

PRESENTACIÓN

Es un honor presentar este libro escrito el brigadier mayor Ricardo J. Salas. Un honor no sólo por la calidad humana y profesional del autor, sino por la excelencia del texto.

Redactado en primera persona, el autor narra una serie de episodios de su larga y prolífica carrera de aviador militar. Desde sus inicios como cadete de la Escuela de Aviación Militar con los FW-44 y NA-16.

Cada suceso se desarrolla en un capítulo a la manera de un relato unitario que podría leerse en forma separada sin perder la noción del hecho narrado, pero que en conjunto forma una unidad sinérgica, es decir el total no es igual a la suma algebraica de las partes. En efecto, desde el primero al último, los capítulos están unidos por un hilo, oculto a la vista del lector, pero fácilmente perceptible porque se trata de la vida misma del autor.

En ese sentido, resulta curioso que, por una especie de pudor, el brigadier mayor Salas sólo da a conocer las facetas de su desempeño como instructor de vuelo y aviador. Salvo algunas pinceladas, puestas aquí y allá como al descuido, el lector no se entera de los detalles su vida privada. Sin embargo, a medida que se progresa en la lectura se van adivinando sus creencias, las convicciones y la fuerza espiritual que se moviliza detrás de cada una de las palabras utilizadas para contar las experiencias. Con su redacción el autor logra transmitir su forma de sentir y de ver la vida que es, en definitiva, lo que más interesa al lector de narraciones personales y lo que otorga unidad a la obra escrita.

En resumen, el continente de *La vieja Fuera Aérea* es la historia de algunas de las vicisitudes que el autor experimentó a bordo de las aeronaves que ha piloteado. El contenido, la cosa contada son, entretanto, su gran amor por el vuelo y por la institución a la que consagró su existencia, y el inventario particular de los aciertos y errores, propios y ajenos, que a la manera de un legado él ha considerado necesario transmitir para provecho de las generaciones más jóvenes.

PRÓLOGO

Estos relatos miran el lado alegre, por momentos estremecedor y angustiante, de las experiencias profesionales de alguien que se dedicó por entero a su vocación de aviador militar, alguien que desea rescatar personas y hechos de nuestra Fuerza Aérea, pero no de la de hoy, sino de otra época, de una Fuerza Aérea tan vieja que ya está casi olvidada. Soy un sobreviviente de ese entonces y deseo recuperar aquellos hombres para la memoria. Ellos son los protagonistas de estas líneas. Porque en nuestra institución, además, hay otro grupo heroico de sobrevivientes que también merecen ser recordados, pero son más recientes. Por eso, dejo esa tarea a escritores más sabios y profundos cuando se ocupen de escribir la historia gloriosa de nuestra Fuerza en la Batalla de Malvinas.

Los iniciados lo notarán de inmediato. Para aquellos que no han tenido la suerte de vincularse de alguna manera con los hombres del aire, tengo que aclararles que el título más adecuado para este ensayo, aunque no tan atrayente, hubiera sido “cómo conocer a fondo las diferencias entre la vieja y la nueva Fuerza Aérea”.

Para explicar las diferencias voy a entrar en el mundo romántico –para mí maravilloso– de la época, por muchos, añorada, por otros, execrada, donde había una plena realización del individuo. Como me aferro a mirar hacia la luz, quien busque encontrar aquí los sucesos sombríos que atraen la espectacularidad de las crónicas, pierde el tiempo. He honrado siempre y en debida forma a los queridos camaradas que se fueron en pos de ideales y, hoy, venero a la verdadera galería de auténticos héroes que combatieron en la Batalla de Malvinas.

Este ensayo no habla de ellos. Habla de lo que fue el pan y la sal de todos los días para hombres que montados en, y ayudados por, medios primitivos, salían alegres y despreocupados a domar tormentas; a cumplir misiones lejanas; a navegar el mundo si era necesario, dentro de los límites de los reglamentos de entonces, con ética y elevada moral y creyendo de corazón que la disciplina y la subordinación de “fondo” eran inmensamente superiores a las de “forma”. Hombres que aprendieron por el lado duro del camino, pero aún a tiempo, que ambas están unidas en forma indisoluble.

Quien, como yo, tuvo la dicha de conocer y vivir en las dos Fuerzas Aéreas; de comandar una moderna unidad de combate con aviones de reacción; de cumplir, junto a jóvenes oficiales, azarosas misiones dentro y sobre la Cordillera de los Andes, tiene el derecho bien ganado de hacer esta saludable y alegre crítica de los cambios que se han ido produciendo en la vida del hombre del aire argentino.

Por un lado, el antes, el peligro, la situación marginal, casi siempre fruto de la sobrestimación humana del coraje y las capacidades. Por el otro, el hoy, esas mismas situaciones, pero ahora absolutamente bajo control, sin sorpresas, llegando al límite

que exige el cumplimiento de la misión y el logro del objetivo, con los medios y ayudas técnicas adecuadas. ¡Claro!, esta última forma no es tan romántica ni deportiva, pero exige mucho más autocontrol y verdadera disciplina, además de ser más profesional.

De esas situaciones de verdadero riesgo —fronterizas del suicidio, dirán los ortodoxos—, voy a rescatar sólo las que han quedado más frescas en la memoria. Algunas porque tienen connotaciones graciosas, y la mayoría porque sirve de ejemplo, no sólo a los aviadores sino a quienes manejan los ingenios mecánicos, que son proclives a desmandarse cuando uno menos lo espera.

La verdad es que, entonces, todos parecíamos estar fuera de mando, y para demostrarlo, simplemente, veamos cómo empieza el relato.

Brigadier Mayor Ricardo José Salas

I

Nuestro hombre está rebosante de orgullo, sentado en el puesto del piloto de un vetusto engendro de metal, madera y tela; mameluco finito de género, a través del cual lo muerde el frío del otoño cordobés; casco de fieltro que apenas le tapa las orejas; y, entre éstas y el casco, de ambos lados, dos conchas de metal conectadas a sendos tubos acústicos que terminan en el puesto del copiloto, cerca de la boca de un joven teniente; paciente instructor de vuelo que, con éste, lleva el cuarto aterrizaje del cuarto turno del día y todavía le falta cumplir un turno entero.

¡Qué falta de respeto! Perdón mi querido y añorado Focke-Wulf 44, de tantas glorias pasadas, por llamarte “vetusto engendro de metal, madera y tela”. Para mí, entonces, eras el *súmmum*. Me sentía como el mayor Claudio Mejía (si bien mis guantes no eran blancos y me los había provisto, usados, el depósito de ropa) cuando apoyaba las manos en los bordes del puesto de piloto. Sí, me sentía como él cuando, dos años antes, lo había visto entrar en marcha lenta con su Curtiss Hawk 75, máxima expresión cazadora de la época, hasta dentro del hangar de El Palomar, con ambas manos fuera de la cabina, indiferente, altivo, lejano, pasando al lado nuestro sin vernos; míseros cadetes a quienes nos sabía a gloria que nos mandaran a limpiar los aviones a “la base”.

Pero ya estoy en el aire y me acerco para ese cuarto aterrizaje, en la primera vez que salgo en el puesto de piloto. El día parecía ser astrológicamente desfavorable dado que, en el sector asignado para el vuelo y a la altura de trabajo, habíamos andado un poco a las patadas y a los gritos y yo venía –como solíamos decir– “bastante calentito” con la actitud del teniente. Si así iba a ser el curso, me estaba pareciendo que no querría continuar.

Cuando estábamos enfrentados al campo y muy cerca del suelo, para el aterrizaje, no le gustó algo que hice y, al tiempo que me inflaba los oídos con sus gritos gangosos y estentóreos, me pegó un “palancazo”; es decir, tomó el bastón de mando y, experta y violentamente, colocó al dócil biplano en la trayectoria correcta, ni “por las tapas” semejante a la que yo había traído.

¿Hablé de fuera de control? Aquí empecé a cortejar las fronteras del suicidio y a convertirme en sobreviviente. Llevé ambas manos hacia los lados de la cabeza, lo cual significaba que había soltado la palanca y el acelerador (alma y vida del avión), me quité los teléfonos y los saqué a los costados junto con las manos, como Mejía entrando en el hangar; salvo que nosotros, en lugar de estar en tierra, andábamos a los bandazos, al ladito nomás del rugoso suelo cordobés.

Me parecía que, cada vez que las alas se inclinaban como para tocar el suelo, el noble Focke se enderezaba, como alzado por los alaridos del teniente, que inflaban inútilmente los teléfonos flácidos y colgantes detrás de mi asiento.

Por fin, se convenció y, cuando ya nos hacíamos pedazos, de un solo golpe lo puso con tanta suavidad en el suelo que me pareció sentir el roce del “pasto blando, pasto duro y tierra”, como decía uno de nuestros compañeros, famoso por sus exageraciones.

Fuimos hasta el fondo de la zona de aterrizaje, volvimos por la franja neutral que separaba a aquélla de la zona de despegue, y en toda esa larga maniobra, yo, al mejor estilo Mejía; y ambos, en un silencio ominoso. Me veía dado de baja haciendo mis petates y volviendo a Buenos Aires, mentalmente, maldecía mi orgullo. Pensaba enloquecido cómo salir de este tremendo atolladero en el que yo mismo me había puesto.

Llegamos a la plataforma del estacionamiento, donde nos esperaban con ansiedad mis compañeros de pelotón que, con la sagacidad propia del cadete, se habían alejado a prudente distancia, después de presenciar nuestros bandazos antes de tocar el suelo, y mi contumaz estilo Mejía de carretear. El teniente se bajó. Yo me bajé. Los dos, mudos. Él sacó su cigarrera, encendió un cigarrillo en abierta contravención a las órdenes que prohibían fumar cerca de los aviones, no sin antes estropear dos o tres fósforos con el temblor de sus manos. Frente a la hélice detenida, se paseó arriba y abajo hasta que se lo vio recompuesto. Entonces se me plantó adelante. Al verlo, sin habla, quise que se abriera la tierra y me tragase:

—Discúlpeme, hijo, por haberle gritoneado y palanqueado allá arriba. Yo hubiera reaccionado igual —dijo con su voz gangosa de instructor, mientras que a mí, avergonzado, al borde de las lágrimas, se me atoraba la garganta y no me salía ni un hilito de voz. Poniéndome una mano sobre el hombro, agregó—: Bueno, ¡vaya, nomás!

Después, a los otros, a los que miraban con ojos de “carnero degollado” sin saber a qué atenerse, con su voz tan gangosa, pero que ahora me sonaba a gloria, les gritó:

—¿Qué esperan? Vamos, el que sigue, ¡a poner en marcha! —dirigiéndose a mí, ordenó: —¡Usted m’ hijo! Déle hélice.

—¡Sí, señor!

¡Esencia pura del instructor de vuelo! ¡Una de las más grandes, mejores y oportunas lecciones de buen juicio profesional que jamás tuve! Más tarde, cuando ocupé ese mismo puesto como oficial en la Escuela de Aviación Militar, me llegó la oportunidad de poner en práctica esa muestra de humildad, calor humano y comprensión.

Mi maestro de voz gangosa murió al cabo de unos pocos años, víctima de una cruel enfermedad. Le rindo aquí mi cálido homenaje. Espero no haber defraudado a quien mi falta de tino y de madurez puso al borde de la muerte y, no obstante, aunando su

rol de maestro y formador tuvo la habilidad de aprovechar el momento justo y grabar, a fuego en mí, por siempre su lección.

II

En paralelo a la actividad de vuelo, que se hacía por las mañanas los días de buen tiempo, los cadetes realizábamos instrucción militar de combate terrestre y estudiábamos materias militares y comunes. Después de haber cursado dos años en el Colegio Militar en El Palomar, en la Escuela de Aviación de Córdoba se ponía énfasis en las especialidades afines al vuelo como navegación, fotografía, tiro aéreo, bombardeo, materiales y táctica, entre otras.

Como buenos niños grandes, las prácticas que más nos agradaban eran las deportivas y las de tiro al blanco. En ambas actividades tuve sendas escaramuzas con nuestro capitán, cuyas características dejan bien en evidencia que yo no era ninguna “joyita”, ni desde el punto de vista disciplinario ni del respeto a mis superiores.

A nuestro curso lo comandaba un capitán recién ascendido, que acababa de llegar de una comisión extensa, de más de un año, en la Escuela de Aviación de los Estados Unidos. Se desplazaba en un auto deportivo último modelo que era la envidia del resto del cuerpo de oficiales; y, al parecer, encontraba todavía cierta dificultad para desembarazarse de los modos y el lenguaje norteamericano. Nos decía *propeller* en lugar de “hélice” y cosas por el estilo.

Con él, tuve dos enfrentamientos que, en su momento, me parecieron otra caminata por el filo de la navaja de mi supervivencia en la Escuela. Mi jefe de curso con reminiscencias yanquis se retiró con el grado de comodoro y, a menudo, nos hemos encontrado y jugado al golf en la cancha de Ascochinga. Curiosamente, jamás ninguno de los dos mencionó aquellos encontronazos que tuvimos siendo él instructor y yo, alumno.

Fue así. Un día vino y nos dijo que en diez minutos saliéramos a formar en la playa de estacionamiento, vestidos de gimnasia, porque íbamos a practicar deportes en el campo que a tal fin tenía la Fábrica de Aviones, colindante con la Escuela.

Ya estábamos formados, cuando apareció de golpe, frente a nosotros, vestido para hacer deporte. Hay que tener en cuenta que, en esa época, los oficiales tenían libertad para elegir la ropa de gimnasia que más les gustara.

Tal vez por no estar familiarizados con las costumbres norteamericanas, nos causó gran hilaridad (muy sofocada por cierto) ver que el capitán traía puesto ese gorrito, tan común en los Estados Unidos para jugar al golf o al baseball. Pero, sobre todo, nos causó gracia que vistiera una *robe* deportiva colorada. Al principio no lo advirtió pero, de pronto, escuchó lo que pareció (y en efecto era) una risita más fuerte que los demás murmullos. Ahí empezó:

—¿Qué cadete se rió?

A los cadetes nos inculcaban que debíamos decir la verdad y afrontar las consecuencias de nuestros actos. Por lo tanto, tomé la posición militar y en medio del silencio general, con voz fuerte y clara dije:

—¡Ordene, mi capitán! —En mi respuesta, la palabra “ordene” reemplazaba al pronombre “yo”, con esa cierta tendencia que tenemos los militares de complicar las cosas.

—¡De qué se ríe, cadete!

—¡Me río de Usted, mi capitán! —respondí con la malhadada costumbre de decir la verdad.

Fue el pandemonio. Gritos, amenazas, montones de días de arresto por la cabeza, carreras para adelante y atrás, cuerpo a tierra, salto de rana; el repertorio completo de los castigos militares.

Mis compañeros, que habían festejado mi contestación, a esta altura de la “tomada”¹ habían perdido las ganas de celebrar nada y cada uno que pasaba cerca de mí, lo menos que me prometía era una pateadura hermosamente adornada con folklóricas remembranzas hacia mis ancestros.

Pasó el tiempo, y se olvidó el episodio. Llegó una ardiente y seca primavera cordobesa. Un día, el capitán nos ordenó preparar el equipo para una sesión de tiro terrestre. Las prácticas las hacíamos con fusiles Mauser, más viejos que la rebeldía del cadete, y como la Escuela no poseía un polígono de tiro, disparábamos a los blancos en unas desiertas hondonadas, a poco más de un kilómetro del campo de aterrizaje.

Es decir que, además del tiro, la salida era una verdadera prueba de resistencia por la marcha, el equipo, las armas, las mesas, los blancos, las municiones, la lubrili-na², las baquetas y todo lo que se pueda imaginar; a lo que había que agregar el calor de una cálida siesta cordobesa a pleno sol.

Habíamos cumplido el ejercicio y regresábamos tan cansados como aburridos. De pronto, alguien hizo notar que el capitán lucía un flamante uniforme verde oliva, con botas y corraje de “anca de potro”, máxima coquetería militar de aquellos días. Junto con esta observación, surgió la estúpida idea de aprovechar que el viento soplaba hacia él, para levantar tierra pataleando con energía el polvillo suelto que formaba un verdadero colchón sobre el camino. Y digo que la idea fue estúpida, porque si bien el flamante uniforme quedó a la miseria —con lo cual logramos nuestro objetivo— en muy poco tiempo, nosotros, igual que el capitán, nos ahogábamos en la polvareda que habíamos levantando.

¹ Movimientos físicos de mucha exigencia, comúnmente ordenados como sanción disciplinaria en ámbitos militares.

² Lubricante especial para las armas de fuego.

Nos dio la voz de alto y con el equipo y todo, mientras se limpiaba lo mejor que podía, nos sacó corriendo a los cuerpos a tierra por el camino polvoriento. En fin, para no hacerla larga, como dice el refrán, no hay inventor que no muera con su invento, y éste nos reventó entre las manos. Pero faltaba lo peor, en especial para mí. Nuestro capitán, que de furioso estaba tan verde como su ropa, para castigarnos, con las gargantas llenas de polvo como las teníamos, anunció a voz en cuello que cuando contara hasta tres, el curso debía empezar a cantar una marcha de la Fuerza Aérea, mientras seguíamos marchando.

—¡Uno!, ¡Dos!, ¡Tres!

Silencio absoluto. Como si nos hubiéramos puesto de acuerdo ninguno abrió la boca. A todo esto, ya estábamos entrando en los predios poblados de la Escuela, lo cual hacía menos tolerable el desafío a su autoridad.

Nueva orden para empezar a cantar.

—¡Uno!, ¡Dos!, ¡Tres!

Silencio total.

Ante semejante demostración de rebeldía, el capitán decidió una nueva línea de ataque. Ordenó que hiciéramos alto y que girásemos para enfrentarlo. Después, a los gritos, nos anunció que dejaría privado de salida por el fin de semana completo a todo el curso. Era viernes y, quien más, quien menos, todos teníamos nuestros planes preparados. Se produjo un murmullo generalizado. En apariencia, algunos hablamos en voz más alta que los demás.

En la vida hay que tener un poco de suerte, aunque sea de a ratos. La mía, pareció borrarse justo en ese momento. Como el murmullo continuaba en tonos cada vez más altos, el capitán levantó la mano para imponer silencio. Los demás callaron, yo no porque no lo advertí. Seguí y, como en el cuento del teatro Colón, el de la orquesta y el sordo, mi voz se escuchó fuerte y claro en toda la formación.

La historia gusta repetirse:

—¿Qué cadete habló?

—¡Ordene mi capitán!

—¿Qué estaba diciendo?

¿Quién inventó la verdad del cadete, el honor, los principios y todas esas ridiculeces que lo hacen auto incriminarse, en lugar de refugiarse en las enmiendas constitucionales como los “gringos” mafiosos?

—¡Que no le creo que vaya a dejar privado a todo el curso, mi capitán! —repliqué a voz en cuello como un cadete que se respeta.

¡Para qué!, otro pandemonio, otras visitas al borde del abismo, más insomnio y desesperación.

En el fondo y mucho después, nos dimos cuenta de que “nuestro” capitán era un hombre cabal, que también había sido cadete y en épocas mucho más bravas que las nuestras. No sólo nos permitió sobrevivir, sino que nos guió y aconsejó para bien, a pesar de los saltos y las “tomadas”.

Terminó el año y luego de las vacaciones pasamos al curso avanzado, y a volar con los NA-16, aviones metálicos de ala baja, con doble cabina en *tándem* cerrada. Después del antiguo y querido Focke Wulf esto era la lujuria. A pesar de que seguíamos usando las viejas “pilchas” de vuelo, nos sentíamos tan importantes que ni mirábamos a los cadetes nuevos del primer curso.

Mi actitud cambió, mi conducta también. Fui jefe de sección, cabo primero cadete, escolta bandera. Parecía un sueño, andaba bien en vuelo, algo que siempre consideré más importante. Todo hermoso hasta que los *idus*, en lugar de llegar en marzo, llegaron en noviembre, cuando faltaban pocos días para el egreso.

Una tarde en que teníamos que practicar vuelos de fotografía aérea, salimos en parejas de dos cadetes, por avión. Sobre la Escuela pareció desatarse un “viento de locura que oscureció las mentes” de los pilotos alumnos. Se desencadenó una “pirateada”³ infernal en todos los vuelos, al mismo tiempo y sin que nadie se hubiera puesto de acuerdo. Se vieron aviones levantando tierra en los caminos; otro regresando con un alambre de teléfono enroscado en el cubo de la hélice; en un establecimiento rural cercano, las pasadas rasantes sobre los galpones con su tremendo ruido hicieron abortar a las vacas de raza preñadas; en el lago San Roque un avión pasó debajo de los cables de alta tensión. Mi compañero y yo no nos quedamos atrás y le hicimos unas pasadas al Observatorio Astronómico de las sierras, que se me ocurre le habrán volteado hasta los cuadros y almanaques de las paredes.

Cada uno que salía, después de enterarse de las “hazañas” de quienes lo habían precedido, trataba de emularlas con más y más locuras.

Sobrevivimos, pero la Escuela se detuvo. Fue como si el asombro, la incredulidad total ante la magnitud de la falta cometida hubiera puesto un freno a las actividades. Las denuncias llovían de todos lados magnificando aún más la gravedad de los hechos reales.

Los culpables, con excepción de los del alambre enrollado en el cubo de la hélice, tratábamos de pasar desapercibidos fingiendo indiferencia. En público, hacíamos la gallina distraída y, en secreto, cuchicheábamos entre nosotros las novedades que se filtraban a través de oficiales amistosos, desde una Dirección ofendida, dolida, dispuesta para aplicar un escarmiento ejemplar que cayera sobre quienes habíamos ju-

³ Vuelo bajísimo saltando obstáculos.

gado de manera tan irresponsable, no sólo con nuestra vida y la de otros, sino también con la propiedad privada y la del Estado.

Comenzó una investigación minuciosa, aterradora para quienes estábamos a un paso de recibir los diplomas y lo habíamos echado todo a perder en un momento de locura colectiva.

La bonita historia del piloto que trajo el alambre de teléfono, urdida sobre una falla de motor, muy adornada de peligros, que lo obligó a buscar dónde aterrizar de emergencia, fue desechada muy pronto, en cuanto una exhaustiva revisión de material demostró de modo fehaciente que no había existido ninguna falla. Sólo sirvió para dejar demostrada la lealtad y el espíritu de camaradería, a toda prueba, de su circunstancial compañero de vuelo, que prefirió gallardamente perder el curso junto con él, a sobrevivir acusándolo. Se me ocurre que el gesto, tantas veces comentado, se agiganta en la distancia, ahora que lo escribo.

Como en toda emergencia, de inmediato aparecieron los hombres sensatos; los que, a los hechos, no le dieron más trascendencia que la de una tonta chiquillada de despedida, solo merecedora de un castigo, grave sí, pero nada más. Baste como ejemplo, sin que pudiera probarse, que se comentó la actitud de un bondadoso oficial que le salvó la cabeza, el diploma y los honores al abanderado de la Escuela con el simple arbitrio de guardarse como recuerdo la ficha de vuelo que lo incriminaba.

Pero en aquel momento esas cosas no se sabían y nadie confesaba los hechos más graves y la Dirección necesitaba “chivos expiatorios” para ofrecer, no sólo a los damnificados sino, también, a la superioridad que estaba ya en conocimiento del escándalo. Uno de los oficiales más rigurosos, que bajo el manto del beneficio de la disciplina escondía un fondo de maldad, tuvo la brillante idea de que si no se lograba la confesión, los instructores buscasen la prueba. Y si no la conseguían, sugirió que se sancionara con dureza a todos los que habían volado en el aciago día de marras, justos y pecadores.

Era perfecto y no se salvaba nadie. Para su frustración y nuestra alegría, a pesar de que el oficial riguroso recorrió en forma personal los pueblos, las estancias, las chacras y hasta los puestos de peones en la vecindad, no encontró los datos numéricos de las matrículas que pudiesen incriminar a los culpables. De haber hallado algo, la Dirección no habría titubeado en dar de baja al causante y a su pareja.

Éramos chicos y, habiendo despertado de golpe en la amarga realidad, teníamos miedo. A la distancia y tras pasar a la vereda contraria años después, por tantas situaciones similares que atravesé con mis subalternos, la puesta en escena que se hizo en mi fin de curso me parece ridícula y me mueve a la risa. Pero entonces no me reía.

Por el contrario, formados durante horas, muy separados unos de otros para evitar que habláramos, veíamos aproximar el minuto fatal de ser llamados a declarar.

Como siempre que podíamos hacerlo, en ese día, había compartido el avión con mi amigo del alma, mi casi hermano el “Cambá”. Correntino recto, leal, sincero, transparente; el compañero que una cruel enfermedad me quitó no hace mucho y que extrañaré mientras viva.

Nos cruzamos fugazmente en la puerta de la Dirección. Por una cuestión de apellido y abecedario, él salía y yo llegaba.

—¡Le dije la verdad! —me susurró al pasar, sin que lo oyera el oficial de guardia que nos hacía entrar y salir.

Noble amigo, se había jugado en un trance tan difícil para evitar que yo cometiera el error que podría decapitarme. Entré. El enorme despacho se hallaba a oscuras, excepto la luz de una lámpara baja encima de una hermosa mesa tallada que dejaba en la sombra al director y me iluminaba de frente.

El rostro adusto, la mirada dura, se lo veía cansado; tal vez, de tanto enfrentarse con quien sabe qué respuestas que le impedían averiguar lo que deseaba. Hacía horas que estaba en el escenario detrás de estas candilejas.

Le dije mi nombre, mi curso, mi grado de cabo primero cadete que, pensé, tan poco me iba a durar, y me quedé esperando.

Inmóviles, ojos en ojos, nos miramos en silencio durante treinta segundos, por lo menos. Reflexiono ahora, ¡cuánto le habrá costado repetir esa postura con los más de cuarenta chicos que me habían precedido en el banquillo! De pronto, su voz seca, dura, me sacudió como un incongruente ruido en la quietud del despacho:

—¿Usted voló, cadete?

Mera fórmula, por supuesto, si allí, sobre su mesa, estaba mi ficha de vuelo; y mis ojos, acostumbrados para entonces a la falta de luz, habían reconocido mi letra y firma en el papel.

—¡Sí señor!

—Describa brevemente las circunstancias del vuelo.

—Salí hacia el sector Observatorio, tomé la altura que me parecía conveniente e hice pasadas para que mi acompañante pudiera tomar las fotografías establecidas en la orden de vuelo.

—¿A qué distancia del Observatorio realizó sus pasajes?

El tono seguía seco, cortante y, por extraño que parezca, me fortalecía para lo que tenía que decir.

—¡Rasante, señor!

—¿Tiene conciencia de la magnitud de su imprudencia? —Sin dejarme contestar, siguió—: ¿Se da cuenta de que estaba arriesgando su vida, la de su acompañante, la de las personas que estaban dentro de la cúpula del Observatorio y del material del Estado?

Su tono había ido en aumento hasta terminar en seco, como un trallazo que quedó resonando en las paredes de la Dirección. Y ahí cometí mi error. Siempre me ha molestado que me griten, porque pienso que aún lo más grave, importante o enojoso se puede decir sin necesidad de levantar la voz. Reacciono mal cuando me gritan y por eso respondí:

—Siempre tuve control de lo que estaba haciendo, nunca pensé que estuviera poniendo en peligro a nada ni a nadie, y me pareció una buena ocasión para practicar maniobras que muy rara vez podemos intentar.

—¡Usted es un chiquilín imprudente! Por lo tanto, será sancionado como corresponde. ¡Retírese!

Salí como un cachorro apaleado, con la cola entre las piernas, pensando que con mi intemperancia había agravado las cosas y el mundo se desplomaría sobre mi cabeza.

Hoy, transcurrido el tiempo, me pongo a pensar en aquel hombre severo, enfrentado a un problema insoluble, tratando de mantenerlo bajo control y en justos términos. Me emociono evocando su inmensa hombría de bien, incapaz de darme el golpe bajo de preguntar qué había hecho mi compañero cuando nos tocó cambiar de puesto y, a su vez, piloteó el avión y me llevó como acompañante. Entonces, no supe apreciar esa grandeza que anida en el corazón de los verdaderos aviadores.

Pude sobrevivir. Sorteé las locas “pirateadas” sobre el Observatorio, aunque, en el empeño, dejé jirones del halo que rodeaba mi personalidad: cuarenta y cinco días de arresto; degradado a cadete raso; perdida la jefatura de mi sección; y, lo que más me dolió, eliminado del honroso puesto de escolta de bandera que con mucho trabajo había ganado.

Éramos jóvenes y la alegría de graduarnos barría esos nubarrones y dejaba asomar el sol esplendoroso de la nueva vida de oficiales que se abría ante nosotros.

III

Diez minutos después de salir de la Escuela con mi diploma de Alférez Aviador Militar (entregado por el presidente de la Nación en persona) bajo el brazo, ya me estaba dejando crecer el bigote. Parece, y es tonto, la satisfacción, el grado casi sublime de autoestima que daba poder adornar pilosamente el labio con la seguridad de que nadie iba a venir a prohibírnoslo. La nueva facultad nos adocenaba a todos. Sentíamos que nuestra hombría no estaba del todo consumada si no teníamos bigote. Pero mi verdadera realización personal fue que, casi apenas egresado, me casé. Fue un 12 de abril y, el primero de la promoción que lo hacía. No pude antes, por ciertas dificultades.

Me habían destinado a “El Palomar” y por haber terminado el curso en la Escuela volando los Glenn Martin de bombardeo, fui adscrito para volar en el Regimiento 1 de dicha especialidad, que al igual que el Regimiento 2 de Caza, tenía su asiento en aquella Base.

En esa época, sucedía algo incongruente: los mejores pilotos y oficiales de la Fuerza eran destinados a las unidades transporteras que, tal como se operaba entonces, cumplían un rol menos que logístico. En concordancia con esa tónica, los dos primeros por calificaciones de egreso de nuestra promoción y algún otro “acomodado”, fueron incorporados a los grupos de transporte, sin recibir tareas terrestres concurrentes. El beneficio constituía un claro privilegio.

De las unidades de transporte salían los jefes destinados a cubrir cargos en el Ministerio. Incluso, los edecanes presidenciales pertenecían siempre a dicha especialidad. Esta mentalidad equivocada, creo, influyó negativamente para orientar la trayectoria de la Fuerza. Los principales hombres que la condujeron respondían a superiores “transporteros” y la meta de todo oficial y jefe joven con ambiciones de progreso era que lo incorporaran a sus unidades.

Por suerte, esta mentalidad cambió. En la “nueva Fuerza Aérea”, el Transporte y en especial el Transporte Aéreo Operativo continúa siendo importante, pero el verdadero centro de gravedad son las unidades de combate. Los que mandan y conducen la Institución, cada vez más, son los hombres que provienen de ese origen, con una concepción totalmente nueva y distinta del empleo de los sistemas de armas.

