar paralizado.

Todavía faltan dieciocho días ¡Entonces será el momento! Brig, Simplón, Munchera, Domodossola y Milán.

En París todo está en orden, tan fácil y cómodamente, que casi me parece mentira. Cuando llegué al hotel, el conserje abre la puerta, para que yo no me tenga que cansar, y el ascensor está listo para llevarme rápidamente hacia arriba y de esta manera ahorrarme las pocas gradas que

hay. Las alfombras hacen que los pasos no hagan ruido, para no molestar la tranquilidad de nadie, y para cualquier antojo está el timbre a disposición en todo momento. Así vivo yo con toda comodidad y completamente asegurado contra cualquier problema, que pueda venir de afuera. En pocas semanas repentinamente todo será distinto. Entonces un reto envolverá todo, de lado a lado. Los vientos me azotarán y los abismos se abrirán frente a mí, peligrosos y amenazadores desfiladeros pétreos de las montañas, aparecerán frente a mí. Entre la naturaleza y yo no habrá nada más. Todos los muros que se han levantado para protegerme tan amorosamente, caerán, y me encontrare completamente solo con mi máquina y con mi valor frente a las fuerzas ciegas.

La seguridad del lujo que acá se me brinda, es casi un peligro, porque tergiversa lo que estará delante de mí, así como tergiversa a la gente que vive dentro de los muros de las grandes ciudades, al punto que ya no reconocen el respirar de la naturaleza. La noche para ellos es sólo oscuridad, la luna y las estrellas no son otra cosa que la insegura iluminación de esas tinieblas, incluso intrascendentes, pese a que con autenticidad tratan de iluminar y encontrar el camino. La noche acá es demasiado clara y demasiado ruidosa, llena de nuestros propios gritos y luces, en contraste de aquella que podríamos sentir allá afuera, en el misterio de la soledad y de la paz, la que a mí allá

tantas veces me ha dejado prácticamente sin aliento, porque yo tampoco me he atrevido a romperla ni con el más mínimo sonido de mi respiración.

Cuan a menudo he estado durante horas recostado sobre la tierra desnuda, mirando fijamente hacia arriba, a las estrellas, tratando de comprender su mutismo. Mi solicitud estaba dirigida a ellas, llena de una añoranza esplendorosa, queriendo traerlas hacia abajo para apretarlas contra mi pecho, para poseerlas, tanto a ellas como a sus misterios. No quería saber nada sobre las leyes que gobiernan sus movimientos, ni sobre cualquier otra cosa que la ciencia quisiera entregarnos, sino tan solo quería conocer el hecho de que ellas estaban allí y por que estaban en ese espacio infinito. Esa era mi insistente pregunta.

En ocasiones este sentimiento era sumamente angustioso, quizá la vez más terrible fue, cuando con nuestro fiel Fernando hicimos el paso sobre los Alpes. Habíamos fijado nuestra meta para pasar la noche sobre dos mil metros de altura. Fernando ya se había acostado para dormir. La noche estaba llena de paz hasta en los últimos rincones de su profundidad, de tanto en tanto uno de los caballos, que teníamos atados en la cercanía, durante su sueño golpeaba con su casco el piso, ese ruido en medio de este silencio absoluto, era como cuando cae una piedra

sobre un lago, y los ojos la siguen a través del azul plateado del agua, inquiriendo su recorrido hasta el fondo, como quien quiere enterarse a que profundidad del lago llegaría para acomodarse.

Las estrellas brillaban y resplandecían. Como si quisieran hablar conmigo, pero yo no entendía nada de eso, y las seguía con mis ojos, como si con ellos las pudiera coger y comprender, hasta que sus misterios se convirtieran para mí en conocimiento. Se trataba de una lucha entre ellas y yo; y tenía la sensación de que me iba encogiendo hasta quedarme convertido en un puntito, sin cuerpo, absolutamente solo, únicamente con conciencia, de tal manera que casi estaba completamente desligado de las cargas materiales. Era una situación angustiante, el tener que mantenerme entero y no sentir que me destrozaba en mil pedazos. Cuanto rato estuve así acostado, no lo sé. Con las últimas fuerzas que me quedaban traté de quitarme el peso. Luego recobré nuevamente mi plena conciencia y sobre todo mi cuerpo, pero sentía un intenso frío, y en medio de la soledad que volvía a reencontrar, entre las sombras grises plateado de las montañas iluminadas por la luna, repentinamente me inundó un nuevo miedo, que se vino a mezclar con la vivencia que acababa de sentir. Necesitaba un ser vivo junto a mí. Casi despierto a Fernando. Pero con la conciencia que se me abría, el miedo se me hizo demasiado grande. Me fui hacia los

caballos y les pasé la mano por su suave pelaje, lentamente, para que mis manos sintieran su calor. Finalmente me tranquilicé nuevamente y me acomodé en la carpa para dormirme. No me atreví a volver a salir afuera y mirar a las estrellas, en mí se desató un miedo tal que sentía que ellas me iban a hechizar y luego me iban a hacer desaparecer.

¿Hace cuánto tiempo de eso? Deben de haber pasado cinco años. Yo ya me había olvidado prácticamente de todo ello, y ahora acá en París me viene a aflorar nuevamente, con una nitidez tal, como si recién hubiera sucedido ayer. Como si recién me hubiera sucedido, porque me siento cansado, tenso y tiemblo de frío.

Ojala que la naturaleza me reciba de otra manera dentro de tres semanas, cuando vuele sobre los Alpes.



Avión de Juan Bielovucic, en Domodossola después de pasar sobre los Alpes

EL TESTAMENTO DE CHÁVEZ

Juan Bielovucic Cavalié

Setiembre de 1910, los ojos del mundo están vueltos hacia Italia.

En Milán empezaba el meeting internacional de Aviación, uno de los más importantes del año, importante por los premios donados por la ciudad y por el Comité para las diversas pruebas; y por el nombre y la fama de los pilotos internacionales que participaban en dicho concurso.

La prueba principal del programa, consistía en el vuelo de Suiza a Italia, uniendo Briga en el cantón Valais con Milán, reina de la Italia del Norte, con un aterrizaje obligatorio, en mitad de camino, en Domodossola.

Prueba formidable, se trataba nada menos que de dominar los Alpes por el cuello del Simplón, la vía creada por Napoleón, a una altura mínima de dos mil metros.

Numerosos eran los concursantes, pero solamente tres por sus antecedentes, por sus preparaciones especiales eran capaces de llevar a cabo tal hazaña, Cattaneo, Chávez y Weyman, los dos primeros sobre Bleriot, Weyman biplanista sobre Farman.

Al comenzar la prueba el italiano Cattaneo fue eliminado por no haber presentado a tiempo su aparato. Después de dos ensayos infructuosos para llegar a los dos mil metros indispensables para pasar el cuello; el americano Weyman con su pequeño aparato, especialmente fabricado para este concurso, se retiraba también.

Quedaba ahora, en el concepto de nosotros los pilotos, el más calificado: Jorge Chávez. Era el más calificado porque nosotros conocíamos su amor por los vuelos de altura y también por su entrenamiento intenso en vista de esta carrera; habiendo quince días antes batido el record mundial de altura: 2,600 metros, arrebatándoselo a mi amigo el gran piloto, (hoy desaparecido), León Moráne.

No quiero volver a contar detalladamente la más formidable hazaña realizada hasta esa fecha.

Está presente en la memoria de todos, entendidos o no en la Historia de la Aviación, todos saben lo que significan estas dos palabras – Chávez – Los Alpes.

Mi objeto es de precisar porque Chávez fue un creador y lo que nos ha legado. Pues bien, el 23 de setiembre, salido de Briga pasó el Simplón siguiendo el Gondo, luego el Iselle, apareciendo en el largo valle de Domodossola. El había triunfado, y se preparaba a tocar tierra en el lugar convenido, cuando violenta e inesperadamente viene la catástrofe.

A menos de diez metros de tierra las alas reventaban y el vencedor de los Alpes quedaba bajo los restos de su aparato.

El hombre, su espíritu y su voluntad habían triunfado, la materia había cedido. Después entre la consternación de todos era transportado al hospital, y después de tres días entre la alternativa de la esperanza y de angustia el 27 de setiembre salía el boletín fatal, para todos los pilotos presentes y la multitud que rodeaba el hospital.

«Pensad mientras Chávez muere, en lo heroico que es el sacrificio de los hombres por el bien de la humanidad»

En la tarde, de regreso a Milán, conocimos sus últimos momentos. Algunos instantes antes

de morir y en presencia de Jorge Chávez, los italianos siempre generosos, entregaban a su hermano Manuel, las cincuenta mil liras del premio, aunque Chávez sólo realizó la primera etapa de la carrera. Luego le llegan sus últimos minutos, durante los cuales, en los oídos del moribundo, el médico que lo había cuidado con santo cariño; profundamente conmovido repetía sin cesar «Gloria, gloria, Chávez»

Y fue entonces que Jorge recobrando conciencia, pronunció sus últimas palabras «Más arriba, más arriba todavía».

Fue entonces que yo comprendí que eso era el testamento del héroe, el nos legaba el fruto de su sacrificio, nos indicaba la ruta del aire sobre los montes, y por esas palabras explicaba que su deseo era de pasar sobre todas las cumbres; pero que su aparato no lo había permitido. El Gondo había burlado a Chávez. Sí, el Gondo, algo como nuestro Callejón de Huaylas, más monstruoso, tal vez por ser más estrecho; por sus remolinos. Sus pozos de aire habían dislocado el frágil aparato de Chávez, el cual no pudo resistir el aterrizaje, a lo que nosotros llamamos: «La remousee».

Fuimos varios ese día que juramos vengar a Chávez; y cuando después de haber buscado durante dos años el aparato que yo juzgaba adecuado, encontré al joven constructor Hanriot

que aceptaba construirme; probando el aparato en secreto, estando todo listo en noviembre 1912, aún tuve que esperar dos meses más, por haber decidido hacer mi tentativa en pleno invierno del 1913, para evitar los horribles remolinos del verano. Tal vez era demasiado peligroso porque si caía en la nieve, hubiera sido más difícil encontrarme. Pero las ventajas eran tales que por eso deliberadamente escogí el invierno.

El 5 de enero de 1913, mi aparato llegaba a Briga; y tuve la felicidad de ser el primero en estar listo antes que todos al tratar de recordar el vuelo de Chávez. Tuve la fuerza de voluntad de esperar, a pesar de la crítica de los periódicos, durante tres semanas, el día que yo deseaba, o sea de ver la Luna despejada sobre el Simplón, la víspera a media noche, al fin, el 24 a las once de la noche, el Observatorio de Monscera, me avisaba que al día siguiente tendría dos horas de sol esplendido entre las once y una de la tarde; toda la noche 50 soldados quitaron la nieve del terreno y al fin el 25 de enero arrancando a las 12, acordándome de las últimas palabras de Chávez. «¡Plus haut, Plus haut encore!»: y subiendo más, subiendo siempre, dominando el Monscera a más de cuatro mil metros, burlándome del Gondo que había matado a Chávez y que no podía nada contra mí, pasaba, y después de veinte minutos de planeo sin motor aterrizaba sobre el mismo terreno en Domodossola; y parando mi aparato a diez metros

del Monumento a Chávez, deposité sobre la estela un pequeño ramo de flores, que había traído de Suiza, habiendo así demostrado que era vengado, aquel que nos indicó el camino, el primero, Jorge Chávez.

CAUSA PROBABLE DEL ACCIDENTE DE CHÁVEZ

Gastón Garreaud Dapello

Este término, acuñado con el paso del tiempo en la Historia de la Aviación, revela la necesidad de establecer una hipótesis válida, que dé cause al análisis técnico de investigación de la desaparición de una aeronave o del siniestro de la misma, luego de su hallazgo.

Veamos que sucedió en el Primer Vuelo sobre los Alpes, aquel que decidiera la conquista y el destino de la aviación y que puso al Perú como país pionero de la aviación del mundo entero.

Se hace necesario iniciar esta introducción de carácter técnico, que permitirá al lector situar

desde una perspectiva poco común, a la lectura de estos temas, que permitirán dilucidar las causales probables que llevaron a convertir el triunfo en tragedia y la victoria transformada en un accidente aeronáutico y como tal lo investigaremos paso a paso, sin más elementos que los testimonios escritos en el lado histórico y que es con lo único que contamos y sin embargo... nos entregan datos reveladores.

En la investigación moderna de los siniestros aéreos, los investigadores y especialistas analizan detalladamente la recopilación de datos y testimonios, orales y oculares que le permitan establecer la trayectoria del vuelo, asimismo, procesar otros detalles de la percepción visual de todo insólito espectador en la vecindad y en los momentos previos al accidente, todo ello será considerado como elemento válido, que sumados al análisis técnico de los materiales residuales, permiten establecer las causas probables del accidente investigado (hoy en día las aeronaves están premunidas del «Flight Recorder» o caja de Registro de Vuelo donde se guarda toda la información técnica de la travesía).

Cuando estos elementos recurrentes de una investigación son muy pobres para una prueba de análisis, se realiza un recuento de dicho vuelo desde sus orígenes en el «Plan de Vuelo», siguiendo paso a paso todas sus fases, informes

radiales de posición, condiciones meteorológicas existentes, hasta el momento del accidente o el momento estimado de la desaparición de dicha aeronave. Los criterios de análisis establecen entonces las hipótesis de las probabilidades como causales, que luego de estudiadas se optará por la que más fundamento de causa real justifique su aceptación. Esta última es conocida universalmente en el «argot» aeronáutico como «The Probable Cause». Hagamos entonces un poco de historia en torno al accidente que cegara la vida del héroe Jorge Chávez Dartnell. Hurguemos detenidamente en cada detalle, en cada testimonio de lo que se ha escrito como relato o crónica de los episodios que antecedieron el vuelo triunfal, asimismo los recogidos ante la catástrofe del fallido aterrizaje y aquellos que se desprenden del relato del propio aviador en el Hospital de Domodossola antes de caer en el sopor de la agonía.

Poca cosa como información se podría pensar y es a final de cuentas...lo único que nos queda luego de sus ochenta años, tres cuartos de siglo y sabiendo de antemano que todo elemento residual de los restos del inmortal Bleriot XI se encuentran esparcidos en el tiempo transcurrido, y que tratar de juntar las piezas retenidas con tanto amor por los italianos en el Museo Galetti de Domodossola, con otras tantas convertidas en «Souvenirs» por los espectadores circunstanciales de esa epopeya

que culminaba con la derrota de los Alpes a manos de este intrépido joven peruano, sería una tarea absurda e imposible y que no serviría de nada, aún si quisiéramos agruparlas con las que celosamente conserva la Fuerza Aérea del Perú como reliquias en la museología aeronáutica.

Sin embargo, hojeando y releendo cuidadosamente las Notas ilustrativas de Arturo Mercanti, encontramos un pasaje de vital importancia a nuestra investigación y que refiere a la víspera; al jueves 22 de setiembre de 1910.

«...Pero esa noche tenía una preocupación. Su barómetro no funcionaba como era debido, pues le faltaba tinta a la pluma y tratándose de una tinta especial, tuvimos que despachar un auto para buscar ese líquido».

Los comisarios estaban presentes en el campo en el momento en que Chávez emprendía el vuelo, refiriéndose que este estaba un poco preocupado de esta situación anormal de su barómetro.

Esta situación creada, justamente horas antes del vuelo definitivo, nos deja mucho que pensar y nos crea un interrogante ¿y si ese barómetro presentaba problemas al faltar tinta de la plumilla que indicaría la marca de registro de la altura del vuelo, que beneficio confiable podía prestarle al piloto?.

Es importante aclarar que hasta ese momento no se conocía aún el altímetro como instrumento primario de vuelo, pues aún no había sido concebido. Jorge Chávez, lo que llevaba consigo, era un barómetro de laboratorio colgado al pecho con una pequeña correa o cinta gruesa, que le pasaba por el cuello. Era un instrumento más apropiado a las necesidades de un geógrafo o de un oficial de infantería alpina en tareas de un levantamiento de mapas, que a las de un piloto en vuelo; que tenía que ocupar una de sus manos y distraer la mirada del vuelo que realizaba, inclinando la cabina para verlo e interpretarlo debidamente.

Para conocimiento del lector, el barómetro del que hablamos y del que se auxiliaba Chávez en su vuelo, era una caja de aluminio con una tapa de cristal que encerraba en su interior un sistema de relojería a cuerda, el mismo que actuaba sobre un cilindro en donde se enrollaba el papel milimetrado que venía de una bobina paralela. Un aneroide articulaba el mecanismo de un delicado puntero, que en su extremidad llevaba una plumilla con un diminuto depósito de tinta, que al paso del papel registraba gráficamente las variaciones de la presión milibárica, indicando condiciones de ascenso o de descenso, lo que permitiría descifrar la altitud.

Chávez dependía de su barógrafo, le dice a Barzini enseñándoselo: «Después del motor, éste es el órgano más delicado del aeroplano. ¡Pobre de mí si se me malograra! No podría entender ya nada. Es por esto que no lo dejó ni un momento. He constatado su perfecto funcionamiento en mis últimos vuelos de altura, vuelos que he hecho precisamente para prepararme a la travesía de los Alpes». Lo que es el destino, y en el supremo momento de la prueba final le falla.

Con acuciosa y porfiada relectura de los testimonios escritos, encontramos que Luigi Barzini cierra el Capítulo «El Vuelo Triunfal», de su obra inolvidable: «EL Vuelo que surco los Alpes», con este último testimonio de análisis en que narra, como reaccionó Arthur Duray, el manager de Chávez, quien lo esperaba en el prado de Domodossola para disponer del reaprovisionamiento de combustible y, quien es uno de los primeros en asistir al héroe en el momento del accidente.

«...Arthur Duray, al hablar, no lograba disimular su emoción. Nos ha enseñado el Barómetro roto que se recogió entre los escombros. Su punta había comenzado a escribir cuando el aeroplano había bajado a mil metros de altura». Es importante añadir el propio testimonio de Chávez, cuando ya en el Hospital de San Biaggio

narra con toda lucidez los pasajes más dramáticos del vuelo, al ser azotado por esos enemigos invisibles, los vientos y la turbulencia.

«...eran verdaderos golpes de martillo, imprevistos, por aquí, por allá, arriba, abajo... un infierno. Me parecía rebotar como una pelota. Hacía saltos de cincuenta y sesenta metros. ¡Ah si el barómetro hubiese registrado todo esto, vería usted qué clase de zig-zag marcaría»!

Con estas evidencias, llegamos a la conclusión de que el día 23 de setiembre de 1910, Jorge Chávez vencía los Alpes sin ninguna otra ayuda que la estima visual de las alturas que tuvo que sortear en su último vuelo. El único instrumento con que contó realmente fue el de una brújula, que también estaba afectada por las variaciones de masa magnética originadas por el motor en marcha, pues todavía no se había concebido el «reglaje de compensación», incorporado en los compases modernos de uso aeronáutico.

Del barómetro roto y esa pequeña brújula no se tienen rastros, mas no así de un tacómetro que Chávez había hecho instalar en el lado izquierdo de su cabina de mando, para registrar el comportamiento de la máquina en la travesía y

así establecer su velocidad sobre el terreno. Este barómetro es apreciable en las fotografías de Jorge Chávez sentado en su Bleriot XI, y de una de ellas se hizo una estampilla conmemorativa hace ya más de cincuenta años, cuando el Perú legitimaba su condición de país pionero en la creación de la Historia de la Aviación. La reliquia en mención controlaba el pulso palpitante del corazón encerrado en ese motor, fiel compañero hasta el arribo a Domodossola, donde fue tomado, por no decir robado, por uno de esos presurosos espectadores que a la vista y paciencia de una masa humana que pugnaba por dar su socorro y ayuda, el removía entre escombros este valioso testimonio del tiempo para convertirlo en un trofeo de su audacia. Quien llena estas líneas tiene razones muy bien fundadas para probar lo que se dice, gracias a la inmovilidad instantánea del lente fotográfico que ha dejado la huella delatora rescatada casi ochenta años después y que señala entre una masa humana, de rostros anonadados, confundidos ante la tragedia a la que acaban de asistir, una figura impávida de un individuo de bigote y barbilla, que lleva una gorra puesta y una mirada desafiante hacia la cámara y luciendo en la mano izquierda el «souvenir», el estropicio de la historia.

Sabemos que Chávez cae abatido a las 2.09 pm., luego de haber batallado por espacio de cuarenta minutos en una lucha desigual contra

las barreras interpuestas por la naturaleza, que pareciera querer impedir que se violasen los cielos del paso del Simplón. La presencia del avión conducido por el hombre, abría una nueva ruta por encima de ese espinazo que separaba a Europa y establecía geografías naturales, que definirían la existencia de sus pueblos. Ese honor y esa gloria estaban reservados a un joven peruano que volaba como los cóndores.

El heroísmo de Jorge Chávez fue doble, se gestó desde el momento mismo del despegue, al comprobar que el progreso de su ascenso se tornaba errático en el barómetro, para luego quedarse sin referencias gráficas en la cartilla de papel. Enfilado ya su avión sobre el paso del Simplón comprobará con tristeza y desaliento que no tenía las referencias de la altura de vuelo en que se encontraba. El sabía al detalle todas las alturas de los pasajes de su plan de vuelo trazado en la carta, pero ignoraba la suya. Seguirán luego momentos muy difíciles al decidirse entrar en la Garganta del Gondo, en los que la turbulencia y los vientos lo harán perder altura y el control del Bleriot XI. Desde su cabina, pecho y viento, no tendrá otro recurso para volar que el cálculo de sus propios ojos y el valor que lo asistió, inundado de serenidad cada una de sus acciones al comando de este frágil monoplano.

Pero retrocedamos al día anterior, que algo sucedió entre la tarde y la noche de la víspera del vuelo definitivo. Ha sido obvio que al hotel llegó una persona encargada de traer la tinta que se había solicitado momentos antes. Con Chávez estaba sin duda alguna Christiaens, su inseparable amigo y también piloto, Mazeran su mecánico y probablemente otras personas, quizás Luigi Barzini, el periodista destacado por el «Corriere della Sera» para cubrir la información de este evento histórico.