Pero volvamos a “El Palomar” y al novato alférez que se enfrentó con su jefe de base tratando de lograr que diera curso a su solicitud de autorización para contraer matrimonio.

Mi fiel noviecita era tal desde antes de mi ingreso al Colegio Militar y, como la de tantos compañeros, se podía afirmar que había hecho el curso conmigo. Y me quería casar. Cuanto antes mejor. Mi jefe de base tenía otras ideas. Pensaba de un alférez,

que era demasiado inexperto en las *lides* de la vida para contraer un compromiso tan importante; que podía haberse encandilado con una aventurera que solo buscaba aprovecharse de la condición social de los oficiales; y otros argumentos similares. Todos muy válidos, pero no era para mí, que no era ningún novato.

Con cuatro años más que la mayoría de mis compañeros, antes de entrar al Colegio Militar, había cursado hasta el cuarto año en la Facultad de Medicina. Mi padre no me autorizaba a ser piloto y, en cambio, quería para mí una carrera civil. Elegí medicina al azar y Dios me iluminó en la elección. Después de pasar cuatro años pidiendo y mi padre negando la dichosa autorización, cuando me llegó el momento de la práctica hospitalaria y tuve que entrar en contacto con los enfermos, las ciencias médicas me rechazaron de tal manera que él no tuvo más remedio que dejarme seguir mi verdadera vocación.

Por la otra cuestión, Beatriz no tenía nada para aprovechar ni escalar posiciones sociales conmigo, sino, más bien al revés, iba para abajo. Tercera hija mimada de una familia excepcional, tenía cuanto necesitaba y no se beneficiaba en nada saliendo de su casa para vivir con lo justo, de un sueldo tan magro como el de un alférez aviador militar. No obstante, nos queríamos mucho y ese amor probó ser más durable que la vida. Estuvimos casados sesenta años, tan felices y contentos como el primer día.

Cuando el asunto se puso pesado, porque a pesar de mis reiterados pedidos el comandante de la Base no accedía, decidí como en tantas otras ocasiones tomar “el toro por las astas”. Mandé a imprimir las participaciones con la fecha que habíamos elegido y, un buen día, él se encontró con una, sobre su escritorio. Entendió el mensaje, pero se vengó dándome sólo una semana de permiso para la luna de miel. Menos mal que mi jefe directo me bancó otra de contrabando y pudimos disfrutar, así, nuestro paseo, como estaba programado.

Un sábado a mediodía, poco después de regresar de mi luna de miel, recuerdo que estaba a punto de salir de mi alojamiento del Casino de Oficiales de la Base. En uno de los pasillos, me encontré con el oficial de servicio, un teniente del escalafón general (es decir que no era aviador), que andaba muy apresurado y con evidentes signos de preocupación. Me interpeló con la esperanza pintada en su rostro.

—¿Alférez, usted vuela el Northorp?

El Northorp era un bombardero liviano, metálico, bastante moderno, de tren de aterrizaje fijo y motor muy potente, que habíamos volado unas pocas horas siendo cadetes en la Escuela de Aviación Militar. Se lo volaba al terminar el curso superior, como una transición hacia los aviones de caza o de bombardeo más complejos. Estas eran las especialidades a las que éramos orientados, según el criterio de nuestros instructores de vuelo.

Con mi mentalidad y mi orgullo de alférez recién egresado, no me faltó tiempo para contestar que sí, que lo volaba, a pesar de que hacía como seis meses que no me subía a uno de ellos.

—¡Bien! Entonces tiene que salir de inmediato hacia Villa María para llevar a un coronel médico del Ejército que, con urgencia, debe ser trasladado y dejado en ese aeródromo.

Cualquier ser humano con dos dedos de frente hubiera opuesto diez objeciones a semejante orden tan inesperada que atentaba contra la seguridad, la capacidad, la disciplina, la cadena de mando, y muchas más. Claro, pero eso lo hubiera objetado cualquiera, menos un alférez que había olfateado la posibilidad de realizar un vuelo de navegación.

—¡Sí señor! Recojo mis elementos de navegación, me pongo el buzo de vuelo y enseguida estoy en la pista.

Con uno de mis grandes amores a la vista, corrí al teléfono para informarle a mi otro amor, mi paciente esposita, lo que estaba por hacer. Como sucedió a lo largo de toda mi carrera, ella lo aceptó de buen grado. Por eso recogí mis cosas y, en pocos minutos, estaba en la torre de vuelo pidiendo datos del tiempo en Marcos Juárez, un aeródromo cercano al de Villa María que, por no ser importante, nunca aparecía en los informes rutinarios.

Después de firmar el plan de vuelo, retiré un paracaídas en la sección correspondiente que, por ser sábado, sólo la atendía un conscripto. Al parecer, el soldado conocía su oficio, ya que me lo hizo probar y me lo ajustó en forma adecuada. Estaba tan enloquecido por la perspectiva del vuelo que me hubiera llevado cualquier cosa. Así equipado, salí corriendo hacia el avión.

Saludé al coronel que, atrapado dentro de los arneses del suyo, estaba atado y bien asegurado en el asiento trasero. Ya no tenía escapatoria, porque dudo que hubiese sabido desatarse ni aunque hubiera tenido la oportunidad de enterarse en qué manos había caído.

El suboficial mecánico me informó que el avión tenía carga completa de combustible, lo que aseguraba ida y vuelta con total comodidad. ¡Qué importante papel han jugado esos hombres en esa época! ¡Sin su serenidad, profesionalismo y dedicación, cuántos bisoños y novatos pilotos como yo habrían tenido serias y hasta trágicas dificultades!

Subí, puse bien a la vista la carta de navegación donde, con mucha prisa, había trazado una recta entre El Palomar y Villa María, anotando el rumbo. Me até al asiento y, con ayuda del mecánico, puse en marcha el motor.

No hubo problemas en la salida ni en el vuelo, pero sí al llegar a Villa María. La pista, además de ser chica, estaba junto a una vía de ferrocarril con sus correspondientes postes y cables de teléfono y de electricidad. Para colmo de males, era sábado a la tarde y, como en casi todos los aeródromos pueblerinos, funcionaba un aeroclub. Varios avioncitos, por supuesto sin enlace con la torre, practicaban despegues, vueltas de pistas y aterrizajes. Menos mal que, después de efectuar dos pasadas bajas de reconocimiento, se apartaron respetuosamente del, para ellos, enorme y ruidoso Northrop. Aterricé sin más problemas que los de sobrevolar a escasos centímetros los cables y parar en el fondo mismo de la pista, bastante corta para mi avión.

Sólo cuando llegué al hangar, donde se había juntado un grupo de curiosos, además del personal que atendía el aeródromo, se me ocurrió pensar que si detenía el motor luego no podría ponerlo de nuevo en marcha. Esta era una maniobra precisa que requería práctica, habilidad y, lo más importante, ayuda del mecánico. Decidí dejarlo en marcha lenta, aún a riesgo de “empastarle” un poco las bujías, lo cual podría traerme problemas en el decolaje.

Me desaté y salí por el ala para ayudar a salir al coronel, que sonreía muy contento, sin saber siquiera los peligros que había corrido. Me saludó de modo muy efusivo y se bajó con su maletín. Aseguré las correas del asiento vacío, para que no quedaran sueltas y se engancharan con la palanca trasera si encontrábamos turbulencia en el vuelo de regreso. Me volví a instalar en mi puesto de piloto, acompañado siempre por el ruido infernal del motor y por el viento que arrojaba su enorme hélice girando en ralenti.

Contesté con la mano el saludo que me enviaban el coronel, el público y los otros pilotos. Refugiado en el confortable silencio de la cabina cerrada, volé hacia El Palomar, donde me recibió la incrédula mirada del mecánico. De los que habíamos participado en esta locura, él era el único que tenía conciencia de las barbaridades cometidas durante la aventura protagonizada por un alférez novato. Todo, absolutamente todo, fue marginal y había orillado el desastre por la imprudencia y la irresponsabilidad, empezando por la orden de salida.

Pero esto parece claro ahora, cuando los conceptos de seguridad del vuelo han cambiado. En ese entonces, en la vieja Fuerza Aérea, era normal que alguien que no tenía más que nociones elementales del material, mal preparado para navegar, sin conocer el aeródromo ni la situación meteorológica, se lanzara a una locura como la descrita, alegremente, alentado por unos superiores tan inconscientes como él de los peligros que corría y hacía correr a los demás.

Era como un deporte y así se lo tomaba, algo natural, de todos los días, que casi no merecía comentarios. En aventuras similares se quedaron muchos, con menos

suerte o predisposición natural para innovar y resolver las emergencias. Visto a la distancia, desde el progreso, asumo toda la cuota de improvisación y falta de responsabilidad.

IV

Pasó el tiempo y, con el cuento de que tenía condiciones para instructor, me destinaron a la Escuela de Aviación. Un puesto esquivado por todos, pues era como volver al ritmo de vida de cadete, sin la libertad que disponían los oficiales en las unidades y bases de la Fuerza Aérea. Restricciones que, en realidad, sólo se referían a la vida familiar y social.

Como instructor de vuelo no gané para sustos y creo, con total sinceridad, que los años de menos que me tocara vivir los he dejado allá, entre los rugidos de los DL 22 y los NA-16. Horas, meses de vida arrebatadas sin piedad por las “reclutadas⁴” de mis alumnos de vuelo. Claro, se me podrá decir que ellos no estaban haciendo nada más que lo que yo había hecho pocos años antes, despellejando sin piedad la nuca de mis pobres instructores. Carácter transitivo y como dicen los que saben, no hagas a otros lo que no deseas para ti.

Veamos un ejemplo de lo difícil que era sobrevivir y andar “esquivando la guadaña” en cada turno de vuelo.

Hasta ahora, hablé de las zonas de aterrizaje y de despegue, y de la franja neutral de carreteo. Lo que no dije todavía es que, en ese entonces, Córdoba padecía unos procesos climáticos cíclicos. Por ejemplo, tres años antes, largas temporadas de lluvias continuas con nieblas y neblinas, casi nos habían impedido volar. En cambio, cuando era instructor, sucedía lo contrario. Pasaban meses sin llover; todo seco, viento y tierra en suspensión. Cada avión que despegaba iba dejando detrás una polvareda que, si el viento no era fuerte, tardaba en despejarse.

El curso al que fui asignado tenía no menos de diez pelotones de vuelo con cuatro alumnos. Cada uno de ellos, en su turno, practicaba varios aterrizajes, correteos y despegues. Cada corrida por la pista significaba nuevas nubes de polvo. En definitiva, como el tiempo no sobraba y había que salir y salir para cumplir con el programa de instrucción, cada despegue de los cadetes, con su maestro en el asiento de atrás, era un salvaje salto hacia la nada, hasta que se tomaban diez o más metros de altura y se emergía de la tierra en suspensión.

No mirábamos afuera. Cerrábamos la cabina y, cuando el cadete aceleraba, clavábamos la vista en los instrumentos: el giro direccional, el indicador de giros y virajes y, en último término, la brújula. Los instructores resistíamos al máximo el imperioso deseo de poner manos o pies en los comandos. Cuando por fin salíamos de la nube de polvo, transpirados y felices por seguir sanos y salvos, estábamos bien seguros de que un pedacito de vida se nos había quedado en el tierral. Como aquella vez que, en el

⁴ Procedimiento ineficiente, propio de novatos o inexpertos reclutas.

colmo de la inconsciencia y de la falta de sentido común y de prudencia, se nos ordenó despegar en formación, con escuadrillas de cinco DL 22.

Como se puede apreciar, en la vieja Fuerza Aérea, ¡las barbaridades venían ordenadas desde arriba! Recuerdo que había más polvo que nunca, sin viento y un calor infernal; como resultado, la carrera de los aviones por el suelo se alargaba por falta de sustentación. Comandando la formación iba yo, en el asiento de atrás del avión guía que piloteaba un cadete. Los numerales eran alumnos, sin instructor, que llevaban como copilotos a otros compañeros, para que fueran aprendiendo las maniobras que debían realizar al cambiar de puesto.

En estos despegues, hoy totalmente abandonados, el guía debía ser especialmente cuidadoso con las correcciones del rumbo. Lo que él hiciera, el numeral que iba a un costado lo exageraba un poco, y el de más afuera, más aún, corriendo peligro de separarse demasiado. Por ello, para volar al frente de la formación, se elegía a los cadetes que andaban mejor y demostraban condiciones naturales para el vuelo.

En aquel día, la polvareda era espantosa y teníamos el tercer turno de salida. La escuadrilla que nos precedía había corrido y despegado, y se había perdido en la nada, literalmente tragada por la tierra, la tierra que volaba y cubría todo. La siguiente se acercaba en la fila por la franja neutral de carreteo; y había que mostrar cualquier cosa, menos, miedo de salir. Bueno, creo que cuando uno es cadete es tan inconsciente, que no se da cuenta de los peligros que lo acechan. Lo malo para el instructor es que él sí los advierte, pero debe afrontarlos igual.

Formamos la "V", el guía levantó la mano y la dejó caer hacia delante imitando un golpe de hacha, indicador de iniciación del decolaje. Estábamos lanzados y entregados a nuestro destino. De inmediato, mi piloto guía comenzó a desviarse ligeramente a la derecha, tal vez como un acto reflejo para separarse de la franja neutral, por donde intuía que venían aviones carreteando, aunque por el polvo no alcanzara a verlos. La desviación era escasa; por eso lo dejé para no sobreexcitarlo, a pesar de que en esa maniobra existía un riesgo adicional, y no el menor, por cierto: los numerales centrales. Ellos también eran inexpertos y podían sentirse encerrados entre el guía y los de afuera, y reaccionar con maniobras impredecibles que se multiplicarían hacia el exterior.

Al igual que los demás instructores, yo iba con el corazón en la boca y hubiera podido masticarme el ventrículo izquierdo con toda facilidad, mientras miraba espantado los enloquecidos esfuerzos del número dos para mantenerse en su lugar. Le hice señas de calma con la mano y pareció tranquilizarse un tanto. También me serené, hasta que miré al otro lado. El tres se sentía Claudio Mejía y, con total intrepidez y absoluta seguridad, había metido su ala medio metro dentro de la nuestra y se mantenía firme

y sonriente, como si tal cosa fuera lo común. Juro que al mirar de improviso, lo había visto tan grande que sentí que podría palmearle el hombro. Su locura le salvó la vida y, eventualmente, terminó el curso calificado como el mejor piloto del año. Resistí el impulso de señalarle que se alejara y, a duras penas, pude volver a mirar el tablero de instrumentos.

A todo esto, la desviación había aumentado y estábamos empezando a despegarnos del suelo. Los acontecimientos que describo sucedieron en segundos. Levantamos, miré a los lados y vi a todos en el aire. Como el tres permanecía tan cerca, el cinco que venía a su izquierda había quedado en su lugar correcto, pero parecía extrañamente alejado. Sin dudas, se estaba “curando en salud” esperando la “espantada” que, suponía, iba a dar el tres en el momento en que se sintiera inseguro, y él no quería encontrarse en su camino.

El guía hizo la señal de entrar el tren de aterrizaje. Constaté que todos lo hicieran y sólo entonces se me ocurrió mirar hacia delante. La perspectiva me heló la sangre. Salíamos de la nube de tierra y ahí, directamente enfrente, estaban los hangares y, peor aún, la torre de control de vuelo. Nunca me parecieron tan grandes; no había tiempo para nada. Por los precarios teléfonos le grité al guía, con desesperación, que diera motor a pleno y subiera. Su reacción fue instantánea, y también fue inmediata la evidencia de que, si bien nosotros, el dos y posiblemente el cuatro pasaríamos al costado de la parte superior de la torre y por sobre el techo del hangar, el tres y el cinco iban directamente hacia los vidrios de la misma.

Es pertinente hacer notar que los pilotos, cuando se inician en la práctica del vuelo en formación, por una cuestión de orgullo, máxime cuando son muy hábiles, mantienen su mirada clavada en el guía o en el numeral que los precede. Después, no, los numerales expertos conservan su posición en la escuadrilla, con un ojo en el guía y el otro en la dirección de avance, que no era el caso que relato. Por lo cual, ni el tres ni el cinco tenían, por suerte, ni la menor idea de lo que nos esperaba hacia delante.

Decidí jugarme y al tiempo que le gritaba al alumno que volaba en el puesto delantero de mi avión que mantuviera el rumbo directo al frente, hice señas imperiosas al tres para que se acercara más a nuestra ala. Por fortuna, el número tres, así como era, tan jovencito, por naturaleza era un piloto consumado, superior a mí, no vacilo en reconocerlo. Se acercó decidida y suavemente, y en cuanto lo hizo, la enorme mancha blanca de la torre se deslizó fugaz entre él y el cinco. El tres no la vio, el cinco se espantó feo, pero retomó el control y regresó a formarse con mucha lentitud. El dos y el cuatro, que no se habían dado cuenta de su propio peligro, pasaron casi rozando el techo del hangar, y se bambolearon con violencia en el momento en que la torre cruzó dentro de sus ejes de visión.

En mi avión, tanto el cadete como yo, gritábamos eufóricos sin saber qué decíamos. Una vez más lo miré al tres, sólido, firme, sonriente y tranquilo. La seguridad que transmitía me devolvió la paz. Si hubiera ido en el lugar de la formación que le correspondía, habría quedado estampado contra la torre, con quien sabe qué consecuencias, también para los otros. Le hice señales muy serio para que se apartara y volviera a retomar la distancia correcta en la formación. Obedeció, suave, tranquilamente, en un solo movimiento. Y a mí me dieron ganas de abrazarlo y besarlo, como se hace a un hijo pequeño que nos hace quedar bien mostrando sus habilidades ante nuestras amistades.

Seguimos subiendo. Arriba el cielo era luminoso, tranquilo, claro. Cumplimos las maniobras que correspondían, regresamos al infierno de aterrizar entre el polvo y otro día se fue quedando atrás. Habíamos sobrevivido, es cierto, pero ¿quién puede decir cuánto de nuestras vidas se gasta cuando el alma nos llega al límite posible de la angustia y la desesperación?

Como instructor, era uno más entre tantos. Y ése era el pan y la sal del día de esos hombres que, con vocación de servicio, por una paga casi miserable, pero con un inmenso prestigio, se dedicaban a enseñar a otros los rudimentos del vuelo, del que ellos tampoco sabían mucho, inculcándoles la religión de la defensa del cielo de la Patria.

V

En otra oportunidad y con mejores condiciones meteorológicas, cumplía, con mi pelotón, instrucción de vuelo nocturno en un NA-16. Pero antes de seguir, considero necesario describir el sistema que se empleaba para evitar que los aviones se chocaran en la oscuridad. El cielo se dividía imaginariamente en cuatro sectores de 90°, con centro en la torre de control de vuelo. En cada cuadrante, volaba un avión por turno.

Para efectuar una comparación válida con los sistemas y medios que hoy se emplean en los vuelos nocturnos de instrucción, en primer término hablaré sobre el obstáculo que representaba que no hubiese comunicación por radio, ni entre aviones, ni entre ellos y la torre de vuelo. El entendimiento entre los interesados era visual (por luces), y se usaba un código muy sencillo que funcionaba sin inconvenientes, sujeto a ciertas restricciones. No se podía volar con mal tiempo o con nubes muy bajas, y era necesario andar cerca del aeródromo para ver las señales lumínicas de la torre y, según sus órdenes, proceder en consecuencia.

La segunda complicación, también presente durante el día, pero que se agravaba en la noche, era la precariedad del sistema acústico de comunicación interna entre el instructor y el alumno. Los tubos solían caerse o desenchufarse en los momentos más inoportunos, y era toda una historia volver a conectarlos. En la oscuridad, se convertía en una verdadera desgracia. Por todo eso y por las carencias y limitaciones que padecíamos, a veces, me hacen gracia las quejas de los pilotos actuales que ya casi no accionan comandos de vuelo, sino que se dedican a controlar y conectar sistemas automáticos que hacen el trabajo por ellos.

El pilotaje de entonces requería mucha habilidad, imaginación y capacidad para reemplazar las frecuentes deficiencias de los primitivos equipos. Y es más, ser instructor rayaba en el martirio de quien, sabiendo qué era necesario hacer para corregir una maniobra peligrosa, debía abstenerse de actuar para que su alumno no se frustrara y aprendiera a corregirla por sí mismo, tan solo oyendo el consejo del maestro.

En ese curso superior tenía un pelotón con cuatro alumnos. Nos llevábamos muy bien, merced a mis esfuerzos por adaptarme a cada una de sus personalidades tan distintas. Respondían a diferentes estímulos, y me llevó todo un mes de observación y de trabajo descubrir sus puntos fuertes y sus debilidades.

La etapa del vuelo nocturno, junto con la navegación se hacían casi al final del curso, cuando ya habíamos pasado el aprendizaje del vuelo en formación (aciago fantasmón para el instructor), el vuelo con capota o por instrumentos y algunos rudimentos sencillos de acrobacia aérea. Ya sabía bien cómo actuar y tratar con cada uno: una

vez que estábamos solos en el aire, ellos manejaban los controles y yo trataba de sobrevivir.

Estaba Horacio, el superdotado. Debía cuidarme de no elogiarlo demasiado en público para no achicar a los demás. Bastaba decirle o demostrarle brevemente una maniobra y de inmediato la realizaba igual o mejor que yo, más limpia, sin esfuerzo, como si no hubiera hecho otra cosa en toda su vida, sin alardes ni comentarios. Su compañía servía para mantenerme despierto y agudizar mi habilidad, en práctica continua para no permitirle que me pasara por encima. Volar con él era un descanso. En particular, me resultaba grato cuando, en la rotación diaria, le correspondían los turnos del final y yo estaba cansado, molesto, irritable; y mi capacidad de soportar errores bajaba su nivel en forma drástica, aunque nunca me permití llegar al desahogo de los gritos y los manotazos a la palanca de control. Hacía mucho que había aprendido aquella memorable lección de mi propio instructor, y la tenía siempre presente.

Luego estaban Mario y Luis, chicos normales y sanos de cuerpo y mente, con los problemas que hemos tenido todos para aprender a volar. Algunas maniobras les costaban mucho trabajo y tiempo. Debían empeñarse para poder dominarlas. Diferían en los estímulos que necesitaban para ponerse a trabajar en serio. Con Mario daban resultado las maneras reposadas, las voces suaves, reiterativas, casi cariñosas. Necesitaba del halago, y respondía bien y rápido cuando creía que sus esfuerzos eran apreciados y escuchaba palabras de encomio premiando una maniobra bien hecha. Luis, en cambio, sólo andaba bien cuando le imponía autoridad. Debía exigirlo con voz de mando enérgica, seca, sin concederle un segundo de respiro. Tenía tendencia a “viajar”, expresión de la jerga “cadetera” que significa distraerse y alejarse mentalmente de lo que se hace sin prestar atención. En esos casos, debía traerlo de golpe a la realidad; sólo así se concentraba y realizaba las maniobras normalmente.

El cuarto era Enrique. Grandote, desmañado, retraído, siempre serio. Estaba persuadido de su falta de habilidad para el vuelo (totalmente imaginaria), fruto de su propia cortedad. Y también creía que yo lo ayudaba desde mi puesto trasero. Pero se equivocaba. Fiel a mi costumbre, a mis alumnos nunca les toqué los comandos ni con las manos, ni con los pies, sin antes avisarles que lo hacía para demostrarles algo o para que me acompañaran con sus propias manos en la palanca. Sin embargo, y a pesar de mis opiniones y la de sus compañeros, Enrique no se convencía de que era solo él quien manejaba el avión.

Una noche que se presentaba clara y fría por la lluvia reciente, en que las estrellas encandilaban brillando en el cielo límpido, tenía el primer turno con Enrique. Según el programa, cada alumno debía practicar virajes en el sector, cuatro aterrizajes y, las respuestas a los llamados de la Torre con las señales luminosas.

Las señales se hacían con cuatro barras o hileras de grandes focos verdes (rojos para emergencias), colocados en forma paralela sobre los techos de otros tantos galpones o hangares de la Fábrica Militar de Aviones, contigua a la Escuela. Una barra encendida era el llamado para el avión del sector uno, que volaba en el cuadrante de cero a noventa grados. Dos, para el sector de noventa a ciento ochenta grados; y así, sucesivamente, para los sectores tres y cuatro.

Nuestro pelotón tenía asignado el sector uno. Enrique carreteó hasta ponerse en situación de despegue y, cuando estuvo listo, apagó y encendió dos veces las luces de posición informando a la torre de control que estaba dispuesto a salir. Le contestaron con un destello verde. Él encendió el foco de aterrizaje del NA-16 y decolamos con orientación noreste, ayudados por el faro de campo, un enorme reflector horizontal que iluminaba el terreno en la dirección de salida y entrada.

Después de despegar debíamos pasar sobre la fábrica y entrar directamente en nuestro sector. Pero no habíamos terminado de cruzar el borde del campo, y volábamos ya encima de los techos de la Fábrica Militar de Aviones, cuando advertimos que nos encendían una barra de luces verdes convocándonos para aterrizar de inmediato. Enrique, dudó, balanceó ligeramente el avión sin decidirse a regresar hacia la pista. Lo alenté:

—¡Vamos Enrique! Volvamos que nos están llamando. ¡Inclínelo bien y sostenga firme la palanca atrás!

Dio la señal de “entendido” con las luces de posición. A continuación, inició un giro lento, chato, tan abierto que supuse que nos llevaría lejos, que nos haría perder mucho tiempo y que, a la vez, retardaría a los aviones de los otros sectores. Pensé que la torre de control, tan pronto como nosotros estuviésemos entrando, necesitaba llamarlos a ellos también. Por eso, sin tocar nada, sin alterar la voz, pero con firmeza, traté de apurarlo un tanto.

—¡Inclínelo más, Enrique! ¡Más y sostenga firme la palanca atrás, para cerrar el viraje!

Apenas reaccionó. Accionaba sólo los pedales y el viraje le salía casi sin inclinación de las alas, como “de tranvía” al decir de los cadetes. Miré hacia la Fábrica y vi que estaban encendidas tres barras verdes, la señal destinada al sector tres. Me decidí ante la urgencia.

—Mire Enrique, voy a tomar la palanca para indicarle cómo hay que inclinar y tirar. Usted sígame con los comandos.

Hizo señas de afirmación con la cabeza. Mientras apoyaba los pies en los pedales del timón y con la izquierda empuñaba el acelerador, bajé la mano derecha hacia la palanca. Mi derecha bajó, buscó, no encontró, siguió buscando, hasta que desperté a

la cruda realidad. Los mecánicos por alguna razón, habían retirado el bastón de mando del puesto posterior, y por negligencia o por olvido, no lo habían repuesto en su lugar. Quedé frío, paralizado y, por no traicionar mis sentimientos con el temblor de la voz, permanecí callado un largo tiempo. Me encontraba a merced de él. No tenía ninguna posibilidad de corregir ni enmendar sus errores. Por fin me volvió el habla y traté de controlarla.

—¡Muy bien Enrique! ¡Así, así, acompáñeme! ¡Un poco más, un poco más! ¡Bien firme hacia atrás! ¡Eso, ahí vamos! —dije, al tiempo que, como por arte de magia, Enrique, creyendo que solo me estaba acompañando, iba inclinándose, girando, acercándose a lo que debiera ser un viraje perfecto—. ¡Bueno, siga usted, nomás!

Repetí la operación, luego, en el giro final de enfrentada. Cuando prendieron el faro de campo, su luz fuerte y lechosa bañó de irrealidad el ambiente; y sentí un sudor frío que me corría por la nuca. Después, golpes, maniobras bruscas, las normales de un alumno aterrizando de noche. Se apagó el faro y la oscuridad nos envolvió. Mientras carreteábamos de regreso por la franja neutral, apuramos el paso para dejar lugar al próximo avión que iba a tomar posición de despegue, tan pronto le despejamos el camino. Pero nos faltaban tres aterrizajes más.

Y fue allá, en la oscuridad, callado, con Dios y las estrellas por testigo, que tomé mi gran decisión. La instrucción de vuelo es un sacerdocio. Tenía a mi alcance la oportunidad de vencer los complejos de ese jovencito. El precio exigía un sacrificio tan grande que, a lo mejor, no solo incluía mi propia vida, sino la suya y la de otros. Era una decisión suprema, con riesgo calculado. No dije una sola palabra durante la media hora siguiente.

Enrique despegó, fue al sector, hizo virajes. Cuando lo llamaron volvió presuroso, aterrizó y volvió a salir. En cada giro sobre los techos, en cada aterrizaje que él hacía, yo dejaba jirones de mi alma y de mi vida, mientras, con el corazón atorado, lo alentaba mentalmente. Así, en silencio, lo dejé trabajar hasta que todo terminó y, carreteando, nos acercamos a la línea de prueba donde nos esperaba el resto del pelotón, para el cambio de alumno.

Él cortó el motor, se quitó las correas, descendió y, como hacíamos siempre entre los turnos, me esperó para recibir mi crítica o por si había algo para comentar. Para ese entonces yo estaba de nuevo en mis cabales. También bajé y me acerqué al grupo que esperaba en una actitud informal. En la actividad de vuelo, manteníamos un aire de camaradería respetuoso, tanto ellos como yo.

En lugar de iniciar la crítica que, por norma, hacía en presencia de todos para que aprovecharan los comentarios y enriquecieran su propia experiencia, por encima del ruido de los aviones, me dirigí a Enrique con voz fuerte y clara:

—Bueno, creo que ha llegado el momento de aclarar las dudas y de aventar fantasmas, poniendo en claro quien maneja los aviones en este pelotón.

Enrique, que no entendía nada al igual que los demás, me miró interrogante, sin hablar, esperando que aclarara mis palabras, que hasta ahí no explicaban nada.

—¡Suba al puesto de atrás, de donde acabo de bajar, y díganos si encuentra algo extraño en la cabina!

Con la agilidad de sus veinte años, se trepó por el ala del NA-16, metió medio cuerpo adentro y revisó todo ignorando qué buscaba. De pronto se irguió, la boca abierta, los ojos redondos como platos.

—¡Señor! ¡Señor! ¡Falta la palanca de control! ¡No está, señor!

—Bueno, muy bien, ahora baje y díganos a todos quién vuela el avión cuando salimos juntos.

—Si lo hubiera sabido cuando estábamos arriba, seguro que el susto me paralizaba— dijo Enrique.

—Reconozco que la forma ha sido un tanto dura para los dos, pero creo que en adelante no habrá más dudas sobre su capacidad para conducir el avión.

—¿Me permite que le falte el respeto, aquí en presencia de todos, señor?

—Déle nomás, diga lo que tenga para decir. Yo también estoy bastante eufórico, después de la pruebita que hicimos. Usted, sin saberlo, por supuesto.

—¡Bueno... este!... —comenzó y titubeó un instante. Después, de un tirón como para impedir interrupciones, añadió—: ¡Creo que debe tener unas bolas de acero, para aguantarse esas cinco vueltas, sufriendo como un faquir! También opino que es medio inconsciente, para hacerlo con un “tagarna” tan peligroso como yo. ¿No le parece?

—¡Enrique! Ahora se propasa, después de lo que hice para devolverle la confianza.

—Perdóneme, señor, lo que pasa es que no sé qué decir de tan contento que estoy.

—¡Bien! A ver, ustedes, ¡bajen de ahí! —le ordené al resto del pelotón que se había subido a mirar, extasiado, el agujero en el suelo de la cabina donde se encastra la palanca—. ¡Abajo y no perdamos tiempo que aún faltan tres turnos! ¡Vamos Luis! Suba rápido que nos vamos.

No había regreso para mí. La decisión era de una sola vía. Si ya había volado con uno sin palanca, nada ni nadie me haría llamar a los mecánicos, para colocarla en los turnos faltantes. Era una locura que marginaba todo lo reglamentario. Locuras divinas de las que, como de un hilo de seda, pendían las pesadas cargas del respeto, del prestigio y de la casi idolatría que pueden o no sentir los alumnos por su instructor de vuelo.

Antes de salir de nuevo, los reuní y les hablé seriamente:

—Fuera del pelotón, nadie lo debe saber. Recuerden, aunque pase cualquier cosa, asumiré totalmente la responsabilidad, pero ustedes no deben traicionarme, ni hoy ni nunca, ¿está claro?

Hubo un asentimiento general. Sentí, casi físicamente, la emoción que nos estrechaba más que nunca, al compartir el secreto.

En aquella noche que aprobé todas las exigencias como instructor, cada una de las quince salidas y entradas que siguieron me parecieron interminables y, más de una vez, volví a sentir la caricia de mi amigo: el sudor frío. También pensé mucho en si hacía bien al exponerlos al peligro de ese modo. Me tranquilizó la idea de que, como los hijos de Ceres, la diosa mitológica, ellos también saldrían fortalecidos al pasarlos por el fuego.

Terminados los vuelos y con la euforia de los sobrevivientes, nos alejamos juntos hacia los respectivos alojamientos. Mientras tanto, los mecánicos, esos silenciosos y sacrificados colaboradores, que con su esfuerzo hacían posible la continuidad del curso, seguían trabajando con el escaso material que teníamos, dejando todo listo y en orden para la mañana siguiente.

En la puerta del Casino de Oficiales, después de bañarme y cambiarme, esperé “la lorera”, la vieja y destartalada ambulancia transformada en microómnibus. Un chofer medio adormilado fue dejando a los instructores en sus domicilios.

Mi casa era una de las más lejanas, y casi siempre me dormía en el viaje. Aquella noche no pude. Pensaba en los alumnos. Los imaginaba en sus camas, dormidos con seguridad, y me preguntaba por el efecto que, en cada uno, habría desencadenado la experiencia. Habíamos sobrevivido por la gracia de Dios, porque en su infinita Sabiduría había premiado mi sacrificio.

Estaba convencido de que mi tremenda imprudencia no había sido una vana demostración de coraje, sino una acción en pos de una causa justa. Una acción que no guardaba ninguna semejanza con la de tantos otros que se quedaron haciendo un *tonneau* o una media vuelta en el decolaje o pavoneándose con una acrobacia a baja altura sobre la casa de su novia. Lo nuestro había tenido un propósito elevado. Y Él había permitido que se lograra. Por las dudas, durante ese viaje en la “lorera”, me juramenté conmigo mismo: ¡Nunca más! Y lo cumplí.

De mis sudores fríos de aquella noche, saqué una sola conclusión. Los que, al destinarme a la Escuela, creyeron que tenía alma de instructor de vuelo, no se habían equivocado. Con sinceridad, creo que es necesario tenerla para intentar esas pruebas.

VI

Además de los vuelos como instructor de cadetes, algunas veces se nos presentaba la oportunidad de practicar navegaciones y volar hacia otras bases cumpliendo comisiones de servicio.

Un día me avisaron que, el sábado siguiente, debía trasladar a unos técnicos de la fábrica de aviones hasta Mendoza, con regreso en el mismo día.

Haría el vuelo en lo que, jocosamente, habíamos apodado “la vaca”, un viejo Junkers monomotor de chapa acanalada, con capacidad de alojar en su vientre deforme de seis a ocho pasajeros, que viajaban sentados donde podían. Era un resabio de la guerra, que no sé cómo había ido a parar a la Escuela⁵. Carecía de equipo de radio y ayudas para navegación. Su tren de aterrizaje, era fijo –no retráctil– y poseía grandes ruedas con llanta de plato y una más pequeña en la cola. Tenía la velocidad de una tortuga asmática, y su cabina con asientos lado a lado era tan incómoda que solíamos bromear diciendo que los alemanes la empleaban para castigar las indisciplinas.

Me acompañaba como copiloto un oficial que no era instructor de vuelo, sino un aviador destinado en oficinas y que, de esa manera, cumplía tiempo de vuelo reglamentario.

Para autorizar las salidas en navegación no se exigía, como ahora, la presentación y aprobación de un plan de vuelo, con alturas y rutas ordenadas según las regulaciones del tránsito aéreo y con un análisis completo del pronóstico del tiempo que se encontraría en la ruta. Los pilotos íbamos a la torre de control de vuelo, donde funcionaba una oficina que llevaba cuenta y asentaba en planillas, los aviones y pilotos que entraban y salían en navegaciones. Generalmente, al lado había una oficina de comunicaciones, donde un operador, por radiotelegrafía y en código Morse, recibía cada hora los informes meteorológicos locales de los más importantes aeródromos militares y civiles del país.

Para evitar confusiones y para saber con exactitud, qué era lo que se pedía o recibía, se aplicaba (siempre en telegrafía Morse), un código especial de abreviaturas, llamado “Código Q”. Eran grupos de tres letras, siempre encabezadas por la letra Q, cada uno de ellos tenía un significado preciso. Abreviaba y simplificaba la larga y compleja transmisión y recepción en telegrafía. QAM significaba estado local del tiempo sobre aeródromo, en la última hora anterior al momento de transmitido este mensaje; QAP, quería decir espere atento en la frecuencia, para ulteriores mensajes; QTH era para indicar la posición en vuelo, de aviones que llevaban equipos de radiotelegrafía a bor-

do; y así una gran cantidad de siglas Q. Para averiguar el significado de las menos frecuentes había que buscar en unas tablas impresas que los radio operadores y navegantes debían llevar consigo.

Los pilotos expertos comparaban los dos o tres QAM del aeródromo de destino y, si los había, de los que se encontraban en la ruta o en sus proximidades. De este modo podían acercarse con cierto grado de exactitud, al estado y evolución de las condiciones meteorológicas que encontrarían a su llegada, varias horas después. Como se puede apreciar, era un método muy primitivo que, como regla general, obligaba a los pilotos de los aviones sin radio y con escaso instrumental a volar en contacto visual con el terreno, para evitar encontrarse de improviso en emergencias, por tormentas o nubes bajas. Nosotros procedimos tal cual. Mientras los cuatro técnicos (nuestros pasajeros) y el mecánico esperaban al pie de “la vaca”, fuimos a la torre, informamos del vuelo y pedimos los últimos QAM de Mendoza y de San Luis. Tras verificar que no había ningún fenómeno meteorológico extraño, volvimos al avión y embarcamos, no sin antes encomendarle al mecánico que verificara si los paracaídas estaban en su lugar, en una especie de armario abierto que el avión tenía hacia la cola.

—¿Están los paracaídas?

—Sí señor, están atrás.

—Bien, ¿vamos?

A mí me tocó el tramo de ida. El primer teniente que me acompañaba, por tener un grado más que yo, se reservó el regreso que consideró más interesante y de mayor responsabilidad, puesto que calculábamos estar de vuelta en la Escuela con las últimas luces o en vuelo nocturno.

En el aire, para llegar a los 3000 metros que necesitábamos para cruzar las Sierras Grandes, tuvimos que zigzaguear, primero; luego, hacer amplios virajes en ascenso. Era media mañana, había un sol espléndido y, al otro lado de las sierras, solo se veían unas pequeñas nubes blancas como vellones de aspecto inofensivo.

Los técnicos, que iban a reemplazar a otros que habían cumplido un turno y debían regresar de Mendoza, dormitaban arrullados por el estruendo y la trepidación de “la vaca”; o, tal vez, los adormecía el efecto de la gran altura y el frío tremendo de la cabina. El sistema de calefacción de aire calentado por el escape del motor era muy poco eficaz.

Lentamente, pasamos las Sierras Grandes y, un rato más tarde, las estribaciones del norte de las sierras de San Luis. Hacia lo lejos, divisamos el espectáculo dantesco del llamado Cráter de la Luna y, al frente, muy adelante entre la bruma, las nieves

⁵ Nota del editor: Se trataba del matriculado con el número 106, uno de los nueve Junkers K-43 adquiridos en 1932 para diversas tareas: adiestramiento, bombardeo, evacuación sanitaria y transporte ordinario.

eternas de la Cordillera de los Andes. Bajamos un poco para mejorar las condiciones del pasaje, pero el cambio no fue exitoso. En niveles inferiores, comenzó a castigarnos la turbulencia que sacudía a la pobre vaquita como un bote en mar picado.

Por fin, después del mediodía, llegamos a Mendoza. Rutina de siempre: cargar combustible; almuerzo liviano; saludar al jefe de la Base; visita a la torre de vuelo y a la sala de radio; embarcar a los técnicos que regresaban.

En un día sensiblemente más corto de fines de otoño, salimos de El Plumerillo casi a las tres de la tarde. Desconocíamos el QAM de San Luis, que no habíamos podido obtener; en tanto, el de Córdoba indicaba que las tres cuartas partes del cielo estaban cubiertas con nubes altas. Por el momento, no significaba ningún peligro.

El primer teniente no parecía preocupado. En cambio yo, que calculaba cómo podría haber evolucionado el tiempo en Córdoba, desde la mañana, y que tenía muy presente la turbulencia que atravesamos al pasar sobre las sierras de San Luis, al mediodía, me imaginaba el baile que encontraríamos en las Sierras Grandes. Por ese motivo, antes de salir, había esbozado la sugerencia de dormir esa noche, con toda comodidad, en el Casino de Oficiales de Mendoza y salir temprano al día siguiente. Pero ni siquiera fui escuchado, y ahí estábamos subiendo penosamente hacia el noreste, hacia las sierras ocultas por las nubes y por la luz crepuscular que se diluía con rapidez.

Cuando llegamos a los 3000 metros que necesitábamos para sobrepasar las Sierras Grandes cordobesas, constatamos que debíamos subir un poco más, para superar la capa continua de nubes que, a esa hora, cubría el panorama que teníamos al alcance de la vista.

Cayó la noche. Encendimos las luces de navegación y mantuvimos el rumbo que, suponíamos, nos llevaría hacia Córdoba y hacia la Escuela, siempre esperando descubrir un claro en el manto nuboso que nos permitiera establecer una posición visual.

Sin equipos de a bordo para navegar con marcaciones radioeléctricas, sin elementos para efectuar navegación astronómica, dependíamos de la observación del suelo. Sólo identificando una posición terrestre podríamos ubicarnos y averiguar la distancia volada en el tiempo transcurrido y, así, calcular la velocidad de navegación y la desviación, a un lado u otro, de la ruta propuesta: única forma que nos hubiera permitido introducir las modificaciones adecuadas para llegar a destino. Pero como no veíamos el suelo ni las luces de pueblos o ciudades, de pronto se nos hizo evidente que estábamos tan perdidos “como turco en la neblina”.

La ignorancia, la incapacidad y la irresponsabilidad que nos conducían a estas emergencias no tenían límite.

El primer teniente, con la estricta mentalidad del militar que prioriza no “perder cara” ante el subalterno, me espetó muy suelto de cuerpo:

—A ver, teniente, propóngame algunos modos de acción. Vaya diciéndome qué deberíamos hacer.

Me había hablado con tono autoritario, como si me estuviera tomando un examen en tierra con el entrenador de vuelo, y no como pintores “colgados del pincel” sobre las nubes, en medio de un desierto de piedra. Indudablemente, éramos tan inconscientes el uno como el otro. ¡Que le propusiera un modo de acción!, ¡linda manera de sacarse el lazo!

Me quedé pensando, indeciso. Al fin comprendí que el pobre estaba más asustado que yo. Se sentía responsable, no solo por ser más antiguo y de alguna manera “comandar” la aeronave, sino porque no había escuchado mis tímidas advertencias antes de salir. Me guardé el “yo se lo dije”, los insultos y las recriminaciones que pugnaban por brotar de mi garganta, y me puse a estudiar con seriedad las posibilidades de sobrevivir, de salir de esa trampa mortal que nosotros mismos habíamos armado con tanta dedicación y a la cual estábamos arrastrando al mecánico que, como oía y veía todo, estaba consciente de la realidad; y a los pobres técnicos que dormitaban o fumaban muertos de frío, ajenos a todo y entregados por completo a nuestros temerarios designios.

Entré a barajar las acciones que podíamos realizar y las que no. Bajar entre nubes era un suicidio colectivo; no sabíamos donde estábamos y lo más probable era que las nubes llegaran hasta las sierras. Ni pensarlo. Además, los vientos en altura podían habernos desviado, sobre todo hacia el norte, y al carecer de medios para saber cuánto, habríamos perdido la posibilidad, remota por cierto, de ver la ciudad por algún claro. Arriba, por lo menos, teníamos buena visibilidad hacia delante y a los costados. El otro modo de acción era poner rumbo de vuelta hacia Mendoza. En ese caso podíamos tropezar con varias sorpresas ingratas. Por ejemplo, si las nubes habían cubierto la zona, lo cual no había forma de saber, y descendíamos atravesándolas, corríamos el riesgo de sobrepasar la ciudad y la base. Con la precordillera adelante, enfrentaríamos una situación parecida a la cordobesa, pero mucho más peligrosa por la altura de las montañas.

Solo nos quedaba una posibilidad. Seguir al frente, hacia las llanuras inmensas que se extienden al este de la provincia de Córdoba y hacia Santa Fe. Bajar a través de las nubes que, en ese momento, alumbradas por la Luna, cubrían el cielo hasta donde alcanzaba nuestra vista. Pero sólo bajaríamos cuando tuviéramos una seguridad razonable de haber sobrepasado las Sierras Grandes, las chicas y cualquier otra lomita que, según la carta, pudiera interponerse en nuestra senda de descenso.

Tomada la decisión, con mi viejo y confiable computador Dalton, en la semipenumbra de la cabina, donde lo que más se destacaba eran los ojos abiertos como platos del pobre mecánico (que ya se la veía venir), me puse a calcular cuántas horas de vuelo, a la velocidad más baja compatible con la sustentación de “la vaca”, (para cubrirme de cualquier viento en contra), necesitaríamos para superar los obstáculos y encontrarnos, al fin, sobre las ansiadas llanuras. Al resultado lo confronté, con la autonomía que nos daba el combustible remanente, al régimen más económico; es decir, avanzar más gastando menos. Arribé a una desoladora conclusión. Existía un riesgo que ya no podíamos evitar: debíamos iniciar el descenso antes de tener la certeza absoluta de haber transpuesto las Sierras Chicas. Pero como estábamos tan alto, no era demasiado peligroso, salvo que la acción de un viento contrario me hicieran fallar los cálculos por completo. De cualquier manera, siempre era preferible bajar en forma comandada y controlada que hacerlo obligados por la falta de combustible. El ángulo de descenso con motor sería más suave y, mientras estuviéramos por encima de las nubes y viésemos hacia delante, sin reducir la potencia, podríamos aumentar la velocidad de navegación y ganar distancia en el intento de sortear las sierras.

Las alternativas fueron comentadas y discutidas exhaustivamente entre piloto, copiloto y mecánico. Se hicieron los ajustes de potencia. Y creo que nosotros tres en el avión, éramos los únicos que ni nos acordábamos del frío, más bien teníamos calor, los nervios a flor de piel, y empujando con la mente a la pobre “vaquita” para que avanzara más deprisa.

Bajamos hasta rozar las crestas de las nubes, y nos quedamos volando en ese nivel, hasta que se cumplió el tiempo que habíamos calculado para pasar las sierras. En eso estábamos cuando reapareció el mecánico, que hacía un rato se había ido atrás sin decir para qué. Habló casi sin voz con el primer teniente:

—¡Señor! ¡Señor! —dijo—. ¡Fui atrás a contar los paracaídas y no alcanzan! ¡Falta uno! ¡Señor! ¿Me escucha? Falta uno. Es mi culpa, pues debí contarlos y no lo hice. ¿Me escucha señor?

—¡Sí, lo escucho! ¡Sí! Ya tengo suficientes problemas, como para que me agregue otros —gritó el primer teniente que, con su complejo de culpa y con los nervios de punta, reaccionó mal.

La discusión alertó a los técnicos de atrás que dieron muestra de haberse dado cuenta de que algo raro sucedía. Por fortuna, comenzó una turbulencia mediana, y las sacudidas les quitaron las ganas de acercarse a la cabina de los pilotos, para investigar. Lo único que nos faltaba era que cundiera el pánico, si se enteraban de la verdadera situación en que nos encontrábamos. Traté de calmarlos a los dos, aunque estaba muy lejos de calmarme a mí mismo, con el susto de mil demonios que tenía:

—¡Tranquilos, tranquilos! ¿Quién necesita paracaídas? Descendemos, y cuando hayamos atravesado las nubes y tengamos las luces de los pueblos a la vista, ponemos rumbo de regreso hacia la Escuela, guiados por la gran luminosidad de la ciudad de Córdoba, y asunto arreglado —dije, descontando que, en nuestro vuelo hacia el este, íbamos a sobrepasar la ciudad y por eso había hablado de volver.

Lo que no dije, pero ellos sabían tan bien como yo, era que si bajábamos y no salíamos de las nubes, porque llegaban hasta el suelo, tendríamos que volver a subir y entonces sí, los paracaídas se tornarían imprescindibles, porque habría que saltar y dejar que “la vaca” se estrellara sola. De solo imaginar que lo más probable sería que el primer teniente y yo saltáramos abrazados con un solo paracaídas, me daba ganas de matar al mecánico, por su ineficiente, apresurado e irresponsable control al salir.

Esta rabia loca me duró muy poco. A pesar de las circunstancias, comprendía muy bien que las responsabilidades mayores eran nuestras, los oficiales, y mayor cuanto más alta era la jerarquía, y no solo por no supervisar en la forma debida al mecánico, sino, y fundamentalmente, por habernos embarcado en esa ciega aventura que no sabíamos como habría de terminar.

El primer teniente maldecía a voz en cuello, porque el avión se movía, saltaba y era difícil de controlar. Volábamos por instrumentos entre las nubes, descendiendo con el corazón galopando desbocado, pensando que en cualquier instante atropellábamos las sierras.

Los pobres técnicos, mal sentados y peor atados, se sujetaban como podían y estaban tan asustados que ya ni hablaban. Por suerte, ninguno se había descompuesto. Viéndolos, me prometí vanamente que nunca, nunca más me metería en otra como ésa. Y digo vanamente porque los aviadores de entonces parecíamos atacados por una especie de estupidez congénita, que nos llevaba a ponernos, una y otra vez, en situaciones límites, de entre las cuales algunos emergíamos sobrevivientes, pero otros muchos no reaparecían jamás.

Durante esos minutos cruciales, pensaba en Beatriz, en mi esposa que me esperaba en casa, que ignoraba por completo dónde y cómo me encontraba. Sin imaginar siquiera que mi vida y las de este grupo de inocentes, pendía del débil hilo de la suerte, hilo que nuestra imprudencia demencial había tensado en demasía.

No estaría escribiendo estos recuerdos, si no hubiera sucedido lo que el lector se puede imaginar. Atravesamos las nubes, se incrementó el “baile” de la turbulencia, pero ¡a quién podía importarle!, si ya alcanzábamos a ver en el suelo, bastante atrás y a la izquierda, una enorme mancha luminosa que no podía ser otra cosa que Córdoba, la Escuela, nuestros hogares; el fin de las penurias; el despertar a la realidad después de una interminable pesadilla.

Viramos, regresamos y bajamos hacia la luz, hacia el faro giratorio de la torre de vuelo de la Escuela, que nos parecía una estrella brillando en la mismísima puerta del paraíso. Nos fuimos calmando. Los técnicos, antes mudos por la aprensión, ahora hablaban como cotorras; sin saber muy bien que había pasado, pero contagiados de la euforia loca que nos inundaba en la cabina de pilotos; hablando a gritos, sin escucharnos, queriendo comentar y participar de las angustias contenidas. Parecíamos borrachos y en realidad lo estábamos, pero de alegría, de la felicidad de haber zafado, aunque por muy poco, una vez más.

Así se volaba entonces; casi diría a pedal; empujando los aviones con el alma; con la inconsciente temeridad de quien ignora los peligros. El que no era capaz de soportarlos se quedaba. Pasada una emergencia, la olvidábamos y pronto nos encontrábamos sumergidos en otra peor.

Más tarde, aquella noche, cuyo espanto había quedado atrás, olvidado de todo, dormitaba feliz en el asiento de la incómoda “lorera” que me llevaba a casa. Sólo pensaba en mis alumnos y en los vuelos del lunes, sin siquiera imaginar que una vez más había sido perdonado.

VII

Durante la época en que estuve destinado en la Escuela de Aviación Militar comencé a desarrollarme en la especialidad de transporte. Como casi todas las cosas que se hacían en la Fuerza, no fue algo programado, ordenado por la superioridad, o fruto de algún estudio que indicara que era necesario o conveniente. Cada uno se orientaba como podía, según su gusto o de acuerdo con las oportunidades que la suerte le acercaba, o las que podía generar su habilidad para ubicarse.

Un ejemplo válido de esa habilidad fue la triquiñuela usada por algunos de mis compañeros que, para escapar del rigor de comportamiento que les imponía la Escuela, aprovecharon una convocatoria para asistir a interesantes cursos de Inteligencia Militar en la Guarnición Buenos Aires. Se inscribieron y no solo lograron su objetivo de vivir con mayor comodidad sino que, eventualmente, se convirtieron en excelentes oficiales de informaciones.

Para mí, la suerte llegó por otra vía. Era íntimo amigo de uno de los más distinguidos oficiales de mi promoción. Egresado de la Escuela como el mejor piloto del curso, realizó una brillante carrera militar, alcanzando el más alto grado del escalafón. Por entonces se desempeñaba como ayudante del comandante de Institutos, que tenía su sede en la Guarnición Aérea de Córdoba. Amén de otras afinidades profesionales y éticas, nos unía un acendrado amor por el vuelo, pasión que ambos hemos mantenido viva, cada uno por su lado, hasta la madurez. Oportunidad que se nos presentaba para volar, no la dejábamos pasar.

En ese período le había sido asignado al Comando un Douglas C-47, (versión de carguero del DC-3, con asientos de paracaidistas), como avión de transporte del comandante y para satisfacer las necesidades logísticas de los Institutos. Por una cuestión de lógica, el ayudante del comandante fue designado para volar el nuevo material aéreo del Comando. Comisionado al Regimiento 1 de Transporte Aéreo de El Palomar, mi amigo recibió un breve curso de adaptación que lo capacitó para operar el C-47.

Un día se le ocurrió preguntarme qué me parecía volar el Douglas. Era como preguntarle a un chico si le gustaría dar una vuelta en bicicleta. Antes de que terminara de hablar, ya estábamos sentados en la cabina. Él comenzó a explicarme detalles de los controles e instrumentos y otros aspectos nuevos para mí, como el uso de las comunicaciones y de las ayudas de radio para la navegación, cuya teoría por cierto yo dominaba.

Cuando empezamos las lecciones de práctica en vuelo, descubrí que tenía gran facilidad para adaptarme y para maniobrar con esos grandotes. También descubrí, y por fortuna a tiempo, que estábamos embarrando las cosas, con procedimientos adminis-

trativos y disciplinarios equivocados. Con la desaprensión y libertad propia de dos tenientes modernos (en el primer año del grado) nos habíamos tomado la atribución de volar ese costoso y complicado aparato y, como chicos con juguete nuevo, volábamos y volábamos sin importarnos nada ni nadie.

Empezaron a llegar rumores de disgusto que se arrastraban desde El Palomar y rebotaban con nuevas fuerzas entre los envidiosos y descontentos locales que no tenían acceso al nuevo chiche. Tuvimos que desandar un poco el camino, y lograr que el comandante de Institutos intercediera y anunciara que, entre sus subordinados directos, necesitaba más de un piloto habilitado. Así se autorizó que mi amigo me siguiera dando “doble comando”.

Días después de haber restablecido el orden, volamos en el C-47 hasta El Palomar llevando material. Como debíamos volver a Córdoba con el avión vacío, accedimos a llevar de regreso a la esposa de un oficial, compañero de nuestra promoción que tenía destino en la Guarnición, en la Escuela de Suboficiales.

La Base El Palomar, sede de los aviones de transporte, así como de las unidades de Caza y de Bombardeo, concentraba los servicios aéreos regulares de Líneas Aéreas del Estado y los llamados Internases. Por tal causa estaba un poco mejor organizada que las demás, en cuanto a los requisitos a cumplir por los pilotos antes de salir en vuelo de navegación. Se debía llenar un formulario sencillo, el Plan de Vuelo, donde se asentaban los datos del avión, el trayecto a volar, el aeródromo de destino, y la firma aclarada del piloto, junto con los nombres de los pasajeros.

Por lo demás, se salía tan en ayunas respecto a las condiciones meteorológicas de la ruta, como cuando se partía de cualquier otra Base o aeródromo de la Fuerza. Sólo se podía averiguar el estado del tiempo presente y pasado del lugar de destino y, a veces, el de algún punto intermedio, sobre o cercano a la ruta prevista, y nada más.

Aún faltaba para que se instalaran las oficinas de pronóstico actuales que informan, con cierta precisión, la evolución probable del tiempo y alertan a los pilotos sobre los fenómenos que pueden encontrar en vuelo, las alturas más favorables en función de los vientos, en fin, los detalles imprescindibles para decidir salir o cancelar la navegación por razones de seguridad.

Aquel día, como correspondía a la época, salimos con un bagaje meteorológico por demás precario. Yo, que hacía mis primeras armas en el puesto del piloto, iba a la izquierda, bajo el atento control de mi amigo, cuya experiencia, era también hartamente reducida.

El cielo bastante nublado, parecía cerrarse adelante y, como no teníamos ningún deseo de hacer perforaciones (descensos por instrumentos), cerca de las serranías cordobesas, decidimos volar debajo de la capa inferior, lo cual nos ubicaba a no más

de 300 metros del suelo. La verdad era que nos sabíamos faltos de experiencia o de práctica para intentar una aproximación por instrumentos. A pesar de que el avión disponía de los equipos necesarios para esa operación; nosotros, grandes inconscientes, aún no habíamos aprendido a darle el uso debido, para volar con seguridad.

Estábamos por dejar la provincia de Buenos Aires y llegar a Pergamino, cuando notamos que la turbulencia iba en paulatino aumento. No nos inquietamos porque es normal, cuando se vuela a baja altura en la base de una capa de nubes como la que teníamos. No obstante, advertí y se lo comenté a mi amigo, que la sombra de las nubes, que casi cubrían por completo el suelo, se desplazaba al noreste con gran velocidad. Me contestó:

—Justo, estaba por decirte que corrijas el rumbo veinte grados a la izquierda, porque nos estamos yendo muy al norte de la ruta.

—¿Veinte grados? —pregunté con incredulidad, asombrado por la magnitud de la corrección.

—Sí, veinte. Hay bastante viento. Voy a ver si puedo sintonizar alguna radio de Córdoba —respondió, mientras comenzaba a manipular los controles del radiogoniómetro⁶, cuya aguja indicadora en el dial oscilaba bastante, por la debilidad con que se recibía la señal a causa de la escasa altura y la gran distancia a la emisora.

—¡Bueno! Ahí está. Eso es Córdoba. Parece que vamos a tener que aumentar un poco la corrección de la deriva. El viento es más fuerte de lo que nos parecía.

Yo luchaba con la rueda del comando y apoyaba los pies con firmeza en los timones, porque el C-47 brincaba como un potro. Amplié la corrección y me dio la impresión de que avanzábamos de costado. Atrás, en el enorme barril vacío del fuselaje, la señora parecía aún más pequeña, por su posición encogida sobre los incómodos asientos laterales de tiras de tela, sujetándose como podía para evitar que la tiraran al piso los barquinazos desenfrenados. Mandamos al mecánico a preguntarle como se sentía. Puro cumplido, dado que nada podíamos hacer para remediar sus padecimientos.

Mientras tanto el techo de las nubes bajaba, y volábamos ya a 150 metros del suelo. Por fortuna, en esa ruta todo era llanura y la visibilidad hacia delante no presentaba problemas. Así seguimos, sin reparar en que estábamos convirtiendo en un desastre un vuelo que bien planificado y ejecutado podría ser normal y hasta placentero, tanto para nosotros y la pobre mujer, como para el C-47.

En las proximidades de Marcos Juárez, más o menos en la mitad de la ruta de Buenos Aires a Córdoba, la turbulencia continuaba tan severa que para mantener los 35° de corrección del rumbo, ambos teníamos que ayudarnos para sostener la rueda

⁶ Aparato receptor que permite determinar la dirección de proveniencia de una señal radioeléctrica.

del comando. Por momentos, el avión daba saltos combinados, arriba y de costado, abajo y de costado. De pronto vimos una hilera de álamos, que separaba los potreros de un campo. Tenían un aspecto como no había visto en mi vida, ni creo que volveré a ver, por lo menos desde el aire. Desde la mitad del tronco hacia arriba, estaban tan inclinados que sus puntas llegaban a estar horizontales, paralelas al suelo; sin dudas se trataba de todo un huracán.

El fuselaje crujía como una barca en una tempestad. Nos mirábamos con aprensión. Con cada ruido espantoso que venía de atrás, el mecánico se estremecía y miraba como si fuéramos a perder la cola, y con ella las riendas para gobernar a ese potro cimarrón en que parecía haberse convertido nuestro dócil C-47. La señora, completamente descompuesta, yacía entregada a lo que el destino quisiera; sin fuerzas, se sacudía como un muñeco y no intentaba ya ni siquiera sujetarse. Menos mal que en su visita anterior, además de ajustarle bien el cinturón, el mecánico le había atado las correas de los hombros. De otro modo hubiera terminado por el suelo.