¿Qué es lo que sucedió esa tarde? Sólo y sin ningún soporte técnico, ni de la industria a la que pudiera acudir, Jorge Chávez procedió sin dudar sólo o con sus inseparables amigos a desarmar el barómetro, retirando los tornillos de cierre de la tapa de cristal y tener así acceso al puntero y su plumilla vacía de tinta. Sin duda debió manipular con sus dedos el brazo sensitivo del puntero para depositar un par de gotas de esa tinta especial en el pequeñísimo depósito de la plumilla. Este inocente accionar debió afectar el punto de calibración o el haber averiado involuntariamente el mismo mecanismo.

No es pues antojadizo testimonio que narra cuando Duray recoge entre los escombros el barómetro roto al impacto del accidente y que recién había dado registró gráfico por debajo de los mil metros en descenso. Este comportamiento

errático de tan delicado instrumento había fallado y la conclusión es que había sido manipulado por quien no era técnico en la materia.

Revisar este pasaje humano es el más doloroso de todos cuando se analizan las causas y vemos que una arrastra a la otra... para comprobar que Chávez en su valeroso ascenso perdía toda referencia altimétrica que lo ubicara en una altura «medida» sobre los accidentes geográficos más altos de Europa, situación crucial que determinó que por encima de todo cálculo visual, por encima de todo criterio, él optara por la vía heroica de ser el primer hombre del siglo XX que franqueaba los Alpes al comando de una de las más grandes invenciones del ingenio humano; el avión.

Juzgar hoy día esta hipótesis y establecer con ello que un error de altimetría le diera curso a este vuelo y a esta historia, es algo que hace que «The Probable Cause» no haga otra cosa que engrandecerlo y resaltar con ellos el convencimiento del piloto de que su vuelo era trascendental para la ciencia y la civilización. Su condición de Pionero singular es indiscutible. Atrás de Jorge Chávez no había nada, ni técnicos, ni industria, ni nada que se le pareciese. Él fue un emprendedor solitario que tuvo que resolver por sí mismo una falla mínima, casi absurda...pero que gravitaría radicalmente en el curso del vuelo

que fue planeado con toda serenidad y marcar con ello las enseñanzas del mañana, por un futuro promisor y lleno de belleza; el vuelo de los hombres al encuentro de la paz por el progreso de la humanidad.

Relata Chávez que los vientos eran «verdaderos golpes de martillo», sin lugar a duda, al no saber a qué altura se encontraba lo obligó a virar hacia el valle del Toce e ingresar a la temible Garganta del Gondo que él quería evitar y es ahí donde el exceso de aceleraciones y fuerzas verticales positivas y negativas ha herido de muerte la estructura del fuselaje, los tirantes de las alas y han hecho que el ala derecha se desprenda y se produzca el accidente que lo lleva cuatro días después a un shock irreversible que termina con la vida del héroe.

LA PÉRDIDA DEL AVIÓN PERÚ

Carlos Martínez de Pinillos

A poco de dejar el Servicio Militar, un día de 1933 recibí un oficio de la Dirección de la Escuela de «Las Palmas», conminándome a que recogiera el Bellanca, «por falta de espacio». Allí se encontraba desde que terminó el Vuelo New York – Lima, y allí continuaba guardándose desde que lo traje de la Selva, después de que le hice prestar servicios al País durante el Conflicto con Colombia.

Ante lo insólito de la exigencia, me apersoné a solicitar que me dieran algo de tiempo para buscar donde llevarlo. Me concedieron unos días de gracia «a pesar de que es un estorbo». Fui a ver a mi máquina. El fuselaje estaba a la

intemperie, las alas y los montantes arrumados en un rincón de un hangar.

El Bellanca era peruano, tan peruano como cualquier ser nacido en esta bendita tierra, pero le negaban cobijo. Lo de «la falta de espacio» era una mentira; lo de que «es un estorbo» era verdad, pero si mi razón alcanzaba a entender lo primero, mis sentimientos no admitían lo segundo. El vencedor de los espacios, el campeón de las distancias, el héroe de las alturas, era desdeñado; y lo que no pudieron piélagos y soledades, cumbres y abismos, tormentas y huracanes, todo vencido en nombre del Perú y por el Perú, lo habían logrado los hombres, hijos de este mismo suelo: humillarlo y menospreciarlo. Lo único que no podía superar a tanta envidia y ruindad era y no sé cómo llamarlo, el que a pesar de que el «Perú», era tan mío como lo son las partes de mi cuerpo, le habían sacado la hélice y también las bujías «porque se necesitaban». Así los cilindros, al descubierto, sufrían desde hacía muchos días la acción del polvo y de la humedad. No es preciso ser mecánico para comprender el daño que esto causa a cualquier motor, y más, si éste es de avión. La bandera y el escudo del Perú, así como los escudos de los 12 países visitados, dibujados en el entelado, también sufrían los rigores del intemperismo.

Antes que el avión «Perú» terminara el vuelo New York – Lima, el Suboficial de 1ra. Eduardo Cáceres Centurión, escribía: «Muy poco falta para que el alado esquife, cansado de batir sus alas gigantescas, retorne a nuestros lares para descender triunfante, y gallardo, en el seno de la patria después de haber conquistado lauros inmarcesibles. Cargado de escudos, cual medallas, viene el «Perú» después de haber cumplido su deber. El no lo dirá, lo dirán los escudos de los pueblos que ha visitado en su triunfal expedición de paz y buena voluntad».

Cuando vemos agonizar a un ser querido, amamos en silencio a una mujer o tocamos al hijo recién nacido; cuando nos ilumina el resplandor de la alborada o contemplamos el fulgor doliente de un atardecer; cuando comparamos la rosa con la piedra, la nube con la ciénaga, la inteligencia con la torpeza o el amor con la ruindad, sentimos algo muy dentro de nosotros mismos que no podemos expresar cabalmente en palabras o en colores o en sonidos. Los genios se acercan a lograr esto, pero sólo eso; se acercan. Como soy cual el común de los mortales, no puedo expresar lo que sufrí antes, en y después del Vuelo por acción de algunos de mis semejantes. Lo que llegue a realizar, hasta ahora hiere, ácidamente, aún pasados ya 14 años, al enanismo moral de quienes dirigen la Aviación Militar. Creo que el infierno que viven esos entes con figura humana

se debe también a que fui civil, y no militar, cuando comencé mi carrera, y que les es intolerable el que así, de civil, se me otorgará el grado de Capitán, pasando por varios niveles, y no comenzando desde soldado raso.

El Perú no es fruto de un capricho humano; tampoco es consecuencia de un azar histórico. No debe pues estar en manos de los opacos ni de los mesnados. El Perú es pujanza heroica y callada; es acción simple y modesta. El Perú fue Coraje, sangre y muerte por el corazón de nuestros héroes y también fue estudio, trabajo y paz cuando estuvo en manos de la vergüenza, de la honestidad y del sacrificio.

La máquina era de mi pertenencia, pero más lo era del Perú. Quienes procedieron de la manera ya relatada, no atentaron contra mi propiedad o contra mi persona, que poco o nada valen, como ellos lo supusieron. Atentaron, impunemente contra la Nación y con la Patria. ¿Para qué ensombrecer estas páginas con sus nombres, si ya por la historia no escrita se les conoce?

Todo esto me hace pensar, a veces que mejor hubiera sido ni siquiera imaginar el Proyecto de Vuelo; menos aún llevarlo a cabo. Más otras veces también creo que estoy equivocado, porque si todos pensáramos así, cualquiera que sea nuestra actividad, el Perú había dejado de existir como

Nación desde hace mucho tiempo. El Perú necesita que quienes lleguen a ser mandantes, cambien de modo de pensar para que puedan cambiar de modo de ser, más....¿cómo lograr esto?. No lo sé. Soy simplemente un aviador y nada más.

Lo expresado anteriormente no es un reclamo ni es un lamento, y si denunció lo que hicieron con el «PERU», no es ahora un sollozo ni un suspiro, aunque sí los padecí. Es una protesta, la más encendida protesta de que soy capaz, por el ultraje cometido contra un símbolo de mi Patria, y esta no es solo mi opinión sino la de todas las personas que con ojos de asombro unas, avergonzadas otras, e iracundas las más, me han respondido cuando de este crimen les he hablado. En todo caso, con la culminación del Vuelo, mi País fue el ganador aunque yo fui el perdedor, más esto último, al fin y al cabo... ¿Qué importa?

Después del raid internacional y de las variadas comisiones que le hice cumplir al servicio del Perú, el avión tenía menos de 300 horas de recorrido. Su estado era de nuevo. Ninguna de las ofertas de compra que me habían hecho, por tentadoras que fueron, las acepté. No quería desprenderme de él. Alguien ofreció 10,000 soles para dedicarlo al servicio comercial por cuenta del Estado. No faltó quien pretendió cambiarlo por un terreno...El avión costó solamente 45,000 soles porque el precio de fábrica fue rebajado a 18,000

dólares, dada la misión que iba a desempeñar: la firma W. R. Grace lo trajo gratuitamente de New York; y, se le exoneró del pago de muellaje y de otros impuestos más. Su valor económico, aún con el uso que ya tenía, era de 60,000 soles.

Tampoco acepté, por las razones expuestas anteriormente, alquilarlo a la Compañía Aerovías, la que quería dedicarlo a un servicio diario de pasajeros entre Lima e Ica.

Frente al Bellanca me encontraba sufriendo una de las mayores decepciones de mi vida. No era la máquina en sí lo que me importaba porque un avión, al fin de cuentas, no es nada más que eso, un avión. Su valor simbólico era lo que me interesaba y siempre quise conservarlo hasta donde me fuera posible. Si hubiera podido guardarlo en mi propia casa allí, habría tenido hasta hoy un lugar preferido, mas siempre vivimos en casas no propias, muy pequeñas y modestas. Al contemplar el estado en que habían dejado al «PERU», mi primer impulso fue prenderle fuego para que llameante, hecho humo, hiciera su último vuelo. No pude conseguir la gasolina por razones administrativas. Lo único que me quedaba era llevarla yo mismo. Cuando llegue a casa y conté a mi mujer lo que ocurría y lo que iba a hacer, ella fue de opinión contraria. ¿Qué culpa tenía el avión, como callado y viviente testigo de la lucha que juntos emprendimos y en la que

habíamos sido capaces de vencer, juntos también?. No. No debía quemarlo. Qué más habrían querido ellos. Si no le podía guardar había que venderlo, pero quitándole todo lo que pudiera conservarse y que ocupara el espacio que había en nuestro hogar. ¡Cuánta razón tuvo mi esposa!

El señor Juan Pardo de Miguel me había ofrecido compra, y lo que antes había rechazado ahora, dolorosa e inevitablemente, tuve que aceptarlo. Había buscado afanosamente un sitio donde llevarlo pero me fue imposible encontrar uno apropiado. Regresé a «Las Palmas» con el alma adolorida para armar el avión. Terminada la faena, cual muchachas alegres, las ruedas giraban retozonas sobre sus ejes ya engrasados. Llené el tanque con el combustible necesario. La hélice comenzó a girar ágil y brillante. El motor runruneaba en un constante «¡vámonos ya de aquí!». Como niño obediente cumplió cuanto le ordené. Comencé a darle carrera y el avión, ansioso de libertad, galopando como garañón desbocado en celo, despegó de tierra, se prendió en el aire y rumbo al norte se alejó de ese lugar y de esas gentes. Llegamos a Chiclayo. En los vuelos que hicimos para entrenar a su nuevo dueño en el manejo, el motor no funcionaba bien como si la máquina estuviera poniendo obstáculos para no ser vendida. Recibí 17,500 soles. Me despedí de esa parte de mi mismo, estremecido de pesar y con un funesto presentimiento de no volverla a

ver. Una parte de mi vida se quedó con ella y aún evoco su imagen y el adiós postrero.

En manos de su nuevo propietario cruzó la Cordillera muchas veces, visitó la Selva por distintos rumbos y se acostumbró a la nueva vida: poco trabajo, largos vuelos, buenos cuidados y estimación recíproca. Después de un tiempo vino a Lima para que hicieran una limpieza. Aproveche esta circunstancia y, de acuerdo al compromiso contraído por el comprador, para recortar la tela de ambos costados y sacar la brújula que fueron en su momento emblemas de triunfo y conquistadores de aplauso y admiración en tierra propia y extraña. Hoy son muchas reliquias que con el sabor de EMPUJE conservo en el lugar más distinguido de mi casa., como el corazón de Jesús, porque con nosotros viven: DIOS y PATRIA. Ambos iluminan nuestra vida. Aquel con el fuego de bondad; ésta como símbolo de honor y con el laurel de la Victoria. El uno me orienta; ella me califica. Aquel me ordena, ésta me obliga. Cuando llegué a mi hogar y los contempló, en su mutismo elocuente me expresaron: AMOR y FE.

Terminada la reparación fui el piloto de pruebas. Lo hizo bien pero noté marchitada su beldad y disminuida su pujanza. Un poco taciturno, ya no era el mismo conmigo ni para consigo mismo. Al rebelde Bellanca no lo volví a ver más, sino muerto y hecho fragmentos. Prefirió

deshacerse y estrellarse matando lastimosamente a su tercer dueño, el señor Herman Fierman, salvándose milagrosamente su compañero, el Teniente de Marina Roldan. Cuando vi al que había sido «PERU», convertido ahora en pedazos desgarrados de violencia, en fierros retorcidos de indignación, en cenizas de aburrimiento y de pesar, la tierra se abrió a mis pies. Recuerdos gloriosos, inmaterializados; caprichos indomables de soberbia y de coraje, idos; suicidio final. Algo cruento, que quebranta, sentí dentro de mí. Si el remordimiento tiene fibras, fueron estas las que me estremecieron. Nunca lo debí vender pero...¡Dios bendito!... si no tenía donde...donde guardarlo?. Desesperado por mi involuntaria ingratitud ante esos restos que fueron melodías de triunfo, recogido en lo más íntimo de mi mismo, hice la promesa de guardar su nombre y su significación como recuerdo perenne en la gruta de mi alma. Cuando mi voz lo nombra o de él me hablan, no puedo menos que emocionarme. Cuando de él tratan pido que no me lo mencionen. A veces lloro. Ahora estoy llorando. ¡Maldita suerte y por unos menudos hombres!

Intacta está la máquina de Lindberg y se guarda en un museo; la de Ribeiro de Barros se conserva en el Brasil; la de Franco tiene Argentina. Podría contar muchos ejemplos más. Veo con satisfacción que de la máquina de Chávez conservamos, aunque sea, algunos restos. Bien

mercidamente tenía derecho a un sitiecito el avión «PERU», recuerdo que no creo sólo mío. Si el vuelo hubiera fracasado o si los tripulantes hubieran muerto, quizá entonces la máquina hubiera tenido algún valor. Habría sido el primer raid internacional intentado por un peruano, quizá también estaría olvidado, pero como todo se hizo con éxito, he tenido que ser yo, y hoy, después de tantos años, quien haga conocer esta inconcebible realidad. Ahora muerto, desaparecido el «PERU», sigue para mí vivo y palpitante como expresión de lo que fue y de lo que es; muy bajito, en secreto, me dice de lo que será en la historia de la aviación peruana, y en la Historia del Perú.



Avión Perú - BELLANCA

OFICIAL DE LA FUERZA AÉREA

Pedro Sala Orosco

Uno de los días más felices de mi vida fue el 28 de diciembre de 1941. No nos olvidemos que el 28 de diciembre es el Día de los Inocentes, pero felizmente ese día no jugó con nosotros como tal.

Yo me gradué con el número seis, habiendo ingresado con el trece, lo que presentó una ligera mejoría.

Después de recibir la espada como símbolo de mando del oficial, nos despedimos y fuimos donde Fiocco, para mandarnos a hacer los distintos uniformes que se usaban en esa época.

Fiocco era un sastre que tenía su taller frente al Aero Club del Perú; él confeccionaba los uniformes para la Fuerza Aérea y para la Marina. Tuvimos que mandarnos a hacer el uniforme de salida azul, el uniforme de gala negro, el frac de etiqueta y el uniforme caqui de diario, además de adquirir nuestras camisas, zapatos, medias, corbatas, etc. Afortunadamente podíamos comprarlos al crédito. Para equiparnos nos dieron un plazo de quinde días.

El 15 de enero nos presentamos a la Comandancia General donde nos entregaron los nombramientos. Yo era especialista en ataque, sin embargo por la influencia que tenían, nombraron a dos oficiales que no eran de esa especialidad a la unidad de ataque y a mí me enviaron a la 72^o Escuadrilla de Información Terrestre. Esta Escuadrilla fue dada de baja y los oficiales fuimos enviados a Chiclayo para trabajar en los servicios de guardia, etc. Cumplimos esas funciones durante unos 6 meses, cuando me llamaron a Lima porque habían llegado los aviones Falcón 22B, destinados a la instrucción de cadetes de cuarto año y también al escuadrón pues la Escuadrilla 72 pasó a llamarse Escuadrón 15.

Los aviones se estaban terminando de armar en el Servicio de Mantenimiento y a nosotros nos correspondió recibirlos y probarlos. A mí me designó Jefe de Material y Oficial Ayudante del

Comandante de la Unidad, que era el Comandante Ordoñez. Probar estos aviones era parte de las funciones de mi cargo.

El trabajo era entretenido y no tuve ningún problema. Una vez que probamos los aviones y tuvimos en nuestro poder, alojados en el hangar del 31° Escuadrón de Información Estratégica, nos trasladamos a Piura, viajando en dos etapas: Lima- Chiclayo y Chiclayo – Piura.

Piura no era más que un campo de aterrizaje, a la que se le había colocado una franja de 50 metros de ancho de cascajo para evitar que los aviones se atollaran.

Nuestro alojamiento era una caseta donde trabajaba Faucett y nuestros roperos eran cajones vacíos que habían contenido bidones de gasolina.

Pero éramos muchachos, teníamos deseos de servir y, sobre todo, teníamos la alegría de vivir.

Nuestro alojamiento era muy precario, para poder bañarnos tuvimos que subir un bidón vacío de combustible al techo de la caseta que nos servía de habitación y ahí le conectamos una tubería para usarla como ducha.

¿Se imaginan ustedes lo que es trabajar en pleno verano sin poderse bañar?

Bueno, pero no las arreglamos porque como solía decir mi abuelito: «Donde hay hombres, nunca mueren hombres».

Ahora hare un paréntesis para indicar, hasta donde me lo permite la memoria, quienes componíamos el 15° Escuadrón de Observación Terrestre. El Jefe era el Teniente Comandante Fernando Ordoñez de la Haza; segundo el Capitán Humberto Buenaño; tercero el Teniente Holler; cuarto, el Teniente Wensjoe; quinto, el que habla; y, posteriormente, se sumaron el Alférez Oscar Rivera y Antero Gargurevich.

En Piura yo no la pasé muy mal que digamos, porque Holler era un magnífico Oficial y se hizo muy amigo mío. Como no teníamos donde salir a divertirnos nos prestaban uniformes de avioneros. Nos íbamos de jarana a Castilla, la población que queda cerca de la Base; para ello Holler iba de sargento y yo de cabo. Los sábados nos jaraneábamos ahí hasta las tres o cuatro de la mañana y regresábamos cansados.

Me habían nombrado al Escuadrón de mis sueños.

Ahí estuve trabajando muy bien hasta que 8 a 9 meses después me enviaron a hacer observaciones en las lagunas de Castrovirreyna.

Cumplimos con la misión, mi piloto era el Alférez Oscar Benavides y de regreso volamos lo más bajo posible. Mi familia estaba pasando su temporada de verano en Pucusana. Al llegar a Pucusana volamos casi al ras del agua, pasamos Pucusana y nos dirigimos a Lima.

Cuál sería mi sorpresa cuando, dos días después, me llamó el comandante del 31° Escuadrón, don Enrique Bernaldes Bedoya y me emplazo diciéndome que yo había volado muy bajo sobre Pucusana y que había estado haciendo acrobacia.

Yo le respondí que no era cierto y él, muy molesto, me contestó que sí era cierto, porque la persona que se lo había dicho era nada menos que el General Silva, Director de la Escuela.

Mi respuesta, tal vez muy malcriada, fue:

Mi comandante, el General Silva miente.

Esto terminó de levantar el ánimo negativo del comandante Bernaldes, quien me dijo.

Sepa usted que un General de la Fuerza Aérea nunca miente; en consecuencia, váyase usted castigado a su cuarto porque le voy a poner ocho días de rigor.

Yo estaba muy molesto y me atreví a decirle:

Mi comandante este es uno de los tantos abusos que usted está cometiendo.

¡Ya basta y retírese! me dijo.

Salí y me dirigí a mi cuarto, con centinela de vista que no me dejaba salir para nada.

A pesar de este incidente y por lo que les voy a narrar, después fui gran amigo del comandante Bernales.

El comandante Bernales pensó que un teniente recién ascendido no podía expresarse infundadamente en la forma que yo lo había hecho.

Llamó a su chofer y se dirigió a Pucusana donde inició las averiguaciones del caso e hizo firmar un documento a las personas notables. El documento señalaba que, efectivamente, en la fecha de los sucesos habían venido dos aviones del sur, pasaron por el Boquerón de Pucusana y, volando muy bajito, se dirigieron hacia Lima. Dos o tres horas después se presentó un avión de color azul y amarillo que fue el que realizó una serie de acrobacias, volando muy cerca de los techos de las casas.

En vista de ésta información el comandante Bernales reaccionó y me mando decir, con el alférez Bellatín, que regresara a mi trabajo porque ya se había aclarado el problema.

Yo era muy terco y le dije a Bellatín:

Dile al comandante Bernales que a mí me ha sancionado con una papeleta de rigor y castigo y que él ha enviado copia de esa papeleta a la Dirección de Personal, de manera que yo no voy a salir mientras no levante esa papeleta y anule la que está en Personal.

Trataron de convencerme. Mandaron a todos mis compañeros del escuadrón para persuadirme y yo seguía, terco como la mula: no, no y no. Hasta que a eso de las 4.30 o 5 de la tarde, me llegó copia del oficio dirigido a la Dirección de Personal donde constaba que se había realizado una investigación, había quedado en claro que yo no había cometido esa falta, si no otra persona y que, por lo tanto, se suspendía el castigo.

En esas circunstancias salí del cuarto donde estaba consignado, fui a presentarme donde el comandante Bernales con uniforme azul y con mi espada, como se establecía en esa época y le dije:

Mi comandante usted ha hecho justicia.

Sus palabras me conmovieron cuando me dijo:

Siga usted así porque me ha llamado mucho la atención que un Teniente recién ascendido se haya comportado conmigo como usted lo hizo. Le

auguro muchos éxitos y a partir de ese momento me tiene usted entre sus amigos.

Y aproveche la oportunidad y le dije:

Mi comandante yo soy el número seis de mi promoción, los cinco anteriores han ido a seguir cursos de perfeccionamiento en Estados Unidos. También se han ido en número siete y ocho de mi promoción y los cinco primeros de la siguiente promoción. Yo quisiera saber porque no me han mandado a mí.

Bernales me contestó:

Su pedido es muy justo. Yo le aconsejo que se vaya usted a conversar con el Jefe de Estado Mayor y le exponga su situación. Seguramente él lo va a entender, pero como las palabras se las lleva el viento le sugiero que prepare usted un oficio indicando los motivos por los cuales usted solicita hablar con el Jefe de Estado Mayor.

Así lo hice y me recibió el Jefe de Estado Mayor de esa época, que era el General Miguel Ángel Llona. El General Llona me dijo que yo tenía razón, que en ese momento no había vacantes para ir a Estados Unidos pero que me enviarían en cuanto se presentara la primera oportunidad.

Sin embargo, al regresar al Escuadrón me esperaba una sorpresa: me habían nombrado para

traer a Lima los aviones para cadetes de primer año. Eran 25 aviones, en escuadrillas de cinco.

Yo estaba en la Escuadrilla de Lynch con quien trabajaba en el 31° Escuadrón, conjuntamente con Jorquiera, Bancalari y otro cuyo nombre no recuerdo.

Bancalari era un alférez recién recibido, pero lo nombraron por la vara que tenía, pues era pariente del ministro de esa época, el General Villanueva. Bancalari no tenía ni 120 horas de vuelo.

Lynch me dijo:

Tú te encargas de este muchacho, tú me respondes por cualquier infracción o incidente que pueda tener.

Así es que fui casi como niñera y emprendimos el viaje de Texas a Lima, que duró 29 días. Felizmente, Bancalari era buen piloto, un magnífico oficial y no tuvimos ningún problema.

Estos aviones eran biplazas para cadetes de primer año. No tenían mayor dotación de instrumentos y en el asiento posterior pusieron un tanque de 50 galones de combustible.

Como Lynch era el menos antiguo de los capitanes que eran Jefes de Escuadrilla, nosotros

salíamos siempre al final y en esas condiciones llegamos hasta Tapachula.

Los aviones no tenían arrancador, de modo que teníamos que arrancarlos nosotros con manizuela. Como no había mecánicos ni otro personal disponible, uno de los pilotos tenía que darle manizuela al avión de otro para así arrancar todos los aviones. Cuando sólo faltaba el último, el piloto dejaba el acelerador ligeramente adelantado, le daba manizuela y corría a su cabina para que el avión no se fuera a parar de cabeza porque estaba con calzas.

Tal como he dicho anteriormente fue un viaje de 29 días con la cabina descubierta. Dos veces me cambio la piel de la cara.

Finalmente llegamos a Lima sin ninguna novedad, sin haber perdido un solo avión. Los Jefes de escuadrilla eran Jesús Melgar, Fernando Parreaud, Carlos Sanguinetti, otro cuyo nombre lamentablemente no recuerdo, y el quinto era César Lynch.

Una vez en Lima regresamos a nuestra unidad de origen, yo al 31° Escuadrón.

AVION ANSALDO

José Zlatar Stambuk

En la primavera europea de 1916, los ingenieros U. Savoia y R. Verduzio, con la asistencia de C. Rosatelli, comenzaron a trabajar en el proyecto de un caza biplano con motor S.P.A.6A de 220 hp, que sería superior a cualquiera de sus contemporáneos. Antes de finalizar el año 1916, el ministerio italiano de Guerra aprobó el proyecto y solicitó a los astilleros Giovanni Ansaldo & Co., de Génova, que construyera los prototipos y habilitase espacio en sus talleres para la producción en serie del modelo. Así el S.V. se convirtió en S.V.A. (Savoia-Verduzio-Ansaldo), y el prototipo voló por primera vez en el aeródromo de Rosseto, el 19 de marzo de 1917.

Características particulares del diseño del S.V.A. fueron los montantes interplanos en diagonal y un fuselaje posterior de sección triangular, que permitía buena visibilidad hacia abajo. El recubrimiento del fuselaje era de madera terciada.

El primer avión de producción S.V.A.4, probado en los primeros meses de 1917, demostró ser rápido, con una autonomía de vuelo de cuatro horas, pero no lo bastante manejable para abatir a las unidades de reconocimiento, equipándolo con una cámara fotográfica. A comienzos de 1918, la línea de montaje del S.V.A.4, inicia en forma adicional la construcción del modelo S.V.A.5, que preveía espacio para una carga de bombas y tenía una autonomía de vuelo de seis horas. La producción se extendió a nuevas fábricas, al tiempo que entraba en servicio el S.V.A.3, este último con una envergadura reducida, proyectado como caza de interceptación, siendo su rendimiento operativo y funcional bueno y demostrando ser más maniobrable que el S.V.A.4 y S.V.A.5.

La fábrica Ansaldo también incursionó en la Hidroaviación construyendo un hidroavión de combate que recibió la denominación Idro-S.V.A.; estaba equipado con dos flotadores tubulares, y llegaron a construirse unas 50 unidades, pero en general no fue una versión de éxito.

Las versiones biplazas, el S.A.V.9 y S.V.A.10, tuvieron mucha aceptación, el primero de los cuales era un avión de entrenamiento con doble mando, y el segundo un avión de bombardeo y reconocimiento. A finales de 1917, los dos tipos fueron aceptados para el servicio en la aviación italiana, y a principio de 1918 comenzaron las entregas de un número elevado de ambas versiones.

Los biplanos S.V.A. se hicieron famosos por sus vuelos de largo alcance contra objetivos transalpinos, que llegaron hasta Friedrichshafen, en el Lago Constanza.

Después de la Gran Guerra se construyeron varios lotes de S.V.A.5 y S.V.A.10; algunas unidades de esta última versión se equiparon con motores Issota-Fraschini V-6, de 250 hp. Finalmente, en 1928, la producción se dio por concluida. En esa época se habían fabricado más de 2,000 S.V.A. de los cuales se exportaron alrededor de 100 unidades a 11 países diferentes.

Otro prototipo construido por la fábrica Ansaldo fue el A-1 Balilla (Cazador), caza de exploración, voló por primera vez en noviembre de 1917. Conservaba el diseño básico del fuselaje de la serie Ansaldo. S.V.A., con una sección Transversal triangular, pero las alas iban arriostadas por un par de montanes verticales paralelos en cada lado, en lugar de la armazón

Warren en forma de W de la serie anterior. Para su empleo en combate se nombró una comisión militar, la cual después de pruebas exhaustivas, decidió emplear el SPADS.7 francés en la Fuerza Armada Italiana, puesto que el A-1 parecía menos manejable que la mayoría de los aviones contemporáneos. En marzo de 1918 se presentó nuevamente el A-1, pero esta vez con una separación mucho mayor entre las alas, cuya superficie también había aumentado. La introducción de un motor S.P.A.6^a de mejor rendimiento y las modificaciones de la estructura alar dieron como resultado una mejora general en la operación del avión. Con los cambios introducidos, la Fuerza Armada Italiana lo aceptó, así llegó la orden de producción, y antes que termine la primera Gran Guerra, en noviembre de 1918, se habían entregado un total de 166 A-1, pero esta versión estuvo poco tiempo en servicio de primera línea.

Algunos A-1, comprados por la Polonia a Ansaldo pelearon, formando parte del Escuadrón Kosciuszko durante la Guerra Ruso-Polaca de 1920. En 1921, Ansaldo vendió 30 unidades a los soviéticos. Entre los años 1921 y 1924, la firma polca Plage & Laskiewicz construyó unos 70 A-1 bajo licencia.

En los primeros años de la posguerra, los A-1 se utilizaron en gran cantidad en exhibiciones y

competencias aeronáuticas. Una versión de carrera, muy aligerada y de envergadura reducida, finalizó tercera en el trofeo Pulitzer de 1920. Esta versión tuvo corta vida.

A partir de las experiencias recogidas con sus biplanos S.V.A. en 1918 el equipo de diseño de la compañía Ansaldo comenzó a trabajar en un biplano concebido inicialmente como biplaza de reconocimiento y bombardeo ligero, con mejoras en el rendimiento operativo. El prototipo Ansaldo A-300 voló por primera vez a comienzos de 1919, el nuevo biplano mostró ser maniobrable y responder bien a los controles. Como resultado de la prueba, el programa experimentó rápidos progresos, y el A-300 realizó una gira de exhibición por varios países europeos. Se construyó una pequeña cantidad de máquinas de la versión de producción A-300-2, algunas de ellas para atender un pedido de Polonia.

A finales de 1920, apareció en triplaza A-300-3, del cual se construyeron 90 unidades en la fábrica de Turín de la constituida Aeronáutica Ansaldo S.A. En el año de su aparición y el siguiente, los A-300-3 se exportaron a España, Bélgica y Polonia. Los polacos los utilizaron en las operaciones contra Rusia soviética.

Ansaldo luego desarrollo el A-300-4, que introdujo dos radiadores Lamblin. En 1924,

Polonia compró unas 30 unidades de A-300-4, que mostraron ser más fiables que los 70 A-300-2 que la compañía E. Plage & Laskiewicz había construido en 1920 bajo licencia. Estos aviones construidos en Polonia adolecían de numerosas fallas estructurales imputables a pericias de la mano de obra.

La Fuerza Aérea Italiana, mandó construir a Ansaldo cerca de 700 unidades de la versión A-300-4. Desempeñando este tipo de avión un papel importante en la larga campaña italiana en el norte de África, que terminó con la conquista de Libia.

El A-300-4, tenía las mismas características de diseño de las versiones anteriores. Sus alas eran de igual envergadura, con una configuración ortodoxa en dos secciones, fuselaje de madera y metal, y tren de aterrizaje fijo con un eje común a las ruedas principales, el conjunto del empenaje tenía forma triangular que recordaba la serie S-V-A., pero su superficie era mucho mayor. Como armamento tenía un par de ametralladoras fijas sincronizadas en la cubierta superior del motor, y una tercera, móvil, en la cabina posterior.

Las últimas versiones de este diseño fueron: el A-300-5, equipado con motor Lorraine, y los aviones de pasajeros A-300-C y A-300-T. Sin embargo el último desarrollo que entró en producción fue el A-300-6, que presentaba

mejoras de detalle en el diseño, en comparación con el A-300-4.

Lo último que salió de los talleres de Ansaldo, fue el prototipo A-400; estaba equipado con un motor Lorraine y presentaba un diseño más moderno, que incluía montanes inter planos aerodinámicos simples de sección en I, pero no llegó a entrar en producción.

Los primeros días de abril de 1921, llegó a Lima la Misión comercial de la casa Cia, Ansaldo y Cia de Turín.

El material aéreo que la misión trajo para introducir en el país consistía en los siguientes aparatos:

Dos SVA con motor SPA de 220 hp.

Dos Balilla A-1 con motor SPA de 22 hp.

Dos A-300 con motor Fiat de 300 hp.

Las municipalidades de Cusco y Puno comprarán cada una un avión SVA con motor SPA-6 y fueron estos aviones los que volaron con Alejandro Velasco Astete y Baltazar Montoya al Cusco y Puno.



Avi6n ANSALDO SVA 5

JORGE CHÁVEZ UN ILUMINADO

Hugo Alegre B.

El culto a los héroes, mártires y pioneros y sus hechos grandiosos constituyen el Alma Mater de una patria agradecida y su práctica es manifestación de civismo, tan necesaria y benéfica como la religión para el espíritu, como el aire y la luz a la vida. Es el homenaje que los peruanos debemos ofrecer a Jorge Chávez Dartnell.

Nació en París el 13 de junio de 1887, inscrito en el Consulado del Perú, siempre fue orgulloso de su nacionalidad peruana. Sus padres, Don Manuel Chávez y Moreyra y Doña María Rosa Dartnell y Guisee.

Jorge Chávez, a los 22 años, inicia su carrera de aviador un año antes de su vuelo sobre los Alpes, en el Circuito de Reims. Su carrera rápida, característica de sus grandes dotes de campeón, de su sed de altura y de embriaguez de puro espíritu deportivo. El 28 de febrero de 1910, en un Biplano Farman, inicia en Reims el primer vuelo de su vida; manteniéndose en el aire 1.42 horas.

En 1910, el nombre de Chávez figura numerosas veces en el álbum de Oro de los Ases Mundiales de Altura. Se necesitaba audacia especial para alcanzar 2,000 metros de altura, con un frágil artefacto entelado y adosado a un motor trepidante y descender cuando aún no se conocía el vuelo planeado y hacerlo a toda máquina. Durante su cuarto vuelo se aventura hasta la ciudad de Reims, su mayor distancia.

En el concurso de Biarritz se clasifica segundo en la prueba de altura y posteriormente, en Rouen, se adjudica el primer premio en el mismo evento. En julio termina su contrato con la Casa Farman y entra en tratos con Bleriot, quien lo inspira a alcanzar la gloria. Sin conocer aún su manejo, sube al monoplano de Bleriot y se remonta a 700 metros de altura.

Llega a él la noticia de una audaz prueba organizada por el «Circuito Aéreo Internacional de Milán», consistente en la travesía de los Alpes,

volando de Brigge, Suiza a Milán, Italia, con un paradero en Domodossola. Sin demora envía su inscripción y se dispone a estudiar la ruta para su intervención en esta gran prueba.

El éxito alcanzado por Louis Bleriot el 25 de julio de 1909 al cruzar el Canal de la Mancha, una distancia de 38 kilómetros en 37 minutos de vuelo, lo alienta, junto el Raid de Louis Paulhan en un Farman en los días 21, 27 y 28 de abril de 1910 unió Londres con Manchester, recorriendo 183 millas, así como otras tantas conquistas aéreas.

El macizo montañoso del Simplón fue considerado como el punto máximo por superar, porque ofrecía la ventaja de que una vez transpuesto, se podía tomar tierra fácilmente sobre el campo de aterrizaje de Domodossola. Debe tenerse en cuenta que en aquella época no existía una organización que pudiera dar auxilio para el vuelo, faltaban dispositivos de señalamiento y otras ayudas.

La altura mínima necesaria para superar el paso del Simplón imponía conseguir por lo menos 2,000 metros; altura que todavía no se había alcanzado por entonces. Un mes antes a la prueba Tyck había alcanzado 1,700 metros, mientras que Chávez en el Mitin de Blackpool-Inglaterra, el 3

de agosto, en un biplano Farman, había batido el record de altura, elevándose a 1,755 metros.

Posteriormente, cuando Drexel en un Bleriot alcanza 2,052 metros, se pensó en la realización de la travesía de los Alpes. El 8 de setiembre, Chávez bate el récord mundial de altura que ostentaba Mirane de 2,500 metros, al elevarse en Issy a 2,680 metros.

Diversos aviadores se inscriben para la prueba, la fecha se fija el 18 y 24 de setiembre. Se organizan los servicios meteorológicos, puestos de enlace con patrullas de soldados alpinistas para cooperar por medios de señalamiento de banderines y heliógrafos (aparatos que hacen señales telegráficas por medio de la retracción de los rayos solares en un espejo), instalados en los cerros, transmitirán el desarrollo de la prueba. Se instaló un servicio sanitario con la colaboración de medios lugareños.

El 8 de setiembre Chávez narra el desarrollo de un vuelo previo: «El domingo ensayé en mi nuevo aparato Bleriot, el tiempo se puso bueno. A las cuatro y media soplaba un viento con violencia extraordinaria. Son las cuatro y cuarenta y un minuto, doy tres grandes vueltas por encima de Issy. Llegó a 2,500 metros, el frío es intensísimo, siento un punto húmedo en la punta de la nariz, me asusto, son las sensaciones que se

experimentan en las altas regiones. ¿Sería necesario un balón de oxígeno? Recordé que Mirane subió a 2,500 metros y arrojó sangre por la nariz; llevé mi mano a ella ¡No era sangre! Solo un ligero catarro. ¡Uff, al fin me siento seguro!, también feliz porque mi barómetro indica que he subido más de 2,600 metros (2,680); he batido mi propio «Record». Treinta y seis minutos exactos han pasado desde que dejé la superficie de la tierra. Desciendo rápidamente y, después de haber batido mi record, cuarenta y dos minutos después de mi partida, alcanzo tierra en Issy, envuelto en fuertes remolinos; luego de haber flotado allá arriba en medio de la más absoluta calma».

El viernes 16 estaban inscritos para la prueba: Chávez, Cataneo, Weymann y Paillete. Los aviadores permanecieron en Brigge, pero no resolvieron volar.

Chávez volaría su avión Bleriot XI-I que tenía las siguientes características: motor radial de 50 HP y 110 kilos de peso, velocidad 65 kph, «techo práctico» 1,500 metros, envergadura de alas 8.54 m., fuselaje 7.32 m., peso total 359.682 kilos.

Las pruebas empiezan el lunes 19, Chávez inicia el intento, el frágil aparato se eleva sobre el campo de Brigge, empieza a ganar altura, se dirige al nevado Aletsch, lo supera, pero la furia del

viento parece mayor que el intento del hombre y rechaza el afán de éste; cuando el avión estaba sobre el paso del Simplón, atraído por los remolinos, el Bleriot intenta proseguir hasta que una ráfaga mayor le hace dar un salto de 50 metros, poniendo en peligro la vida del aviador. Ante esta situación, Chávez aterriza en Brigge. «He comprendido que estaba en medio de un cruce de vientos; era necesario volver y di motor al máximo para que el aeroplano no pudiera ser cogido por el viento, voy a repetir la tentativa».

El viernes 23, el minúsculo avión, que llevaba pintada en la cola la bandera peruana, decola a las 13.23 horas y pasa el Simplón después de 20 minutos de vuelo. Cruza a mil metros de altura, superando los desafiantes picos nevados, desaparece con dirección al valle de Domodossola. La violencia del viento, con sus torbellinos y golpes imprevistos, amenaza engullir al frágil avioncito. Jorge Chávez se da cuenta de que no podrá vencer aquellos elementos y enfila resueltamente por el estrecho canal rocoso de Swisehbergel para llegar al valle del Gondo. Los habitantes de los pueblos cercanos aplauden al vencedor de la montaña que se dirige al llano y superando el pico Piotone, desciende gradualmente a Domodossola.

Fue el descenso más rápido que jamás había hecho Chávez, pero también el más peligroso. Las rachas de viento sacudieron despiadadamente al

pequeño avión, pero el heroico piloto logró dirigirlo hacia el campo de aterrizaje imprevisto en la finca de Brocea en que habían sido colocadas algunas sábanas tomadas de las camas de los campesinos para indicar el punto en el que aterrizaría el avión.

Allí, fue donde los Alpes se vengaron del hombre que por primera vez en la historia había osado cruzarlo con un aparato inventado por él. El aparato, al precipitarse de nariz, se destrozó y de sus escombros fue extraído Chávez malamente herido, pero sin ánimo para exclamar triunfante. «¡Gracias sean dadas al Cielo, al fin están conquistados Los Alpes»!

Tenía las piernas fracturadas, la cara sangrando y múltiples lesiones; pero a pesar de tan terrible caída, el piloto no había perdido el conocimiento. Fue internado en el hospital San Biaggio, en Domodossola, donde cayó en letargo, recuperando el conocimiento al día siguiente. Durante tres días agonizaba, hasta que el 27 expiró; la fuerte fibra de Chávez hizo que resistiera entre la vida y la muerte.

En su lenta agonía, seguía el delirio de las visiones de las últimas fases de vuelo y se volvía a ver entre gargantas y picos pavorosos. Las heridas internas lo habían sumido antes en una pesadilla interminable de la que los médicos no pudieron aliviarlo. De nada valió la ciencia médica

para salvar aquel individuo, que después de haber forzado todos los límites del heroísmo, sentía aún tanta fuerza de resurrección.

Cerca de las tres de la tarde del 27 de setiembre, Chávez muere físicamente, pero por su proeza que alcanza historia universal no ha muerto, vive en el recuerdo del mundo. Chávez está inmóvil, sus ojos hundidos, su cara manchada de heridas, pero demostrando la quietud de aquel último ímpetu, como si a esa alma hubiera venido una resignación doliente y profunda.

Chávez es víctima de una inmensa injusticia: No se podía concebir un triunfo tan grande rubricado por una tragedia.

Chávez había vencido días antes por primera vez la mayor batalla del cielo.

¡Arriba...Siempre Arriba! Fueron las continuas palabras de su interminable agonía, hoy recogida del hermoso legado de hombría y sacrificio por los aviadores peruanos de todos los tiempos, que emulamos su ejemplo: El Cielo fue su Sudario.

El 5 de octubre de 1910 se realizaron las exequias del glorioso aviador. Fue sepultado en el Cementerio del Padre Lachaise en Paris.

El 19 de marzo de 1911, el Gobierno de Italia remitió al Perú los restos del Bleriot de Chávez, quedándose con un ala que se exhibe en el Museo Cívico de Domodossola. El avión fue reconstruido y ocupa lugar preferencial en la Plaza de Armas de las Palmas.