En ese momento teníamos clara conciencia de que los daños en la estructura del C-47 serían importantes; pero no había otra alternativa que seguir. Volver, sería someter al avión, y a nosotros, a una tortura más prolongada. Subir, no podíamos sin saber cómo encontraríamos el tiempo en Córdoba. Si estaba cubierto nuestra capacidad para entrar por instrumentos era por demás limitada. En síntesis, debíamos aguantar y seguir bajo capa esperando que amainara la turbulencia o el viento.

La emoción, el temor a los saltos, los ruidos, los nervios y el trabajo físico nos tenían a mal traer, y deseábamos con toda el alma que acabara un castigo que, a esa altura de los hechos, era más que suficiente para hacernos comprender nuestra incorregible temeridad.

Las sacudidas fueron aflojando poco a poco y, como todo en la vida, al fin terminó. Llegamos a la Escuela volando muy bajo, con mucho viento pero sin tanta turbulencia. Aterrizamos y carreteamos hasta la plataforma frente a los hangares.

A la pobre señora la estaba esperando su esposo, que nunca pensó recibirla en tan mal estado. Se la llevó como pudo, mientras nosotros dos, con el mecánico, nos dedicábamos a comprobar el estado del avión, tan preocupados que casi no respondimos a su agradecimiento ni al saludo de despedida.

Parados contra el mamparo que separa la cabina de los pilotos, mirando hacia atrás, se notaba que las nervaduras longitudinales del fuselaje, al acercarse a la cola, estaban ligeramente torcidas. Afuera, desde la parte posterior del avión se veía la cola algo revirada, como si una mano gigantesca la hubiera girado, cual un tirabuzón, en el sentido de las agujas del reloj.

No sirvió más. Se lo debió reemplazar por otro avión. La reparación no solo era más costosa que una máquina nueva, sino que no ofrecía garantía total de seguridad. Además y como cuestión definitoria, no había quien lo hiciera en el país. Era necesario desarmarlo, trasladarlo a Estados Unidos y regresarlo en vuelo después de reparado. En suma, quedó convertido en chatarra; fue canibalizado, o sea, se le sacaron las partes y accesorios utilizables para reparar otros aviones similares.

Experiencia triste, muy común en esa época, del pésimo empleo que se hacía del material, cuando se lo ponía en situaciones límites y se arriesgaba la vida de propios y extraños. Sólo después de sobrevivir de éstos graves errores, se puede apreciar su real magnitud. Desde ese momento, a tan alto costo, que pudo haber sido mayor aún, aprendimos la lección. Nos hicimos expertos en vuelo a ciegas, y llegamos a ser instructores y maestros en las Unidades de Transporte. Nunca más utilizamos el azaroso vuelo por contacto visual, en lugar del seguro y cómodo vuelo por instrumentos.

Años después, con muchas más horas de vuelo y experiencia, cada vez que recordamos con mi compañero ese día, no deja de conmovernos la dimensión que alcanzó nuestra temeridad.

VIII

Mi ciclo como instructor de vuelo en la Escuela terminó. De él conservo algunos de los recuerdos más hermosos de mi vida de aviador. Quien no haya cumplido esa función, no puede comprender ni imaginar la cantidad de sentimientos encontrados que despierta tal actividad. Es una tarea que culmina a mitad de camino, en el momento en que el alumno sale a volar solo por primera vez y regresa, sano y salvo, gorjeando de felicidad porque estrenó las plumas recién crecidas de sus alas.

Y al instructor se le escapan algunas lágrimas de alegría. Lo estrecha en un abrazo, siente el orgullo de haber sabido enseñarle a superar todo. Después vienen los festejos posteriores, casi interminables. Luego las otras etapas, los vuelos en formación, por instrumentos; nocturno, acrobacia, navegación. Pero solo son complementos; maduración del fruto que el instructor plantó, cultivó y cosechó en las personas de sus alumnos.

En ese entonces, porque, al mismo tiempo que enseñaba a volar debía impartir la materia Navegación Aérea, me tocó acompañar a la delegación de cadetes que viajó a España, como broche de cierre del curso. Y la oportunidad es propicia para contar algunas anécdotas que alivien un poco la uniformidad temática del relato.

Las autoridades de la Fuerza planificaron el traslado con dos aeronaves de la línea aérea FAMA y, para darle un carácter militar, agregaron una “carabela” castrense. Como no teníamos transportes con autonomía intercontinental, nuestros técnicos con su inventiva y capacidad se la ingeniaron para instalar, en un DC-4 de la Fuerza Aérea, tanques auxiliares de combustible dentro del fuselaje de pasajeros y, así, lo pusieron a la par de los aviones civiles. Era incómodo, no se podía fumar, tenía menos capacidad de asientos, pero salvaba el honor con su presencia y su tripulación. Muy propio de la mentalidad de la vieja Fuerza Aérea.

Los recuerdos de ese vuelo tan significativo acuden en tropel, empujándose para ser contados. Hay que ubicarse en la España de esa época, la del bloqueo y el aislamiento, la del azúcar negro y los autos viejos. Pero también la del enorme agradecimiento a la Argentina por su ayuda en alimentos. Las demostraciones de afecto provinieron de todos los niveles oficiales y particulares; desde la recepción gubernamental del Generalísimo Franco, quién personalmente entregó condecoraciones a la delegación en el palacio de El Pardo, hasta el cariño del pueblo que llegaba hasta el delirio de algunas jovencitas, que en los restaurantes y plazas les cortaban las corbatas a los oficiales argentinos para guardarlas como recuerdo.

Una memoria imborrable ha quedado para siempre en quienes integramos ese peliplo, que fue el inicio de la saludable costumbre de premiar a los cadetes y oficiales instructores de la Escuela de Aviación⁷.

Al regreso del viaje, en casa, con mi esposa recibimos la gran satisfacción de enterarnos que yo había sido trasladado al Regimiento 1 de Transporte de El Palomar, en ese momento, dotado de aviones DC-3, con los que ya estaba más o menos en condiciones de operar. Digo en casa, porque si para mí el nuevo destino significaba liberarme de la opresiva disciplina de la Escuela, y entrar en el mundo mágico de los vuelos de navegación como rutina, para Beatriz, mi esposa, implicaba regresar al lado de su familia que, en Córdoba, extrañaba mucho a pesar de las visitas que nos hicieron sus padres y hermanas.

Muy pronto aprobé las exigencias y me calificué como primer piloto y, por lo tanto, autorizado para desempeñarme como comandante de aeronave aun cuando a la tripulación la completase un oficial más antiguo que todavía fuese segundo piloto.

Así fue como volví a las “andadas”, amparado en la libertad sin límites que me otorgaba la falta de organización, las deficientes comunicaciones y, sobre todo, la carencia de un sistema o reglamento que nos protegiera de nosotros mismos, de nuestra sobreestimación, de nuestra creencia de que éramos capaces de todo, indestructibles e inmortales como dioses, cuando cabalgábamos aquellos pesados corceles alados de metal.

Recuerdo que, en esa época, una empresa aerocomercial norteamericana, que operaba con el mismo material de aviones Douglas DC-3 que nosotros, tenía un eslogan que ahora, a lo lejos, valoro, pero que en su momento nos parecía un chaleco de fuerza. Decía que sus pilotos no se accidentaban, porque el sistema no se lo permitía. Debíamos haber tomado buena nota de esas normas. Con niebla o con tormenta sus pilotos se quedaban en tierra, esperando paciente y prudentemente que las condiciones del tiempo -techo y visibilidad- mejoraran hasta superar los mínimos en los que la empresa les permitía operar. En cambio, nosotros salíamos felices, sin que nadie nos impusiera restricciones. Y si ello sucedía en El Palomar, donde residía la autoridad del transporte, ni imaginar lo que ocurría en las Bases del interior.

La potestad del comandante de aeronave era total, omnimoda. Él disponía quién viajaba o no, qué carga se debía subir o dejar, cuándo salir. Casi nunca decidía regresar, salvo que el granizo, la piedra o la nieve lo rechazaran de plano, como me sucedió

⁷ Nota del editor: Por Decreto N° 28.374/47 se instituyó con carácter permanente la realización de Vuelos de Instrucción finales de más de 15.000 kilómetros que permitieran a los cadetes del Cuerpo del Aire, que hubieran aprobado el curso, apreciar los métodos utilizados en otros países y aplicar los conocimientos adquiridos. Los alumnos de la Promoción 13, encabezada por el Director, comodoro Francisco J. Vélez, partieron hacia España el 1 de diciembre de 1947 y regresaron el 11 del mismo mes en tres DC-4, uno de la Fuerza Aérea y dos de la empresa FAMA, denominados “Santa María”, “Niña” y “Pinta”. En 1950, los viajes se ampliarían para los cadetes de los Escalafones General y Técnico.

varias veces, y no sin antes intentar atravesar por el medio, por arriba o por debajo de las nubes, dejando a veces el avión estropeado y, a los pasajeros siempre a la miseria.

Un día, comandaba un vuelo que tenía como primera escala Santa Rosa, capital de La Pampa. El lugar me resultaba más que familiar. Allá, en el Colegio Nacional de esa ciudad, había cursado los cinco años de mi bachillerato. Y en esa época linda de la vida, tanto había andado y andado por Santa Rosa que conocía cada casa de sus barrios, cada piedra de sus calles, cada árbol de los montes que rodeaban su laguna. ¡Oh, adolescencia!, cuando el tiempo sobra, cuando siempre hay una nueva travesura, un nuevo lugar que descubrir para ocultar las “fumatas” de contrabando o esconder los inocentes escarceos amorosos.

Lo cierto fue que a medida, que nos íbamos acercando a Santa Rosa, la visibilidad y el techo de nubes descendieron. ¡Y otra vez a las andadas! Decidí acercarme por abajo, cuando lo más prudente y sensato hubiera sido volver a El Palomar y esperar que despejara un poco, o saltar esa escala y seguir a la siguiente: Neuquén. Pero sabemos bien como era entonces la mentalidad de los pilotos. Yo no estaba como para ponerme a pensar en cosas sensatas y prudentes. Volver significaba una especie de castración, “perder cara” como me dijeron años más tarde los choferes de taxi en Taiwán que, para no pasar vergüenza ante sus colegas en la parada, arrancaban con decisión y, a la vuelta de la próxima esquina, paraban para saber adónde iban y cómo llegaban.

En lugar de hacer como los chinos, aquella mañana, auto justifiqué mi temeridad escudándome en razones que, miradas hoy, no resisten el menor análisis. Primero, mi gran conocimiento de la zona, que me permitía reconocer los obstáculos que aparecían, cada vez que salía fugazmente de las nubes que llegaban hasta el suelo. Segundo, no confiaba en el sistema de aproximación por instrumentos de ese aeródromo infra-dotado, carente de radiofaro y radiobaliza. Era necesario utilizar la emisión de radio de la ciudad que, no solo no estaba alineada con la pista, sino que se hallaba bastante alejada, hacia un costado. Es decir, no servía para acercarse a aterrizar, sino solo para perforar las nubes y hacer contacto visual con el suelo.

En este caso, la radioemisora local era más que inútil. El suboficial operador de a bordo, en comunicación radiotelegráfica -sistema Morse- con el control de tránsito aéreo, había recibido unos datos sobre la pista francamente malos: visibilidad 150 metros y *plafond* 30; cerrado a toda operación normal. Más aún, en la plataforma del aeródromo un avión Bristol, bimotor carguero, estaba aterrizado desde el día anterior esperando que mejorara el tiempo para decolar hacia la Base de Morón. Los pilotos, muy conocidos míos, esperaban en el lugar, listos para aprovechar la primera oportunidad y salir de inmediato.

Para asegurarme de que nada me apareciera directamente de frente, me puse a volar sobre la vía del ferrocarril y el camino adyacente, que se acercaban a Santa Rosa desde el este, y que estaban unos 500 metros del límite sur de la pista. Volando, más o menos, a 15 o 20 metros del suelo, entrevimos a la derecha las moles de los edificios de la cárcel. En ese momento le dije al copiloto, un teniente moderno, bisoño en estas *lides* y que, como un auténtico idiota, iba encantado con la “pirateada⁸”:

—Cuando le aparezca de su lado un eucalipto solitario y muy grande, avíseme enseguida, que vamos a enfrentar para acercarnos a la pista.

No habían pasado más que unos pocos segundos, cuando me gritó:

—Ahí está, señor, ¡es enorme!

Claro, ¿cómo no iba a parecer enorme? ¡Si lo estábamos mirando desde abajo! Volábamos a la altura de los troncos y las ramas altas se perdían en la niebla. ¡Que bárbaro! En lugar de interrumpir esa loca aventura, subir sin riesgos, pues el terreno era todo llano, y regresar tranquilamente, no puedo explicar qué compulsión imparable me llevó a seguir y seguir, como si no hubiera otra alternativa, cortejando al peligro, queriendo demostrar lo que creía una gran habilidad de pilotaje, cuando solo era un desatino elevado a la enésima potencia. Como si abandonar el intento, significara mi deshonor total y para siempre.

Por eso hice el viraje a la derecha, con el ala de ese lado casi tocando el suelo. Puse rumbo, exacto, al norte que era el de la pista, y me acerqué aún más abajo para no perderla en cuanto apareciera. Sacamos primero el tren de aterrizaje, luego la mitad de los flaps; regulamos la mezcla de aire-nafta, las revoluciones de las hélices y, en la irrealidad de una especie de flotación, con apenas unos metros de visión hacia delante, avanzamos hacia lo que el destino nos trajera. De pronto, apareció un alambrado. ¡Falsa alarma! Un potrero de un campo vecino. Seguimos. Otro alambrado. Éste sí, un poco a la izquierda vimos el pasto cortado de la pista. La reconocí por los bochones⁹:

—¡Todo el flap! —grité eufórico, porque habíamos encontrado en la inmensidad de la llanura esa tira de pastizales recortados que hacía las veces de pista, ¡y enfrentados en la posición correcta para el aterrizaje!

No tuvimos que bajar. ¡Si casi íbamos carreteando, y habíamos tenido que saltar el alambrado perimetral! Corté los motores, apoyé el avión en el suelo y lo dejé correr. Cuando llegó a la intersección con la calle de carreteo, giré hacia la plataforma de la aerostación. Pasamos al lado del Bristol estacionado y paramos frente a las bocas de combustible, en forma paralela a los edificios.

⁸ Vuelo a ras del suelo, no autorizado por los superiores.

⁹ Balizas de campaña: pequeños recipientes de latón de forma esférica. Rellenos en parte con arena, y el resto con aceite y nafta. Una mecha, que sobresale de la parte superior, se enciende para vuelos nocturnos.

De la estación aérea, operarios, pilotos, mecánicos y peones salían con expresión atónita. Sería como ver aparecer un fantasma que iba avanzando desde la niebla. No oyeron el ruido de nuestros motores al aterrizar, ya que habíamos volado desde el sur, y la cabecera por donde entramos raspando el suelo, estaba a más de un kilómetro de distancia de los edificios; no hubo comunicaciones por radio, ni tuvieron un indicio que les hiciera suponer que pasaría algo semejante. Era como un milagro; lo que hoy con el radar, ILS¹⁰ y otras ayudas, puede ser casi rutina.

Me bajé, inflado de orgullo, como un auténtico y estúpido pavo real y, poniendo mi mejor cara de inocente, fui a saludar a los pilotos del Bristol y a otros empleados del aeródromo, que me conocían por mis frecuentes escalas en el lugar.

También bajaron los pasajeros, que ni se imaginaban el riesgo que habían corrido, y se encaminaron felices y contentos, unos a reclamar sus equipajes y saludar a quienes habían ido a recibirlos, otros a esperar con tranquilidad la prosecución del viaje.

Los pilotos del Bristol, no cesaban de preguntar como habíamos hecho lo que les parecía una hazaña sin precedentes, que luego se encargarían de transmitir, corregida y aumentada en su regreso a El Palomar. Yo le quitaba importancia, como dando a entender que, para mí, un aterrizaje con cero de *plafond* y cero de visibilidad, era cosa de todos los días.

De inmediato se puso de manifiesto el gran daño, que semejantes actos irresponsables podían desencadenar y que, efectivamente, causaron, en más de una oportunidad.

Al instante, estos pilotos sensatos, que tenían un proceder correcto y esperaban que las condiciones del tiempo sobre el aeródromo les permitiera decolar con seguridad, se consideraron disminuidos, cobardes, incapaces de afrontar un peligro, y ahí nomás decidieron, al conocer mi intención de seguir el vuelo, que no podían ser menos, y despegarían, con niebla o sin ella, con ese armatoste que, incluso con buen tiempo, era bastante molesto e incómodo para volar. ¡Cuánto teníamos que aprender! A todos nos encantaba la idea de salir y dejar asombrado al personal de tierra. Pero, ¡qué falta de sentido común! En esas pistas que ni siquiera estaban demarcadas.

Acordamos que ellos esperarían en la plataforma, con todo listo y los motores en marcha, hasta que nos oyeran pasar en la carrera de despegue. Sólo entonces ingresarían carreteando hacia la cabecera norte, para evitar un accidente si nos llegábamos a desviar y salir de la pista. La visibilidad era tan escasa que nos iba a obligar a despegar guiándonos únicamente por las indicaciones de los instrumentos.

El despegue real por instrumentos era algo que podía hacer de manera más profesional y sin que implicara demasiado riesgo. Lo había practicado muchas veces en la

¹⁰ Instrumental Landing System o Sistema de Aterrizaje por Instrumental.

Base, cubriendo el parabrisas y los cristales laterales de la cabina con unos paños que denominábamos “capota” y que impedían la visión al exterior. Se mantenía el avión en la cabecera en la dirección de despegue, bien enfrentado y con los motores acelerados para incentivar el funcionamiento de los instrumentos giroscópicos. Se soltaban los frenos mientras se aceleraban los motores, más y más hasta llegar al pleno, después solo era cuestión de mantener centrado el cero del giro direccional, mientras el copiloto controlaba cada pocos segundos la indicación de la brújula o compás magnético.

En Santa Rosa, era más sencillo pues el rumbo de despegue era el Sur justo y se podía verificar con facilidad que no hubiese desvíos laterales. Así lo hicimos y de veras fue sencillo. Pronto estuvimos en el aire (hábitat natural de los aviadores) y continuamos sin problemas hacia Neuquén, donde estaba claro. Después de lo que habíamos pasado, el aterrizaje fue como coser y cantar.

Una más quedaba atrás. Una más para contar y engrosar el cúmulo de despropósitos que jalonaba la vida de los aviadores de entonces. Una más que, a pesar de haber sido un verdadero desatino, a todos les pareció normal y, que, pronto olvidarían por nuevas aventuras más o menos pintorescas y riesgosas y, a veces, muy, pero muy desgraciadas y fatales.

IX

Para ciertas comisiones, en especial cuando se trataba de vuelos al exterior, se solía integrar las tripulaciones con oficiales que, por tener destino en reparticiones o Comandos, convenía que participasen de esas experiencias aunque no estuvieran familiarizados del todo con el material.

Fue así que en mi segundo año de teniente, me ordenaron trasladar a la Paz, Bolivia, a una pequeña comitiva encabezada por un importante senador del país vecino y para que me acompañara como segundo piloto designaron a un primer teniente de la promoción anterior a la mía, con el cual me unía una buena relación. La amistad contribuía a mejorar la incómoda situación de ser el comandante de aeronave y tener que dar órdenes a quien era mi superior jerárquico en cualquier otra circunstancia. Nuestra juventud, la euforia de salir en un vuelo tan interesante, y nuestro natural buen carácter, ayudarían para que las cosas funcionaran de maravilla, sin detenernos en pequeñeces tales como las relaciones de mando.

Por otra parte, y como sucede siempre, la experiencia, la capacidad y la habilidad para manejar elementos mecánicos o situaciones especiales, crean de inmediato una tácita subordinación del menos experto que, olvidándose de su jerarquía o edad, se encuentra presto a obedecer las órdenes o indicaciones del que sabe más, para a su vez aprender a solucionar las dificultades, a medida que se vayan presentando.

Lo cierto es que, felices y contentos, emprendimos la aventura y cumplimos la primera etapa hasta el aeródromo de la ciudad de Tucumán, con un tiempo magnífico, en un vuelo suave y con los pasajeros satisfechos.

Nos dispusimos a cargar combustible, revisar el material, proveernos de algunas vituallas ligeras y dejar todo listo para atacar, al día siguiente, las altas cumbres y las punas gigantescas que nos esperaban. Para entender el porqué de la postergación hay que ponerse en el lugar, en la época del año y en las posibilidades de los medios que teníamos. Nos esperaban las enormes montañas, los interminables desiertos de la meseta boliviana, con sus salinas áridas. Una geografía inhóspita poco aconsejable para sobrevolar de noche y, menos aún, en invierno.

La estación invernal, si bien nos ofrecía la ventaja del buen tiempo, sin tormentas en la Cordillera, tenía el inconveniente de la corta duración de los días. Si continuábamos el vuelo de inmediato, la noche nos sorprendería en las montañas, y aquí es donde debíamos evaluar las posibilidades de los medios. Nuestro humilde bimotor Douglas DC-3, noble y leal, fuerte y experimentado, era tan lento que el vuelo sobre una zona con escasas o nulas radio ayudas demandaría muchas horas. Una vez dejado atrás Salta y Jujuy, prácticamente, no había una sola estación hasta cerca de La

Paz. Y yo no quería lidiar con el traicionero efecto nocturno que sufren las ondas radiales en la montaña.

Esos fantasmas, tan temidos por los pilotos de aquella época, hoy han desaparecido gracias a la altura y velocidad que alcanzan los aviones de reacción. Pero entonces eran reales y tangibles, por eso decidí esperar hasta el día siguiente bien temprano; criterio que compartieron tripulantes y pasajeros.

Hasta ahí todo marchaba sobre rieles. La desgracia empezó cuando se me acercó el mecánico y, llevándome aparte donde nadie lo pudiera oír, me soltó:

—Señor, hay una pérdida en el sistema de oxígeno.

—¿Está seguro?

—Sí, absolutamente. Cargamos completo antes de salir de El Palomar, y se ha consumido casi todo, sin haberlo usado para nada.

—¿Localizó por dónde pierde?

—No. Tendría que desarmar. Sacar tableros, asientos, paneles ¡Qué se yo! Si tenemos suerte a lo mejor lo encontramos esta noche. Voy a pedir ayuda a la gente del aeródromo. Pero lo más probable es que sea en algún conducto que no esté a nuestro alcance.

—Bueno, póngase a trabajar de inmediato. Voy a conectarme con el jefe del aeródromo, para que le preste toda la ayuda posible. En cuanto tenga alguna novedad, llámeme al hotel. Voy a ir preparando a los pasajeros bolivianos, para que se hagan a la idea de que este asunto puede demorar la salida. No tengo ningún interés en andar a 5000 metros sin oxígeno, por nosotros y por ellos. En especial por nosotros, que no estamos acostumbrados a la altura, y tenemos que ir trabajando, aunque sea por turnos.

—Bueno, voy a ver si puedo encontrar la pérdida. De cualquier manera lo llamaré luego, señor.

—¡Que tenga suerte!

Buena gente estos mecánicos. ¡Ni una queja! Ni pensar en sacarle el cuerpo al durísimo trabajo que lo esperaba en el frío de la noche tucumana. Resignado, como siempre, a llevar la parte más desagradable y pesada de las tareas de la tripulación. Lo miré orgulloso de tenerlo a mis órdenes, mientras se iba hacia el DC-3, que guardaba en sus entrañas el secreto de esa pérdida de oxígeno, que si no fuera por el celo y la responsabilidad de este humilde suboficial mecánico, nos hubiera dado un tremendo disgusto al día siguiente, cuando lo conectásemos para contrarrestar los efectos de la gran altura de vuelo sobre las montañas y la puna.

Fui a ver al jefe de aeródromo, un maduro suboficial retirado, a quien había conocido en mis años de cadete en la Escuela de Aviación. Se ofreció para ayudarnos en lo

que necesitáramos, y me puso a disposición los escasos medios que disponía. Además nos facilitó una camioneta, para el traslado de los pasajeros y la tripulación hasta la ciudad cercana.

Pasó la mañana y la tarde, y como no tenía noticias, antes de cenar fui al aeródromo. El primer teniente decidió acompañarme. Mientras recorríamos en un taxi el breve camino, ya sospechaba que solo por una cuestión de mucha suerte, tendríamos alguna novedad en un lapso tan corto. En efecto, lo encontré al suboficial tratando de retirar los paneles del piso después de haber sacado los asientos. Con la ayuda de un operario del aeródromo y con medios muy precarios habían emprendido un trabajo improbable que les llevaría mucho tiempo y esfuerzo. En la mirada y en la voz del mecánico percibí el desaliento.

—¡Buenas noches, señor! Hemos tenido mala suerte. Revisamos las válvulas, los medidores, llaves, tanques, salidas, en fin todo lo que falla comúnmente y que está más a mano. Desarmamos, volvíamos a armar, probamos de nuevo, y no hemos encontrado nada. Pero sigue perdiendo, los medidores de presión están casi en cero. Debe ser por alguno de los caños que están ocultos. ¿Qué le parece que hagamos?

—Creo que con estos medios va a ser muy difícil y largo revisar los caños más en profundidad. Se me ocurre que lo mejor es suspender hasta mañana. Voy a mandar un mensaje por radio al Comando, informando que postergo la salida hasta que encontremos la pérdida, la reparemos y podamos cargar oxígeno.

—Por mí no se preocupe. Yo le sigo pegando, y si el señor aquí presente quiere ayudarme, bien, y si tiene otra obligación que cumplir, también, sigo solo hasta donde pueda.

—¡No!, suspenda. Vaya al hotel y espere órdenes. Mañana temprano pueden retomar la tarea.

—Bien, señor, como usted ordene.

—Hasta luego —saludé, y dirigiéndome al primer teniente, agregué—: Vamos hasta la estación de radio señor, a mandar el mensaje.

—Bueno, vamos.

Fuimos a la cabina de radio que funcionaba en la Torre de Vuelo y, en texto claro¹¹, le despaché un mensaje al jefe del Regimiento 1 de Transporte Aéreo de El Palomar. Le informaba la novedad con el sistema de oxígeno y le solicitaba autorización para demorar la salida hasta que fuera subsanada.

De vuelta en el hotel, lo impuse al senador boliviano de la situación. No pareció para nada impresionado con la emergencia. Más aún, nos hizo saber con claridad que, por lo que a ellos tocaba, no tenían inconveniente para volar sin oxígeno. Nos queda-

¹¹ El texto se transmitía sin usar los códigos cifrados como se hacía con otros mensajes militares.

mos muy impresionados, ante tal manifestación. De cualquier manera, le dije que, en la mañana siguiente tendríamos la contestación y, con ella, la autorización oficial para la espera.

El senador no ocultó su disgusto y reiteró que las autoridades argentinas se habían comprometido a llevarlo a La Paz, donde debía encontrarse antes de cuarenta y ocho horas, para atender problemas políticos vitales que exigían su presencia. Me dejó la sensación de que nos consideraba un tanto maricones, al detenernos por algo de escasa importancia, (para ellos) como la falta de oxígeno.

Era el comandante de aeronave y los aspectos técnicos de la comisión estaban bajo mi responsabilidad. Ignoré las veladas alusiones del senador, no entré en polémica ni le discutí el tema. Nos fuimos a cenar y luego a dormir.

A la mañana siguiente, temprano, en solidaridad con el suboficial mecánico, dejando a los pasajeros en el hotel, la tripulación completa fue al aeródromo.

Cuando ya había transcurrido casi toda la mañana y la falla seguía sin aparecer, me avisaron de la Torre que tenían un mensaje de radio para mí.

Acompañado por el primer teniente, me dirigí muy sonriente a la cabina. También saludé sonriente al operador de la radio, pero en cuanto empecé a leer el texto del mensaje, se me acabaron la sonrisa y la alegría. Decía más o menos así:

“De: Transuno.

“A: comandante T-48, en Tucumán:

“Prosiga de inmediato comisión ordenada a La Paz, Bolivia. Acuse recibo, e informe hora probable de llegada”.

Como se puede apreciar, nuestro Comando era puro corazón. No solo nos conminaba a padecer largas horas por la falta de oxígeno en las alturas y a sufrir los trastornos incalculables e irreversibles que pudiera causarnos, sino que nos imponía hacerlo de inmediato.

Nunca me caractericé por aceptar de plano, aquello que consideraba una flagrante injusticia. En este caso, por más que existiesen razones políticas que respaldaran la orden, como comandante de aeronave, me parecía que debía salir a la palestra y defender a mi tripulación que, sin lugar a dudas, sería la más perjudicada, ya que los pasajeros bolivianos parecían muy capaces de soportar la hipoxia sin problemas.

De modo que *“ipso facto”*, impuse una respuesta urgente:

“De: comandante T-48, en Tucumán.

“A: Transuno:

“Acuso recibo de su mensaje. Atento a que debemos volar muchas horas a más de 5000 metros de altura, solicito demorar salida hasta normalizar presión oxígeno”.

Tenía la esperanza de que, en El Palomar, alguien con sentido común recibiera este mensaje y procediera en consecuencia. Antes de dos horas me convencí de que el común, parecía ser el más escaso sentido entre quienes daban las órdenes desde Buenos Aires. La respuesta; decía así:

“De: Transuno.

“A: comandante T-48 en Tucumán:

“Solicitud denegada. Proceda cumplimiento inmediato mi mensaje anterior”.

La orden terminante cerraba todas las puertas. No había réplica posible. Llamé al mecánico y le ordené que volviera a colocar en su lugar lo que habían desarmado. Como la tarea insumiría la tarde y parte de la noche, le recomendé que, antes de seguir trabajando y de que se fueran los encargados de la planta a la ciudad, completara la carga de combustible, revisara el aceite y dejara todo preparado para despegar a las seis de la mañana siguiente.

Nos fuimos al hotel a informar de la salida al senador boliviano. Lo encontré furioso, diciendo que le habíamos hecho perder un día de su precioso tiempo, un día que él habría necesitado disponer en La Paz para atender unos asuntos importantes.

Yo no estaba menos furioso pensando en los minutos, horas o días que, nosotros, los tripulantes, podríamos perder de vida, cada uno según su resistencia, por someter nuestros cuerpos y mentes a la tortura de la prolongada falta de oxígeno en alturas muy superiores a los límites establecidos para volar sin su ayuda. Era evidente que, quien daba las órdenes en Buenos Aires, no estaba familiarizado con esas limitaciones o, si lo estaba, le daba muy poca importancia, así como a sus consecuencias.