Nuestra patria, imbuida de hondo espíritu cívico, rindió con gran pompa el homenaje y la admiración que Jorge Chávez merecía; el 23 de setiembre de 1937 erigió un monumento que perenniza su memoria, perpetuando su glorioso renombre, que trascendió a todos los confines del mundo.

El Gobierno de Francia entregó al Perú los restos de Chávez y el 23 de setiembre de 1957 llegaron al Perú. Una Escuadrilla de cuatro aviones B-26 del «21 Escuadrón de Bombardeo» escolto al avión FAF Transal. La escuadrilla estuvo conformada por el Comandante Luis Barandiaran Pagador, los Capitanes Mario Castro Loureiro y Francisco Hoffman González, y quien escribe, en ese entonces como Teniente, cerrando el rombo.

Jorge Chávez perdura en el recuerdo agradecido de todos los peruanos y su ejemplo enaltece a pilotos, navegantes y a todo el personal civil y militar comprometido con la Aeronáutica. Su proeza fue y es acicate de quienes surcamos los aires como un ideal, en la lucha tenaz que nos

conduce al Dominio del Aire. Que Dios permita que su estela luminosa crezca, se fortalezca y subsista para el bien de nuestra patria.

PILOTO Y AMIGO EXCEPCIONAL

Luis F. Ramírez Alfaro

Al incursionar en la Historia Aeronáutica del Perú, se advierte en diversos capítulos de su copioso contenido, la participación de esclarecidos personajes que a manera de luces intermitentes orientan a emular las virtudes esenciales que debe caracterizar la vida profesional del hombre del aire.

Es evidente, que durante nuestro paso por la Institución, recibimos la influencia y prédica aleccionadora de aquellos paradigmas cuyas enseñanzas modelan nuestra personalidad e inducen a emprender destinos superiores.

De allí que al arribar a la serena etapa del vivir de los recuerdos, la memoria hurga con nostalgia en el pasado para evocar esos felices momentos que implacable nos arrebató el tiempo y sin embargo deja en cada mente huellas indelebles y más que ello, imperecederas.

En la época que compete describir, no fue tarea fácil contar con pilotos militares, dotados de suficiente experiencia y conocedores de los secretos y laberintos enmarañados de la Selva peruana y como garantía de aquello que posean un nutrido caudal de horas operacionales de vuelo para conectar en forma permanente y silenciosa pueblos alejados de nuestra Amazonía, llevando el aliento y avances tecnológicos de la modernidad hacia esos lindes del territorio nacional.

Este, es el caso específico del insigne maestro, querido Jefe, y predilecto amigo, Teniente General FAP don Pedro Vargas Prada Peirano, cuyo perfil lo define con rasgos inconfundibles de grata personalidad, mirada y accionar sereno, y trato ameno. Desde su graduación, como sub-alférez del Cuerpo de Aviación hasta que por esfuerzo personal, alcanzara la clase de Teniente General FAP, desempeña importantes y meritorios servicios a la Nación ejerciendo delicadas funciones, distinguiéndose por sus dotes personales de inteligencia, laboriosidad y el más refinado espíritu aeronáutico.

Es pertinente resaltar que el año 1940, cuando ostentaba la clase de teniente CAP integró con óptimo resultado la famosa «Escuadrilla de Buena Voluntad», identificada en el ámbito institucional como de «Los Zorros» que cumpliera exitosa gira por América del Sur, al mando del ilustre comandante CAP Armando Revoredo Iglesias.

El General Vargas Prada es considerado uno de los pioneros en las rutas de la Selva. Durante su permanencia en la Base Aérea Comandante Alvaríño de San Ramón, sobrevoló con maestría y seguridad los más difíciles parajes de la región amazónica, motivo por el cual en su momento ostentara el galardón de ser el piloto con más horas de vuelo en la zona.

Existen otros hechos que al ser omitidos se podría insinuar que carecen de dimensión histórica y no es ese el caso porque todos ellos están registrados exhaustivamente en la Historia Aeronáutica del Perú, tales como sus vuelos a los departamentos de Junín, Ayacucho, Arequipa y el majestuoso Callejón de Huaylas como integrante del XXXI Escuadrón de Información Estratégica. Apreciamos también su notable ejecutoria cuando ocupara la Jefatura de Instrucción de la Escuela de Oficiales de Aeronáutica donde puso en evidencia su gran vocación y dotes de autentico maestro de jóvenes

pléyades de aviadores que recibieron sus valiosas enseñanzas y como constatamos hoy, ocuparon más tarde altos cargos del quehacer institucional.

Acápiteme especial merece el ámbito del Transporte Aéreo en el cual don Pedro Vargas Prada participara activamente, constituyéndose en verdadero paladín del desarrollo nacional cumpliendo con toda eficiencia múltiples vuelos a lo largo y ancho del territorio dentro de los márgenes más óptimos de seguridad y eficiencia.

Es de hacer notar, que un elevado número de horas acumuladas de vuelo las cumplió como piloto en la entonces prestigiada empresa de aviación Faucett S.A. conduciendo pasajeros y carga. Mas tarde, le cupo el especial privilegio de ejercer la presidencia de la Corporación Peruana de Aviación Comercial «CORPAC» velando con extremado celo por la modernización de la infraestructura aérea, la óptima operación y mantenimiento de los equipos de tan vital importancia en esta rama especialísima de la aeronáutica.

Es por todo aquello que a don Pedro Vargas Prada, le cupo el honor de desempeñar los altos cargos de jefe de Estado Mayor General, comandante general de la Fuerza Aérea, ministro de Aeronáutica y el excepcional privilegio de ser copresidente de la República haciéndose acreedor

a las más altas distinciones pero sobre todo, al afecto imperecedero por su trato amical y humano sin menoscabo de la Disciplina que lo distinguen como uno de los jefes más queridos de la Aviación Militar.



Avión U 2

SER PILOTO ES.....

Francis Gary Powers

Existen dos variedades de pilotos, aquellos que llevan en su sangre la necesidad de volar por la misma razón que necesitan dormir, comer o respirar, y aquellos que lo hacen simplemente por tarea, por obligación o porque no tienen otra alternativa. Los últimos usualmente llegan a la profesión por casualidad, u otra forma no planeada.

Los primeros, frecuentemente tienen la inquietud desde la niñez cuando veían en los aviones algo notable, místico, sublime quizás. Muchos de estos empezaron de pequeños a construir modelos de aeroplanos o acumulando fotos, posters o cualquier otra colección con

motivos aéreos. Conocían las especificaciones y datos de cualquier avión con lujo de detalles.

Cuando crecen y tienen la fortuna de realizar su sueño de niñez, disfrutan enormemente su trabajo, se sienten (y son) los hombres más afortunados del planeta.

«Los Pilotos son una clase aparte de humanos, ellos abandonan todo lo mundano para purificar su espíritu en el cielo, y únicamente retornan a la tierra después de recibir la comunión de lo infinito».

Este grupo conoce la diferencia entre volar para subsistir y subsistir para volar. La aviación les enseña orgullo como también humildad y, a pesar de que volar es un hechizo, ellos caen voluntariamente víctimas de su maleficio.

Cuando en tierra y durante días soleados, observan continuamente el firmamento añorando estar allí. Durante días lluviosos y nublados, recrean los procedimientos de vuelo en sus mentes.

El piloto sabe que el mejor simulador de vuelo está en él mismo, en su imaginación, en su actitud; porque la mente del piloto está siempre accesible a elementos nuevos y comprende que para volar necesita creer en lo desconocido. No obstante, pilotos son hombres lógicos, disciplinados, que por

necesidad precisan de pensar claramente, de otra manera se arriesgan a perder violentamente la vida.

Al sentarse en la cabina, el verdadero piloto no ata a su cuerpo del avión, todo lo contrario, a través del arnés, él amarra el avión a sus espaldas, a su completa anatomía. Los controles de la aeronave pasan a ser una extensión a su persona. Esta simple acción une al hombre y al aparato en la simetría de una sola entidad, en una mezcla única e indescifrable.

Cada vibración, cada sonido, cada olor tiene sentido, y el piloto los interpreta apropiadamente. No hay duda de que el motor es el corazón del avión, pero el piloto es el alma que lo gobierna.

Los pilotos no ven a sus objetos de afección como máquinas, todo lo contrario, son formas vivientes que respiran, y poseen diferentes personalidades. En momentos dialogan y hasta riñen con ellos. Estos seducidos mortales perciben a los aviones con dotes de belleza incondicional.

Porque nada estimula más los sentidos de un aviador que la forma exquisita de una aeronave. No lo pueden evitar, están infectados por el sortilegio y vivirán el resto de sus vidas cautivadas por el embrujo de su belleza.

Para el piloto percibir un avión es como encontrar un familiar perdido, una y otra vez. Cuando el destino trágico muestra su inexorable presencia y vidas se pierden en infortunios aéreos, la esencia del piloto se entristece por lo acontecido. Mas no podrá evitar, quizás por un infinitesimal segundo, que la sombra de su pensamiento se remonte al aparato y un golpe de aflicción, por el «amigo» caído, le sea inevitable.

Para el aviador, el sonido de pistones es una espléndida sinfonía, el sonido de un jet la síntesis de la fuerza. Aviones peligrosos no existen, solamente no piloteados adecuadamente. Para él, aeropuertos son altares, el talento humano, allí se realizan diariamente los desafíos y milagros frente a la energía de la naturaleza y la fuerza de la gravedad. Son lugares sagrados donde el ritual de volar se exalta y se glorifica. De donde caminos y fronteras se contraen y el mundo se empequeñece. En los que igual se llora de alegría que de tristeza. En donde nacen esperanzas y sucumben ideales. En los que se evocan sitios lejanos y se añoran ausentes queridos. En donde el sonido del silencio habita los recuerdos y las hazañas de gigantes.

En el aire el piloto está en su elemento; es su hogar es allí donde él pertenece. Es allí donde el logra liberarse de las esclavitudes que lo sujetan a la tierra. Es un obsequio de los dioses y el aviador

lo acepta con respeto y alegría. Este privilegio le permite escalar las prodigiosas montañas del espacio y alcanzar dimensiones en el firmamento que otros mortales no han alcanzado. Este regalo le permite apreciar la perfección del Creador y la absurda pequeñez de los humanos. Le permite igualmente, reconocer que nadie ha visto la montaña hasta que ve su sombra desde el cielo.

Distinguir una persona que ha perdido su alma a la aviación es fácil: en una muchedumbre, cuando un avión pasa, su mirada se tornará inmediatamente al firmamento buscándolo, y no descansará hasta hacer contacto visual con el objeto de su distracción; no importa cuántas veces haya visto el mismo avión, es preciso verlo. Es algo inconsciente y se origina espontáneamente.

Pilotos quizás puedan explicar los elementos físicos de vuelo, pero describir lo que le ocasiona a su existencia es imposible. Porque explicar la magia de volar esta mas allá de las palabras.....

«Papá, dejé mi corazón allá arriba».

Francis Gary Powers: famoso piloto norteamericano, quien fue derribado mientras volaba un U2 sobre la ex Unión Soviética durante la guerra fría, describiendo su primer vuelo a la edad de 14 años.



Douglas C 47

REMENBRANZAS

Eduardo Ángeles Figueroa

Cuando el 15 de marzo de 1948, me entregaron la copia de la R.S. N° 218 con la que fui nombrado a la Base Aérea de Tingo María, me invadió cierto sentimiento de frustración, porque aquella Base se estaba desactivando y ahí se instalaría el Batallón de Zapadores de Montaña que se encargaría de mejorar los campos de aterrizaje de la Selva y yo de aquellas tareas no sabía nada.

Además quiero confesar que alguien me había hablado de los rigores de la vida en la Selva, de los izangos, del tunche mal agüero, la yacumama, la puzanga, los lagartos y las víboras de cabeza en forma de corazón, todo lo cual me producía un

escozor en la piel que casi me motiva a renunciar a seguir en la FAP.

Sin embargo tuve que acatar aquella orden, no sin antes conversar con algunas personas que sabía yo que eran nacidos en Iquitos, entre ellos el coronel FAP Francisco Secada que era Director de Personal, quien al referirle que había sido trasladado a la Selva, me felicitó diciéndome que era lo mejor que me pudo haber pasado, pues era como ser nombrado al paraíso.

Alisté mi pequeña maleta, saque mi pasaje por tierra en la Agencia Perris hasta Huánuco y volteando la mirada hacia mi departamento donde se quedaba mi esposa con mi tierno y único hijo en ese entonces, salí corriendo para cruzar los Andes de Occidente a Oriente, contemplando los cerros prietos, las lagunas y los glaciares en el camino pero en todo aquel paisaje se dibujaba la imagen de mis dos seres queridos que los había dejado solos obligado por las circunstancias de la vida militar.

Después de una noche en Huánuco, pasé a Tingo María donde llegué a las once de la mañana, con sol intenso y cielo despejado, no había alojamiento para oficiales casados en esa ciudad, sólo una pequeña residencia como para tres solteros, ubicada en la margen derecha del río

Huallaga, un poco más debajo de la boca del río Monzón.

Dejé mi empolvada maleta en aquella residencia y pasando por el tambaleante puente colgante sobre el Huallaga, me encaminé a la Base Aérea que quedaba en la otra margen del río.

En la Prevención de la Base FAP, encontré a dos avioneros que hacían guardia, quienes me informaron que todo el personal de la unidad estaba trabajando al final de la pista de aterrizaje que querían ampliarla.

Por la orilla del campo y en un sendero lleno de izangos, caminé varios minutos hasta encontrar a los oficiales de la Unidad con los suboficiales y más de treinta avioneros que cortaban apresuradamente las enormes y gruesas raíces de un árbol gigantesco que ya había sido mochado en su mayor parte, para el pequeño tractor que ahí estaba, levante el pesado tronco para retirarlo del campo.

Con gran sorpresa, esta operación la terminaron rápidamente, como si me hubieran estado esperando y cuando el tronco cedió, apareció de súbito dentro de aquellas raíces, una tremenda víbora de 3.20 metros de largo, del grosor de mi muñeca, con la cabeza levantada, sacando intermitentemente su lengua

envenenada y mostrando amenazadoramente sus afilados colmillos.

Todos los presentes espantados, agarraron ramas, piedras, palos y machetes para enfrentarse a la fiera denominada Shushupe de color marrón jaspeado, mientras que un solo avionero nacido seguramente en la jungla, se acercó lentamente al animal y sin darle tiempo para que salte, le asestó un feroz golpe con la pala del machete en la cabeza y el animal se inclinó doblegado, muriendo al instante.

No bien acababa de sorprenderme de tan espeluznante recibimiento, cuando la alegría brotó entre los avioneros, que ya en la hora del descanso llevaron corriendo a la enemiga muerta hasta la cocina de la Base, la pelaron con mucho cuidado, la despedazaron y convertida en riquísimos chicharrones se la comieron aderezada con mishquiuchu y yuca sancochada. Yo no intervine en el banquete, pero algunos oficiales y suboficiales si lo hicieron.

Repuesto de aquella impresión un tanto escabrosa, caminé por diferentes trochas, por las orillas del río Huallaga, ingrese varias veces a la cueva de las pavas y trepé a las cuevas de las lechuzas y de vez en cuando algún reptil cruzaba mi camino pero ya nada me asustaba.

En mis vacaciones viaje a Lima y visité al coronel Secada a quien conocía personalmente desde los años 1946 en que ambos trabajamos en el Castillo Real Felipe, del Callao aunque en diferentes Unidades allí acantonadas.

Este edificio de la época colonial sirvió de refugio al general José Ramón Rodil después de la capitulación española y guarda muchos y horrorosos recuerdos de aquella terquedad de Rodil, porque tuvieron que soportar hambre, epidemias y muertes hasta que decidió abandonar el país dejando enterrados muchos cuerpos anónimos.

En aquellos tiempos, el coronel Secada nunca se reía, daba la impresión de que andaba preocupado pensando permanentemente en que le esperaba al día siguiente, pero al visitarlo, le conté las cosas que había visto en Tingo María, las peripecias de algunos suboficiales que tenían que ser evacuados llenos de izangos, el banquete con la serpiente venenosa, los encantos de la cueva de las lechuzas, yo no quería creer, se moría de risa y comentaba que efectivamente la vida de la Selva es dura pero digna de ser vivida.

Me habló de la bondad de la gente de la Montaña, de aquella sencillez de sus expresiones, de lo hermoso que era bañarse en los ríos, deslizarse en una canoa movediza, saboreando

los inguiris y maduros, masticar las piñas jugosas, la papaya, el taperivá así como también pescar en los ríos la gamitana, el sungaro y el sábalo, servirse un pedazo de paiche fresco frito con yuca sancochada o tal vez una zarapatera aderezada con mishquiucho.

Al final, terminó diciéndome que cada vez que regresara a la capital le trajera un poco de aquel ají tan aromático como era el mishquiuchu o el pipí de mono.

Desde aquel instante, cada vez que venía a Lima, le traía algunas cosas de la Selva pero siempre el mishquiuchu que tanto le gustaba. Nunca le traje una piel de lagarto ni siquiera la de aquella Shushupe que la vi amenazante y después muerta, pero si alguna piedra de río como para ponerla sobre el escritorio a manera de pisa papel, que él me agradecía.

Lo curioso fue que cuando me estaba acostumbrando en aquella bella ciudad de Tingo María, con su gente tan cariñosa, donde iba conquistando amistades, cuando ya compartía con mis amigos las aventuras de la cacería, de los deportes, de los vuelos a todo lo largo del valle del Huallaga en los aviones de TAPSA y CAMSA, cuando ya tenía muchos ahijados y compadres, y pensaba comprar unas hectáreas de tierra para construir una cabaña y dedicarme al campo por

el resto de mi vida, con gran sorpresa recibí copia de la R.S. N° 73 del 20 de marzo de 1950 con la que me trasladaban a la Base Aérea de Itaya en pleno corazón de Iquitos.

Qué maravilla dije, de la cabecera de la Selva a la Selva baja, de los ríos bravos los caudalosos y lentos de la plena Amazonía, de este pueblo pequeño y naciente hacia la ciudad casi cosmopolita del Oriente, y sin ningún entusiasmo también tuve que aceptar aquel nombramiento en honor a mi juramento.

En mi nuevo cargo tendría muchos amigos más, visitaría el Club Iquitos construido por EIFFEL, todas las noches, volaría incansablemente con los oficiales de la Unidad sobre el Marañón, el Ucayali, el Amazonas y sobre todos sus afluentes pero estaría más lejos de los míos que tanto adoro.

En aquella tierra conocí a Arturo Hernández, el célebre autor de «Sangama» y leí con efusión su obra donde se habla de los misterios y secretos de la Selva desde adentro, en su lenguaje realista, a veces místico siempre prosaico y casi herético, de aquella prodigiosa Amazonía, de ese infierno verde que para mí ya era el paraíso escondido en la más peruanísima región del Perú, dueños del ayahuasca y del barbasco, con una gente sencilla que tiene un modo de hablar que agrada, cuando

dicen de la luna su encanto, del agua su duro o querido shishaco tu ojo me sala maldita boa.

Desde aquella Unidad, viajaba a Lima más frecuentemente y siempre buscaba al coronel Secada. Entre nosotros ya no había más secretos de la Selva que contarnos, pero yo noté que a pesar del amor a su tierra, de sus recuerdos de cuando era niño y tal vez merodeaba por las tahuampas, ya no hablaba con el tono loreitano, sólo le quedaba la afinación al misquiuchu, a los juanes y ninajuanes, al tacacho con cecina, que sin duda no los cambiaría por ningún otro manjar.

Cuando ya me acostumbraba a todas estas cosas, cuando dormía plácidamente después de haber festejado la noche anterior mi ascenso al grado de capitán, el coronel FAP Juan Castro Ramos, me despertó muy temprano para regresar con él a Lima en un Douglas C-47 e incorporarme a TAM, Unidad que él comandaba, situación que se regularizó en la R.S. del 25 de abril de 1952.

Entonces visité al Coronel Secada y él me preguntó si había conocido Quistococha y Lagartococha y yo le contesté que también había conocido Caballococha, pueblo enclavado al extremo Nororiente del país y por ahí visité igualmente el Sanatorio de San Pablo donde Madres de la Caridad atendían a los enfermos atacados por el Bacilo de Hansen, lo que

significaba una muestra más del espíritu de bondad que reina en aquella tierra prodigiosa y ahora como contraste de aquella sencillez, venía a Lima donde no hay cochas ni aguajales pero tal vez encontremos lagartos escondidos en la jungla humana de los que había que cuidarse.

Con su carcajada amplia y sonora nos despedimos una tarde de otoño y ahora cada vez que regreso a Iquitos lo recuerdo con sincero afecto y me alegra que en merecido homenaje a él, le hayan puesto su nombre al aeropuerto de esa ciudad, porque el coronel Secada vivió profundamente encariñado con su profesión de aviador y amó entrañablemente a su tierra natal, dejando ejemplos de hombría, de modestia y dignidad que recuerdo con orgullo y admiración.

Así son mis Remembranzas de aquella tierra maravillosa, tierra, que ve correr en su suelo, al río más caudaloso del mundo y otros tantos ríos con sus rápidos y pongos, tierra que ha dado a la Fuerza Aérea del Perú muchos hombres valientes para custodiar su cielo, que guarda en sus entrañas varios aviadores caídos en la Selva con sus alas rotas, tierra de mujeres hermosas con su andar cimbreante cuando van al río con sus pies descalzos y su cántaro en las sienes como dice la canción, tierra donde se hermana el pasado de los tiempos en sus tribus autóctonas que viven en armonía plena con las ciudades modernas,

extensa tierra de amores verdaderos, de misterio y realidades, de días claros y noches lóbregas con el canto de las aves y el sonido agudo que hacen los grillos con sus élitros, con su naturaleza virgen, todo lo que nos hace meditar en la creación divina.