Al día siguiente tal como lo habíamos previsto, salimos temprano en una mañana fría, con buen tiempo, como suelen ser los inviernos en el noroeste. Trepamos hasta 3600 metros, pasamos Salta, dejamos atrás Jujuy, y enfilamos hacia la Quebrada de Humahuaca. Mi plan era postergar la tortura del vuelo alto, tanto como fuera posible, de modo que entramos en la Quebrada por debajo de las cumbres. La Pachamama decidió castigar nuestra osadía, y nos recibió con una turbulencia en cielo claro como jamás había experimentado. Comprobé la fortaleza de esos viejos DC-3, que tantos elogios recibieron por sus hazañas de transportes en la guerra.

En mi vida he tenido otras oportunidades de admirar el magnífico espectáculo de forma y de color que ofrece la Quebrada, sobre todo cuando le va entrando el sol de la mañana, y comienzan a encenderse los fuegos de sus cobres y sus verdes, los rojos y violetas de esas montañas tan hermosas como agrestes. Pero en ese vuelo no había tiempo ni respiro para semejantes exquisiteces.

Saltábamos y resbalábamos, como si después de patearnos una mula gigantesca, nos cayera encima un peso inmenso que nos hacía bajar y bajar sin remedio, a pesar

de que entre los dos tirábamos y sosteníamos los comandos del avión. Tan pronto se ponía de costado y patinaba 200 metros hacia la tierra, como se enderezaba solo y trepaba, igual que si el mismísimo San Pedro nos quisiera alzar a su morada.

Intentamos trepar en los momentos de respiro, y lo conseguíamos de a poco, pero los efectos de la falta de oxígeno se fueron haciendo más y más notables, agravados por el tremendo esfuerzo físico que hacíamos en esa lucha titánica y sin reposo contra la turbulencia.

Nos descompusimos todos. Empezó el radio operador que, por ser el menos ocupado, le ordené que fuera a echar un vistazo a los pasajeros bolivianos. Se desató, se levantó y, agarrándose de donde podía, fue para atrás. Al rato volvió, con su cara teñida de un verdoso pálido. Antes de poder informar que los bolivianos dormían más plácidamente que en la cama, desesperado manoteó una bolsa de papel para mareos y se puso a devolver como si fuera la última vez.

Bastó verlo y olerlo para que el mecánico se acompañara con él; y lo hizo mucho más cerca de nuestros asientos. El inmundito olor dulzón nos inundó de inmediato y nos provocó náuseas tales que apenas tuvimos tiempo de abrir las pequeñas ventanillas laterales y volcarnos hacia fuera. Comencé yo, mientras el “gordo”, como cariñosamente llamaba al primer teniente, se reía y bromeaba a costa de mi flojera. De pronto, él también se puso verde, soltó los comandos y empezó una frenética puja para abrir la pequeña abertura. Alcanzó a hacerlo con lo justo, asomó la cabeza y, entre las sacudidas brutales de la turbulencia, devolvió hasta el alma.

Alivianados, volando ya a 5000 metros, dejamos atrás La Quiaca y Villazón. Poco a poco aflojó el movimiento y pudimos recomponernos. Conseguimos que el radio operador se recuperara bastante, como para que intentara transmitir nuestra posición. Encontré un formulario y, tras dejar al copiloto en los comandos para que mantuviera un rumbo estable, redacté el informe para Control de Tránsito Aéreo. Tarea que, en condiciones normales, demanda cinco o diez minutos, pues es simple y repetida. Tardé en realizarla cerca de media hora.

Hasta no hace mucho, conservaba los formularios con los partes redactados en aquel vuelo maldito que nos arrancó jirones de vida. Garabatos irreconocibles, en lugar de números y palabras, que se inclinaban hacia abajo y hacia arriba, que salían de sus correspondientes renglones y casillas; encimados y torcidos, obligaron al radio operador a consultarme en forma permanente, y a mí a esforzarme para interpretar mis propios jeroglíficos y traducirlos a datos coherentes y normales. Transmisiones, que a menudo se hacían en el acto, se eternizaban hasta encontrar la sintonía y poder codificar mis mamarrachos.

Tratando de hacer el menor esfuerzo posible, y permanecer quietos para luchar contra la falta de oxígeno, seguimos acercándonos a destino, volando sobre inmensos salares y mesetas de desiertos desolados, interminables, dejando a un lado las más altas montañas, en un día soleado, claro, que en otras condiciones hubiera parecido hermoso.

El simple acto de inclinarnos, alargar el brazo y concentrar la mente para sintonizar una radioemisora que nos indicara el rumbo hacia La Paz, era superior a nuestras fuerzas; y debíamos hacerlo por tramos, descansando entre uno y otro, con frecuentes equivocaciones y errores. Todo lento, largo, difícil, como en sueños.

Al fin llegamos al aeropuerto de La Paz, denominado El Alto, porque con sus 4000 metros de altura se halla como a mil sobre el nivel de la ciudad. Es lógico, porque en esa región son tan escasas las superficies planas, amplias, aptas para un aterrizaje, que han debido construirlo alto y alejado. La pista, entonces, todavía era de tierra mejorada. Tenía un marcado desnivel. La cabecera más cercana a las instalaciones y edificios era bastante más alta que la otra.

Ese detalle resultaba muy importante y favorable para las operaciones; porque en la montaña el declive tiene más relevancia que la longitud de las pistas y la dirección del viento, aunque sean como ésta que tenía más de tres kilómetros de largo. Todos los despegues se realizaban cuesta abajo, para compensar la disminución de potencia que se produce con la altura. Por el contrario, los aterrizajes se efectuaban para arriba, hacia los edificios, con el fin de ahorrar freno y dejar que los aviones, aligerados por la menor resistencia del aire, corrieran libremente hasta detenerse.

Una vez estacionado el avión, permanecimos sentados, sin deseos de movernos, como aletargados. Lo único que queríamos era dormir. Personal de la Embajada Argentina que había concurrido a recibirnos, nos movilizó como en sueños a través de los trámites de Aduana y Migraciones, ayudado por los funcionarios de la comitiva que recibía al senador y sus acompañantes.

Por fin nos pusieron con nuestros petates en un auto, y comenzó el largo descenso hacia La Paz. Ni bien comenzamos a oír el ruido del rodar del coche, y a sentir las primeras de las infinitas curvas que tiene ese camino de montaña, empezaron también nuestras penurias. Al grito de:

—¡Pare! ¡Pare!

Nos tirábamos fuera del auto a devolver en la banquina, lo que no teníamos, porque no habíamos probado bocado desde la salida. Nos mareaban las náuseas y el dolor de cabeza resultaba insoportable.

No recuerdo cuántas veces se repitió esta humillante escena, ante la tolerante y risueña mirada del chofer y los funcionarios que nos seguían en otro auto.

Por suerte al llegar al hotel, acabó la tortura y nos fuimos a dormir, aunque fuese pleno día. El descanso se prolongó hasta el mediodía siguiente. Sólo entonces recobramos la conciencia suficiente para recordar, por cierto que sin ningún cariño, a los responsables que, con su orden de volar sin oxígeno, nos habían puesto en semejante estado. Por supuesto que en ese recuerdo poco generoso incluíamos a sus ancestros más cercanos.

Mi joven organismo reaccionó de la manera más extraña. Siempre he odiado, por una costumbre familiar, dos elementos indispensables en todas las cocinas del mundo: el ajo y la cebolla. Tal vez se trataba de ignorancia sobre las formas correctas de preparación, para evitar la agresividad del sabor y aroma. En La Paz me habitué a comerlos a cucharadas en cuanto los encontraba, fuera en las salsas que acompañaban las carnes y las papas como en las ensaladas. Hábito que jamás volví a retomar.

Cuando habían pasado dos días, empezamos a reírnos de las peripecias vividas durante el vuelo sin oxígeno. No teníamos en cuenta las consecuencias de los desvaríos o pérdidas de conocimiento que, sin duda, habíamos soportado en diferente medida. Tampoco nos importaba el tremendo desgaste, la aceleración brutal producida por cada movimiento, ni el tiempo de vida que habíamos dejado allá, sobre la puna y los salares inmensos del altiplano. Menos aún pensábamos que la supervivencia era con pago diferido, pues para nuestra despreocupada juventud, la madurez, la vejez y esas cosas horribles y naturales estaban tan lejos que nos quedaban fuera de la vista y del alcance. Nos interesaba más preparar el regreso, y lograr que la Fuerza Aérea Boliviana nos ayudara a encontrar y solucionar la pérdida de oxígeno.

De Buenos Aires no recibimos ni una pregunta sobre el estado de nuestra salud. En su lugar, nos llegó la orden de colaborar y apoyar el regreso de una comisión de la Fábrica Militar de Aviones. En coincidencia con nuestra permanencia en La Paz, la delegación de Córdoba efectuaba la demostración del avión de combate Ñancú de fabricación argentina y prestaciones extraordinarias. La prolongación de la estadía nos ayudó a recuperarnos.

X

La mayor parte de mis vuelos con aviones DC-3, los hice prestando los servicios de transporte aéreo militar hacia nuestra Patagonia, en ese entonces llamados "Interbases".

Un día, siendo ya primer teniente, regresaba en uno de esos viajes, en compañía de un teniente muy amigo y compinche.

Mi acompañante tenía pasajes para salir, al día siguiente, de vacaciones en un vuelo internacional, de modo que estábamos obligados a llegar en el día de regreso a Buenos Aires. Habíamos dormido en Comodoro Rivadavia, y a la mañana bien temprano salido hacia Trelew, la primera escala. Luego haríamos Bahía Blanca, y por fin la tan ansiada Buenos Aires.

Esta fue una de las oportunidades en las que fue a parar al demonio, mi firme promesa de no volver a volar en contacto visual con el suelo en vez de hacerlo por instrumentos.

A la salida nomás, quedó fuera de servicio el único radiogoniómetro que aún funcionaba de los dos que tenía como dotación nuestro baqueteado y aguerrido DC-3.

La inteligencia, la razón, la seguridad y otros pilares de la supervivencia en vuelo, no solo nos aconsejaban, sino que nos gritaban que volviéramos y lo hiciéramos reparar en Comodoro Rivadavia. Sobre todo después de haber averiguado los partes meteorológicos de Trelew y Puerto Madryn que decían que un manto de nubes bajas cubría totalmente el suelo.

¡Pero no! Teníamos claro nuestro objetivo, llegar a Buenos Aires en el día, con o sin radio y aún a costa de transgredir todas las normas. Por fortuna nos quedaba la comunicación por radiotelegrafía y, con su ayuda, nos enterábamos cómo evolucionaba la meteorología en las próximas escalas. Trelew se mantenía dentro de los límites permitidos de techo y visibilidad, lo cual nos daba la excusa que necesitábamos para seguir avanzando.

Nuestra desgracia consistía en que, sin los radiogoniómetros que indicaran el rumbo hacia la emisora radial, vecina al aeródromo, no podíamos subir y entrar en las nubes, mantenernos dentro o por encima de ellas, para luego perforarlas cuando llegásemos a destino.

Desechada de plano la alternativa de regresar a Comodoro Rivadavia, solo nos quedaba volar debajo de las nubes que, momento a momento, se acercaban más al suelo. Cuando no nos quedó más espacio, porque donde había una lomita, por pequeña que fuese, las nubes la tocaban, pusimos rumbo al este, hacia la costa, para seguirla y llegar a Trelew volando a nivel del mar.

Basta echar una mirada al mapa del litoral patagónico, entre Comodoro Rivadavia y Trelew, para darse cuenta de la barbaridad que estábamos haciendo. Tiene entradas, salidas, pequeñas bahías, cabos, puntas, algunas incluso con trozos separados que se internan en el mar; tan irregular que resultaba casi imposible seguir sus sinuosidades, aún con la relativa baja velocidad del DC-3.

Era como volar en el interior de una caja. Abajo, el agua bastante encrespada por el viento; alternativamente, al frente o a la izquierda, los paredones de los acantilados costeros con sus colores amenazantes, que saltaban a nuestro encuentro o se alejaban hasta casi perderse de vista en la llovizna. Arriba, ahí nomás a 50 metros, el techo impreciso y gris de las nubes. Adentro, nosotros como una enorme mosca atrapada, haciendo maravillas para mantenernos a la vista de la costa, con muy pequeños respiros de vuelo recto; y otra vez virajes, entrar y salir.

Entre los pasajeros, como en el cuento del torero corneado, las opiniones estaban divididas. Unos se divertían como locos con las piruetas y con el paisaje del agua cercana y de la costa. Otros, tal vez más conscientes, estaban sobrecogidos de espanto, esperando la muerte en cada giro. Nosotros, despreciando olímpicamente cualquier prudencia, sobredimensionando con soberbia nuestras capacidades, ignoramos sus reacciones y, como a víctimas expiatorias, los atamos al carro de la vanidad, al tonto deseo de llegar a toda costa; y seguimos adelante, ciegos y sordos a lo que no fuera cumplir el objetivo que, como una droga, nos fijaba nuestra euforia.

¡Cómo no hablar de sobrevivientes! Lo fuimos en cada viraje, en cada tramo que enfrentamos, en cada una de las docenas de veces que esquivamos los acantilados arteros que se nos aparecían entrevistados en la lluvia; con la noción del tiempo perdida y agotado el deseo de avisar, de prevenir uno al otro las emergencias tan repetidas.

Tuvimos suerte: el tiempo se aclaró al llegar, y pudimos aterrizar sin problemas. Una vez más fuimos perdonados, pero no escarmentados. Era como si nos dieran un *bill* de indemnidad para futuras transgresiones. Mi amigo logró su objetivo y yo, como un verdadero y auténtico idiota, me quedé convencido de que mi habilidad para el pilotaje era la que nos había permitido sortear los obstáculos.

XI

Estos vuelos patagónicos, como los llamábamos en la jerga de los pilotos de transporte, eran más conocidos por sus protagonistas como “los vuelos del hambre y de la mugre”.

Hambre porque al cabo de etapas larguísimas, llegábamos a los aeródromos de Bahía Blanca, Trelew, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, Santa Cruz o Río Gallegos, y no encontrábamos ni un trozo de pan o solo nos ofrecían carne de oveja que, para la mayoría, resultaba repugnante. Con la esperanza de encontrar un menú más agradable, no teníamos más remedio que aguantar hasta el final, casi siempre en Gallegos, al alojarnos en el Hotel España. Pero era cuestión nomás de abrir su puerta y las esperanzas se diluían. De nuevo sentíamos el golpe del olor a capón cocido que, desde hacía años, venía impregnando hasta las paredes. Nuestra juventud, la amenaza del largo regreso sin probar bocado que nos aguardaba para el día siguiente hasta Buenos Aires, se imponían a la exquisitez del paladar y siempre terminábamos comiendo la bazofia.

En cuanto a la mugre, era una realidad mucho más tangible, que adquiriría sus verdaderas dimensiones en caso de alojarnos en cuarteles militares. Cuando había agua, estaba tan fría que no queríamos tener ningún contacto con ella. Aunque el vuelo durara dos o tres días, regresábamos a nuestros hogares con la ropa interior como para “cuerearla”, de tantas transpiradas a bordo por la calefacción del avión, secadas en las escalas heladas y en los vientos crueles que nos mordían apenas poníamos los pies en esa tierra pedregosa, marrón, inhóspita y tan cautivadora de almas, que es nuestra Patagonia. Ni las manos nos lavábamos. Aún en los hoteles.

En esa época y en esos lugares, los baños privados eran un lujo desconocido. La mayoría de las veces dormíamos vestidos, en habitaciones separadas por tabiques dobles de arpillera gruesa, pintados con cal, a través de los cuales se escuchaban conversaciones, ronquidos, toda clase de ruidos nocturnos; como la vez que nos tocó como vecinos una pareja de recién casados y pasamos la noche en vela escuchando sus gritos, sus voces, sus mimos; sonidos que eran más reveladores que si los tuviéramos dentro de nuestro mismo cuarto.

En suma “vuelos del hambre y de la mugre” era un mote bien merecido. Lo cual no era óbice para que sintiéramos la atracción irresistible de sobrevolar esos desiertos inmensos, las costas; desafiar los vientos huracanados, el frío tremendo de los inviernos, la nieve, las lloviznas heladas. Hacerlos nos parecía un privilegio que nos hacía sentir más hombres, más duros, diferentes, máxime después de regresar de alguno

difícil, que nos había tratado con más dureza que la habitual, que nos ocupábamos de adornar con anécdotas para consumo en tertulias de casinos o de familia.

Siempre había algo que contar, y si los hechos dejaban mal parado a un superior, mejor, porque entonces tenían un sabor especial; se los corregía y aumentaba en cada edición, y el festejo era interminable.

En la Patagonia, con sus condiciones y características climáticas tan duras, era muy difícil el aprendizaje y con frecuencia se pagaba el derecho de piso cometiendo errores que podían tener desenlaces jocosos o muy trágicos, que en general dependían de la suerte.

Recuerdo una vez que, en Río Gallegos, estábamos detenidos por una fuerte tormenta, con nieve y lloviznas heladas. Porque había coincidido con nuestro vuelo, además de nosotros, también esperaba que el tiempo mejorase la tripulación de otro DC-3, que hacía un refuerzo del servicio regular, y estaba al mando de un oficial más antiguo, reciente comandante de aeronave, que hacía sus primeros vuelos en la región.

Era muy impopular por su carácter duro, su forma hiriente y mordaz de tratar a subordinados y subalternos, y por su propensión a imponerles sanciones por la menor falta o descuido. Su presencia nos tenía bastante incómodos a todos, no solo a sus hombres sino también a la mío, ya que convivíamos en el mismo hotel, y usábamos los mismos vehículos para trasladarnos al aeródromo.

En general, durante las comisiones de vuelo las tripulaciones aflojaban un tanto la disciplina formal; en especial, cuando las circunstancias y la escasez de medios hacían que la convivencia fuese más estrecha. En esos casos, la rigidez de procedimientos jerárquicos, conspiraba contra la resistencia moral para soportar los inconvenientes propios del clima, de la zona y las carencias. Por esa causa, todos nos sentimos aliviados, cuando el tiempo mejoró y nos dispusimos a partir y a librarnos de esa compañía.

Le informamos sobre la partida al suboficial del Ejército que actuaba como despachante y encargado de las listas de pasajeros de su fuerza; hicimos lo mismo con el de la Fuerza Aérea, y muy temprano esa mañana todo estuvo listo y en orden para embarcar y salir.

La nómina de los viajeros incluía a personal militar y a sus familiares. Cuando quedaban plazas disponibles, dada la escasez de medios de transporte en esas latitudes, se autorizaba a subir a otras personas. La asignación de las vacantes se efectuaba por orden de necesidad, por emergencias o por razones económicas, aunque a veces ciertas amistades de los encargados del despacho obtuviesen sospechosas y subrepticias prioridades.

Aquel día, en un momento en que me encontraba solo, se me acercó el suboficial radio operador de mi tripulación y, con tono confidencial, me dijo:

—Señor, ahí, entre la gente que está esperando para embarcar, hay tres curas de sotana.

—¿Y qué sucede con ellos?

— Que si están por subir en nuestro avión, yo no subo.

—¡No me diga! ¿Y piensa quedarse aquí, en Gallegos? ¿Hasta cuándo? Y ahora hablamos en serio. ¿Por qué no quiere subir con los curas a bordo?

—Porque son fúlmine, traen yeta cuando van en los aviones. Son mufas.

—¡Pero escuche! ¿Cómo usted, un hombre maduro, sensato para otras cosas, me va a venir ahora con éstas pamplinas?

—Antes no quería creer, pero una vez en Paraná subió uno y se nos entró el tren de aterrizaje. Nos salvamos por milagro.

—¿Y no se le ocurrió pensar que a lo mejor el *jettatore* era otro, y la presencia del curita fue lo que hizo el milagro de salvarlos? —pregunté—. Vea, terminemos con esto. Vaya a preparar el equipo, mientras los demás nos ocupamos de nuestras tareas, que ya bastante complicados estamos con los aviones congelados, para andar discutiendo tonterías.

Mientras lo veía alejarse refunfuñando recordé que hacía dos días que los aviones dormían a la intemperie. La nieve endurecida había formado una capa irregular sobre las alas, los planos de cola y los estabilizadores que, de lejos, se los notaba cubiertos por una firme costra de hielo.

Reuní a mi tripulación para, entre todos, tratar de limpiar nuestro avión. A la nieve la barríamos con escobas y al hielo lo raspábamos o lo derretíamos con agua bien caliente. Estaba adherido con tanta firmeza que en algunos lugares era necesario resquebrajarlo con golpes suaves y levantarlo con cuchillos, destornilladores o herramientas similares, pero con mucho cuidado para no dañar los perfiles y permitir que retomaran su forma original y sustentaran al avión en el despegue.

Al advertir que el capitán que comandaba el otro DC-3 no solo no se preocupaba de ordenar la limpieza de su avión, sino que había dispuesto el embarque de sus pasajeros, me acerqué con disimulo y le dije:

—¿Me permite señor?

—Sí ¿Qué necesita?

—Quería decirle que si no limpia un poco los planos, su avión no va a lograr la sustentación necesaria para sacarlo del suelo.

—A mí me parece que no es para tanto. Esa capa de hielo apenas tiene uno o dos milímetros de espesor, y no creo que pueda afectar el despegue.

—Yo tengo bastante experiencia en estas cosas y en estos lugares, y le puedo asegurar que el flujo de aire debe adherirse bien a la superficie del ala. Con las rugosidades del hielo y la nieve endurecida que tiene su avión, señor, se le formarán remolinos, se separará y desprenderá la capa de aire y no lo sustentará en lo más mínimo. Así, creo que no podrá salir.

Aquí, adoptó su característica pose de “oficial al mando” y me contestó:

—Con mi experiencia y mis horas de vuelo, no es usted quién me va a decir lo que puedo o no hacer. Vaya, vaya, ocúpese de su avión, que yo me encargo del mío. Nos veremos en Comodoro —dijo secamente, con su mejor tono despectivo. Se dio vuelta y, sin esperar respuesta, le espetó al suboficial despachante—: ¡Apure el embarque sargento, quiero salir de inmediato!

Nosotros, como hormigas, continuamos con el trabajo de limpieza y de paso observábamos como embarcaban los pasajeros del otro avión, ante las miradas envidiosas de los nuestros que, detrás las ventanas de la precaria aerostación, los veían subir como si fuesen seres privilegiados.

La alegría de mi radio operador fue tan grande como su alivio, al constatar que los tres curitas estaban entre los llamados y con pasos ágiles trepaban la escalerilla y se perdían por la puerta del otro DC-3.

Antes que subiera el capitán, intenté una última aproximación:

—¡Señor! Por lo menos, ¿por qué no espera un rato a que suba un poco el sol y le derrita algo la nieve endurecida?

No me dejó terminar., se encaminó a la escalerilla y, antes de entrar, se dio vuelta:

—¡Hasta luego; nos vemos en Comodoro! —exclamó, con una media sonrisa sobradora. Después, hizo la seña para que le retirasen la escalera y se fue a ocupar su puesto de piloto.

Regresé al avión y dirigiéndome a los tripulantes que habían seguido el diálogo sin comentarios, dije:

—Creo que van a tener un verdadero problema. ¡Ojalá que puedan pararlo a tiempo!

Pusieron en marcha y calentaron los motores, carretearon hasta el extremo de la calle, que los encargados del aeródromo habían mejorado para la operación de los DC-3, mucho más pesados que los pequeños aviones del Aeroclub. Los escuchamos probar hélices, bujías y magnetos y, porque considerarían que todo estaba en orden, abrieron los gases para despegar.

El noble DC-3 corrió y corrió, y sólo cuando se había comido las tres cuartas partes de la pista, pareció querer reaccionar a los tirones del comando de profundidad que seguramente daba el capitán. El avión saltó, pero apenas dejó el suelo, sin sus-

tentación, volvió a caer y a correr, y ya era tarde para detenerlo dentro del campo. Se notaba que lo frenaban con desesperación cuando pasó a través del alambrado perimetral y, con el tren de aterrizaje, arrasó postes, varillas y alambrados. Con los alambres enredados en sus patas, entró en el fangoso y poco consistente terreno de la tundra, saltando y rebotando en las duras y desparejas matas de pasto; derrapó de costado, tocó un poste de teléfono con el extremo de un ala y, casi detenido, se quedó allí, en el medio del campo, como un enorme pájaro herido, incapaz de levantarse, incongruente, ridículo y torpe fuera de su hábitat natural.

Antes de que dejara los límites, el jefe del aeródromo había corrido a su *jeep*, acompañado por el despachante de la Fuerza Aérea, y salido disparado hacia lo que presagiaba como un accidente. Cuando noté que el avión se detenía, al parecer sin daños para el personal, busqué al despachante del Ejército y le ordené que pidiera un camión a la Base. Se me ocurría que esa era la única forma de traer de regreso a los pasajeros, desde ese inmenso lodazal que, incluso, se extendía dentro del aeródromo, más allá de la calle mejorada para aterrizaje. De cualquier manera iban a pasar horas, antes de que los pudieran evacuar a todos.

Muy pronto regresó el *jeep* del jefe del aeródromo, con el segundo piloto del avión, que traía órdenes precisas de su capitán:

—¡No hay heridos! Sólo pequeños daños materiales —dijo y, mirándome, agregó—: A usted, señor, le ordena que pida un avión de reemplazo, mientras él hace el listado de repuestos y elementos necesarios para reparar y rescatar al accidentado; que salga de inmediato hacia Comodoro y que, si no hay noticias del reemplazo, regrese aquí para trasladar al resto de los pasajeros, por lo menos hasta Comodoro Rivadavia.

Eso lo dijo en público. Después me llevó a un lugar apartado y, con elocuencia, se explicó sobre ciertas características anatómicas de su comandante de aeronave que por tozudo, inexperto, terco, incapaz, cabeza dura, inútil y una cantidad de defectos más, casi los mata a todos.

Al comprobar la histeria que lo dominaba, producto del trance vivido, lo corté en seco y lo mandé a ocuparse del camión para rescatar al pasaje.

Mi avión ya estaba limpio, y el calorcito del sol contribuía a regularizar el estado de sus planos. Embarcamos y salimos, sin ningún problema, hacia Comodoro Rivadavia. Cuando terminó de transmitir la salida, el radio operador se me acercó muy serio:

—¿Vio señor? ¿Qué le dije?

— Sí, y me parece que, usted, debiera ponerse a pensar con seriedad en lo que yo le contesté. Es muy probable que la única razón por la que no se mataron, haya sido la presencia de los tres curitas que con sus plegarias convencieron a Dios para perdonarlos. ¿No le parece?

Por respeto, creo que se guardó su parecer, pero estoy seguro de no haberlo convencido. Sin embargo, yo sí quedé convencido de que únicamente la Divina Providencia podía atenuar el cúmulo de “horrores”, y no errores, que cometíamos los pilotos en aquellos días.

Parecía que una extraña compulsión nos llevase a colocarnos sobre el filo de la navaja. A veces sobrevivíamos. Este fue un caso, solo uno, entre tantos que acontecieron, y a los que nadie les daba tanta importancia como para recordarlos y sacar provecho de la experiencia

XII

Para efectuar otro de esos memorables vuelos “patagónicos”, me asignaron como copiloto a un oficial que hacía sus primeras armas en nuestros nobles y viejos DC-3. Procedente de un Comando donde se volaba poco, su experiencia anterior había sido en aviones de menor porte y, muy escasa en bimotores. Tenía casi todo por aprender. Debo acotar, que su paso por nuestra Unidad fue breve, pues al cabo del año fue trasladado a otro destino. Según los “cráneos” del Comando, como se decía en la jerga de los pilotos, “no andaba” porque no alcanzó a aprobar las inspecciones para cambiar del puesto de la derecha (copiloto) al de la izquierda (piloto) donde están los mandos e instrumentos principales.

Para los aviadores antiguos era una gloria salir con uno de éstos, podríamos llamar, alumnos. No solo porque significaba hacer todas las etapas en el puesto de la izquierda, con sus correspondientes decolajes y aterrizajes, sino porque, como teníamos alma de instructores o maestros, nos encantaba transmitir las experiencias y “trucos” para solucionar los innumerables problemas que se iban presentando con el estado del tiempo, los vientos, las pistas y las emergencias propias de la avanzada edad de los aviones; la precariedad de los medios y la infraestructura.

No bien salimos de Buenos Aires, descubrimos que congeniábamos y a partir de ese momento nos llevamos de maravillas durante todo el vuelo. Pero la anécdota que quiero relatar comenzó durante el regreso desde Río Gallegos. Era cerca del mediodía y nos aproximábamos a Comodoro Rivadavia después de haber hecho escalas en Santa Cruz y Puerto Deseado. En cada una de esos lugares habíamos encontrado nubes bajas y vientos fuertes y, por los informes que recibíamos desde nuestro destino nos dábamos cuenta de que, al llegar, nos esperaban dificultades mayores. En cada parte horario que transmitían, las nubes aumentaban y el techo sobre la pista bajaba con rapidez. Para colmo, se nos había presentado otro de los inconvenientes normales en la Patagonia de esos días: ni en Santa Cruz ni en Deseado habíamos encontrado combustible para cargar.

Cuando uno volaba por esos aeródromos, siempre, como una norma inflexible, se producía el “tira y afloje” entre los pilotos, queriendo cargar, y el personal de tierra, negando el precioso elemento que, penosamente, les llegaba por camión o por barco. Desde tambores de 200 litros, se cargaba con una bomba manual de tipo “reloj” a la que había que dar interminables golpes de manija hasta vaciarlos. A pesar de la pérdida de tiempo que conllevaba el sistema, siempre insistíamos en cargar, aunque fuera un poco, para prevenirnos de la influencia retardatoria de los vientos y evitar las emergencias que pudiéramos enfrentar si teníamos que volar más que lo previsto.

Aquel día, los intentos por recargar combustible resultaron infructuosos. En ambos aeródromos, por falta de las entregas normales de YPF había disminuido de un modo significativo el nivel. No hubo manera de convencer a los encargados de los depósitos de que nos dieran, aunque más no fuera, dos tambores para compensar los decolajes y tomas de altura; maniobras que, al necesitar mayor potencia, aumentaban el consumo.

De modo que, cuando salimos de Puerto Deseado rumbo a Comodoro Rivadavia, íbamos con la autonomía necesaria para llegar, hacer las maniobras de entrada y aterrizaje, y un pequeño remanente que, administrado de la mejor manera, nos hubiera permitido volar media hora más.

Dadas las condiciones del tiempo imperante en el destino, a nadie en su sano juicio, hoy, se le ocurriría despegar con esa configuración de combustible que, de no aterrizar, no le permitiría regresar al aeródromo de salida ni alcanzar otro de alternativa. Pero, para entender, sin justificar, estos procedimientos, hay que ubicarse en el lugar y en la época, cuando esas situaciones eran el pan nuestro de cada día: si aguardábamos que el tiempo mejorase, podíamos tardar tanto como esperaban ellos la llegada de los camiones con los tambores de nafta. A ningún piloto se le daba, ni siquiera, por pensar en ello. Las dificultades se resolvían a medida que se presentaban.

Y así, con un informe que anunciaba nubes a 100 metros y vientos del oeste a 30 nudos sobre Comodoro Rivadavia, despegamos alegres y confiados en nuestra buena suerte de siempre.

Sintonizamos la radio de la ciudad en un radiogoniómetro, el radiofaro del aeródromo en el otro, y corrigiendo la deriva que nos producía el fuerte viento del oeste, nos acercamos volando sobre las nubes. En un espléndido y soleado mediodía de otoño, escuchábamos por los auriculares una audición de viejos tangos, salpicada con folclóricos avisos lugareños.

Cuando la aguja indicadora del gonio¹² que captaba la emisora de la ciudad, giró en 180° indicando que pasábamos sobre la antena y comenzábamos a dejarla atrás, ajustamos la frecuencia de ambos equipos con el radiofaro del aeródromo, y nos dispusimos para perforar las nubes y efectuar la aproximación por instrumentos.

Un procedimiento que para mí era común (ya había aprendido duramente mi lección), para el bisoño copiloto que hacía su primera aproximación por instrumentos real era toda una aventura. Y la vivía con intensidad. Reloj y hoja con la entrada correspondiente en mano, atendía a mis indicaciones sin nerviosismo, confiado; una actitud que me llenaba de satisfacción.

¹² En la jerga profesional, denominación abreviada de radiogoniómetro.

El manual establecía que, con rumbo al Este, había que pasar sobre el radiofaro con 300 metros de altura; después, bajar en dirección al mar para evitar los obstáculos, hasta hacer contacto visual y regresar para el aterrizaje. Simple y sencillo.

La primera parte se llevó a la práctica según la teoría, al pie de la letra. Después que el copiloto me comentó que el rumbo y la altura con que bloqueábamos el radiofaro eran correctos, comenzamos un suave descenso que nos llevaría a visualizar las aguas por debajo de la capa. Pero no todo sucedía como esperábamos. Llegamos hasta los 100 metros, donde se suponía que se hallaría la base de las nubes y aún seguíamos entre ellas. Bajamos y bajamos hasta que los altímetros marcaron cero. Para entonces el copiloto perdió un tanto la compostura. Había abierto la ventanilla lateral y asomado la cabeza, para que su visión delantera no fuera interrumpida por la lluvia que enturbiaba el parabrisas. Yo, en tanto, nivelé el avión y, en teoría, como un barco nos deslizábamos en el nivel del mar.

De repente, en un pequeño claro entre dos de esos enormes algodones grises, apareció, casi mojándonos, la espuma blanca de las olas.

—¡Cuidado, señor! ¡Qué se nos viene el agua! —gritó el copiloto.

El aviso fue más que suficiente para hacerme dar potencia y, buscando la calidez del sol y el cielo azul, iniciar un franco ascenso con rumbo al radiofaro para empezar de nuevo. El copiloto, que había estado muy ocupado cerrando la ventanilla, sólo recuperó el habla cuando advirtió que subíamos entre las nubes. El color, cuando salimos al cielo claro. En ese momento, me preguntó visiblemente angustiado:

—¿Y ahora, qué vamos a hacer, señor?

—Como primera medida, pregúntele al operador de Comodoro qué techo de nubes aprecia sobre el aeródromo. Me parece que se ha producido el insólito caso de que están más bajas sobre el mar que sobre la tierra.

Así lo hizo. El operador confirmó que calculaba la altura de las nubes entre los 50 y 100 metros, ya que las antenas de la radio estaban completamente a la vista.

—Bueno —dije—, repetiremos todo una vez más. Si no podemos, vamos a poner rumbo a Trelew, con suficiente altura. Después de media hora, pararemos un motor e iniciaremos un descenso muy suave tratando de hacer contacto visual. Si no lo conseguimos, por lo menos habremos dejado atrás las lomas que hay después del Pico Salamanca¹³ y, con suerte, en esas inmensas planicies podremos encontrar suelo llano o un camino donde procuraremos romper lo menos posible, tanto nosotros como el avión.

Como se puede apreciar, las perspectivas no eran halagadoras. Con sólo pensar que debíamos abandonar ese cielo límpido y la tibieza del sol, para meternos de nuevo

¹³ Cerro ubicado al norte de la ciudad de Comodoro Rivadavia de 575 metros de elevación.

en la negrura del manto bajo y compacto de las nubes, nos daba grima. Pero no había alternativa. Más que necesario, era imprescindible. Cada minuto perdido consumía más el precioso combustible y nos acercaba al desastre.

Para colmo, en esa época, los aviones no tenían los cómodos sistemas de intercomunicación que, en circunstancias especiales, permiten al comandante de aeronave tomar el micrófono y, con su voz más tranquila, aunque por dentro le temblase “la pajarilla”¹⁴, informar a los pasajeros que van ignorantes como res al matadero, que la demora se debe a dificultades técnicas en el aeródromo, y que las vueltas que se dan son para no aburrirse, o cualquier otra excusa, asegurando con gran convicción que en unos minutos más todo habrá terminado.

Entonces era diferente; no había forma de ocultarse con asepsia despersonalizada a través de un parlante oculto. No. ¡Nada de eso!, había que levantarse, aparecer por la puerta de la cabina de pasajeros, dar la cara y mentir con expresión de “póquer”, y aguantarse las preguntas. Algunas, particularmente, indiscretas, obligaban a refugiarse en tecnicismos o a cubrir la huida con el manto de tener que atender los controles. En esos casos se volvía con rapidez al amparo del puesto de pilotaje, para iniciar una vez más las estaciones de ese moderno calvario que eran aquellas aproximaciones por instrumentos.

Porque, como solía decirme un amigo: “pilotos eran los de antes”, los que debían ejercer su atención distributiva controlando altura, régimen de descenso, rumbo, señales de radio indicadoras de dirección; dando órdenes; recibiendo informes; corrigiendo la potencia; y atendiendo todo al mismo tiempo, en vuelo recto o en virajes, a nivel o en descenso, incluso cerca del suelo y entre nubes, como andábamos en ese viaje.

Pude comprobarlo hace unos años cuando, ya retirado, a bordo de un avión de transporte a reacción que cumplía un vuelo STAM¹⁵ regular me encontré con un oficial que había estado a mis órdenes. Él era el comandante de la aeronave y yo regresaba de Salta adonde había viajado por unos asuntos de negocios. Antes de llegar a Santiago del Estero el oficial, por intermedio del comisario de a bordo, me invitó a la cabina a presenciar la entrada por instrumentos que estaba por empezar. Acepté encantado y me dispuse a revivir tiempos pasados.

Pronto comprendí que allí no había ninguna de las emociones que nos aceleraban el pulso en nuestro tiempo. Perillas que se accionaban para seleccionar rumbos y regímenes de descensos y el avión que se estabilizaba por su cuenta al llegar a las lecturas correctas. Piloto automático enganchado con las ayudas radioeléctricas de tierra; y el piloto humano, como un director de orquesta, mirando a sus ejecutantes electróni-

¹⁴ Hacer temblar la pajarilla: locución verbal que significa causar miedo.

cos y mecánicos, listo para retomar el control cuando, en contacto visual, y alineado con la pista, solo le faltaba completar el aterrizaje.

Todo muy lindo, muy prolijo y suavecito. Me hubiera gustado verlos si en el medio del problema, se les desbarataba el mecanismo y hubieran tenido que completar la entrada a mano, peludeando¹⁶ la turbulencia y con un modesto radiofaro a un costado de la pista, como andábamos nosotros aquel mediodía en Comodoro Rivadavia.

Porque lo cierto era que la íbamos peludeando como podíamos, dentro de esa capa de 300 metros de nubes tan espesas que un mediodía luminoso se transformaba en noche oscura, a tal punto que había que encender las luces del tablero para ver los instrumentos.

Para no hacerlo muy largo, solo diré que repetimos la maniobra y con el mismo resultado. Hasta llegar a la angustiante sensación de casi tragarnos el agua, para volver a trepar hacia la tibieza del sol.

—Bueno —le dije al copiloto—. Parece que no hay forma. Vamos dar una última pasada sobre el radiofaro y el aeródromo, para ponernos en el rumbo exacto a Trelew.

Seguimos la indicación de la aguja del radiogoniómetro y nos fuimos acercando lentamente contra el fuerte viento, para bloquear la emisora y alejarnos hacia el norte, hacia lo imprevisto, la emergencia o lo que el destino quisiera. Yo iba atento a los instrumentos y al gonio; el copiloto sumido en sus cálculos de consumos, velocidades y distancias, tratando de trazar sobre la carta la ruta probable que íbamos a seguir y de marcar el lugar aproximado donde podríamos hacer nuestro aterrizaje forzoso. Mientras tanto, el radio operador pedía con ansiedad los últimos partes meteorológicos, todos igualmente desfavorables. Había un ambiente de “mufa¹⁷” generalizada, aplastante, de fracaso y premonición.

El mecánico, que de puro nervioso iba parado en la cabina entre los asientos de los pilotos, fue el primero que lanzó un grito, como el marinero de Colón:

—¡Tierra, señor! ¡Veo tierra! Ahí en ese agujero entre las nubes. ¿Lo ve? ¿Lo ve?

Antes de contestarle, ya había reducido los motores y bajado la nariz del sufrido DC-3 y, al mejor estilo de los Stukas¹⁸ alemanes de la Segunda Guerra, me lanzaba por el hueco entre las nubes:

—¡Ya lo tengo! ¡Ya lo tengo! —grité como un chico, al tiempo que le ordenaba al copiloto—: Aumente un poco las revoluciones de las hélices y cánteme la velocidad.

¹⁵ STAM: Servicio de Transporte Aéreo Militar, anteriormente denominado Interbases.

¹⁶ Sacando peludos o “mulitas” de sus cuevas, por lo que la Real Academia le da el significado de afrontar las dificultades.

¹⁷ Mufa, en la jerga profesional, mala suerte. Según la Real Academia es un argentinismo que significa enfado o malhumor por algo que molesta.

¹⁸ Junkers JU-87 Stuka: aviones de ataque de origen alemán especialmente diseñados para bombardeo en picada.

La verdad era que, aunque la velocidad se pasara del máximo permitido, no iba a permitir que se fueran de mi vista las franjas rojas y blancas del techo del hangar, que veía cada vez más grandes a través de ese agujero que Dios, con su dedo de infinita bondad, había perforado para nosotros en ese espeso manto nuboso.

A unos 50 metros del suelo se acabaron las nubes y apareció el aeródromo. Estábamos casi de costado, bajando de modo muy pronunciado y, al frente, un poco a la derecha, teníamos la pista transversal, la más corta que, en aquel día especial, la atravesaba un viento fortísimo. ¡Simples minucias! Pero, ¿a quién podía importarle el viento en tales circunstancias? Con un recobre brusco y un más brusco viraje, enderecé el DC-3 hacia la cabecera de pista más próxima y grité:

—¡Abajo el tren!

—¡Señor, estamos excedidos en velocidad!

—¡Qué carajo me importa! No hay tiempo; reduzca todo, saque medio flap, aumente las revoluciones de las hélices y baje de una buena vez las ruedas, antes de que sea tarde —ordené bruscamente y a los gritos.

Aquí es donde sale a relucir la disciplina y la formación militar de nuestros excelentes mecánicos. Cumplió las indicaciones al pie de la letra, aún a sabiendas de que estábamos por encima de todas las normas de tolerancia en la resistencia del material, para la operación de tren y flap que establecen los manuales que conocíamos de memoria.

Aunque, ¡claro!, los manuales se habían hecho para situaciones normales, a prueba de tarados y, como nos enteramos en ese momento, que eran tramposos y no contemplaban las emergencias más severas como la que estábamos viviendo, que hacía que el copiloto mirase todo, ojos muy abiertos, sin atinar a decir ni hacer nada, sintiendo más que sabiendo que debía abstenerse y confiar su destino en mis manos y en las del suboficial mecánico que, a fuerza de pasar por trances parecidos, teníamos la presencia de ánimo suficiente para defendernos con zarpazos, “como gato acorralado entre la leña”, como bien dice el refrán de nuestros paisanos del campo.

—¡Ahí vamos! ¡Ya lo tengo! Lo voy a poner con medio flap, por el viento de costado—dije para infundirles confianza.

Lo cierto fue que, cuando oí los crujidos que hizo el tren de aterrizaje al salir, casi se me paró el corazón. Pero cuando vi que estaba abajo, trabado y con luz verde, nadie me iba a impedir que pusiera el avión en el suelo, a pesar de que éste se nos acercara en forma muy rápida y peligrosa de costado.

Hubo ruedazos, patinadas, frenazos, y una corrida hasta el fondo de la pista. Me invadió una extraña debilidad, me temblaban las rodillas y las manos. Lenta y traba-

josamente carreteamos hacia la aeroestación. Detuvimos los motores y dejamos bajar a los pasajeros, mientras comentábamos alborozados la “salvada”.

Hasta hoy estoy convencido de que me tomé un tiempo para pararme porque no hubiera podido caminar por la inmensa flojera que sentía en todo el cuerpo y en especial en las piernas. Había sido todo tan rápido, tan inesperado y prodigioso que había superado nuestra capacidad de razonarlo, de trabajarlo mentalmente a medida que fue sucediendo. Puros reflejos, puro instinto de aviadores, sólo así conseguimos meter el DC-3 por el aquel hueco y ponerlo en el suelo.

Bajamos charlando. Mientras comíamos unos bocados, el eterno sacrificado del mecánico cargó combustible y controló el estado del avión. Después, nos fuimos y continuamos el viaje. Atrás quedaba otra aventura; otra escapada milagrosa; una más para contar y pronto perder y olvidar entre las innumerables emociones diarias de esa, nuestra normal y corriente, forma de vivir.

XIII

Había alcanzado una de mis más caras aspiraciones como profesional. Estaba destinado en el Regimiento 2 de Transporte Aéreo, el de los elegidos, que por ese entonces sentaba sus reales en la llamada Base de Morón¹⁹. Esta Unidad, en la que revistaba la crema de los “dioses blancos”, como le decíamos a la camarilla exclusiva de los transporteros que gozaban del favor de la elite de los mandos superiores de la Fuerza, tenía como dotación principal los aviones grandes, más pesados y de reciente adquisición. Por un lado, los cuatrimotores Douglas DC-4 y sus hermanos menores, los DC-3, ambos de origen norteamericano; por otro, los bimotores ingleses Vickers “Viking”, muy modernos y sofisticados, de fuselaje gordo y cuyas alas pequeñas exigían un pilotaje esmerado, en especial para las maniobras críticas y el aterrizaje.

Sobre estos últimos, circulaban muchas anécdotas, en especial las referidas al temor o “respeto” que infundían a los pilotos. No solo por la escasa sustentación, casi marginal, que les daba la reducida superficie de sus planitos²⁰, sino también por un error de mantenimiento, que se descubrió bastante después de su llegada al país y después de varios incidentes que protagonizaron, incluso, algunos de los “dioses” más pintados.

Entre tantas diferencias que tenían estas aeronaves inglesas, y no precisamente la menos importante para muchos pilotos, recuerdo su complicado sistema de frenos que funcionaba con aire comprimido. Se accionaban con la mano, en lugar de con los pedales, con unos “bigotes” o palancas adosadas detrás del comando manual de profundidad y alerones. En vez de ser una rueda como Dios manda, igual al resto de los aviones, tenía la curiosa forma de un manubrio de bicicleta invertido.

Es decir, para frenar había que presionar estas palancas, al mejor estilo del embrague o el freno de las motocicletas. Ahora bien, el sistema incluía un comando combinado con el movimiento de los pedales del timón de dirección. Eso significaba que, si los pedales se encontraban centrados, la acción de frenado se repartía por igual entre ambas ruedas del tren de aterrizaje; para frenar la rueda izquierda o la derecha con mayor intensidad, había que aplicar el timón del mismo lado, dirigiendo de este modo el “carreteo” del avión, lo cual exigía una exquisita sensibilidad.

No sé si por un error de traducción de los manuales ingleses de mantenimiento o por una mala interpretación de los técnicos y mecánicos, el frenado del Viking se

¹⁹ En 1948, en vista de que el material aéreo de transporte pesado, recientemente incorporado, excedía la capacidad de la infraestructura de El Palomar, a la Agrupación de Transporte de la FAA se la dividió en dos. Una fracción, la Agrupación Aérea 1 mantuvo su asiento original en tanto que, con los aviones de mayor porte se creaba la Agrupación de Transporte 2 y se la ubicaba en el Aeropuerto Morón. A partir de mayo de 1948, se llamaron Regimiento 1 y 2 de Transporte Aéreo, respectivamente. (Decreto N° 6.276, 10-mar-948, -BAR N° 282- y Decreto N° 13.661, 13-may-948 -BAR N° 298).

había convertido en algo infernal, que traía dolores de cabeza a cuántos lo volaban. Al aire que accionaba los frenos se le daba una compresión tan exagerada que, con solo tocar los “bigotes” con los timones centrados durante el carreteo, el Viking comenzaba a levantar la cola y balancearse peligrosamente, aunque rodara despacio y, por cierto, mientras más lento peor. En muchas ocasiones quedó apoyado en la trompa, “pilo-neado” como se decía en la jerga del ambiente, indicando la falla del piloto igual que una baliza vergonzante. Esta situación ocurría cuando se sobrepasaba el límite de equilibrio. La mayoría de las veces no, porque antes de alcanzar el valor crítico caía sobre la cola y la azotaba contra el suelo hundiendo la rueda posterior y deformando el perfil de las chapas en el extremo final del fuselaje. Lo que se dice, una verdadera desgracia, que le costó el ostracismo y la cicuta a más de un aspirante a este anhelado olimpo del transporte aéreo y que, tal vez, por mi consuetudinaria buena suerte nunca me sucedió.

El Regimiento 2, la unidad más preciada de la Fuerza Aérea de ese entonces, sentaba sus reales en unas precarias barracas en desuso. Construidas al oeste de la calle de aterrizaje habían sido usadas como obradores y alojamiento del personal de la empresa que pavimentó la pista y levantó las instalaciones de la nueva estación de pasajeros.

Hasta poco tiempo antes, Morón había sido el aeropuerto internacional de Buenos Aires y la Fuerza Aérea, consecuente con su responsabilidad de optimizar esa utilización, modernizó y amplió las instalaciones, prolongando significativamente la única pista de orientación norte-sur.

Cuando se habilitó el nuevo aeropuerto internacional Ministro Pistarini en Ezeiza, Morón perdió la categoría de civil y adquirió la de aeródromo militar, alojando al Regimiento 2 de Transporte.

En la época de mi relato, los trabajos de la aeroestación aún no estaban terminados, por lo que debíamos realizar las actividades terrestres en las barracas “del otro lado de la calle de aterrizaje”: en oficinas y escritorios improvisados; la sala de pilotos amoblada con asientos desguazados de aviones fuera de servicio; en general, un ambiente muy de base inglesa de la Segunda Guerra. Se daba instrucción cuando teníamos aviones disponibles, o sino durante las comisiones de vuelo. La dotación no era numerosa y, cuando llegaba el fin de semana, lo único viviente que se podía encontrar era la guardia y los perros del vecindario que, puntualmente, llegaban a comer las sobras.

El oficial de servicio se alojaba en un hermoso chalecito, distante a un kilómetro de la pista, hacia el oeste. En ese paraje se disfrutaba una bucólica paz campestre. En

²⁰ Plano: nombre técnico del ala de los aviones.

especial, en los fines de semana, podía cabalgar, bañarse en la piscina, cazar y cualquier otra actividad al aire libre, menos preocuparse por problemas militares.

Los casados extrañábamos la compañía familiar. Sobre todo al caer la tarde. Asentadas en el campo, la nostalgia y la tristeza, de la mano de su hermana la soledad, se iban adueñando de nosotros. Se podía sentir el peso del silencio. Durante alguna de estas guardias solitarias, me tocó la suerte de compartir el turno con un soldado cantor y guitarrero. Me acercaba sigiloso a las cuadras de la tropa, y me dejaba invadir por esa camaradería sana y tibia que solo conocen quienes han vivido la milicia. Pero duraba poco. Los descansos de los soldados nunca fueron largos y siempre había un suboficial que aparecía “mandoneando” para esto o para aquello. Yo debía volver, entonces, a la soledad del libro o a caminar bajo la noche estrellada, en medio de un silencio sólo interrumpido por los corrimientos de tantas pequeñas vidas que se acomodaban en la oscuridad. Sin alejarme demasiado, claro, porque siempre existía la posibilidad de un llamado que viniera a romper la monotonía de esas guardias aburridas.

Llegó un domingo de una guardia lenta y pesada como siempre. De pronto sonó la campanilla del teléfono.

—Hola ¿Quién habla? —preguntó el que llamaba desde el Comando de Transporte Aéreo, en El Palomar.

—Aquí oficial de servicio del Regimiento dos de Transporte ¿Quién habla?

—Aquí jefe de turno de Operaciones del Comando Aéreo de Transporte. Tengo una orden urgente del comandante para usted.

—Un momento que voy a tomar nota.

—Apure, es urgente.

—Está bien, está bien, vaya diciendo.

Copié la orden que decía así: “Para jefe de turno del Regimiento 2 de Transporte, del Comandante Aéreo de Transporte. Antes de las 15 horas locales deberá trasladar a la Base Aérea Militar de El Palomar, y entregar a la tripulación, citada para dicha hora, el avión Douglas DC-4 T-42, con carga completa de combustible. Dejará al suboficial de guardia a cargo del servicio, y enviará vehículo para regresar por tierra a la Base Aérea Morón.” Cuando terminé de escribir, pregunté:

—¿Eso es todo?

—Sí. ¿Le parece poco?

—Bueno, teniendo en cuenta que son las dos, no estoy muy seguro de poder cumplir la orden a tiempo.

—Problema suyo. Ahora corto porque tengo que citar a los tripulantes que me faltan. Debe tratarse de alguien importante, para que el Comandante le haya puesto la

firma a este mensaje, sabiendo que usted está solo en la Base para traer el DC-4. Espero que no tenga inconvenientes. Lo veré cuando llegue... ¡si llega!

—Bien, llegaré, no lo dude; hasta luego.

Había tanto que hacer y en tan poco tiempo, que se me ocurría que debía tratarse de una comprobación y no de una operación real. ¡Claro, debía ser eso! Querían probarme. Bueno, les daría con el gusto y los que tendrían que apurarse serían ellos, si querían detener la prueba antes de que despegara; porque ya estaba convocando al suboficial jefe de guardia, para dejarlo a cargo del servicio y ordenarle que mandara un *jeep* a El Palomar para trasladarme de regreso; llamando al turno de los camiones cisternas de combustible para que me encontraran de inmediato al pie del T-42, que, plácido, dormía estacionado al costado de la pista; llamando a gritos para que un cabo con un pelotón de soldados saliera (en el mismo *jeep* que luego iba a El Palomar), hacia el avión para sacarle las fundas, poner la escalera y ayudarme a cargar el combustible.

En las llamadas se me fueron diez minutos. Me puse la chaquetilla, el birrete, los guantes y, tras subir a mi viejo Auto Unión convertible, salí echando tierra hacia la pista.

El naftero ya estaba junto al avión. Los soldados habían apoyado la escalera en el borde de ataque del ala y el encargado del camión estaba subiendo la manguera. Por suerte, el servicio de mantenimiento había cumplido con sus tareas como correspondía y, al regreso de la última comisión, habían recargado el combustible. Como faltaba muy poco para el lleno total, enseguida estuvo listo, a pesar de que tuve que subir y controlar el cierre de las tapas de carga sobre ambas semialas.

Cuando pude entrar en la cabina de pilotaje, habían pasado otros veinte minutos. Me quedaba media hora para todo lo que restaba hacer antes de llegar a El Palomar.

La operación de este tipo de mastodontes aéreos requiere una tripulación mínima de piloto, copiloto, mecánico y radio operador. Intentar volarlo con un hombre solo es una temeridad, y mucho más ordenar oficialmente que se hiciera de ese modo. Pero, para la mentalidad deportiva con que se enfocaban los problemas en ese entonces, a lo largo de la cadena de mando, nada era imposible, nada parecía cosa de locos, cualquier orden, por disparatada que fuera se tomaba con naturalidad.

Hoy, si alguien le ordenara a un primer teniente que intentase la barbaridad que estaba a punto de cometer, es decir, salir solo con un cuatrimotor, sin más ayuda que su habilidad, creo que le daría un “soponcio” tan grande que nunca se recuperaría, no solo como consecuencia del hecho en sí, sino por comprobar la ligereza con que se impartía una orden tan descabellada. Ese hombre nunca más se sentiría seguro de-

ntro de una institución que podía exigirle semejante prueba de amor a su carrera y a su vocación.

Pero yo ni siquiera lo pensé. Tenía una orden que, además, era un verdadero desafío a mi capacidad, y la iba a cumplir. Uno por uno, puse en marcha los cuatro motores. Mientras los dejaba calentar, encendí la radio y busqué la frecuencia de la torre de control. Ya estaba seleccionada. Así la había dejado la tripulación que llegó en la última comisión.

Como el viento estaba casi calmo, le pedí autorización al operador de la torre para carretear hacia la cabecera del sur. De ese modo, no solo aprovechaba el trayecto más largo para calentar los motores, sino que tenía más tiempo para controlar los instrumentos y sistemas y, lo más importante, decolaría con rumbo norte, directo hacia El Palomar. Si la suerte me acompañaba y no había otros aviones en vuelo, sin más trámite, podría entrar en final de aterrizaje sin necesidad de circunvolar el aeródromo.

El tránsito era nulo. ¿Quién podría andar volando un domingo al mediodía? Me autorizaron y solté los frenos. Las caras del naftero, del cabo y de los soldados mostraban bien a las claras sus pensamientos. No había duda de que creían estar en presencia de una locura.

Mientras carreteaba, todavía suponía que, en cualquier momento, el operador de la torre me diría que se trataba de un ejercicio y que había terminado y que podía regresar al estacionamiento. Aunque, en el fondo de mi alma, y consecuente con mi inconsciencia, deseaba firmemente que la orden fuera real para cumplirla y demostrarme que era capaz de completarla, conmigo y con el avión, sanos y salvos.

Llegué a la cabecera, estacioné el avión a 90° de la pista y, respetando las órdenes reglamentarias, de a uno por vez probé los motores y las hélices. Cuando tomé el micrófono para solicitar autorización para decolar y estaba recibéndola, me percaté de algo que pudo repetir un desastre ocurrido años atrás.

Cuando el avión se encuentra en tierra, quieto o carreteando, dada su gran superficie, las partes móviles de los comandos de profundidad, dirección e inclinación tienden a sacudirse y a moverse con mayor o menor violencia, según la fuerza y dirección del viento. Para evitar golpes, el DC-4 tenía un dispositivo que los inmovilizaba y los mantenía centrados con firmeza. La traba consistía en un pasador de acero que se encastraba de costado a ras del piso, inmediatamente delante del asiento del piloto. Muy fácil de poner y de quitar con los comandos centrados; la única contra que tenía era que se hallaba muy fuera de la vista del piloto. Para que nadie se olvidara de quitar el pasador y decolar con los comandos trabados²¹, la traba tenía una argolla en

²¹ Esta fue la causa del accidente que, años antes, sufrió un DC-4 en El Palomar. Mientras intentaba despegar con los comandos trabados para efectuar un desfile aéreo, terminó contra las vías del tren y dentro del Colegio Militar, en una verdadera masacre.

donde se tomaba una cinta gruesa y ancha de color rojo brillante. La cinta colgaba justo al frente de los ojos del piloto cuando éste ocupaba su asiento y, debido a que estaba sujeta a un resorte que la retraía cuando se quitaba la traba, desaparecía dentro del panel de instrumentos, a ras del techo de la cabina, sobre la cabeza del piloto.

Como todo producto norteamericano, en materia de seguridad, éste también era a prueba de descuidos y distracciones. El piloto, con su mano izquierda, tenía que manejar la rueda que orientaba la pata delantera del tren para dirigir el avión en tierra. El brazo derecho; sea para tocar los controles de aceleración, hélices o mezcla de combustible y aire, como para tomar el micrófono, que estaba en la pared izquierda, o conectar la radio, que estaba en el techo; andaba siempre tropezando con la cinta de la traba, que por otra parte molestaba bastante para mirar hacia adelante.

Fue, justo, el movimiento que hice para tomar el micrófono el que me hizo tomar conciencia de la cinta, un impedimento que a fuerza de tenerlo a la vista, me había acostumbrado a su presencia y ya no lo veía ni me llamaba la atención. Faltó poco para que cometiera el error fatal de olvidarme de sacar la traba de comandos. Maldiciendo mi estupidez me agaché sin dejar de carretear. Moví la palanca del comando principal para aflojar la traba; por un momento solté la rueda de guiado y, mientras la retomaba para no se me cruzara la rueda de nariz, desprendí el pasador. Excitado, nervioso, la traba y la cinta se me escaparon de la mano. Tironeadas por el resorte, chicotearon hacia arriba y, tras pasar a centímetros de mis ojos, se estrellaron contra los paneles del techo.

A esa altura, ya no me importaba nada. Probé el movimiento de los pedales, del timón de profundidad y de los alerones en todo su recorrido. Al no encontrar obstáculo, fui acelerando suavemente mientras, con una rodilla, mantenía el pedestal de mando hacia adelante, tratando de suplantar la operación que normalmente hacía el copiloto para mantener la rueda de nariz pegada al suelo hasta alcanzar la velocidad suficiente para levantarla, preparando la parte final del decolaje.

¡Estaba lanzado! El avión vacío quería salir, y lo dejé salir. Apenas estuvimos en el aire había que accionar mil cosas, tareas que en los casos de rutina eran del mecánico y del copiloto. La primera, entrar el tren de aterrizaje. Después, corregir las revoluciones de las hélices tratando de sincronizarlas; ajustar la mezcla aire-nafta, la apertura de los flaps de ventilación del capotado de los motores para regular su temperatura; y todo, mientras comandaba el vuelo del cuatrimotor, o sea, subía de modo controlado, viraba y enfrentaba la pista de aterrizaje de El Palomar, que ya estaba a la vista. Además, debía contestar al operador de la Torre de Morón que me informaba la hora de salida, y llamaba a la de El Palomar y le informaba mi llegada y le pedía autoriza-

ción para entrar en final directa. Un colectivero en pleno tránsito ciudadano, era un poroto al lado mío.