Estas son remembranzas de un pedazo de mi vida en la Selva de mi Patria, del recuerdo de mis amigos en Tingo María y la cosecha de cariños en los pueblos ribereños, de las zambullidas en las aguas turbias de los ríos y el caminar descalzo en las trochas húmedas para escuchar el zumbido de las aves y mirar la fuga salvaje de los venados, de encontrarse cara a cara con las tribus de rostros pintados de mujeres y hombres bronceados en eterna lucha por la supervivencia y beber el generoso mazato para calmar la sed. Revivir en la memoria el jubileo sabatino de las tahuampas melosas y los tragos afrodisíacos como el parapara o el chuchuhuasi, traer a las pupilas y al oído desde aquellos tiempos las reuniones en las muyunitas con mis amigos Jorge Morzán, Paco Borges, Alfredo Muñoz, Alejandro Queija, el flaco Hirsh, y mi compadre Alfonso Machado para darle sentido a la vida.

Dejo así, al recordar a un ciudadano ilustre, aviador nacido en aquellas tierras que fue don Pancho Secada, el reconocimiento y gratitud de sus seguidores de la Fuerza Aérea y del pueblo peruano.

UN APRETÓN DE MANOS

Ernesto Miguel Burga Ortiz

Han pasado ya muchos años, demasiados para mi gusto, pero esa fue una de las misiones que nunca olvidas y que la cuentas una y otra vez, y solo en momentos muy particulares, porque te marcó para siempre.

Habíamos aterrizado en el aeropuerto de Trujillo casi a las cinco de la tarde, la jornada había sido especialmente pesada y no tenía muchas ganas de conversar; del grupo de gente arremolinadas cerca de las puertas posteriores de la ambulancia se separó una persona que parecía encaminarse directamente hacia mí, hubiera querido evitarlo, pero no había forma, lo identifiqué de inmediato y mientras lo veía

acercarse empecé a recordar las circunstancias en que lo había conocido.

Día viernes en la tarde, temporada de verano.

Soltero, listo para la juerga de fin de semana estoy esperando que me llame mi compadre, hoy iremos al cine y haremos la coordinación para la fiesta de mañana sábado que estábamos esperando para ir con unas amigas, además que la dueña de casa hace buenas fiestas y su viejo es buena gente; promete estar buena.

Mientras espero veo la televisión, la programación de la época no es muy buena que digamos, pero que importa. Suena el timbre del teléfono, es mi compadre avisándome que no podrá ir al cine. Ensarte, avisarme a última hora; bueno seguiré en la tele, felizmente están dando «Combate».

No bien me siento y cuelgo vuelve a sonar el teléfono, seguro se ha olvidado de decirme algo:

¿Y, ahora qué te pasa ensarte?

Aló ¿Eco-Bravo...?

Sí ¿Quién habla? Uy la canción pensé ¿Quién podría llamarme por mi apelativo si no el....

Mi teniente, soy el Oficial de Operaciones del Escuadrón de Rescate- En un instante se confirmaron mis temores

Si dime- temí lo peor...

Mi teniente mañana a primera hora tiene que ir a Huacrachuco un herido, accidentado y una mina y...

Aguanta, aguanta ¡yo no estoy de servicio mañana! y...corté el alegato pues sabía que era inútil, esa era la orden y se acabó; el Oficial de Operaciones siguió hablando, pero ya ni lo escuché, o no le presté atención ¿Para qué, si igual tenía que ir? Y la fiesta, y las chicas, y...? ¡Que tal raza, yo no estoy de servicio! Agarran al más «toyo», seguro que se han hecho negar, o no han estado en sus casas o lo que fuera, que les manden memorándums, que... Bueno ¿para qué requintas, si igual vas a ir? ¡¡ Caballero nomás!!

Al día siguiente, sábado, estuve en la base a las cinco de la mañana; ya todo estaba listo, el plan de vuelo, la tripulación, el reporte del tiempo, la camilla, la bomba, etc.

A las cinco y treinta ya estaba en el aire, la idea era salir lo más temprano para agarrar la cordillera todavía «dormida». O sea antes que las nubes empiecen a desarrollarse ¡Y para regresar a la fiesta!

Mentalmente iba repasando detalles de la misión, una y cien veces, para prever posibles eventualidades ¿Hay combustible en Chimbote? Sí, ¿En Cajamarca, Sí ¿Seguro? Sí, ese es el informe ¿Con los dos cilindros que llevaremos de Chimbote a Huacrachuco, alcanza para la ida y vuelta? Sí, más que suficiente. Parece que todo está bien.

¿Cómo está el tiempo en la zona de Huacrachuco? ¿Han conseguido el tiempo en el Marañón? ¿Todavía? Desde que salí les dije que pidieran el de la zona a la Guardia Civil, ellos lo piden por telégrafo. ¡¡Llaman a la compañía minera, ellos tienen enlace radial!!

¡Estos son unos inútiles! Claro, ellos en la playa, bien lindos, y yo «quemando» en la cordillera; parece que el tiempo no va a estar muy bueno, a lo lejos se divisan ya algunos cúmulos en desarrollo ¡¡ Encima ni siquiera estoy de servicio!!

Llegamos a Chimbote y después de recargar y poner a bordo dos cilindros emprendimos vuelo hacia Huacrachuco; el tiempo parecía estable, aunque en verano nunca se sabe a ciencia cierta si continuará así; habían cúmulos dispersos que me dieron mala espina porque con seguridad crecerían más tarde; ya veríamos como evolucionaban más adelante, ahora concentrémonos en lo nuestro.

«Atacamos» la cordillera con buena altura, el «fierro» se portaba como los ángeles y a los 14,000 pies ya tenía claro que podría llegar a Huacrachucro sin problemas de clima, estábamos bastante bien con la hora, incluso habíamos ganado algo de tiempo de manera que de seguir las cosas así no tendríamos problema con la hora o con el clima y podría completar mi periplo el mismo día y regresar a Lima ¡Y a la fiesta!

Alcanzamos la altura de crucero y una vez más, al ver al río Marañón a miles de pies debajo de nosotros, serpenteando entre las inmensas moles de los ramales occidental y oriental de la cordillera, sentí nuestra insignificancia; había algo que me molestaba, pero no alcanzaba a identificarlo ¿Eran las condiciones meteorológicas? ¿La hora? ¿El combustible? ¿La condición del herido, habría médico que lo acompañe?

Esa y otras preguntas me hacía Gmientras nos aproximábamos a Huacrachuco, que ya teníamos a la vista; descendiendo hice un amplio círculo para ubicar un lugar apropiado para aterrizar, es decir lo más cerca de la carretera, plano, con buen ángulo para la aproximación y sobre todo para el decolaje ya con el peso de los pasajeros ¿Cuántos serian? Cercano a la ciudad y con el viento de frente.

Pero escrito está que el hombre propone y Dios dispone; aterrizamos en Huacrachuco pasadas las diez de la mañana y en un par de minutos apareció una nube de chicos de diferentes edades; siendo sábado los muchachos no tenían clases ¿Y qué mejor que ir a ver el helicóptero? Eso era una novedad que no se iban a perder.

Una vez asentado el polvo que se levantó con el aterrizaje se nos acercaron varios hombres, entre ellos un policía, al que me dirigí después de los resultados de rigor:

¿Y el herido? Le pregunté al ver que no había ambulancia ni vehículo alguno

No lo han traído todavía, mi teniente

Oiga, yo vengo desde Lima ¿y ustedes no han podido traer de la mina al herido?

Es que no nos han avisado que venían, pero ya han ido a avisar para que lo traigan

¿Y cuanto se demoran?

Como dos horas, su respuesta me cayó como agua helada, me mató

¿Tan lejos está la mina?

No, no esta tan lejos, está detrás de ese cerro, dijo señalando una mole surcada por la carretera que trepaba haciendo zigzag

Bueno alguien que nos ayude a bajar los cilindros de combustible

Mientras el mecánico y algunos pobladores procedían a bajar los cilindros, yo estaba calculando mis posibilidades de regresar a Lima, me pareció que el clima estaba cambiando y que los «borregos» (cúmulos) estaban creciendo, mala señal, ¡¡dos horas!! No importa, aún así creo que puedo llegar a Trujillo sin problema, pero estaré un poco ajustado para continuar a Lima; en fin, no me queda otra que esperar..... pero ¡¡Dos horas!! Estos creen que....

Pero ¡Qué hace ese fulano ahí? Era un lugareño, viejo y arrugado, de edad indefinible ¿Cuántos años tendría? Difícil calcular, lo mismo podría tener sesenta que ochenta, su ropa raída pero limpia, con los zapatos terrosos, trajo en mano limpiaba la puerta de carga del helicóptero; se notaba que, en medio de su pobreza, se había puesto sus mejores ropas pero aun así estaba limpiando, lo que me pareció muy extraño.

¡Qué hace ese hombre, tú le has dicho que limpie el helicóptero? Le pregunté, intrigado al mecánico

No mi teniente; hace rato nos estuvo ayudando a bajar los cilindros, pero nada más; después nos pregunto si nos podía ayudar en algo más; pero le dije que no y ahora lo veo con ese trapo.

Oiga señor, le dije al viejo, deje el trapo nomás, no necesita hacer eso

Es que estoy ayudando

No gracias, deje nomás, no es necesario

Es que estoy esperando

Está bien, pero espere más allá, viejo de miércoles ¿Qué querrá?

El viejo me miró y, sin decir una palabra, se alejó caminando cansinamente, no sé dónde porque en esa pampa no había nada cercano donde guarecerse del sol y yo me desentendí de él; durante ese lapso de espera la gente, pasada la novedad de la llegada del helicóptero, en su mayoría ya se había retirado y quedaban apenas unos adultos y algunos muchachos.

Había transcurrido algo más de media hora, cuando alguien dio la voz de que ya traían al herido; efectivamente, a lo lejos se veía una nubecita de polvo que bajaba por la zigzagueante carretera ¿Cómo no era que se demoraban dos horas? El susodicho viejo, invisible hasta ese

momento, apareció como por encanto ¿Dónde habría estado? No importa con tal que no friegue.

¿Cuánto se demorarán en llegar? Le pregunté al policía, señalándole la nubecita de polvo.

Más de media hora mi teniente, pero creo que esa no es la camioneta de la mina; está bajando muy rápido.

¿Muy rápido? Ojala sean ellos, dije impaciente

Es que la carretera es afirmada y no está en tan buen estado, no se puede correr, además con el herido tienen que venir más despacio, toma mientras, pensé, tú has debido pensar en eso; bueno, no queda más que esperar.

Eran ya casi las once de la mañana cuando apareció, rugiendo una motocicleta; el conductor con antiparras y la cabeza blanca por el polvo del camino se detuvo y se dirigió directamente a mí, era un hombre joven que parecía tener unos cuarenta años:

Hola, buenos días ¿Es usted el piloto?

Buenos días, sí, yo soy el piloto

Teniente soy el ingeniero a cargo, disculpe usted la demora pero es que no nos han avisado, nos dijeron que venía un helicóptero de la FAP pero no nos avisaron de su partida; en cuanto vi el helicóptero he bajado para avisarle que ya están trayendo al herido, esa era la nubecita de polvo que vimos venía bajando.

¿Pero ya los están trayendo, cuanto demorará en llegar? Dije mirando el reloj

Calculo que a eso de la una de la tarde

Más o menos una hora después el mecánico, que había tenido la iniciativa de hacer el pre vuelo, se me acercó con cara de preocupación:

Mi teniente.... Nos hemos quedado sin batería

¡Quéé!, ¿cómo sin batería, que ha pasado?

Nos olvidamos de conectar el generador y durante el vuelo nos hemos consumido toda la carga, no podemos ni usar la radio, ¡¡Eso era lo que me molestaba, me había olvidado de conectar el generador!!

Efectivamente, si bien el sistema de arranque debía actuar automáticamente para conectar el generador, este helicóptero había presentado una falla y era necesario conectarlo manualmente, lo que hicimos sólo en la primera pierna del vuelo y

ahí estaba la consecuencia del descuido. ¿Qué hacer? El herido estaba por llegar y no sólo no lo podíamos evacuar sino que además inútilmente lo habríamos sometido al maltrato del viaje de ida y vuelta a la mina.

Después de discutir el tema con el mecánico llegamos a una conclusión que la única alternativa era conseguir un par de baterías de camión para arrancar el motor y el generador empezaría a funcionar normalmente; no había opción, tenía que comerme el sapo y pedir ayuda al ingeniero; este escuchó atentamente mi explicación y mi requerimiento, escribió en un papel lo que se necesitaba y, de inmediato, partió un motociclista ¡¡hasta la mina y era el medio día!! Me estaba ganando la hora y no había mucho que yo pudiera hacer porque en el pueblo no había baterías de suficiente capacidad. Y el viejo parado en el mismo sitio, desde no se qué hora.

La impaciencia me consumía, el herido estaba por llegar y yo no sabía siquiera si lograríamos arrancar el motor del helicóptero para evacuarlo, además el clima me estaba jugando una mala pasada, los cúmulos habían crecido y ya estaba claro que, si lográbamos arrancar, encontraría malas condiciones para el vuelo: y tal vez tendría que regresar a Huacrachuco, lo que significaba que todo el esfuerzo habría sido en vano pues no

cumpliríamos con evacuar al herido. Menudo problema.

Pasada la una de la tarde la nube de polvo se transformó en una camioneta roja en cuya tolva venía el herido, echado sobre los colchones superpuestos, se quejaba débilmente y se le veía muy golpeado, el rostro tumefacto, acompañado por dos hombres que cuidaban de mantener conectada la botella de suero, a la vez de protegerlo del sol y tratar de darle algo de comodidad, como si eso fuera posible. El viajecito debió haber sido todo un suplicio, dadas las condiciones de la carretera y el vehículo empleado.

La poca gente presente se arremolinó alrededor de la camioneta, inútilmente curiosos, y entre ellos el viejo de la ropa dominguera, estorbando al tratar de mirar dentro de la tolva; a una orden del ingeniero rápidamente fueron alejados y la camioneta partió a buscar un lugar sombreado.

A partir de ese momento mi preocupación dejó de ser la fiestecita y demás tonterías, la atención al herido era lo más importante y quizás por mi descuido su situación se vería agravada, cuando no en riesgo de perder la vida, o tal vez hasta fallecer, mi mente era un torbellino de ideas y pensamientos. En esas estaba, recostado en la

puerta del helicóptero cuando de pronto, me percaté que el viejo estaba cerca, como a unos cinco metros, mirándome en silencio. Viejo de miércoles ¿Qué querrá? Que ni me diga nada porque lo mando a la porra, seguro que sabe que vamos a Trujillo y quiere zamparse ¡Qué ni me diga nada!

Una hora y media después que había partido el motociclista, y yo cansado de mirar la cumbre de la carretera, cuando apareció la nube de polvo que tan ansiosamente esperaba ver, y era evidente que venía mucho más rápido que la camioneta que traía al herido, pero no tanto como yo hubiera querido.

Pasadas las tres de la tarde llegó otra camioneta, destartalada y que parecía que se iba a desarmar, con dos ocupantes en ropa de trabajo; el mecánico del helicóptero revisó el material que habían traído y rápidamente adecuaron los cables para intentar el arranque; el ingeniero y yo presenciábamos las coordinaciones y el trabajo, sin intervenir ni decir nada y en cinco minutos estuvo todo listo.

Mi teniente, felizmente estos amigos conocen muy bien de electricidad y estamos listos para arrancar.

Ingeniero, en cuanto arranque haga avisar para que traigan a herido, ya no voy a apagar el motor así que, por favor, lo más rápido posible.

Hice el arranque normalmente y mientras desconectaban los cables partió un motociclista para dar aviso; a los pocos minutos llegó la camioneta y con la ayuda de la gente, y del viejo metete, acomodaron al herido a bordo.

Mi teniente, ¿Cuánta gente vamos a llevar? Quieren ir tres, más el herido

Está bien, no hay problema de peso, apúrate

Mi teniente.... ¿Podemos llevar uno más?

Caramba, ya he dicho que no hay problema de peso, que suba de una vez y vámonos que el tiempo está malo.

Me despedí del ingeniero, que ya estaba a mi lado, recomendándole que se aleje porque se iba a levantar una gran polvareda, y decolamos.

Preocupado repasé los cálculos de tiempo de vuelo y combustible, las condiciones de vuelo habían desmejorado ostensiblemente y era seguro que encontraríamos lluvia, pero por la ubicación de Huacrachuco, detrás de los cerros, no podía hacer una adecuada apreciación, de manera que decidiría sobre la marcha supeditado a lo que encontrara; esperaba poder cruzar el Marañón por

el bien del herido, retornar a Huacrachuco podría ser fatal para el herido.

En cuanto me fue posible, sorteando lluvias, me zambullí en el cañón del Marañón en dirección al oeste, hacia la costa; si bien el cañón estaba bastante despejado y cómodo para volar, lo importante no era volar a lo largo del río sino cruzar hacia la parte occidental de la cordillera, y esta no parecía que daría muchas facilidades, las nubes pegadas a los cerros y lluvias en las cañadas hacían difícil la navegación; además de lluvia, que trataba de evitar para mantenerme en contacto visual, encontré bastante turbulenta, lo que debió ser muy molesto y doloroso para el herido.

Afortunadamente en determinado momento me encontré en una especie de callejón formado por las nubes, pero era un callejón que me permitió ver que haciendo altura encontraría mejores condiciones para volar; inmediatamente inicié un ascenso en espiral manteniendo el contacto visual y, aunque no había oxígeno para los pasajeros, era la mejor alternativa aun cuando hicimos más altura de lo que hubiera deseado.

Volamos algo más de media hora esquivando cúmulos pero finalmente se hizo evidente que estábamos dejando atrás el frente del mal tiempo y que las condiciones irían mejorando conforme nos alejábamos de la cordillera, parece que esto

asustó a los pasajeros, porque no los escuché hablar una sola palabra; en cuanto me fue posible empecé a descender para no prolongar el tiempo que los pasajeros estaban sin oxígeno, aunque creo que no se escaparon de un buen dolor de cabeza.

¿Habrían avisado a Trujillo para que nos espere la ambulancia? Sería muy triste que llegáramos y el pobre herido tuviera que esperar, ya bastante estaba pasando, así que llamé al control de Trujillo, les informé la situación y ellos ofrecieron hacer las coordinaciones.

Aterrizamos en Trujillo casi a las cinco de la tarde y, efectivamente, había una ambulancia esperando por nosotros; apague el motor y, una vez detenido el rotor, se acercó un grupo de personas que se hicieron cargo del herido, llevándoselo para embarcarlo en una ambulancia; del grupo que se arremolinaban cerca de las puertas posteriores se separó un hombre que pareció encaminarse directamente hacia mí, hubiera querido evitarlo, pero no había forma, lo identifiqué de inmediato ¡¡Dios mío, el viejo metete!! ¿Qué hace acá? ¡Razón tenía yo cuando pensé que se quería zampar y venirse a Trujillo, bueno, no importa, ya estamos acá, que valga su astucia, de repente el también tiene una fiesta, como yo.

Señor...»se dirigió a mí, pero no dijo nada más.

Sí, dígame, le contesté de buen talante ¿Qué querrá ahora?

Gracias...parecía querer decir algo más pero no pudo hablar; mirándome a los ojos alargó su mano rugosa y tosca, de campesino, para estrechar la mía, mientras sus ojos se llenaban de lágrimas; me quedé desconcertado, sin saber que decir, pero sentí que su mano apretaba fuertemente la mía, mientras parecía recuperarse un tanto

Gracias, muchas gracias... soy el padre del herido...se le quebró la voz y ya no pudo continuar, me soltó la mano y sin decir más dio media vuelta y se alejó.

Viejo bandido, te saliste con la tuya, me dejaste con un nudo en la garganta pero no sabes el regalo tan hermoso que me diste al permitirme estrechar tu mano y escuchar tu sentido «Gracias, muchas gracias»



Bell 212

SACRIFICIO DEL ALFÉREZ CAP. ALFREDO SALAZAR SOUTHWELL

César Yépez Zapatero

El 14 de setiembre de 1937, un joven Oficial del CAP., escribió una página de oro en la historia de las Aviación Nacional con su enorme sacrificio, salvando, al precio de su promisoro vida, a la ciudad de Miraflores, de ser víctima de una tragedia.

Con gran entusiasmo se ultimaban los preparativos para la Conferencia Técnica Inter-Americana de Aviación próxima a celebrarse en nuestra Capital y, al mismo tiempo, la inauguración del Monumento a Jorge Chávez. Día a día eran más intensos los preparativos del gran desfile aéreo, en que habían de participar pilotos

de Europa y de varios países de América. Nuestros pilotos diariamente se entrenaban en las formaciones aéreas y cuando una de las Escuadrillas evolucionaba sobre Miraflores, ocurre lo inesperado. Uno de los aviones de la formación se separa de ella, envuelto en llamas. De pronto salta al aire el mecánico, provisto de un paracaídas y la máquina, apresuradamente, logra salvar el espacio saliendo del marco urbano para caer en el campo donde el fuego termina su obra destructora. Allí se perdió la vida del Alférez CAP. Alfredo Salazar Southwell, quien consciente del peligro que le amenazaba, salvo primero la vida de su mecánico y luego evitó que la máquina incendiada cayese en pleno centro urbano y ocasionase una tragedia. El pudo haber salido en paracaídas, también. No lo hizo premeditadamente y no le importó sacrificar su vida antes que otras vidas fuesen segadas por la fatalidad.

Es por esto que el pueblo de Miraflores, ha honrado su memoria merecidamente y es por eso, también, que cada uno, en la fecha que recuerda su heroica muerte, el Municipio miraflorentino, recogiendo la gratitud de los moradores de ese sector, evoca la figura gallarda de Salazar Southwell y deposita en su prematura tumba las ofrendas del recuerdo agradecido.

Esta acción del Alférez Salazar fué ejemplo de pundonor y verdadero sacrificio. Con su gesto

nos dijo, para siempre, cómo se procede cuando una tragedia amenaza a muchos. Primero obtuvieron los más, los que emocionados espectaban la evolución de las Escuadrillas peruanas. Antes que él, estuvo su compañero de vuelo a quien ordenó saltar de la cabina.

La vida de Salazar fue breve, como la de todo predestinado. Nació en 1913, cursó sus estudios en el Colegio Anglo Peruano de donde salió en 1930 con el premio Bentick Shield, al año siguiente ingresa a la Escuela de Ingenieros del Perú, con una de las mejores notas, y cuando la patria reclame el concurso de sus hijos para su defensa en el Nor-Oriente, es uno de los primeros en alistarse en la Escuela de Aviación el 6 de abril de 1933 y en 1936 sale con el grado de Alférez de Aeronáutica, ocupando el segundo lugar en la «Promoción Bolognesi», y el primero en su especialidad de Bombardeo. En recompensa a sus méritos, obtiene un Diploma de Honor y una Pulsera de Plata. No bien dejadas las aulas, es llamado por su Gobierno el Instructor de Bombardeo, Capitán Pearson, y Alfredo Salazar es requerido a ocupar ese puesto, revelando cuan profundamente había asimilado las enseñanzas y cuanto podía esperarse de su clara inteligencia y férrea voluntad.

Era la promesa que se levantaba triunfal. La aurora de un día esplendoroso. La primavera que

eclosionaba esplendente. Y como su espíritu estaba hecho para las grandes empresas, en esa tarde del 14 de setiembre, se alzó a la inmortalidad de entre los restos humeantes de su avión destrozado.

Desde entonces su gallarda figura se fué haciendo más grande en el recuerdo. Su ejemplo vive en las enseñanzas de cada día a nuestros jóvenes Cadetes. Y los 24 años que cayeron abatidos por la fatalidad, se han alzado en un ejemplo imperecedero. Salazar Southwell vivirá eternamente en el recuerdo de las generaciones aeronáuticas del Perú.

BAJO EL CÁLIDO BESO DE LA SELVA

Carlos Mindreaud Rodríguez

Al poco tiempo de haberme incorporado al servicio en el Grupo Aéreo N° 3, me confiaron una misión en la selva, que constituía mi primera experiencia en esa zona, me sentía un tanto extraño entre mis compañeros, pues por razones de estudio en el extranjero, me había desvinculado de ellos.

Subí al avión que me llevaría a Iquitos, acompañado de mi instructor, un oficial con más de dos años de experiencia en la selva y a quien designaron para que reconociera la zona. Manteníamos durante el trayecto, una amena y amigable conversación, y ya un tanto familiarizado con él, recordando que es corriente entre amigos

y compañeros de trabajo, llamarse con un sobrenombre o «mote», alegremente le pregunté:

Oye ¿Cómo te puedo llamar?

Se puso muy serio, frunció las cejas y con tono grave, me respondió:

¡Para ti, mi Alférez!

Nos miramos de reojo y coincidieron nuestras miradas, nos reímos estrepitosamente.

No olvidaré esa respuesta, pues los dos teníamos el mismo grado y habíamos sido compañeros de promoción. Después me enteré que le decían el «Duro».

Ya instalados en el campamento Sargento Puño, que quedaba a orillas del río Morona en la parte noroeste de la selva, mi instructor el «Duro», ordenó colocarán doble mando en el helicóptero, un Bell 47-G. En efecto, instalaron una palanca de control adicional al lado derecho, así como un juego de pedales en el mismo lado, que servían al control del rotor de cola. Me ubiqué en el lado correspondiente al piloto, y él en el del instructor. Despegue hacia vuelo estacionario. Me detuvo y me dijo que él iba a volar primero. Pisó uno de los pedales, y el helicóptero bruscamente viró en una vuelta completa, pegado al suelo, salvándose milagrosamente el mecánico que en esos momentos se encontraba cerca. Instintivamente,

puse el pie en el pedal de sentido contrario, para contrarrestar la rotación, logrando detener el helicóptero, pues mis controles funcionaban perfectamente, mientras que los de mi instructor el «Duro», equivocadamente habían sido colocados al revés.

Contrariado, muy serio, con el ceño fruncido, me increpó:

Tú tienes la culpa...has debido revisar los controles.

Revisé el helicóptero...pero, esos controles eran tuyos, repliqué.

Habíamos pasado unos momentos de suspenso y desconcierto, así como la angustia de una posible desgracia.

Aprobado por mis superiores, para volar solo en la selva, se procedió a quitar los pedales adicionales al Bell 47-G, iniciando una serie de vuelos.

Debo reconocer, que mi vehemencia e inexperiencia, que iban parejas con mi juventud, me hacían desestimar las recomendaciones de: «no volar, si hay mal tiempo o lluvia, porque la visibilidad disminuye», etc, etc». En varias oportunidades, en mi afán de volar y tener en mi haber mayor número de horas de vuelo, había intentado volar cuando comenzaba a llover, pero

la enérgica intervención de los tenientes, cuya antigüedad y experiencia eran ley, me detuvo.

Me encontraba absorto en estas reflexiones, cuando llegó la orden de partir en comisión hacia el Campamento Curinga, donde tenía sus instalaciones la Compañía Arco, cerca de la frontera con Brasil. El río Blanco discurría majestuoso bordeando el campamento, hasta unirse con el río Trapiche y desembocar en Requena para engrosar el río Ucayali.

Había que llevar víveres a un helipuerto, un tanto cercano al campamento. Observé a la distancia una leve lluvia, pero no le di importancia. Grave error. Eran las 3.30 p.m. y decidí llevar a cabo la misión.

Contrariamente a lo que acostumbraba hacer, ese día accedí a que me acompañara el mecánico. Mi idea con respecto de no llevar al mecánico, se debía a considerar que se exponía a éstos valiosos trabajadores a cualquier eventualidad o riesgo, además era testigo de las múltiples tareas en que se desempeñaban con gran dedicación y esfuerzo, durante muchas horas. Felizmente, ese día me acompañó el mecánico.

Entusiasta y decidido, enrumbé hacia el río Blanco. Avancé hasta la línea alfa, viré hacia el oeste (derecha) y después de recorrer varios

helipuertos y llegar al indicado, dejamos la carga y regresé al campamento, sin novedad.

Consideré, que a pesar de la lluvia, que aún era débil, podía seguir efectuando el abastecimiento sin ninguna consecuencia. Grave error. Así nuevamente enrumbé con la carga, pensando que si el tiempo empeoraba, seguiría fielmente la línea del río que es bien visible, y...¡no había nada que temer!

El río Blanco, como todos los ríos de la selva, serpentea y forma meandros, codos, sinuosas curvas, que en algún punto se unen o bifurcan, cambiando caprichosamente de dirección y desplazándose sin medida.

Seguía volando sobre el río, y la visibilidad empeoraba. El radio-operador desde el campamento Curinga, me alertó que había relámpagos y truenos, y la lluvia se acentuaba. Seguí volando y no avistaba el campamento. Entré a una zona donde el sol lucía resplandeciente. Pregunte al radio-operador sobre el tiempo y me informó que la lluvia arreciaba. Un súbito temor se apoderó de mi...estábamos perdidos...con rumbo equivocado...pero, si estoy volando sobre el río...pensaba, estaba desconcertado y muy asustado,

Me comuniqué nuevamente con el radio-operador y le dije que me dirigía hacia el oeste,

allí encontraría al río Trapiche y llegaría al campamento Santa Elena para recargar combustible. Así puse rumbo al oeste, y cuando me acercaba al río, me comuniqué con el campamento de Santa Elena y pregunté cómo estaba el tiempo, grande fue mi sorpresa, cuando me informaron que llovía a cántaros, mientras alrededor teníamos un sol esplendoroso y fuerte. El temor y el desconcierto no me dejaban pensar con serenidad, seguía volando sobre el río y no veía el campamento. Las horas pasaban rápidamente y me sentía preso en algo desconocido. El mecánico había encontrado unas cartas y afanosamente las revisaba tratando de encontrar algún indicio, pero no lograba nada, me elevé unos 2,000 pies y vimos una gran extensión de masa verde flotante, hacia allá nos dirigimos.

Es un aguajal, mi Alférez, dijo el mecánico –

Traté de bajar

¡Cuidado! Nos estamos hundiendo...me alertó el mecánico –

Seguimos volando y encontramos una línea de una de las tantas compañías de petróleo que allí operaban haciendo trabajos de prospección y exploración. Apareció un letrero clavado en un palo o estaca, indicando una dirección, pensamos que era la salvación.

¡Revisa las cartas!, le grite al mecánico. Este nerviosamente volvió a buscar alguna referencia, pero no logró nada.

Seguimos volando hacia el sur y llegamos a una intersección, a un cruce de dos líneas en el aguajal, bien marcadas: una al sur y la otra al oeste.

Felizmente, volamos unos 15 minutos y encontramos un campamento, llamado Yarina-Frontera, donde también trabajaba la Fuerza Aérea, era un campo de abastecimiento con helipuerto para helicópteros pequeños. Marcaban las 5 p.m., nos alegramos de estar entre los nuestros y de haber elegido el rumbo seguro. El tanque todavía tenía combustible para una hora más de vuelo, pero si hubiéramos tomado el sentido contrario, nos esperaba la inmensidad del aguajal con sus funestas trampas.

Una vez más, reconocí la importancia de: «no volar si hay mal tiempo o lluvia, porque la visibilidad disminuye».

Atardecía, el sol derramaba sus reflejos dorados entre las ramas de los árboles, y las aves silvestres lanzaban al aire sus silbidos de cristal.

BASE AÉREA DE ANCÓN

Jorge Balarín de la Torre

Después de haber permanecido cinco años ininterrumpidos en la Base de Itaya y estar expedito para ascender a la clase inmediata superior de Teniente, fui trasladado a la Base de Ancón. Nuevamente estaba en el mar. La Base de Ancón tenía otra fisonomía, había que adecuarse a sus normas y etiqueta; era la época en que el Señor General don Oscar R. Benavides, Presidente de la República pasaba las temporadas de verano en la Base. La vida de Palacio en parte se trasladaba a la Base, de ahí que los servicios de seguridad y control recaían directamente sobre los Oficiales. Los roles de guardia eran severísimos.

Era un cambio de vida total. En lo personal, como ya era padre de dos hijos, tuve que tomar una casa y asentarme en Ancón. Durante los meses de verano la actividad aérea quedaba reducida, toda vez que los programas de trabajo los remitía el Estado Mayor General. A partir del mes de enero, los roles de vacaciones entraban en vigencia y así en este ajetreo veraniego-vacacional nos alcanzó el mes de abril. En el ínterin entra uno en conocimiento de muchas de las intrigas de la vida de Palacio por el poder, y se abre todo un mundo, el cual desconocía totalmente.

¡Qué ajena a la vida aérea de la amazonia!

Aquí, el cuchicheo político era el pan del alma y yo lo empezaba a deletrear. Por coincidencia surgieron alrededor de la Base dos personajes muy dignos de tomarse en cuenta: uno era el Capitán Rauneli (más se le conocía por «el gordo Rauneli»).

Oficial retirado del Ejército, quien se había hecho nombrar Jefe de los polvorines, los mismos que estaban asentados al extremo norte de la Base. Por lo tanto, era el hombre fuerte de los explosivos.

El otro, el Comandante FAP don José Estremadoyro, hombre capaz, magnífico piloto y navegante; fue quien inició los vuelos de Iquitos

a Puerto Maldonado y a Manaus (Brasil), allá por el año 1929. Tocado por una inquietud política desbordante, había pasado a la disponibilidad, afiliándose al Partido Aprista, sufrió persecuciones y por último la cárcel.

A modo de anécdota dentro de la penitenciaría organizo un equipo de fútbol, que posteriormente enfrentaría al equipo que tenía la FAP. Reincorporado al Cuerpo, llegó a la clase de Coronel. Bien, este alto personaje tomó por norma asentar su tráiler en la playa de Ancón y ubicarlo entre el polvorín y la Base, la que visitaba de continuo. Por seguridad opté por ir en mis guardias a visitarlo a su tráiler.

Me interesaba profundamente su personalidad, un hombre que amaba la Amazonía y que sentía las mismas inquietudes que en mí, habían hecho carne. Me descorazonaba que no se ajustara a las normas de nuestros reglamentos. Su conversación era sumamente amena, me ilustraba en tópicos muy ajenos a mi conocimiento y por supuesto que entraba al tema político; desde lejos se daba uno cuenta que él estaba en plan de catequización, pero en este sentido me sentía muy seguro. Para mí, la FAP era sagrada, jamás habría abjurado a mis reglamentos, más aún ese año me correspondía ascender a la clase de Teniente y mi mente estaba concentrada en mis exámenes; de ahí que no había tiempo que perder

y de otro lado muy ajeno a mi espíritu el politiquear.

El momento político que vivía el país era de gran efervescencia, ya que veían aproximarse el fin del mandato que el Congreso Constituyente había otorgado al General Benavides, dando lugar a que las ambiciones por el poder se desbordaran, y así surgió la conspiración del General Rodríguez, quien aprovechando de una gira marítima que el Presidente realizaba en un barco de la Escuadra, se sublevó, (en Palacio ejercía la cartera del Interior), pero el Jefe de la Guardia de Asalto, Mayor Rizo Patrón, desconoció el levantamiento, disparándole a boca de jarro, como se dice, dejándolo tendido en pleno Palacio.

Es indiscutible que el General Rodríguez comprometió a muchas unidades del Ejército y posiblemente de la Armada y de la Aviación; luego entendí el ajetreo que hubo en la Base de Ancón. Las entradas y salidas del Jefe de los polvorines (Capitán Rauneli) y la presencia del Comandante Estremadoyro, todo hacía entrever que se gestaba algo.

La noche del golpe, al amanecer, personal de la Base fue a buscarme a mi casa, el no encontrarme trajo sospechas, pero más que sospechas, se quiso buscar «una cabeza de turco» para probar el celo que se tenía. Posiblemente

hubo más de un Oficial comprometido. Me costó trabajo probar que había perdido el tren, razón por la que me quedé a dormir en Lima, en un departamento que quedaba en la Plaza San Martín, el mismo que era de un ingeniero norteamericano, de apellido Francis. El hecho de haberme quedado en Lima y más aún en la plaza San Martín, me permitió escuchar las ráfagas de ametralladoras, así como el paso de las tropas de caballería. Eran las cinco de la mañana cuando me levanté de inmediato a los potreros del club Nacional, les pregunté qué pasaba, poniéndome al corriente de lo ocurrido.

Puse al tanto a mis anfitriones, el ingeniero Francis y su esposa. Como buen norteamericano, me dijo: «No se preocupe, vamos a su Base, mi carro esta aquí cerca».

A las 08.30 horas de la mañana me estaba presentado en la Base. El hecho de no haberme encontrado en mi casa, como arriba señalo, fue motivo de una larga explicación ya que trataron de incomunicarme, pero como no tenían mayores argumentos, el asunto quedó en nada.

El Gobierno convocó a elecciones y los acontecimientos siguieron su curso. Pasaron los días, los espíritus se sosegaron y entramos al mes de abril. Ya había llegado al Comando el programa de trabajo para el año. Como había sido afectado

al Departamento de Fotografía, teníamos como tarea el levantamiento Aerofotográfico del puerto de Chimbote. Para el efecto, contábamos con una cámara para tomas verticales y otra para las tomas panorámicas; la vertical fue instalada en uno de los aviones «Fairey Gordon», con motor Rolls-Royce.

Nuestro Jefe, el Comandante Alejandro Gamboa Shuman, habiendo estado en Alemania, siguió un curso de esta especialidad. Estableció un ciclo de conferencias, preparándome en la materia. En el Departamento de Fotografía teníamos un magnífico técnico, el suboficial Manuel Polo Jiménez, Paradigma de los técnicos y suboficiales de la Fuerza Aérea del Perú, quien se desempeñaba eficientemente, permitiéndonos que lleváramos adelante el trabajo a pesar de las limitaciones que teníamos, ya que disponíamos de los medios para tareas de tanta precisión. Estos trabajos y otros que realizáramos, paralelamente con los que llevaban en las Palmas, dieron origen a que se contrataran los servicios de la Compañía Fairchild y posteriormente se creó el Servicio Fotográfico Nacional.

En uno de estos vuelos a Chimbote, a la altura de Supe tuve una falla de motor, viéndome obligado a amerizar. Por suerte era de mañana, en que la marea esta baja, lo que me permitió acuatizar sin mayor dificultad. Luego de entrar al

puerto de Supe y amarrar, me puse en contacto con la Base de Ancón a fin de que me enviaran el repuesto del mismo que horas más tarde me trajo el Capitán José Chirinos, quien se vió en apuros para amerizar ya que la marea había subido, lográndolo con mucha pericia pero viéndose obligado a pernoctar. A la mañana siguiente el mar seguía agitado, lo que nos hacía difícil el despegue. Por fortuna para nosotros, llegó un barco de la Grace, el que aprovechamos a modo de parapeto para el inicio del despegue; logrando levantar y proseguir nuestra misión. Fue una experiencia muy grata; siempre hay algo que superar, esto es propio de nuestra Arma.



Catalina en Iquitos

REUNIÓN CON LOS MUERTOS

Pedro Sala Orosco

El Jefe de Iquitos era el coronel Zapater, quien me fue a buscar al campo de aterrizaje donde estábamos reparando el Catalina y me dijo:

¡Salita quiero que me haga usted un gran favor. Yo tengo acá en el Aero Club tres alumnos pilotos listos para salir con una avioneta, pero no tengo quien los chequee, así que hágame usted el favor de volar con ellos y, si le parece que ya están en condiciones de salir solos, los suelta.

¡Bueno le dije mi coronel, muchas gracias por la confianza, vamos a ver si tenemos suerte.

Llamó a los muchachos y al día siguiente se presentaron dos de ellos, conversé con ellos y decidimos que al tercer día comenzaría la instrucción. Me dijo que el alumno A era el mejor, el B, bastante bueno y el C, regular.

Yo comencé con el alumno B. Para darle confianza, le hablé y comenzamos a taxear y taxeaba muy bien. Cuando íbamos a arrancar, le dije:

¡Fíjate: yo tengo las piernas cruzadas y los brazos también porque el que va a decolar eres tú y no yo!

Parece que eso emocionó mucho a este muchacho y, cuando comenzó el despegue, levantó muy rápido la cola del avión, el avión se reviró e hizo perder la dirección.

En aquel entonces en Iquitos la pista tenía un desnivel, como de metro y medio, una zanja y, en la situación en que estábamos, el avión viró a la izquierda, comenzó a descender por la zanja y aumentó la velocidad. Mientras yo me ponía en posición, descruzaba las piernas, agarraba el timón, el acelerador y todo lo demás, ya estábamos en la zanja, así que lo único que hice fue darle full motor y pegarle un templeón a la palanca y, en esa forma, logré pasar las alas, el motor y la cabina, pero no pudimos pasar el timón de profundidad

que está en la cola, se quedó atracado en la alambrada y caímos al otro lado del campo.

Inmediatamente cerré combustible, cerré todo y comenzamos a observar que teníamos. Felizmente, al parecer no teníamos nada.

Pero tuve una experiencia un poco fantástica tal vez, que podría ser un problema bastante serio porque yo estaba convencido de que estaba muerto, junto con Bendezú.

Yo vi como estaba el avión; le pregunté al alumno que tenía; me dijo – Nada. Saqué un cigarro, lo prendí mentalmente me sentí muerto y sentí que el alumno estaba muerto conmigo.

Luego llegaban corriendo los mecánicos que volaron conmigo en el Catalina. Para mí era una reunión de muertos, porque mentalmente me dije que éstos habían muerto en el Catalina. Llegó Velásquez que estuvo 7 días perdido en el bosque, y también formaba parte del grupo en que estábamos los muertos, pero llegó Zapater que no encajaba en esta reunión de muertos.

Ahí perdí el conocimiento y me llevaron a la Clínica Marín. En el trayecto recobré el conocimiento, pero siempre con la idea de que estaba muerto. Me trataron en la Clínica Marín, que era el único hospital bueno de Iquitos en esa época, y me convencí de que el problema había

sido consecuencia del golpe; en el accidente yo había sufrido unos rasguños, un traumatismo encéfalo-craneano, no muy serio, nada extraordinario y me recuperé. A los dos días salí de la clínica.

Cuando salí ya estaba terminada la instalación del motor del Catalina, revisé todo lo que pude, decidí venirme a Lima y solicité autorización para venir sin pasajeros y sin carga.

Me vine vacío por Chiclayo. El avión se portó maravillosamente bien, no hubo ningún problema. De Chiclayo llegamos a Lima. En Lima tuvimos que hacer un parte de lo que había pasado.

Una vez en Lima, en el hospital me hicieron un encefalograma pero no tenía nada porque yo tengo la cabeza muy dura.

Así terminaba esta historia de aterrizaje forzado.

DOBLANDO LA ESQUINA VA CAYENDO LA TARDE: AL FONDO HAY LUZ

Hugo Alegre B.

A los ochenta años, saldadas las cuentas con Dios, amigo que no falla, he quedado redimido.

A veces me sorprendo porque ya no me preocupan las arrugas, ojeras o manchas, porque a mi entorno no cambiaría ni a los míos ni a excelentes y gratos amigos.

Al envejecer me he sentido conmigo más amigable, menos autocrítico y más conforme. Creo que estoy en mi derecho de ser más desordenado y extravagante; por ejemplo: crio gallos para que peleen hasta morir, cuando amo la paz.

He visto muchos amigos irse muy pronto de este mundo; antes de que entendieran el beneficio que otorga el ser viejo y disfrutar del atardecer.

Soy bendito por estar viviendo lo suficiente, para que mis cabellos se vuelvan grises; pero aún conservo la sonrisa de la juventud.

Cuando voy envejeciendo es más fácil ser positivo; me preocupo menos por lo que otros puedan pensar y hasta me he ganado el atributo de equivocarme; pero entiendo y entendí siempre que la amistad debe ser: honesta, agradable y provechosa.