Una vez autorizado y enfrentado para aterrizar hacia el noroeste, caí en la cuenta de lo inútil que había sido entrar el tren, pues apenas tenía tiempo para bajarlo de nuevo. No lo había previsto y me apresuré a sacarlo. Corregí un poco el paso de las hélices, para aprovechar mejor la potencia; mientras controlaba el viraje con la izquierda, manoteé hacia atrás con la derecha buscando la doble manija que accionaban los flaps de las alas. Para ganar tiempo, los bajé a la mitad; aceleré para contrarrestar, la nueva configuración y, ya en final, como a una bendición celestial escuché los sucesivos ruidos de las trabas del tren de aterrizaje que se encajaban en sus lugares. Como a otra visión paradisíaca, vi encenderse el panorama verde de las luces indicadoras de seguridad.

Próximo al toque, enriquecí la mezcla, corregí las revoluciones de las hélices y con manotazo final hacia atrás bajé del todo el flap. Restablecí el enorme pajarraco de acero y aluminio, y lo sostuve y lo sostuve hasta que, suavemente, se posó en el pasto con una “vaselina²²” que hasta a mí me impresionó. Dejé que, con lentitud, bajara la nariz hasta apoyar la rueda delantera. Con la izquierda tomé la rueda de la dirección, y empecé a sentirme flojo, eufórico. Solo en aquella enorme cabina vacía, reía y gritaba mientras seguía la rutina de levantar los flaps, regular la ventilación de los motores, poner la bendita traba de comandos que me aliviaba de la enorme presión en los pedales y timones.

Miré el reloj, faltaban tres minutos para las tres y ya estaba carreteando hacia el estacionamiento de la plataforma de LADE²³, en el extremo norte de la Base. Llegué, estacioné, paré los motores, apagué la radio, y caminé hacia atrás por el enorme cilindro vacío de la cabina de pasajeros para abrir la puerta posterior.

Unos soldados estaban arrimando una escalera y se preparaban para colocar “el muchacho²⁴” en la cola del avión. El oficial de turno, solitario e inexpresivo, me esperaba en la entrada de la estación de pasajeros. Nos saludamos:

—¿Y qué tal fue? ¿Jodido no?

—No, ¿Por qué? —pregunté con mi más canchera cara de idiota.

—¡Vamos! ¡No me diga ahora que fue sencillo, que siempre lo hacen y todas esas boludeces increíbles con que nos salen ustedes! —me contestó él, que no era aviador militar y pertenecía al Escalafón General.

²² Vaselina; aterrizaje suave, en la jerga de los pilotos.

²³ LADE, Líneas Aéreas del Estado.

²⁴ Soporte construido con un caño metálico alargado que se colocaba debajo de la cola de los aviones, con tren triciclo, e impedía que éstos se cayeran para atrás cuando estaban estacionados y soplaban vientos fuertes.

—Mire, no le diré que es una pavada, pero se puede hacer. La mejor prueba es que el avión está aquí y que se lo traje antes de que usted pudiera tener presente la tripulación. ¿Llegó mi *jeep*?

—No, aún no ha llegado.

—Bueno, aquí se lo dejo —dije señalando al avión—. Es todo suyo. Me voy al casino a tomar un café y esperar el *jeep* para volver a Morón. ¿No le va a avisar al Comando que llegué sin novedad?

—Sí, avisé mientras usted venía carreteando.

—Bueno, me voy antes de que se suspenda la comisión y me obliguen a llevarlo de vuelta. Con una vez es suficiente.

—¡Menos mal, por fin está apareciendo la verdad! —dijo con alivio y agregó—: Hasta luego, que le vaya bien.

—Chau.

Enfilé para el casino de oficiales, caminando lentamente, como si nada hubiera pasado, como si la barbaridad ordenada y cometida, fuera algo sencillo y normal.

XIV

Como fehaciente demostración del espíritu de aventura que animaba cada vuelo de esa época, en todos los niveles de mando, conducción o administración, recuerdo lo ocurrido en una navegación entre Salta y Córdoba, en la cual, además de poner en evidencia mucha capacidad y coraje innecesarios, tentamos a la suerte hasta llegar al borde más oscuro del abismo, y sobrevivimos sólo por afortunados.

En nuestro ambiente, yo tenía fama, por cierto innecesaria, de ser responsable, buen profesional, mejor piloto y de buena presencia. De todos estos atributos apenas quedaba en pie lo de buena presencia porque, al igual que la mayoría de los jóvenes aviadores de mi generación, adoraba el vuelo y sus emociones, y no dejaba pasar una oportunidad de volar, aún a costa de la falta de juicio y seriedad de los procedimientos que aplicara. Aunque, claro, como estas enfermedades aquejaban a toda la escala jerárquica, supongo que las mías pasaban desapercibidas en el montón.

Fue así que, a través de la recomendación de un oficial más antiguo que dejaba el puesto, apenas ascendido a capitán, me encontré en el cargo de ayudante del ministro de Aeronáutica. Un ministro a quien, por suerte, le gustaba mucho volar.

Mi tarea en aquel puesto no fue distinta a la de cualquier otro ayudante. Sobre todo, consistía en tener una paciencia infinita para soportar las interminables horas de reuniones y conferencias que el ministro mantenía en su despacho, encerrado con otros funcionarios o visitantes. Mientras tanto, afuera, en su antesala, yo me aburría, aguardaba, atendía el teléfono, anotaba los compromisos futuros y, por lo general, servía de parachoques contra todos los que mi jefe quería evitar.

Tan enormes eran mis sesiones de espera, en los días que me tocó estar de turno, que aprendí y luego perfeccioné mi conocimiento del idioma inglés, que luego me serviría de gran ayuda en mi carrera.

Alejado de la Unidad y del vuelo operativo, agradecía que todos los fines de semana mi jefe programase navegaciones a diversos lugares del país en un Douglas DC-3 que teníamos asignado para su traslado. Aunque siempre ocupaba el puesto de copiloto, al menos volaba y de paso practicaba navegación. Trabajo que, desde el comienzo mismo de mi carrera, había sido uno de mis predilectos; tanto que, como ya expliqué, siendo alférez fui designado profesor de Navegación Aérea en la Escuela de Aviación Militar.

Una vez a bordo, quedaban atrás y olvidadas las tediosas horas de oficina, y cuanto más complicada la tarea de navegar mejor me parecía. Mal tiempo, radio ayudas precarias, cualquier cosa sobrellebábamos con tal de no perder los premios semanales que eran esos vuelos de navegación.

En una oportunidad, en que habíamos volado a Salta, nos disponíamos a regresar hasta Córdoba por la tarde y aterrizar en Santa Rosa de Calamuchita, que contaba con un aeródromo primitivo pero apto, cercano a la colonia de descanso y al hotel que la Fuerza Aérea tiene en dicha localidad.

Nuestras familias nos esperaban en Santa Rosa. No sé si él compartía mis ansias, pero yo por nada del mundo quería pasarme una noche de fin de semana alejado de mi mujer, entendiendo por “nada del mundo” alguna nube de mal tiempo que pretendiera interponerse a mis deseos. Nube que, en realidad, no era una, sino muchas y bastantes bajas. Las cumbres de esas serranías salteñas tan hermosas se perdían dentro del manto blanco que, como un techo enorme, cubría el valle de la ciudad.

Pese a las dificultades que podríamos encontrar entre esas nubes, cuando después del tardío almuerzo apareció el ministro, libre ya de las ocupaciones que lo habían llevado a Salta, yo tenía el avión listo. Además, la tripulación estaba preparada; el combustible y las vituallas cargadas; y había consultado todos los datos del tiempo disponibles en la estación aérea. De modo que, cuando se nos acercó y me preguntó:

—Y, Salitas, ¿Qué le parece, nos vamos?

Me faltó tiempo para contestar con la seguridad menos prudente:

—¡Sí señor! Cuando usted lo ordene. Tengo todo listo.

Mi lealtad, no obstante, me obligó a prestarle un arma para que la usara en su defensa, si así lo deseaba y quería ordenar que suspendiéramos la salida:

—Quiero hacerle notar que llegaremos bastante tarde, y lo más probable es que debamos hacer la entrada por instrumentos al aeropuerto Córdoba, para después seguir a Santa Rosa por contacto visual.

Le brillaron los ojitos oscuros y, con amplia sonrisa que mostraba sus pequeños dientes parejos debajo del bigotito negro, solo contestó:

—¡Qué bueno! ¡Qué suerte!, hace tiempo que tenía ganas de encontrarme en una de éstas.

Se volvió hacia sus acompañantes, se despidió muy rápido y, antes de que nos diéramos cuenta, estaba sentado en el puesto del piloto, ajustándose el cinturón y acomodando los controles para salir. Al verlo tan confiado, quise ser absolutamente leal y sincero con él. Mientras, me instalaba a su lado, le comenté:

—¡Señor! Con estas nubes, en lugar de tomar altura sobre el aeródromo volando por instrumentos, lo cual puede ser peligroso y lento hasta llegar al nivel de seguridad, me parece que lo mejor va ser salir en vuelo bajo por el paso del río Mojotoro, y una vez afuera, en el valle grande, decidimos lo que más nos convenga.

No sé si mis antecesores, que también habían oficiado para él como copilotos, navegantes y casi instructores, habrían sido tan locos y temerarios para confiar como yo

en su habilidad de pilotaje, casi desconocida para mí, en circunstancias parecidas. Realmente lo ignoro, pero lo que sí sé es que me miró fijo y, en sus ojos, leí el agradecimiento por la fe, ciega e instintiva, que depositaba en su capacidad. Mi experiencia como instructor de vuelo estaba dando frutos.

Entonces comprendí lo que más tarde experimenté en carne propia: lo importante que puede ser para un hombre que transita la curva descendente de la vida, que un joven en la euforia de su ascenso, lo considere capaz de afrontar con éxito maniobras tan comprometidas, como volar sobre el lecho de un río de montaña con nubes arriba y cerros en los costados, y donde no hay espacio para virar y regresar.

Hay una gran distancia entre mandar desde la cúspide para que otros cumplan y hagan, y rendir con éxito un examen de coraje y de pericia ante los ojos críticos de los tripulantes.

Con una sabiduría, que sólo supe justipreciar cuando a mi vez me tocó llegar a lo más alto de mi carrera, él sabía que se correría la voz de la hazaña. Allí sobre el Mojotero correntoso y turbulento, a los lauros de su jerarquía, le estaba adicionando el verdadero respeto de los subordinados. Respeto que no se logra sólo con galones.

Decolamos, enfilamos hacia el paso y nadie habló una palabra durante el tiempo que, con solvencia, con tranquilidad, volamos zigzagueando a escasos 30 metros sobre el agua. Cuando salimos al enorme valle cubierto por las nubes:

—Bueno, señor —le dije como si nada hubiera pasado—, ¿qué le parece si aprovechamos para subir un poco, hasta donde las nubes nos permitan, para mayor seguridad?

—Me parece bien; incluso creo que podemos hacerlo muy suave, sin necesidad de aumentar la potencia. No voy a pasar de dos metros por segundo arriba.

Nunca llegamos a estar a más de 300 metros sobre el suelo. Hacia delante, las nubes parecían estar cada vez más bajas. Sabía que nos quedaba poco tiempo, y lo usé para establecer sobre la carta de navegación la posición real más exacta posible. Entonces tomé una determinación trascendente.

—Señor. Adelante hay algunos cerritos pequeños, pero que pueden ser peligrosos, y las nubes se ven más bajas. Tenemos dos alternativas: volver y entrar en Salta de nuevo por el Mojotero, lo cual no aconsejo; o subir a través de las nubes, ahora que tengo bien establecida la posición. Si mantenemos constante el rumbo sur, como parece no haber mucho viento de costado y no hay obstáculos adelante, el resto del vuelo será un placentero paseo sobre las nubes, en lugar de un peligroso ondular cerca del suelo, hasta que la falta de *plafond* nos obligue a subir sin saber exactamente, como ahora, en dónde estamos. Creo que debemos comenzar el ascenso.

Tuve que tomar aliento después de esta perorata que él había escuchado muy atento. Parco, como siempre, contestó:

—Bien, si está seguro, comencemos a subir. Pongan potencia.

—Lo único que le pido es que mantenga los rumbos que le vaya cantando —dije y agregué con firmeza—: Le garantizo que no habrá ningún problema.

Nunca he creído demasiado en los niveles que figuran en las cartas de navegación, mucho menos en las zonas montañosas, donde he comprobado errores significativos. Tal vez por esa añeja desconfianza, cuando entramos en las nubes y perdimos contacto con el suelo, me invadió la violenta emoción de lo desconocido. Me calmaba mirando al ministro que, imperturbable, volaba por instrumentos, manteniendo el rumbo, encendiendo las luces de tableros para ver mejor, respirando y transmitiendo tranquilidad. Cada tanto me preguntaba:

—¿Vamos bien?

—¡Perfecto, señor! ¡Siga así que va muy bien! —le respondía con una confianza que estaba lejos de sentir.

En uno de los radiogoniómetros sintonicé una emisora de Tucumán, para tener noticia del avance con marcaciones de costado. En el otro, una de Santiago del Estero para, más o menos, ubicarnos en dirección: Córdoba aún estaba lejos y sus señales entraban demasiado débiles para confiar en sus indicaciones.

Todo funcionaba bien. En especial los seguros y “gauchísimos” motores del DC-3, que ronroneaban como “gatos bien comidos”, mientras subíamos entre las nubes hacia el sol, con la tranquilidad y la seguridad que nos daba el saber que no había cerros peligrosos adelante.

Por fin, después de lo que nos pareció un siglo, pero que no había durado más de cuarenta y cinco minutos, la cabina se fue iluminando a medida que la nubosidad raleaba y disminuía, hasta que empezamos a ver el hermoso azul del cielo contrastando con los últimos vellones de los cúmulos que, a nuestro paso, se deslizaban raudos hacia atrás. Cerca de los 2500 metros, el cielo se veía límpido, y nos hallábamos sobre un colchón blanco e interminable y, para nuestra gran satisfacción, justo en la ruta prevista, alejados de las montañas que se asomaban en los costados superando con creces la altura de las nubes.

Cuando sobrepasamos con holgura los copos de algodón que subían como hirvientes coliflores, con el avión en aire calmo, dije:

—Señor, creo que ya tenemos altura suficiente; ¿qué le parece si estabilizamos?

—Me parece muy bien, Salitas —dijo, como así solía llamarme—. Lo felicito por su navegación. Le confieso que cuando lo miraba y lo veía tan tranquilo y confiado, en

ningún momento tuve la más mínima duda de que nuestra trepada a ciegas entre los cerros, sería tan perfecta como resultó. Da gusto volar con usted.

—Le agradezco, señor, pero debo sincerarme y decirle que al principio tuve mis grandes recelos. Pero cuando usted se decidió a subir y después lo noté tan seguro en el vuelo por instrumentos, se me fue gran parte de la desconfianza que, por lo general, tenemos los pilotos cuando otro lleva los comandos, especialmente, en emergencias.

—Bueno. ¡Basta de florcitas! ¿Qué hacemos ahora?

—Por mi parte me tomaría una buena taza de café, de ese especial que le hacen para usted. Luego corregimos el rumbo diez grados a la derecha, y lo mantenemos hasta que recibamos, fuerte y claro, el radiofaro de Córdoba. Para eso faltan como tres cuartos de hora, de modo que si quiere descansar un poco y estirar las piernas, me lo deja a mí o ponemos el piloto automático y descansamos los dos.

—Ponga el automático. Prefiero quedarme aquí tomando mi merecido cafecito y contemplar esta belleza que sólo se aprecia desde las cabinas de los aviones —dijo abarcando el panorama con un movimiento de brazo. Después añadió—: Desde las ventanillas de los pasajeros solo se tiene una vista fragmentada que no tiene nada que se parezca a ésta.

En ese momento el auxiliar alcanzó una bandeja con los pocillos. El ministro agradeció y debió de sentirse más relajado pues, luego de apoyar la espalda contra el respaldo, mientras saboreaba el café, comenzó a filosofar:

—Me encanta volar sobre las nubes, y si hay montañas a los lados, como ahora, la belleza del cielo es incomparable. Me olvido de todos mis problemas. Me siento invadido por sensaciones contrapuestas. Por un lado, un vano y tonto orgullo, al compararme con los simples mortales que, allá abajo, soportan el mal tiempo, acaso la lluvia, mientras yo gozo de este sol esplendoroso; por otro lado, un velado temor o aprensión por lo que vendrá, ya que no podré quedarme eternamente aquí. Habrá que bajar y atravesar el misterio de lo imprevisto que rodea siempre que se perforan las nubes en vuelo por instrumentos. La vida de pilotos nos trae emociones que sólo nosotros podemos apreciar. Tal vez, eso nos hace sentir al vuelo como una droga, un hábito tan difícil de dejar cuando se lo practica en situaciones límites, como nosotros ahora, ¿no le parece?

—Nunca lo había pensado, pero ahora que usted lo dice, empiezo a comprender porqué tanta gente quiere seguir volando, incluso cuando debiera dejar por la edad.

—Bien, basta de filosofía barata —dijo, devolviendo el pocillo al auxiliar—. Con este rico café me siento reconfortado. ¿Cómo andamos? ¿Cuánto falta para Córdoba?

—Según las marcaciones que saqué con las radios de Tucumán y Santiago, al subir hemos disminuido un poco la velocidad de navegación. Si no me fallan los cálculos,

en una hora y media llegaremos a Córdoba—dije, consultando el reloj—. Voy a empezar los intentos para comunicarme con ellos y averiguar el estado del tiempo sobre el aeropuerto. Preveo que vamos a tener que entrar por instrumentos.

—¡Qué bueno! Hace mucho que tengo ganas de hacer una entrada real —dijo, alzando un pulgar—. Las aproximaciones simuladas, con la capota que uno puede sacar y seguir por contacto visual cuando quiere, nunca me han satisfecho del todo. Son sólo eso, simulacro, una mala imitación de la realidad.

Algún desacuerdo habrá descubierto en mis gestos porque, enseguida, aclaró:

—No me entienda mal, sé perfectamente que son necesarias para adquirir el hábito de guiarse por las lecturas de los instrumentos y no por lo que uno siente o imagina, pero coincidirá conmigo en que la carga emocional que trae la realidad y el saber que el copiloto tampoco ve un carajo hacia adelante, no tiene nada que ver con la práctica del vuelo con capota. ¿O a usted no le sucede que cada entrada real es como si fuera la última?

—Sí, es cierto —respondí y, después de un momento, agregué—: Ahora le pido que usted no me interprete mal. No quiero decirle viejo, pero sucede que a nuestra edad, somos unos irresponsables del diablo por no decir otra cosa, y no pensamos en nada. En cambio usted, como me gustaría aprender hacer, está sopesando todas las implicancias...

—¡Qué bien! —me interrumpió con una carcajada contagiosa— ¿Se da cuenta usted? —me preguntó meneando la cabeza. Se dirigió, entonces, al mecánico que serio como perro en bote, se hacía el desentendido, pero no perdía una palabra—. ¿Se da cuenta del poco respeto de estos muchachitos de ahora? Lo único que le falta es que me diga que le parece muy natural que, un viejo choto como yo, estoy todo cagado ante la necesidad de tener que demostrar que soy capaz de entrar por instrumentos.

La euforia lo soltaba, lo ponía soez, feliz con estas emociones violentas que le caían como un premio, como una “rabona de escolar”, en medio del tedio de las tareas importantes y pesadas que gobernaban su vida.

Hoy mucho más que entonces lo comprendo y valoro su capacidad, su aptitud para pasar este verdadero examen de pilotaje, que tan poco tenía que ver con sus responsabilidades de ministro. Nosotros estábamos acostumbrados a vivir, comer y a veces dormir sobre los aviones; una entrada por instrumentos era como una mancha más en el cuero de un tigre. En cambio, para él tal vez sería la única y última.

Los chismes en la Fuerza se transmiten de boca en boca como los tambores en la selva africana. Cuando se supiera, la entrada a ciegas del ministro contribuiría a granjearle el respeto de los más difíciles, de los más capaces, de los que no aceptan la superioridad de los galones, sino que se inclinan sólo ante el coraje, la destreza, el cono-

cimiento y la inteligencia del que manda; en un arma tan especializada como es la Fuerza Aérea, donde hay muy poco lugar para los débiles y los “chambones”.

Mis cálculos fueron bastante acertados y llegamos a Córdoba, cerca del atardecer, con poca diferencia sobre lo estimado. Para entonces, sabíamos que el cielo estaba cubierto por entero, con un techo que oscilaba entre 200 y 250 metros, un viento suave del sudoeste, y una ligera llovizna para complicarnos más la situación.

Antes de empezar la entrada traté de apestillar al ministro. Como viejo instructor de vuelo mi propósito era dejar que él hiciera todo y no robarle ni un trocito de su gloria. Por eso, muy seriamente le solté:

—En estos minutos que nos quedan antes de empezar la entrada, me gustaría que repasáramos a fondo las alturas y los rumbos del procedimiento.

—Bueno —dijo como un buen alumno—, tome los comandos y déme de nuevo la hoja con la entrada. La voy a repasar.

Como lo había hecho antes, le volví a alcanzar el gráfico impreso con los datos de la aproximación por instrumentos que le había pedido que estudiara mientras nos acercábamos en descenso.

—Aunque le parezca insistente, señor, le repito, por nada del mundo abandone o corte la entrada hasta que estemos enfrentados y con la pista a la vista —dije al alcanzarle la hoja de papel.

—¡Está bien! ¡Está bien! ¡Ya entendí!

Pedí autorización a la torre de control, y como no había tránsito (era domingo a la tarde), nos indicó que, de inmediato, tomáramos la altura y nos dirigiéramos al punto de iniciación del procedimiento normal. Hasta ese momento todavía estábamos sobre la capa de nubes.

Cumplimos la orden y fue cuestión, nomás, de iniciar el descenso de la primera pata del circuito, que nos fuimos metiendo más y más dentro del manto espeso de las nubes. Cada tanto, lo observaba con atención para captar cualquier síntoma de intranquilidad o nerviosismo, pero él permanecía sereno y, sin dificultad, mantenía el rumbo y el régimen de descenso.

Entre tanto, yo tomaba los tiempos y controlaba las alturas y las marcaciones de instrumentos. Llegamos al primer viraje para regresar sobre el radiofaro, y ahí en pleno procedimiento casi se nos cae la estantería. En medio del giro, encontramos un claro entre las nubes, vimos el terreno, unas lomas arboladas y un grupo de pequeñas casas con los techos, colorado brillante, lavados por la lluvia. Mi alumno, el señor Ministro se descontroló: ahí nomás enderezó el DC-3, e intentó meterlo por el hueco, reduciendo los motores para bajar.

Mi reacción fue instintiva, el reflejo automático de un instructor fogueado para cualquier emergencia durante largos años. Manoteé mis comandos con la mano derecha, mientras con la izquierda primero daba potencia a los motores y, acto seguido, apartaba las manos de él de su volante y le gritaba:

—¡Pero carajo! —grité encolerizado—. ¡Le repetí que no abandonara el procedimiento! —Un poco mas sereno, pregunté—: ¿No se da cuenta que no podemos bajar como un ascensor por este hueco?, que cuando se acabe, vamos a estar apuntando al suelo, pero de nuevo entre nubes y sin saber dónde estamos ni qué hay abajo —ya completamente en mis cabales, traté de justificar el motivo de mi enojo—: Una de las formas más seguras de hacerse pelota, es transformar en visual una entrada a instrumental antes de finalizarla. Vuelva despacio el rumbo y la altura, que yo le voy a ir regulando la potencia.

—¡Bueno! ¡Bueno!, está bien. Me engolosiné. Vi el suelo y no pensé más en nada —dijo con una actitud mucho más tranquila que la mía, y con toda calma siguió—: Ve, Salas, es por esto que necesito tener conmigo un tipo como usted, que sea capaz de cagarme a pedos cuando hago una macana como ésta. Con cualquier otro brochero pusilánime, a lo mejor nos hubiéramos hecho bolsa contra el suelo —sin transición, añadió—: me parece que estamos llegando al radiofaro.

—Así es, ahora lo pasamos—dije, señalando con el dedo las agujas del indicador del gonio—. Lo hemos dejado un poquito a la izquierda, pero en realidad es muy poco y no tiene importancia. Siga bajando con este rumbo que yo le avisaré para que empiece el viraje de enfrentada a final.

—Bien —respondió con tono seco, pero sencillo, sin una pizca de rencor o de resentimiento.

Por mi parte, me sentía avergonzado. Creía que mi reacción había sido exagerada y no comprendía que aquel incidente había creado un verdadero vínculo de camaradería entre los dos, que después, con el paso del tiempo, se fue estrechando. Me sentía muy incómodo. Deseaba disculparme por la forma brutal con que había intervenido, pero por otra parte temía distraerlo en ese momento crucial de su debut en las entradas por instrumentos. Mi turbación debió de ser muy evidente, puesto que lo escuché decirme con gran calma:

—¡Vamos pibe! No se caliente. No piense que me ofendí ni mucho menos —dijo al tiempo que sonreía—. Al contrario, le estoy agradecido. Si el aborto que quise hacer hubiera sido afortunado, tal vez no en ésta, pero en la próxima me hubiera hecho pelota, creyendo que macanas así se pueden hacer sin problemas. Además me hubiera sentido frustrado por no hacer la entrada como corresponde, tal cual la vamos completando.

—En fin, señor, discúlpeme —dije todavía un poco turbado—, me salió el instructor de adentro y me llevé todo por delante. También me alegro de que no haya cortado esta entrada, que es su primera oportunidad para demostrarse que es capaz de hacerla como corresponde, desoyendo los cantos de sirena como el de hace un rato en ese hueco tan tentador —en ese momento constaté que el segundero marcaba el tiempo exacto del alejamiento—. ¡Ahora! ¡Ya! Empiece el viraje y siga descendiendo. Sáquelo con rumbo sur, y siga bajando hasta que la pista aparezca frente al avión.

Lo hizo tal cual y, cuando empezaron a ralear las nubes y tuvimos visibilidad horizontal, delante de nosotros, como sonriendo, lavada por el agua de la lluvia, apareció la pista de Pajas Blancas. Se puso eufórico otra vez:

—¡Ahí está! ¡Salitas, lo logré, lo hice! —reía y me palmeaba.

—Ahora le bajo el tren, señor, vaya reduciendo la potencia, no sea cosa que nos pasemos.

—No, espere un momento.

Su reacción me tomó del todo desprevenido, y de nuevo me demostró que su cabeza funcionaba mejor que la mía, para todo lo que no fuera el vuelo en sí:

—¿Vamos a ver, Salas, cuánta nafta tenemos?

Después de hacer girar el indicador y revisar todos los tanques le dije la cantidad de combustible que aún nos quedaba.

—Bueno. Es suficiente —dijo y, en forma categórica, me ordenó—: Avise a la torre que estamos en vuelo visual y que vamos a seguir por contacto hasta Río Tercero —desviando la mirada hacia mí agregó—: Si bajamos a cargar combustible se nos va a hacer de noche y allá no tenemos ayudas. Si es posible quiero llegar hoy. Dése cuenta de las alternativas: primero que los dos pernotásemos en la Escuela, y segundo que usted se quedara con el avión y lo llevara mañana a Santa Rosa, y que yo me fuera en auto hasta la residencia de Miraflores, lo cual no tiene ninguna gracia, como se podrá imaginar.

Ni qué decir que a mí me hacía mucha menos gracia la parte que me tocaba. Tomé el micrófono y le informé nuestra intención al operador de la torre, para que a su vez la transmitiera a la Oficina de Plan de Vuelo. Subimos el tren y volamos sobre la pista a unos 30 metros de altura, ganando velocidad, mientras la torre de vuelo nos autorizaba a seguir por contacto hasta Río Tercero y luego a Miraflores, donde preveíamos aterrizar con luz de día, en la pequeña e inclinada pista mejorada que nos era tan conocida y familiar.

—Señor —dije—, me parece que convendría hacer un pequeño rodeo por la derecha, para evitar sobrevolar tan bajo por encima de la Ciudad de Córdoba. De paso saldremos por sobre la Fábrica de Aviones y la Escuela de Aviación, cerca del camino que

lleva a Río Tercero que será nuestra única referencia, dado el bajo techo de nubes y la escasa visibilidad.

—Si, ya lo estaba pensando también —dijo y, dirigiéndose al mecánico, añadió—: A ver si puede sincronizar mejor las hélices, que las estoy oyendo desaparejas.

Comentarios como éste me daban gran tranquilidad y confianza en sus condiciones de piloto, y me indicaban que la calma que tenían sus manos en los comandos del avión, también reinaba en su mente, acostumbrada a enfrentar todo tipo de problemas. Suponía que esa virtud se debía a su madurez, aunque hoy, después de tantos años, me doy cuenta de que, en ese momento, él era menor que yo, cuando fui designado Jefe de la IV Brigada y tuve que cumplir temas de combate en la Cordillera de los Andes, con los cazas a reacción Sabre F-86. Los jóvenes tienen la tendencia a considerar como anciano a quien les lleva quince años de vida, y ahora me pregunto como me mirarían los oficiales de Mendoza, cuando advertían que me esforzaba para no darles la mínima ventaja, ni aceptar ninguna ayuda adicional, en ese rudo y duro mundo de los cazadores.

Pero volvamos al DC-3. Pasamos las instalaciones de la Escuela de Aviación Militar y de la Fábrica y encontramos el camino pavimentado que sale hacia el sur, hacia Río Tercero. La línea zigzagueante de la ruta se constituiría en nuestra única guía creíble en lo que restaba de ese vuelo temerario. Las nubes bajas nos impedían elevarnos y tomar referencias visuales más amplias y eso nos restaba precisión y confiabilidad a las marcaciones de radio que, desde atrás, recibíamos de las emisoras cordobesas. Adelante no teníamos más ayuda que la de nuestros ojos y lo que lográsemos ver. ¡Qué inconscientes!, una “tosida” de los motores, un error al cambiar de tanques de combustible, una nube más baja que las otras; cualquier inconveniente sería más que suficiente para hacernos entrar en la historia de los desastres aéreos.

A medida que disminuía la luz debíamos volar cada vez más bajo sobre el camino, y nos invadía la euforia gloriosa de una “pirateada” que nos aceleraba el pulso como una droga estimulante. De pronto le grité:

—¡Ahí!, ahí está el embalse. ¿Lo ve señor?

—Si, Salitas, lo veo. Voy a tratar de empalmarlo justo detrás del cerro, girando bien cerrado a la derecha. Después, ya lo tengo bien pensado, le apunto al río Santa Rosa y, de allí en más, conozco el terreno como la palma de mi mano.

Lo hizo tal como lo había anunciado. Volamos bien rasante sobre el agua del dique, porque con el crepúsculo las nubes habían bajado más aún. Entramos justo por la desembocadura. Encendí las luces de los tableros de instrumentos, porque al apuntar el avión hacia el oeste, quedamos casi a oscuras.