Me gusta estar viejo, porque he ganado el derecho de ser libre y amar más profunda y sinceramente; libertad y amor, sustentos de la felicidad perfecta.

Hago lo que quiero, pero más quiero lo que hago y duermo bien.

Sonrió cada mañana porque el Señor Jesús se ha despertado antes que yo y me ha premiado dejando pasar un rayo de sol por la ventana; reflexiono: juntar las manos para rezar bien está, abrirlas para dar es mejor.

La vejez es un santuario: todos encontramos un refugio en él; pero hacerse viejo es un regalo. La vejez es como el amor, no puede ser ocultado,

aunque es un tirano que prohíbe todos los placeres de la juventud.

A veces no es el término de la alegría lo que hace tan triste la vejez, sino el término de la esperanza.

Peor vejez es la del espíritu. Para unos la tragedia de la vejez estriba, no en que uno sea viejo, sino en que ya no es joven.

No hay que vivir esperando el mañana: Hay que vivir el Hoy, como si fuera el último día.

Nos consolamos dando buenos consejos, porque ya somos incapaces de dar malos ejemplos.

Vivamos en Paz con Dios y que no nos falte amigos.

Dice Facundo Cabral: «Hay tantas cosas para gozar y nuestro paso por la tierra tan corto, que sufrir es una pérdida de tiempo.

EVACUACIÓN AEROMEDICA, EL PAN DE CADA DÍA

Giovani Gasparini T.

El día martes 7 de abril del 2009, el sistema integral de salud de Loreto, comunicó a la Fuerza Aérea del Perú que una muchacha de 15 años se encontraba delicada de salud debido a un período excedido de gestación.

De inmediato fue dispuesto que la aeronave Twin Otter versión flotadores FAP N° 317 de la flota del Grupo Aéreo N° 42 cuya tripulación integrada por el Mayor FAP Ángel Casso Segovia, CAP. FAP Gasparini Teves, y TIP FAP Prospero Huaynate Yali, se dirigirían a realizar la evacuación Aeromédica.

El FAP N° 317 se trasladó hasta la localidad de Tamanco a una hora quince minutos al sur de la ciudad de Iquitos en la ribera del río Ucayali (caserío donde hacía más de 14 años una aeronave de la FAP no hacía su ingreso), para arribar de retorno al aeródromo de Bergerie evacuando a la menor Lady Diana Ríos Dahua, de quince años de edad, quien padecía de sufrimiento fetal agudo debido a una gestación de 39 semanas, así como a su madre Noemí Dahua Huamaní y al médico de la localidad, el doctor Roberto Caparachin.

Una vez que el avión se encontraba en ruta de retorno, la muchacha dio a luz en pleno vuelo. Felizmente gracias a Dios y a la asistencia del médico acompañante y a la tripulación, tanto la joven madre como su bebe de sexo femenino llegaron sin novedad, siendo trasladadas al Hospital Regional de Loreto, donde se les dio la atención complementaria que requerían.

Somos algunos los elegidos por la mano de Dios y capacitados a plenitud para poder realizar tales misiones y somos solo unos cuantos, los que la vida nos da la oportunidad de disfrutar de estos momentos y de tener la satisfacción de que has hecho algo muy bueno para con tu prójimo. Eso me tocó vivir un 7 de abril, día en que pude comprobar lo apreciada que es la vida y que vestir el glorioso uniforme azul de la Fuerza Aérea del

Perú, no es un simple trabajo, es más que un sueño, es la emoción de servir a tu patria.

Este episodio es uno de los innumerables que nuestras aeronaves realizan evacuando personas cuyas vidas peligran y también es una muestra más de que la Fuerza Aérea es muchas veces la única presencia del estado, llevando esperanza de vida para peruanos que viven y trabajan por el Perú en los lugares más alejados de la patria.

SIMBOLOGÍA DEL VUELO EN EL PERÚ

Jorge Harry Thornberry L.

El Perú, como otros pueblos de la humanidad, tuvo en los albores de su civilización un período de fabulas. Su época de leyendas nos ha dejado una nota original y sugestiva, corroborando las tantas veces repetida frase de que la realización del vuelo fue siempre un deseo de los humanos.

Estas ideas encontraron sus expresiones más bellas en sus símbolos, que están dotados de un verdadero y fácil lenguaje y que revelan el grado de comprensión de la realidad que los acompañaba.

El indígena peruano apreciaba el universo que lo rodeaba bajo dos aspectos: uno positivo,

que abarcaba la tierra que pisaba y el otro divino, que comprendía el espacio infinito y lleno de misterio que se extendía más allá de su alcance.

Como en otros continentes, el aborigen del Perú tuvo el anhelo de dominar el cielo, imitando a las aves, seres a los que consideraba subalternos y sin embargo, envidiaba por la facilidad con que surcaban el espacio. Así reconociendo que el principal atributo del vuelo de éstas eran las alas y al no poder imitarlas, se creó ascendientes y dioses alados, dando paso a las leyendas andinas.

En la ideología de nuestros antecesores primitivos, el cóndor, el águila y el halcón, desempeñaban un lugar muy importante y en la perenne obsesión de seguir su ejemplo y apropiarse de las facultades de ellos para volar, los introdujeron como divinidades, para adorarlos y hacerse de sus nombres, como consuelo de su impotencia para igualarlos.

Entre los antiguos peruanos, el halcón es un ave simbólica. Con su nombre en quechua: «Huaman», se distinguía a los hombres honorables y poseedores de las mejores virtudes caballerescas. Por eso también los guerreros pintaban en su rostro la mancha sub-ocular de esa ave, para semejarse a ella en rapidez, arrogancia y valor. Así se convirtió el halcón en

una ave sagrada del Imperio Incaico; sus nobles se preciaban de descender de éste y le ofrecían en sacrificio la sangre de sus prisioneros de guerra.

De igual manera, el Cóndor era considerado entre los Collas como el rey de las aves y le atribuían el don de transmitir la fuerza que poseía al que se ponía bajo su protección; era un dios tutelar y le ofrecían sacrificios de animales, con cuya sangre rociaban la parte exterior de sus viviendas.

Las diversas culturas peruanas, en especial la Nazca, representan en sus cerámicas o huacos, a las aves en actitud de volar, desde la pequeña «Santa Rosita», hasta el imponente Cóndor y aún mostraban al hombre alado, convertido en halcón. Incluso a los felinos los representantes alados, como dioses cruzando el espacio. Todas estas representaciones se aprecian también en los famosos tejidos y telas de Paracas y en la artesanía Chimú, Mochica, Chavín y Tiahuanaco.

En el Imperio Incaico, los jueces eran simbolizados por un ave, que al volar, todo lo veía y por lo tanto conocía en detalle lo que ocurría en su jurisdicción. Vemos pues que a las aves también se les asignaba un sentido moral, ya que descubrían y castigaban a los infractores de las leyes del Imperio.

A través de todas estas leyendas, se revela la presencia del mito del vuelo y sus divinidades aladas; los dioses vienen del cielo y establecen en las alturas su residencia temporal o permanente. Hasta los Hermanos Ayar aparecen en su leyenda con alas, como Ayar Uchu, que volando sobre sus hermanos les indico donde deberían construir el templo del Sol. Manco Cápac, según decía, traía consigo un halcón al que hacía venerar y sus súbditos creían que este hacía al Inca su señor y por eso lo seguían y obedecían. Desde el primer soberano, todos usaron tocados de plumas como símbolo de autoridad divina y daban a sus hijos y parientes preferidos el nombre de «Huaman», seguido del nombre propio.

CONSEJO A UN CADETE

Jorge Morzán Arrarte

Has lo que te enseña tu instructor y no lo que veas.

Aunque no te marees en el gabinete ni en la prueba de vuelo, ten siempre presente que tus condiciones espirituales pueden variar y ello es tanto o más peligroso que el mareo físico.

El traje de vuelo reglamentario es único; el que trata de destacarse con vistosos ornamentos cae en el primer grado de exhibicionismo.

No te sientas pájaro y si te sientes, recuerda que los mismos pájaros han visto caer al suelo a los pichones que quisieron volar antes de tiempo.

Piensa también que los pájaros grandes volaron de rama en rama antes de llegar a la copa; y aquellos que pretendieron hacer de golpe se encontraron en un punto en que faltaba mucho para alcanzar la rama más alta y mucho también para regresar donde le correspondía.

La máquina hace lo que le mandes, si las maniobras salen mal, enójate contigo mismo.

El corazón del aviador debe ser controlado por el cerebro.

Los errores y faltas de disciplina que se cometen en la aviación suelen pagarse muy caros:
CON LA VIDA.

No descuides la velocidad de tu avión; recuerda del adagio francés que dice: «La sustentación es una flor que nace en el jardín de la velocidad».

EL QUE SE EXHIBE EN EL AIRE Y SOBRE TODO A BAJA ALTURA, CORRE EL PELIGRO DE QUEDAR EXHIBIÉNDOSE VEINTICUATRO HORAS MÁS EN TIERRA.

No te sugestionas con lo que veas en el cine; ello es gran parte de trucos fotográficos; no trates de imitar su fantasía.

La publicidad que te hagan los diarios no aumenta más que tu vanidad; las felicitaciones

de tus camaradas aumentan tu concepto como aviador.

Cuando lleves pasajeros, piensa que te hacen el honor de confiar sus vidas en tus manos; págales en consecuencia con el máximo de seguridad.

«AS» EN EL AIRE es un lema que no debe preocuparte, agrégale otras letras y HAZ EN EL AIRE lo que tus superiores te ordenen.

Si sientes fallar tus fuerzas morales RETIRATE A TIEMPO. El que se va de la Aviación por no encontrarse en condiciones, no se retira vencido.

Revisa bien tu paracaídas y su correcta colocación en tierra; si cuando lo necesitas no lo tienes en condiciones, no lo necesitaras más.

Escucha bien lo que te dicen tus profesores y camaradas. No dejes encandilar tus ojos por una vanidad mal cimentada, pues corres el peligro de quedar ciego y los ciegos no ven el camino que llevan.

No desprestigies a ninguno. Tu más noble condición de aviador debe ser: reconocer la superioridad de otro.

Si diez pasadas haces cuando tengas que entrar a un campo, diez pasadas habrán sido pocas si al aterrizar rompes la máquina.

No salgas ni entres al campo con maniobras espectaculares; con ello no haces sino exponer inútilmente tu vida; las maniobras de combate se desarrollan en la altura.

Tu vida se asegura por estas condiciones: la altura de vuelo, la bondad de la máquina, la regularidad del motor, tus condiciones de piloto, y en último caso tu paracaídas. Recuerda, pues cuando vuelas sobre poblaciones, que si lo haces a baja altura, ellas se reducen a una: el motor.

El vuelo no tiene ningún misterio y si lo encuentras, tu profesor lo conoce; el te lo revelará.

Observa el vuelo de tus compañeros que ello deja también enseñanzas.

Maniobra cuando estés en el aire y no en rueda de compañeros

Cuida de tu salud tanto como tu avión: ninguno de los dos puede volar en malas condiciones.

Por ahora basta.

SOLO EN MEDIO DEL ESPACIO SIN SER PILOTO

Anónimo

En julio de 1929, el piloto francés Teniente Sellier había salido del asiento al practicar un «looping the loop», como una pelota de tenis lanzado por la raqueta. ¿De qué medios se valió el sub-teniente Ivonnet para aterrizar y poder contar la historia?

Sobre el aeropuerto local, donde el coronel Lindbergh aterrizó después de su vuelo trasatlántico, se ha desarrollado un drama aéreo, que es digno de registrar en los anales mundiales.

El héroe de ese drama fue el subteniente Ivonnet, oficial observador del cuerpo de aviación

de Francia. Incapaz de pilotar sólo un aeroplano, Ivonnet se encontró repentinamente en medio del aire, sólo en el interior del aparato que se venía al suelo, después de haber arrojado lejos al piloto.

Con el teniente Solier en el puesto de comando, la máquina salió para un vuelo de observación, y después del despegue se encontró repentinamente en una corriente ascendente de aire, cuando volaba sobre el aeródromo y el piloto que no tenía los arneses puestos fue lanzado fuera de su asiento lejos del aparato, como «una pelota es arrojada por la raqueta de tenis», según describe el subteniente Ivonnet.

El avión se encontraba en ese momento en la mitad del recorrido de un forzoso looping, y cuando salió de éste, el observador se halló sólo en la máquina. Antes de que tuviera tiempo de obrar, el avión empezó una serie de maniobras raras, durante las cuales Ivonnet se vio en peligro de ser lanzado también fuera del asiento, en cualquier momento. El resto de la aventura se desprende mejor de las mismas palabras del subteniente Ivonnet.

¿Cuáles fueron mis sensaciones cuando vi a mi compañero salir apresuradamente del avión? Esto no lo puedo decir con exactitud.

No pude llegar a pensar que podría haber podido saltar fuera del aparato y confiar en mi

paracaídas. El avión tenía doble control, pero no había palanca de control en el asiento del observador. Miré al interior del aparato y me fijé en una palanca de emergencia. La tiré con fuerza y moví de un lado para otro. Por suerte el avión empezó a enderezarse sólo.

«Ya había conseguido la primera victoria. Pero todavía faltaba la terrible tarea de pilotar la máquina y lograr llevarla, con más o menos seguridad, hasta el suelo.

«Y después detenerla en medio de la enmarañada red de aviones de todas las nacionalidades que continuamente llegan y salen de Le Bourget».

El observador pasó un cuarto de hora familiarizándose con los controles, y entonces empezó a volar bajo sobre Le Bourget.

«Evolucioné muy cerca», declara el subteniente; «después volví a volar más alto, tratando de armarme de coraje para el aterrizaje», repetí ese ensayo de descenso, errando por pocos metros un gigantesco Goliath de pasajeros del servicio entre París y Londres. Después corte los gases.

«Pero no había contado con una pequeña casa que se encontraba cerca del aeródromo. Me pareció que me iba contra ella y volví a encender

los gases. El avión perdió su equilibrio, giró sobre el costado y cayó a tierra como una piedra. Perdí el conocimiento, y como logré extraerme de las ruinas, es algo que escapa a mi comprensión; pero me encontraba a salvo y seguro».

Los oficiales que presenciaron el aterrizaje y los mecánicos se precipitaron hacia las ruinas. A las pocas palabras cambiadas, el subteniente Ivonnet tuvo conocimiento de que el compañero de su peligroso vuelo se encontraba también sano y salvo. El paracaídas agregado a su equipo se había abierto poco después de haber sido despedido el piloto del avión y merced a ello, le había permitido llegar sano a tierra.

EVOCACIONES DE AMISTAD ENTRE AVIADORES

Juan Burga Bartra

En el azul del cielo se distinguía claramente la silueta del C-130 argentino y uno de nuestros A-37 efectuando recarga de combustible. Habíamos decolado de Salta, nuestra primera escala después de culminar el curso de recarga en el aire, en Mendoza y como una demostración de que había sido exitoso y de paso para evitar la escala técnica en La Joya, continuábamos en dicho proceso. Abajo algunas nubes, el salar de Uyuni y los picos de nuestra cordillera americana constituían un marco impresionante.

Todo esto volvía a la memoria en forma de gratos recuerdos de mi época de cadete, cuándo nos incorporamos a la Escuela de Aviación Militar Argentina en mayo de 1957 cuatro cadetes peruanos, y ya quedaban alrededor de 115 cadetes argentinos de los 150 que ingresaron. En esa primera semana de adaptación los cadetes peruanos nos reíamos viendo a nuestros compañeros argentinos corriendo y arrastrándose. Después también nos tocó a nosotros y dejamos de reírnos.....carrera – mar.....cuerpo a tierra, voces de mando que nos sonaban extrañas y una disciplina diferente, además de una exigencia académica y militar a la que con mucho esfuerzo nos fuimos adaptando.

En diciembre de 1960 recibimos nuestro despacho de oficiales 25 cadetes argentinos y 3 cadetes peruanos, que a lo largo de los años hemos mantenido contactos y reuniones que han reafirmado nuestra amistad. Justamente, hace pocos años celebramos los cincuenta años del ingreso a la Escuela Aviación Militar en Córdoba. Una ceremonia muy emotiva en el mismo escenario de tantas anécdotas y recuerdos que algunos se encargaron de actualizar. No pudimos estar todos, pues ya se nos adelantaron varios en el vuelo al más allá y otros se encontraban limitados físicamente. Sin embargo, esos días en Córdoba (Ascochinga) sirvieron para reencontrarnos, reconocernos y actualizarnos en

nuestro inventario familiar; pero sobre todo, para reafirmar esa invariable amistad entre aviadores peruanos y argentinos.

Estas vivencias personales forman parte de muchas otras de cadetes y oficiales peruanos en diferentes unidades aéreas argentinas y también de oficiales argentinos en unidades nuestras. Cursos de formación y especialización en escuelas e intercambio y capacitación en unidades aéreas.

Si buscamos el inicio de este acercamiento, nos podríamos remontar a San Martín y otros tantos ilustres argentinos en la gesta de la independencia de la dominación española, pero me voy a mantener en el ámbito aeronáutico. El Palomar, actualmente Base Aérea de la Fuerza Aérea Argentina, fue su primera escuela de aviación. En 1916, después de la interrupción del funcionamiento de la Escuela Nacional de Aviación que dirigió Juan Bielovucic en Santa Beatriz en 1911 y de los fallidos intentos de la Liga Peruana Pro Aviación por crear la Escuela de Aviación Civil en el Perú, la Escuela Argentina recibió a un grupo de oficiales peruanos para efectuar el curso de pilotos aviadores. Ellos fueron el Subteniente de Infantería Enrique Ruiz, el alférez de Caballería Guillermo Protzel y los alféreces de fragata Roberto Velasco e Ismael Montoya. Adicionalmente, se otorgaron dos plazas para aprendices mecánicos que fueron cubiertas

por los postulantes Enrique Parodi Rodríguez y Manuel Sánchez Ortega. La formación de estos pilotos y mecánicos junto con los oficiales e ingenieros graduados en Europa facilitó la posterior creación del Servicio de Aviación Militar en el Ejército en 1919 y de la aviación naval en 1920 en nuestra patria. Los tenientes Carlos Alvarillo y Baltazar Montoya constituyeron la segunda promoción enviada a la Escuela del Palomar en 1920.

Hay que mencionar, también, los raids aéreos que unieron nuestros países: el primero de Guillermo Hillcoat, quien en un avión Curtiss Oriole de 160 C.V. unió Buenos Aires - Lima con múltiples escalas entre el 24 de noviembre y 04 de diciembre de 1924. Años más tarde Carlos Martínez de Pinillos en el Bellanca denominado «Perú» llegó a Buenos Aires después de algunas escalas en diciembre de 1928, como parte de su vuelo por las tres Américas. El sábado 27 de marzo de 1937 Armando Revoredo Iglesias en un avión Stinson Faucett construido en el Perú, unió por primera vez en un vuelo directo sin escalas Lima - Buenos Aires. Todos ellos fueron recibidos y agasajados por sus hermanos aviadores y se sintieron satisfechos por sus logros y como en su propia casa por las atenciones y el cariño dispensado.

Con los años y el progreso de nuestras instituciones se firmaron diversos acuerdos de amistad y cooperación mutua, que facilitaron el intercambio al cual me referí anteriormente. El apoyo del Perú y en particular de nuestra Fuerza Aérea a los hermanos argentinos en el conflicto de Malvinas es una muestra más de este vínculo de amistad entre los aviadores peruanos y argentinos.

Esta breve evocación la quiero finalizar con algunos ejemplos concretos: Carlos Navarro «Che Carlitos» forma parte de un grupo de amigos que nos reunimos mensualmente para celebrar los cumpleaños y gozar de una buena mesa y un mejor vino argentino o peruano. Carlos dejó la Fuerza Aérea Argentina con el grado de teniente y se vino al Perú. Aquí en Lima se convirtió en un hombre de empresa, se casó con una peruana, tuvo hijos y nietos y hasta llegó a ser concejal del municipio de Surco. Anualmente viaja a su Córdoba querida para recargar baterías pero ya no deja el Perú. Es un aviador argentino afincado en Lima y muy querido por todos sus amigos y camaradas peruanos.

Otro caso es el de Joaquín Arguelles Benett, porteño del barrio de Caballito, con quien más intimé dentro de los integrantes de mi promoción de la Fuerza Aérea Argentina, ya que estuvimos juntos desde el año de mi llegada. Salíamos los

fin de semana a Carlos Paz donde, como dato curioso, compartíamos, cada mes, una succulenta parrillada cuando llegaban las remesas familiares ó una sopa con pan en la última semana. También me alojaba en su casa en todos los viajes y comisiones a Buenos Aires (normalmente desfiles), donde recibí el afecto de su familia. Finalmente en cuarto año de cadete, debo mencionar a otro querido compañero Pacho Flores quien nos alojó en su casa del barrio de Las Rosas. Joaquín o cariñosamente «Joaco» con Sylvia su esposa han estado en Lima varias veces, donde siempre contarán con un grupo de fieles amigos peruanos.

A TREINTA AÑOS DE LAS MALVINAS

Gonzalo Arenas Eroles

Era el día 1 de Mayo de 1982. Me desempeñaba como Jefe de Estado Mayor del Ala Aérea N° 3 en Arequipa y acompañando al Comandante General del Ala Mayor General FAP Cesar Gonzalo, nos trasladamos a Tacna para recibir al Teniente General FAP Hernán Boluarte Comandante General de la FAP y al Teniente General FAP Ricardo Maertens Comandante de Operaciones, quienes arribaban a la ceremonia de imposición con el nombre de «Coronel FAP Carlos Ciriani Santa Rosa» al Aeropuerto de esa ciudad.

Mientras empezaba la ceremonia, los comentarios obligados se referían al inicio de las

operaciones bélicas entre Argentina e Inglaterra, como resultado de la toma de las Islas Malvinas por tropas argentinas el día 2 de Abril de 1982, y la respuesta inglesa de enviar una flota fuertemente armada que acababa de aproximarse a las Islas para recuperarlas. Ante las primeras actividades aéreas, se comentó como gran oportunidad el envío de observadores aprovechando las excelentes relaciones de la FAP con la Fuerza Aérea Argentina.

La idea tuvo éxito pues dos días después recibí la orden telefónica del COMOP para constituirme de inmediato al Cuartel General, precisando que era sobre el tema tratado en Tacna y que guardara la más absoluta reserva. Ya en Lima, se me indicó que la FAA había aprobado la participación de un «Equipo de Observación Aéreo» y que estaría conformado por el suscrito, por el Mayor Aurelio Crovetto (Comandante del EA 611) y por el Mayor Carlos Portillo (Comandante del EA 111). La primera acción fue preparar una Directiva para normar las actividades y responsabilidades respecto al trabajo encomendado, el cual se llevaría a cabo bajo la supervisión del COMOP y bajo la más estricta reserva, se nos proporcionó equipo adecuado para las condiciones climatológicas en el país del sur, procediendo finalmente a despedirme del Comandante General quien sonriente me dijo «y que pasa si no regresas» a lo cual le respondí en

el mismo tono «espero que alguna Promoción lleve mi nombre».

De esa manera, hace 30 años se iniciaba una Misión sobre la cual en el presente artículo pretendo revivir el cómo fue ejecutada, precisando que no incluye aspectos operativos, puesto que demandaría otro documento mucho más extenso no aplicable al propósito previsto, ni se menciona nombres de miembros de la FAA con los cuales se tuvo contacto, para evitar errores u omisiones involuntarias producto del tiempo transcurrido.

Bajo esas premisas, mi relato empieza cuando al atardecer del día 5 de Mayo de 1982, decolamos del Grupo Aéreo N° 8 en un avión Hércules C-130 al mando del Coronel FAP Raúl Dueñas y el Mayor FAP Pedro Suárez con destino a la Base Aérea de Talara; allí esperaban los Mayores Crovetto y Portillo a quienes instruí sobre el concepto del trabajo que se iniciaba mientras el avión era abastecido de combustible y cargado con material que la FAP enviaba a la FAA. Antes de la media noche decolamos con destino a la Base de Pisco donde el avión fue reabastecido de combustible y finalmente, antes de las 3 de la mañana iniciamos el vuelo con destino a Buenos Aires. La travesía fue sumamente interesante pues salvo algún vuelo de week-end, no había tenido la oportunidad de viajar en un C- 130 y menos en la cabina y de noche, desde donde pudimos

apreciar el grado de entrenamiento y solvencia profesional de la tripulación así como las facilidades del instrumental y equipos de navegación con que estaba dotado el avión. Nuestra ruta se orientó a sobrevolar Bolivia y de madrugada ingresamos al espacio aéreo argentino, con cierta nubosidad particularmente cuando descendíamos en el área de Buenos Aires, para finalmente aterrizar con toda felicidad en la Base de El Palomar cerca del medio día hora local.

El Comando de la Brigada nos esperaba en la rampa con su Estado Mayor y luego de un breve descanso nos invitó a almorzar mientras descargaban y reabastecían al avión pues debían retornar a Lima de inmediato. Conforme departíamos fuimos informados de las novedades recientes ocurridas en el Teatro de Operaciones y que un avión nos estaba esperando para trasladarnos a la ciudad de Comodoro Rivadavia.

Efectivamente, a media tarde nos embarcamos en un Cessna Citation requisado con tripulación civil y luego de un vuelo de casi cuatro horas aterrizamos finalmente en lo que sería nuestro destino por las siguientes semanas. En el Aeropuerto nos recibió un Comodoro integrante del Estado Mayor de la Fuerza Aérea Sur (FAS), quien nos dio la bienvenida y acompañó al Hotel Comodoro, cuyo local también había sido requisado para uso exclusivo del personal

superior de la FAS, donde nos alojamos y pudimos descansar después de más de 24 horas de viaje.

Al día siguiente temprano nos apersonamos al local donde funcionaba el Cuartel General de la Fuerza Aérea Sur, saludamos al Comandante y a su 2º, ambos Brigadieres, quienes nos indicaron que con su Estado Mayor y desde ese lugar realizaban el planeamiento y la conducción de todas las operaciones aéreas en el Teatro de las Islas Malvinas; luego el 2º Comando nos acompañó a cada uno de los ambientes de las Secciones y Divisiones donde nos presentaba mientras los responsables continuaban con su trabajo.

Al término del día tuvimos muy claro el concepto de que ante la recuperación de las Islas Malvinas el día 2 de Abril por las Fuerzas Armadas Argentinas, el Gobierno Ingles organizó rápidamente una Fuerza de Tareas aeronaval, conformada por una flota apreciable de buques que incluía dos portaviones, con medios aéreos de combate como aviones Harrier y diferentes tipos de helicópteros, fuerzas terrestres embarcadas, naves de protección y de desembarco con sus respectivos medios de apoyo logístico, flota que empezó a navegar rumbo al Atlántico Sur el 5 de Abril. Su Misión era reconquistar a cualquier costo el territorio que invadieran en 1833 y que debía cumplirse en dos partes, la primera tenía como

objetivo colocar en tierra a los efectivos del componente terrestre con su correspondiente apoyo logístico; y la segunda con el objetivo de la reocupación de los territorios que habían sido recuperados por los argentinos.

Ante ello, la Fuerza Aérea Argentina tenía que actuar para defender la decisión política de conservar las Islas en manos argentinas, a pesar de que tal decisión no contó con una apreciación previa para determinar las condiciones en que se llevarían a cabo las operaciones. Para tal fin empezaron a organizarse y a planificar el empleo de sus medios, procediendo al traslado de aviones, tripulaciones, personal, armamento y material para apoyo logístico a las bases de despliegue seleccionadas en el continente, Idéntico traslado se efectuó a las Islas Malvinas, específicamente al Aeropuerto de Puerto Argentino y al Aeródromo de Darwin, apoyando también al Ejército y la Marina en el despliegue de gran cantidad de personal y muchas toneladas de material. En ese ínterin, las tripulaciones de la FAS tuvieron la oportunidad de efectuar vuelos de navegación y reconocimiento a las islas incluyendo maniobras de ataque y evasivas en los posibles lugares de operación, En las Islas se organizaron para la conducción de operaciones aéreas con aviones IA-58 Pucará y helicópteros, como para el guiado y alerta de sus propias fuerzas con medios radáricos frente a los medios aéreos y navales

ingleses. Entre los grandes retos a afrontar destacaban la gran distancia entre las bases de despliegue en el continente y la zona del Teatro, y la amenaza de detección con los medios radáricos disponibles de la flota inglesa conforme se acercaban a las Islas. Así se fueron preparando hasta el 1 de Mayo, fecha en que se produjeron los primeros ataques con la consiguiente respuesta argentina y las acciones en los días posteriores. Esa fue la situación que encontramos para iniciar la misión encomendada

En los días siguientes estuvimos atentos a la rutina del personal en el Cuartel General a fin de determinar que opciones teníamos para cumplir con nuestra misión; el ritmo de trabajo era muy intenso y cada cual estaba inmerso en sus obligaciones, a la sala de operaciones no intentamos acercarnos por considerar que era un área restringida además de aislada y la disponibilidad de espacio no permitió que nos asignaran un lugar para nuestro propio uso. Por sus ocupaciones nadie estaba a cargo de nosotros y como era obvio, tampoco nadie se preocupaba de informarnos sobre la situación y las acciones que estaban realizando.

Llegamos a la conclusión de que a nosotros nos correspondía encontrar la forma de obtener la información requerida de la manera más discreta y prudente posible y que no cabía

asignarnos áreas específicas para dividir el trabajo, antes bien tendríamos que estar muy atentos a todos los detalles que de manera directa o indirecta se pudiera captar.

El hotel se encontraba a menos de dos cuadras del edificio donde funcionaba el C. G. y las labores empezaban normalmente a partir de las 7 a.m. luego del desayuno, se continuaba hasta el medio día en que la mayoría coincidía en el comedor para almorzar, en una mesa larga donde abundaban comentarios; se retornaba prontamente al C. G. y al final de la jornada se llevaba a cabo la «Reunión Diaria» donde se apreciaba la situación, críticas, disposiciones y otros asuntos hasta pasadas las 7 p.m. cuando regresaban al hotel a cenar con alguna sobremesa y finalmente retirarse a descansar. Por supuesto que ese horario estaba supeditado a la carga de trabajo individual o situación imperante.

Adoptamos la rutina del C. G. con la variante de que en la tarde nos retirábamos al hotel a eso de las 6 p.m., antes de que sostuvieran su reunión diaria, para juntarnos en mi habitación, (como cortesía me asignaron un cuarto individual pues, con excepción del Comando, todos estaban alojados de a dos), a fin de hacer un resumen de la información obtenida en el día, cada uno proporcionaba sus aportes según apuntes o memoria, intercambiábamos opiniones y

anotábamos los detalles en un cuaderno de bitácora. Luego subíamos al comedor para cenar con todos.

Recuerdo que el segundo día tuvimos la oportunidad de conversar con el Comodoro encargado de los radares para el funcionamiento del Centro de Información y Control (CIC), quien nos explicó las funciones y los medios con que contaba para su operación. El trato que nos brindó fue muy amable, además de muy profesional y nos invito a que nos acomodáramos alrededor de su escritorio con toda libertad cuando deseáramos, así no estuviera él presente, de manera que a partir de ese momento pudimos contar con un espacio propio, en el que pasábamos parte del día. Su trabajo parece que ya no era tan recargado pues lo tenía muy bien organizado y controlado, así que se convirtió en una fuente de información importante ya que conversábamos sobre temas generales de organización, o actividades de las diferentes unidades operativas y de apoyo, así como sobre algunos hechos importantes conforme iban sucediendo También nos sirvió de enlace para conversar en momentos oportunos con los miembros de las Secciones y Divisiones del E. M. y más de una vez lo acompañamos a efectuar verificaciones sobre el estado y operación de los equipos de su responsabilidad en el área de Comodoro Rivadavia.

Una noche a los pocos días de estadía, pude conversar por un buen rato con el Brigadier 2° Comando de la FAS pues coincidimos en asientos adyacentes a la hora de la cena; lo interesante es que al día siguiente se me acercó conforme los oficiales se retiraban a descansar y volvimos a conversar por largo rato. A partir de ese momento ya se hizo usual que muchas veces cuando estaba disponible, nos quedáramos haciendo sobremesa por algunas horas y por supuesto el tema era esencialmente sobre lo que estaba ocurriendo en el Teatro y otros detalles del entorno; realmente fue providencial ese contacto tan cercano pues de fuente directa pude conocer detalles muy importantes para nuestro trabajo; inclusive algunas veces pedía una o dos copas de whisky y la sobremesa llegaba hasta pasadas las dos de la mañana. Tengo la impresión de que pasaba por un periodo de insomnio, quizás por la misma presión de las circunstancias y encontré en mí una persona con quien liberar tensiones. Según comentario de oficiales que lo conocían era serio y bastante exigente militar y operativamente, sin embargo desarrollamos una relación muy simpática quizás porque creí conveniente evitar preguntar y dejar que él hablara y se explayara conforme lo juzgó adecuado. Significó algunas horas de sueño pero eso fue lo de menos. Este hecho singular obligó a que en nuestra rutina interna optáramos por reunirnos antes de

almuerzo al día siguiente de cada noche de sobremesa, para comentar la información obtenida y actualizar nuestro cuaderno de bitácora.

Un buen día nos invitaron a visitar la base de San Julián que era la más cercana a Comodoro Rivadavia. Nos trasladamos en un Lear Jet y luego de una somera exposición sobre la Organización de la Base y las misiones que cumplían especialmente con aviones Dagger y A-4C, fue sumamente interesante ver funcionar a una unidad aérea en pie de guerra en todos sus aspectos y tomar contacto con pilotos que estaban cumpliendo misiones de combate real escuchando sus experiencias. Fueron unas pocas horas pero suficientes para obtener información eminentemente práctica. Recuerdo también que el frío era muy intenso en la línea de vuelos antes de abordar el avión de noche para el retorno y que decolamos con viento superior a los 50 nudos

En otra oportunidad nos llevaron a la base de Río Gallegos lugar donde operaban con aviones A-4B y Mirage III. Esta visita fue más interesante aún porque para ese entonces, ya habían ejecutado un apreciable número de misiones incluyendo ataques a los buques ingleses con resultados positivos a la vez que pérdidas también. Luego de la exposición y visita a las diferentes dependencias de la Base, el Comando convocó a una reunión con todos los oficiales aprovechando

que íbamos a pernoctar en la Unidad, para sostener un conversatorio sobre experiencias vividas y formas de operación. Fue sumamente provechosa la reunión en la que se apreció claramente la alta moral y espíritu combativo de los oficiales, muchos de ellos muy jóvenes, algunos Alféreces. En la noche fuimos invitados a cenar en casa del Intendente con otras autoridades locales, quienes se mostraron muy agradecidos por el apoyo proporcionado por la FAP. Definitivamente el Comodoro Jefe de la Base nos brindó un trato excepcional.

De regreso al Hotel en Comodoro Rivadavia, sostuvimos una larga sesión para recopilar toda la información obtenida. Hasta ese momento, las operaciones aéreas se efectuaban para causar daños a los medios aéreos y navales ingleses y tratar de impedir que se produjera el desembarco de sus tropas.

Así, poco a poco se fue generando la confianza y por ende un mayor acercamiento con los oficiales de la FAS. Estimo que especialmente los días en que el mal tiempo en las Islas limitaba operaciones aéreas, la actividad era menos intensa dándonos opción a alternar con más tranquilidad con los encargados de las secciones y divisiones del E.M. y enterarnos de su forma de trabajo. Ello nos dio opción a compartir la alegría de las buenas noticias como el pesar ante las pérdidas o reveses que

iban sucediendo. Igual compartíamos alfajores y facturas (galletitas) que la generosidad de las empresas, ciudadanos y familiares hacían llegar a los combatientes y al C.G. de la FAS, mientras los locales disfrutaban de mate caliente muy bien apreciado por el frío del invierno que ya ingresaba

Inclusive fuimos invitados a participar de una cena el 25 de Mayo con todo el personal Superior y Subalterno de la FAS, fecha en que se celebra en Argentina el «Día de la Patria», siendo magnífica la ocasión para confraternizar y conocer la calidad humana de los miembros de la FAA, a pesar de los momentos tan duros que estaban viviendo con pérdidas irreparables de compañeros e importantes de material, contrarrestados con actuaciones muy profesionales y hasta heroicas en el combate.

Los días domingos al atardecer se celebraba misa en el Cuartel General de la FAS, llamaba la atención ver como casi todo el personal asistía e inclusive recibía la comunión, pero sobretodo impresionaba la devoción y recogimiento que mostraban en ese acto, creo yo que como resultado entre otros de los valores humanos y cristianos inculcados en sus centros de formación Hay una anécdota relacionada con este detalle que considero importante compartir. Un Mayor que trabajaba como adjunto en la Sección Operaciones Especiales del A-3 con quien ya habíamos

entablado una agradable relación, se nos acercó a conversar un domingo después de misa y fue impactante escucharlo contar algunos aspectos de su vida familiar. manifestando que de soltero fue muy disipado, que se casó bastante mayor y desde entonces había cambiado totalmente, contando algunos pasajes de la relación con su esposa e hijas, a quienes pudo visitar unos días antes, evidenciando con mucho sentimiento cuanto las extrañaba; justamente era una de las personas que mas unción mostraba durante la misa. Finalmente nos fuimos a cenar y a descansar. Al día siguiente cuando llegamos temprano al C.G. encontramos al, personal apesadumbrado enterándonos que la noche anterior el Mayor había sido programado como copiloto en un Lear Jet para una misión de engaño acompañando el ataque de unos aviones Canberra, el destino quiso que su avión fuera alcanzado por el misil de una fragata inglesa y sin control pero con contacto radial se cayeron al océano. Por supuesto que también nos afectó su pérdida, esa conversación tan sincera nos supo a despedida.

Un tema al que le dieron gran importancia fue el rescate y atención a tripulaciones que se eyectaban o eran heridos. Al respecto, en una oportunidad nos llevaron a visitar el hospital de campaña que funcionaba en la Brigada Aérea de Comodoro Rivadavia, apreciando el cuidado

brindado a los heridos evacuados de las Islas que no requerían de un tratamiento especializado; siempre que se podía programaban aviones Hércules en las noches a Puerto Argentino llevando la carga más urgente e importante y de retorno evacuaban heridos o efectuaban alguna rotación de personal. Así pudimos ver y conversar con un piloto de Harrier que se eyectó cerca al aeropuerto de Puerto Argentino en la Isla, quien fue rescatado y trasladado con fracturas al Hospital en calidad de prisionero pero que recibía un trato igual a los heridos argentinos.

Un buen día casi en las postrimerías de la guerra, el Comandante de la FAS me pidió que el Mayor Crovetto se constituyera en la Base Aérea de Tandil para recibir a las tripulaciones FAP que llegaban trasladando Aviones Mirage 5. Por supuesto que el Mayor se constituyó de inmediato y sirvió de intermediario en la recepción de las aeronaves proporcionando valiosa información de detalle respecto a su equipamiento y formas de operación pues los pilotos retornaron de inmediato. Lástima que los aviones llegaron un poco tarde y no pudieron ser empleados.

Otras anécdotas interesantes a comentar. El Ayudante del Comandante de la FAS era un Alférez jovencito quien se encargaba de llevar el «Diario de Guerra». Un buen día dejamos de verlo trascendiendo que en un vuelo de entrenamiento

en avión Pucara se estrelló como consecuencia de una indisciplina en el aire cerca a la Brigada de Comodoro Rivadavia. Curioso que en plena guerra se produzcan pérdidas de esa naturaleza. En contraparte, y entre las múltiples emergencias en el aire que se presentaron a las tripulaciones, destaca la de un avión A-4 que sufrió la perforación de un tanque de combustible al efectuar un ataque, produciéndose una fuga imparable encontrándose sobre el océano y a una distancia apreciable del continente; luego de muchos esfuerzos por contactarse con el avión tanquero previsto para el reabastecimiento, y cuando estaba consumiendo los últimos galones con las agujas indicadoras prácticamente en cero, gracias a las maniobras que hizo el tanquero para facilitar la reunión, pudo acercarse y enganchar la manguera de recarga, manteniéndose así hasta llegar a su Base donde finalmente hizo un feliz aterrizaje.

Mas lo inevitable fue llegando poco a poco, luego de varios intentos que eran relativamente controlados por los ataques de los aviones argentinos, finalmente el 21 de Mayo se produjo el primer desembarco de tropas inglesas en San Carlos con un segundo desembarco en Darwin el día 28. A partir de entonces la FAS tuvo que agregar a su accionar misiones de ataque a las fuerzas terrestres enemigas intensificándose las operaciones de combate, hasta el día 14 de Junio en que se produjo la capitulación.

En cuanto a resultados y sin entrar en detalles, a pesar de la gran diferencia de medios y capacidad operativa de las fuerzas de combate inglesas con relación a los limitados medios argentinos tanto en número como en antigüedad y equipamiento, los daños que le infringieron a los medios navales y aéreos enemigos fueron muy importantes, destacando el papel desempeñado por la Fuerza Aérea Argentina, cuyos miembros, a pesar de las pérdidas personales y materiales sufridas y de intuir cual sería el inexorable final, jamás bajaron las guardias y mantuvieron la moral elevada al máximo, cumpliendo su deber con gran profesionalismo haciendo uso del ingenio y la creatividad para oponerse e intentar superar hábilmente los diferentes obstáculos y/o limitaciones que se iban presentando en el curso de las operaciones, dando permanentes ejemplos de valor y coraje hasta el sacrificio heroico. Los integrantes del «Equipo de Observación» fuimos testigos de excepción de estos hechos.

Así llegó el momento de despedirnos, recuerdo que el último día de trabajo recibimos variados consejos y recomendaciones de miembros de las secciones del E.M. como corolario de sus experiencias, particularmente de la sección operaciones, ya libres de la tensión y la responsabilidad del trabajo que les tocó desempeñar. Y en general todos los oficiales argentinos nos manifestaron su aprecio y

agradecimiento por la ayuda y colaboración prestada por la FAP

En el vuelo de retorno a Buenos Aires viajamos en un Lear Jet con el Brigadier Comandante de la FAS y cuando se despidió en El Palomar nos dijo con emoción: «Deseo que le expresen a su Comando que agradezco a la Fuerza Aérea del Perú el gran apoyo que nos ha brindado en estos momentos tan difíciles para la Argentina y quiero que sepan que aquí siempre tendrán a un amigo».

De vuelta en Lima cuando nos presentamos a saludar al Comandante General, me dijo risueño: «Bienvenidos y lamento decirte que no habrá promoción con tu nombre, ahora pónganse a trabajar en el informe pues esta experiencia tiene que ser explotada por la FAP». Y así fue, nos organizamos por áreas y tras varios días de intenso trabajo entregamos el informe recibiendo la orden de presentar una exposición a los Oficiales Generales de Lima y luego a todas las Unidades Aéreas y Escuelas. Y así se cumplió.

Inclusive una semana después recibí la orden de efectuar una presentación sobre el tema en el Cuartel General del Ejército ante los Comandos de Fuerza y de Regiones así como Generales del Estado Mayor General.

Para terminar esta narración, es justo mencionar la experiencia y calidad profesional de los Jefes que me acompañaron en el «Equipo de Observación», pues ello permitió obtener e interpretar la información que de manera directa pero sobre todo indirecta recibimos o captamos y finalmente procesarla para elaborar un informe, que según pude comprobar más adelante, sirvió para aplicar o mejorar algunos conceptos y procedimientos en el proceso de planeamiento y preparación para el cumplimiento de la misión constitucional que le corresponde a la FAP. Todo ello producto de la experiencia real de combate de la Fuerza Aérea Argentina, y como resultado de una conversación casual en la que se comentó la conveniencia de participar como observadores, con la inmediata decisión y acción del Alto Mando de la FAP para su ejecución.