—¡Ahora muy atentos! Salitas, cuando yo le avise me baja el tren —escuché que él decía con voz alegre, como un chico disfrutando al máximo de una travesura—. Apenas gire a la izquierda aparecerá la pista y tendremos una sola oportunidad para entrarle. Ponga un cuarto de flap, que voy a reducir la potencia y necesitamos mucha sustentación.

—¡Flap abajo, señor!

—¡Abajo el tren!

—¡Tren abajo, señor!

—Muy bien. Ahora..., ahí está, ¿la ve?

En efecto, delante de nuestra mirada apareció la pequeña y precaria franja de sierra que había sido pelada de arbustos y limpiada de piedras para permitir la entrada hacia arriba y el decolaje hacia abajo de aeronaves del porte del DC-3.

—¡Revoluciones para aterrizar!

—Listo, señor.

—¡Todo flap!

—Flap abajo, señor. Bombas eléctricas conectadas. Todo en orden, señor.

—¡Bien, bien! Veo que nos han venido a recibir.

A pesar de las exigencias de la maniobra, tuvo tiempo para fijarse en el pequeño grupo apiñado alrededor de los autos y de la camioneta, que nos hacía señales de saludo. Se los veía alborozados, agitando los brazos y gritando como si pudiéramos oírlos. Yo lo único que miraba era el final de la pista.

Tocamos tierra, nos sacudimos y bamboleamos en el terreno duro y pedregoso. La cuesta arriba nos ayudó a frenar. En el fondo del campo giramos 180° y volvimos con los faros encendidos porque, en realidad, en el suelo, ya estaba llegando la noche y se veía muy poco. Desconectamos los equipos, detuvimos los motores y, medio entumecidos, bajamos al frío y a la llovizna del atardecer serrano, pero teníamos tan caliente el corazón, que no sentíamos otra cosa que la inmensa satisfacción de haber logrado vencer tanta adversidad.

Cada uno ocultó sus sensaciones y, casi con indiferencia, respondió a las preguntas que se sucedieron. El interrogante principal era cómo nos habíamos arreglado para llegar con un tiempo tan malo. La respuesta era sencilla. La conjugación del deseo de aventura de sus maridos y las ganas de estar de nuevo junto a ellas había premiado a las esposas. Hombres y mujeres podrían reunirse de nuevo y cesar con las vigili-
lias y la intranquilidad. Cuando el aviador está en tierra, la familia afloja tensiones y alcanza el goce pleno de disfrutar de su compañía; goce que suele hacerse muy breve.

Con el tiempo tuve la certeza de que la Parca muy artera, varias veces nos había mirado con codicia durante aquel vuelo tan alocado. Y, ¿nosotros? Nosotros ni siquiera nos habíamos enterado.

XV

Pasaron muchas lunas, como dicen los pieles rojas. Pasó un largo y azaroso viaje a los Estados Unidos. Pasó una revolución frustrada, donde “sin comerla ni beberla” mi jefe perdió su cargo de ministro, y yo aparecí de nuevo en mi antiguo destino en las unidades de Transporte Aéreo.

Entre las muchas anécdotas que me sucedieron ahí, algunas cómicas otras no tanto, rescato dos que las considero típicos indicadores de la forma en que todavía, en esa altura de su desarrollo, funcionaba nuestra Fuerza Aérea y sirven para marcar el contraste que existe con la actualidad.

Desde muy joven tuve una sincera vocación por las tareas de enseñanza y de instrucción. En la época que ahora trato, ascendido ya a oficial jefe, con el entonces grado de comandante, fui distinguido, junto con otro compañero de mi promoción, con la responsabilidad de instruir a los oficiales más modernos en el pilotaje de un avión inglés, el Viking, del que ya he comentado algo anteriormente.

Recordaré que era un poco más “gordo”, pesado y robusto que el DC-3, con un ala mucho más pequeña, que hacía muy rápido su aterrizaje, y dos enormes motores muy sofisticados y potentes que le daban gran velocidad. Incluso describí su sistema de frenos con aire comprimido que no respetaba ni a los más pintados “dioses blancos” de la camarilla transportera. En cuanto se descuidaban y frenaban demasiado, quedaban “piloneados” como cualquier “chambón”, para su eterna vergüenza.

Por una de esas circunstancias que solían darse en ese entonces, me habían destinado a un Escuadrón comandado por un vicecomodoro que era un brillante oficial, muy inteligente y capaz, pero que para su desgracia nunca había volado los aviones de dotación de la Unidad.

Los aviadores cuando finalizan el curso de adiestramiento en un avión son habilitados como piloto o primer piloto. Esto quiere decir, que están en condiciones de conducir las aeronaves desde el asiento de la izquierda. Con una diferencia, los pilotos cumplen vuelos, en comisiones militares con pasajeros o carga, pero sólo a órdenes de un primer piloto, que son los únicos autorizados para ejercer el mando de la aeronave. Las inspecciones de habilitación, para cualquiera de las categorías, normalmente las efectúa el jefe de Escuadrón, quien se supone tiene la experiencia necesaria para decidir quién reúne o no, los requisitos para cumplir las funciones descriptas.

El vicecomodoro que estoy recordando en este caso que, por una decisión superior, se veía limitado para ejercer físicamente esa función tan importante de su tarea, encontró una solución que, si bien era heterodoxa, no carecía de ingenio y hasta podría decirse que fue eficaz y con un toque de astucia.

La inspección se cumplía con el candidato sentado, como corresponde, en el puesto de piloto, (por lo general más asustado que un yacaré en una fábrica de carteras) con el instructor sentado en el puesto de copiloto y, aquí venía la innovación, el jefe de Escuadrón parado entre los dos, en el puesto del mecánico, observando e inspeccionando tanto al alumno como al maestro. Una solución genial.

Cierto día le correspondía pasar su inspección a uno de mis alumnos, un primer teniente que, con grandes dificultades, había llegado a calificar para esa instancia decisiva. Estaba realmente muy nervioso y todas mis tretas para calmarlo, mientras esperábamos al jefe de Escuadrón, no habían dado ningún resultado.

El vicecomodoro, junto con el jefe de la Brigada, había tenido que asistir a una reunión en el Comando de Transporte. Pero ya estaba en viaje de regreso. Con los nudos de tránsito que, entonces, se generaban para llegar desde Buenos Aires hasta Morón, supuse con razón, que teníamos tiempo más que suficiente. Decidí aprovecharlo y me fui con el alumno a repasar la cabina del avión que teníamos asignado para la inspección.

Mientras, lentamente, reveíamos cada uno de los ítems de la inspección, noté que mi alumno se iba aflojando. Y casi había terminado de ganar confianza, cuando por la ventanilla, vimos que el vicecomodoro cruzaba la plataforma desde los edificios de la Brigada con mucha prisa, como molesto por el atraso. Bajamos del avión para esperarlo y presentarnos. Llegó agitado, lleno de las explicaciones propias del caballero que era, de esos que hacen un verdadero culto de la puntualidad. Creo que esa actitud contribuyó bastante a incrementar la nerviosidad del primer teniente, que no estaba muy acostumbrado a que los superiores le pidieran disculpas.

Subimos y comenzó el examen. Mejor dicho, no alcanzamos a subir, porque cuando el vicecomodoro pisaba el primer peldaño de la escalerilla, el primer teniente se puso tieso a un costado y, con voz enérgica, le pidió:

—¡Permiso señor!

—Sí, ¿qué sucede?

—Voy a realizar la inspección exterior previa al vuelo, señor.

—Bueno, déla por hecha. Estamos bastante atrasados—replicó el vicecomodoro y, mirando de reojo su reloj, agregó—, después del vuelo, tengo que continuar el trabajo con el jefe de Brigada.

Creo que al primer teniente lo tenía mal de la cabeza una impresionante planilla llena de ítems manuscritos, listos para ser llenados, que el vicecomodoro llevaba bajo el brazo. Sin sacar la vista del papel, se puso más tieso aún e insistió:

—¡Pero señor! El manual indica que el piloto personalmente debe...

—¡Vea, primer teniente! —lo interrumpió el vicecomodoro. Con un gesto de impaciencia, apartó la caballerosidad y dio paso a su urgencia por terminar—. Me imagino que ustedes, mientras me esperaban, habrán tenido tiempo de sobra para comprobar todo —y dirigiéndose a mí—: ¿O me equivoco, comandante Salas?

No podía mentir, así que tuve que reconocer que habíamos revisado juntos y con el mecánico, repetidas veces el exterior del avión.

—¡Bueno, vamos entonces! No perdamos más tiempo. Ubíquense en la cabina.

Subimos. El primer teniente, en el asiento del piloto, a la izquierda; yo, en el del copiloto, a la derecha; y el jefe, de pie en el centro, sin armar el asiento del mecánico. Para estas inspecciones en vuelos locales, el mecánico se quedaba en tierra, puesto que el alumno debía ejecutar todas las tareas, desde el arranque hasta la detención de los motores, pasando por todas las que debían realizarse en vuelo.

El jefe ordenó poner en marcha y controló el procedimiento con mucha atención. Para mi alumno esto era un juego de niños, luego de haber aprobado mis inspecciones en las que, incluso, lo había obligado a realizar el arranque con los ojos vendados.

Todo estaba bajo control. El primer teniente que, a partir de ese momento debía operar por las suyas, se asomó por la ventanilla lateral. Ayudándose con señas, le ordenó al mecánico que sacara las calzas de las ruedas y le mostrase las trabas de los comandos de alerones y timones, (todas con sus brillantes cintas rojas) para certificar que estaban libres. Después, pidió autorización a la torre para carretear hasta la cabecera en uso. Soltó los frenos, de manera un tanto brusca; detalle prolijamente anotado por el jefe en su maldita planilla. La anotación, produjo un visible impacto emocional en el inspeccionado, cuya tez morena estaba ya de color tiza.

Yo, aunque tenía varias y buenas razones, no debía darle ninguna indicación sin una causa debidamente justificada. Antes que nada, porque todo lo que dijera, al igual que el piloto, se transmitía en forma irrestricta por la frecuencia de la torre de control mientras usáramos ese canal de comunicaciones. O sea, cualquier avión que estuviera en un radio de 50 kilómetros a la redonda, me escucharía con claridad. Segundo, porque el jefe de Escuadrón, con gran astucia, ya se había colocado los auriculares correspondientes al puesto del mecánico. De ese modo, no solo escuchaba el tráfico del alumno con la torre para calificarlo, sino que bloqueaba cualquier consejo que pudiera llegar de mi parte, aunque cambiara de frecuencia. Por otra parte, para hablar tendría que descolgar y acercar el micrófono a la boca, un gesto más que evidente de mi intención de soplarle alguna ayuda. Sin otra alternativa, respondí a su mirada recelosa con un gesto tranquilizador de mis manos y, lentamente, avanzamos sin inconvenientes hacia la cabecera en uso.

Una vez ubicados a 90° de la pista, controlamos de modo minucioso la prueba de motores. A todo esto, el vicecomodoro seguía llenando su planilla con solo Dios sabe qué anotaciones. Si intrigaba semejante cantidad de observaciones cuando aún no habíamos decolado, ni imaginar lo que, con mayores motivos que yo, supondría el pobre alumno que podría criticarle durante el vuelo.

Terminados los controles previos, el primer teniente fue autorizado a ingresar a la pista y decolar. Soltó los frenos, ahora con suavidad, y con una elegante curva se internó en la calle. Abrió paulatinamente los gases, y realizó un despegue bastante aceptable, dadas las circunstancias. Hizo una salida normal, como si fuera el comienzo de un vuelo de navegación, con empleo correcto de las ayudas y, después de tomar altura, se dispuso a efectuar un pequeño triángulo de navegación volando por instrumentos bajo capota.

En este tramo se le planteaban problemas y situaciones que, muy pronto, convertían la vida del piloto en un verdadero infierno. Al tiempo que cambiaba las frecuencias de los equipos de radio ayudas, se le exigía que, con el computador manual, calculase velocidades, vientos, derivas y horas estimadas de llegada, y que respondiera adecuadamente las preguntas que yo había preparado y entregado al jefe de Escuadrón para esta ocasión con el fin de comprobar los conocimientos del inspeccionado:

—Ahora empieza a notar que en la cabina se está filtrando un humo blanco. ¿Cuál puede ser la causa, y cómo lo soluciona?

Apenas había tenido tiempo de contestar, cuando:

—El motor izquierdo trepida fuertemente —le planteó con toda alevosía puesto que era el lado tapado por completo por la capota —Ponga la hélice en bandera²⁵ y cuando tenga todo listo me avisa.

Esto que se dice así, tan sencillo, de por sí es difícil cuando se vuela por contacto visual, es decir, con visión al exterior; y con el auxilio del mecánico que acciona llaves y aprieta botones, mientras el piloto sólo se ocupa de los comandos de vuelo y de compensar la deflexión de los timones y alerones para la nueva situación de potencia. Si es difícil así, qué podemos decir que ocurre cuando hay que hacer el procedimiento de detención del motor sin ayuda y en el preciso momento en que se está en vuelo por instrumentos tratando de mantener el rumbo, la altura, la marcación del radiogoniómetro y del VOR²⁶, todo con la mano izquierda que sostiene el comando con tres dedos y con los dos restantes sujeta el computador, mientras con la derecha se escribe sobre el portapapeles que lleva atado al muslo. Obviamente no queda más tiempo que para mirar de vez en cuando al resto de los innumerables indicadores y para respirar, si es que se acuerda.

²⁵ La hélice detenida y perfilada a 90° de la dirección de avance para evitar resistencia aerodinámica.

Siempre pensé que un hombre que es capaz de salir airoso de esas trampas ominosas, con justicia merece que se le confíe la vida de los pasajeros y tripulantes, así como la custodia del valioso material que se le ha puesto a disposición.

El primer teniente, que para entonces ya transpiraba como un estibador en verano, entró a manotear comandos, palancas, botones y perillas, perdió un poco el rumbo y otro poco de altura, pero logró corregir a tiempo, y en contados segundos pudo avisar que todo estaba en orden: el motor parado; la hélice detenida en paso de “bandera”; el avión, con sus comandos compensados, volaba prácticamente solo, sin que hubiera que hacer esfuerzo visible para mantenerlo en curso.

Todos estábamos contentos; el jefe de Escuadrón satisfecho; yo, orgulloso de mi alumno; y el piloto, sin tenerlas todas consigo, esperando tenso la próxima andanada de la planilla fatal. Por fortuna hubo un respiro. Se le hizo arrancar el motor, sacar la hélice del paso de bandera y dirigirse a cumplir con la última prueba de la primera parte. Ésta consistía en una entrada por instrumentos en Morón, donde debía quitarse la capota en la recta final, una vez que le hubieran autorizado el aterrizaje.

En la época en que se realizaba este vuelo, nuestros aviones no tenían instalados los equipos modernos que “enganchan” las ayudas de radio con el piloto automático, mantienen los niveles de vuelo, hacen los virajes exactamente a tiempo hasta los rumbos precisos; todo mientras piloto y copiloto observan, fuman distendidos, toman café y, de cuando en cuando, introducen pequeñas correcciones girando una simple perilla. Sólo tienen que esperar el momento en que, frente a ellos, aparezca la cabecera, los potentes *flashes* de guía, desconectar el automático y aterrizar.

Pese a que mi alumno carecía de esos adelantos, y con solo los tropiezos normales de su experiencia, realizó el procedimiento en forma aceptable. Una vez en tierra y sin que aún el jefe de Escuadrón hubiera hecho un solo gesto aprobatorio, rodamos de nuevo hacia la cabecera de pista, para cumplir la segunda parte de la inspección, que consistía en salir, tomar altura y luego regresar para aterrizar con un motor detenido.

En los intervalos de nuestro tráfico con la torre, yo había escuchado las llamadas y contestaciones que intercambiaba con otro avión Viking de nuestra Unidad, que estaba haciendo prácticas de aterrizaje con alumnos, al mando de otro instructor de vuelo, compañero mío. Como las cosas se presentaban muy rutinarias, no me había detenido a analizar qué hacían y dónde estaban en cada momento.

Decolamos, tomamos 1000 metros de altura con rumbo al noroeste y pedimos autorización para practicar el aterrizaje con un motor detenido.

En este caso habíamos salido hacia el norte porque el viento imponía entrar por la cabecera sur. El objetivo de esta parte de la inspección era comprobar cómo manio-

²⁶ Radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia.

braba el piloto con un motor detenido. Por ese motivo, en lugar de entrar directamente en final, como hubiera sido obligatorio en caso de una emergencia real se le indicó que entrara en inicial e hiciera el circuito de aterrizaje normal.

Una vez autorizado, el primer teniente paró el motor izquierdo, puso la hélice en bandera, y fue aplicando compensación a los comandos de dirección y de alabeo, para mantener al avión en vuelo recto. Si no lo hubiera hecho así, la potencia del motor que funcionaba, el derecho en este caso, desviaría el rumbo hacia la izquierda. En ese caso, el esfuerzo físico que le exigiría al piloto contrarrestar esa tendencia haría que el vuelo fuese incómodo, errático y, según la potencia empleada, casi imposible de mantener el avión estabilizado. Los compensadores dinámicos, son pequeñas superficies móviles en el borde de los timones y alerones, que se accionan desde la cabina y que, al desplazarse en sentido inverso, aprovechan la presión del aire para ayudar a que los timones y alerones se muevan en la dirección que desea el piloto. Es decir que el piloto compensa en mayor o menor grado, según la potencia que vaya necesitando con el motor que funciona.

Este aspecto del pilotaje asume gran importancia en el momento del aterrizaje y durante el circuito de pista previo. Las maniobras de sacar el tren de aterrizaje y los *flaps* cambian la configuración del avión y con ella, la velocidad. Esto requiere ajustes de potencia y de compensación constantes para mantener la línea de vuelo o los diferentes ángulos de planeo. Es acá cuando el piloto debe demostrar verdadera pericia, atención distributiva y fineza en el accionamiento de los compensadores, para controlar el avión sin esfuerzo y aterrizarlo sin problemas con un motor detenido. Sin embargo, debe quedar claro que hay muy poco tiempo y cada movimiento, cada acción, debe realizarse en el momento oportuno, con un margen escaso de segundos, que se va achicando cada vez más al acercarse al momento de tocar el suelo.

El primer teniente, entre sofocones, manotazos a los comandos, patadas a los timones, giros locos de las manivelas de los compensadores, miradas desesperadas al velocímetro y al altímetro, lo iba haciendo pasablemente bien. Cuando descolgaba el micrófono para avisar que entraba en final y se distraía dos segundos de esa farándula infernal de manos, pies y ojos, a pesar de que el viento y la turbulencia no eran para nada extraordinarios, se le desacomodaba el régimen de descenso o el rumbo del avión.

Cuando teníamos ya la pista enfrentada y nos acercábamos bastante bien en planeo y en dirección, vimos que el otro Viking de instrucción, llegaba y se detenía a 90° de la cabecera, esperando que nosotros aterrizáramos. Fue en ese preciso momento cuando nosotros empezamos a caminar sobre el filo de la navaja.

El tren y los *flaps* abajo, ofrecen mucha resistencia al avance. En esas condiciones, para conservar la velocidad de planeo adecuada con un motor detenido y su hélice en bandera, era necesario mantener un régimen bastante alto en el que funcionaba. A medida que se le quitaba potencia para acercarse lentamente a la pista, había que, en forma paulatina, corregir la compensación de los comandos para facilitar la dirección del avión.

Cerca del suelo, el primer teniente con gran decisión redujo la potencia del motor vivo para aterrizar. Al tiempo que yo le gritaba; “¡los compensadores!, ¡los compensadores!”, el avión daba un verdadero salto en el aire hacia la derecha y enfilaba decidido y mortífero hacia el otro avión que, tan correcta y reglamentariamente, aguardaba a 90° de la cabecera. Y aquí fue cuando “se taró²⁷”.

Tieso, como congelado, se quedó con las manos aferradas al comando y los ojos fijos en esa mole inmóvil, que parecía acércasenos como una bala. Al vicecomodoro no se le movió ni en pelo, creo que ni parpadeó, lo único que noté fue su mano que se crispaba en el respaldo de mi asiento. Mientras agradecía mentalmente que ninguno de ellos actuara, desde muy adentro me salieron todos los reflejos de mi juventud y de las intensas prácticas de emergencias, repetidas infinitas veces con alumnos de variadas condiciones y capacidades.

Mi mano derecha se precipitó sobre el volante del comando, mis pies se apoyaron de forma instintiva en los timones y, en tanto que le gritaba “¡Suelte! Suelte le digo, ¡carajo!”, mi mano izquierda como enloquecida le golpeaba su puño para que soltara el comando; saltaba hacia el acelerador del motor vivo y lo adelantaba a pleno gas; movía el control de hélice hacia el paso de decolaje y máxima tracción; y finalmente tomaba la palanca para subir el tren de aterrizaje.

Por fortuna, el noble motor respondió al trato brutal del acelerador, la hélice se prendió en el aire, la descompensación dejó de actuar y, mientras giraba con mi izquierda la manivela del compensador, como si lo hiciera a pulso, con un esfuerzo tremendo la derecha desviaba el comando de vuelo y levantaba el ala derecha. Igual que en un mal sueño, vi de qué manera el Viking que estaba en tierra se deslizaba por debajo de la puntera. Después, cuando todo hubo pasado, el instructor del otro avión, mi amigo y compañero, me contaría que nunca le pareció tan enorme un Viking como el que se les vino encima sin remedio. A mi vez, le confesé que jamás me imaginé ver al suyo, ahí parado, tan indefenso y dispuesto al sacrificio. Calculo que no más de un metro y medio nos separó del desastre principal.

Y digo esto, porque no todo había terminado. El avión volaba sobre la pista a muy poca distancia del suelo, con el tren arriba, los *flaps* abajo y el motor rugiendo a ple-

²⁷ En la jerga castrense se utiliza como sinónimo de confundirse o equivocarse completamente.

no. Tenía que seguir trabajando febrilmente. Mientras con lentitud subía el *flap*, a esa misma mano izquierda la hacía volar enloquecida por los botones y perillas de sacar la hélice de bandera y de poner en marcha el motor detenido y de quitar la compensación a medida que la máquina ganaba velocidad. Porque el motor era imprescindible. No podíamos tentar otra vez la suerte que nos había perdonado una, y mantener las mismas condiciones críticas de vuelo, y mucho menos con ese malhadado rumbo norte que, en Morón, significaba pasar sin transición a volar sobre zonas pobladas, apenas se terminaba la pista.

El primer teniente me miraba aún no repuesto de su reclutada. El vicecomodoro sonreía complacido, al ver que el motor arrancaba, recuperaba potencia, y nos permitía reducir el otro y cambiar el rugiente paso de hélice y, algo fundamental, nos alejaba de la posibilidad de arrastrar la panza del Viking por el suelo.

De nuevo, arriba, al aire, a la vida, a los comentarios, a conectarnos con la torre de control que con prudencia y años de experiencia había enmudecido durante la emergencia que, imaginaba, a ellos también les habría llevado el corazón a la boca.

Cuando volvimos a la normalidad:

—¡Aterrícelo usted! —exclamé y con un ademán seco, le entregué los comandos al primer teniente.

Aparentando indiferencia, me dediqué a llenar el formulario y la planilla de inspección, aunque en realidad lo que buscaba era restañar, algo, las heridas de este bisoño piloto, a quien un error le había costado reprobado la inspección cuando venía haciendo todo en orden. Le demostraba mi confianza, aunque ello tuviera solo el valor de un apoyo moral.

Sabía que la reacción negativa de quedarse congelado en la emergencia, sin atinar a aplicar los más elementales remedios que valen en todos los aviones, significaba mucho más que el simple error de olvidarse de los compensadores. Este hombre no podía seguir. Le faltaba el fuego sagrado que hace la sutil diferencia, entre un simple piloto de vuelos normales y un aviador militar que resuelve eficazmente las fallas en las peores circunstancias, cuando parece que no hay tiempo para nada.

Para detectar su deficiencia, la suerte ordenó las piezas de ese especialísimo juego de ajedrez, haciendo coincidir al otro Viking en su camino. A costa de sólo un gran susto, tal vez, el destino le había salvado la vida. Una vez aprobada la inspección, de haber estado solo al mando de un avión en condiciones de emergencia real, como fácilmente podría sucederle en el futuro, hubiera generado una tragedia.

Llegamos a la plataforma de estacionamiento, bajamos, el jefe de Escuadrón se retiró presuroso, diciendo que fuera más tarde a verlo a su despacho. Nos quedamos solos, el primer teniente y yo. Su voz era pausada cuando habló:

—Señor, quiero agradecerle porque le debo la vida —dijo, sin rastros ya de la emoción y de la euforia anterior—. Sí, es así nomás. Si hubiese estado a cargo del avión, sin usted, hubiera hecho un zafarrancho. Es evidente que ha sido mi prueba de fuego. Tuve suerte de averiguar que no sirvo sin que me costara la vida, como les pasó a tantos otros —ganando por la emoción, su voz se quebró un poco.

Sin corregirlo, lo dejé hablar pues necesitaba desahogarse:

—Voy a pedir el pase —continuó diciendo—. Le voy a decir al jefe que me devuelva al destino de donde vine. Allí me encuentro cómodo. Los aviones son menos complicados, y no estoy tan tenso ni exigido como aquí.

—Bueno, lo voy a apoyar —respondí—. Pero antes quiero decirle dos cosas. Primero, disculparme por haber perdido la clase allá arriba, cuando empezó el despelote de los compensadores. No fue mi intención ofenderlo y creo que fue puro instinto, ni pensé lo que decía. Lo siento, creo que me asusté y me excedí sin querer.

—Ni lo diga, merecía eso y mucho más.

—La otra cosa que quiero decirle hace a su futuro —dije, hice una pausa y, mirándolo a los ojos, agregué—: No hay aviones fáciles ni aviones difíciles. Los que los hacemos así, somos nosotros, los pilotos que los volamos. La emergencia siempre está al acecho y la velocidad de reacción convierte en fácil o difícil la capacidad de superarla. Hoy ha tenido el raro privilegio de verse desde afuera; de mirar su falta de reacción cuando; perdone que le hable con crudeza, pero es imprescindible; a su alrededor la acción se desencadenaba a ritmo huracanado. Esto debe llevarlo a reflexionar muy en serio sobre su destino. Le repito, si usted, después de pensarlo decide volver a volar y regresar a su Unidad, lo voy a apoyar en su decisión. Pero mi consejo es que lo estudie bien, antes de decidirse.

—¡Muchas gracias, señor! Más en frío, hablaremos de nuevo sobre este asunto.

—Bien. Hasta pronto. Ahora me voy a presentar al jefe de Escuadrón, a quien le he de mencionar esta conversación.

Con un cálido apretón de manos, nos fuimos cada uno hacia sus cosas.

Me fui pensando en mis próximas tareas. Atrás quedaba otro fallido embate del destino, del cual casi no me quedaba ni el recuerdo. Mi preocupación era el futuro de ese joven oficial que, en tan inesperadas circunstancias, había llegado a una encrucijada de su vida dentro de la Fuerza. Más tarde, en el bar, en rueda de amigos, comentaríamos casi indiferentes el momento de peligro y entre risas y bromas, le restaríamos importancia.

Hoy sé que corría alocadamente por el borde del abismo, que saltaba obstáculos sin darles trascendencia, como algo rutinario y común de la vida cotidiana.

XVI

Por ese entonces, nuestro Regimiento tenía en la dotación un avión al que se lo denominaba “presidencial”, aún cuando creo que el presidente no lo usó jamás. Era un Viking ligeramente reforzado, cuyo interior estaba amoblado con una disposición especial, al estilo de los aviones ejecutivos modernos. De lejos se lo distinguía por el Escudo Nacional y la franja con los colores argentinos que, desde la trompa hasta la cola, tenía pintados cada lado del fuselaje.

Se lo cuidaba y mantenía en perfecto estado, pero casi nunca se lo empleaba salvo para comisiones, exclusivamente autorizadas por la Presidencia de la Nación, donde tenían destino varios oficiales superiores y jefes de la Fuerza Aérea. Ellos eran los únicos que solían cumplir las exigencias reglamentarias en vuelos locales o en navegaciones que se ordenaban a sí mismos para ese Viking “presidencial”.

Ninguno de todos ellos había recibido instrucción del modo pautado por la Unidad ni se había sometido a las inspecciones que, obligatoriamente, debían aprobar los oficiales destinados en el Regimiento para sentarse en el puesto del piloto de un avión tan moderno y bien equipado como ese. No obstante, bastaba que alguno de ellos avisara por teléfono que “debía” volar para que el jefe de Regimiento, a través de la cadena de mandos, ordenara la designación de un primer piloto que le acompañase como copiloto.

Nosotros, la carne de cañón, no teníamos más remedio que obedecer y encomendarnos a nuestra buena estrella. Pero sobre todo, debíamos predisponernos anímicamente para lo que pudiera suceder, y repasar hasta recitar de memoria todas las emergencias posibles.

Aunque no fuese un medio de defensa efectivo, pero que por lo menos nos preservara de los abusos de arriba y de las “avivadas” de abajo, implementamos un férreo sistema, extraoficial, para designar las tripulaciones de esos vuelos. Se trataba de un cuaderno de turnos, más riguroso que la lista reglamentaria para desempeñarse como oficial de guardia o de servicio. Para librarse de uno de esos regalos en el Viking “presidencial” había que presentar, por lo menos, el certificado de defunción, legalizado en debida forma. El que estaba en puerta para el próximo vuelo, sabía que ni enfermo lo iban a reemplazar. Para eso, contábamos con la complicidad del jefe de Escuadrón que, por suerte para él, no estaba calificado como primer piloto y se libraba de esos castigos.

No sé porqué ni quién, algún irrespetuoso con seguridad, había bautizado a los oficiales superiores y jefes de la Presidencia, con el mote de “vientres duros”. El calificativo nos hacía mucha gracia, y provocaba mil comentarios y alusiones exageradas, con

esa crudeza exenta de maldad, que siempre tienen los profesionales para calificar a los “chambones” o aprendices de su especialidad. Pienso que, tal vez, era como una pantalla que alzábamos para ocultarnos a nosotros mismos, la irregularidad de la situación en que nos ponían nuestros superiores y los riesgos inútiles, que en cada uno de estos vuelos se nos presentaban.

Lo cierto es que, notificado del vuelo, el “condenado” de turno comenzaba su ordalía. Verificaba que el avión estuviera cargado y en servicio, que tuviera su cartera de navegación completa, tanto para hacer un vuelo local como para salir en navegación; que la tripulación estuviera completa, presentable con todo el equipo revisado y en orden. A la hora señalada, formaba a los tripulantes al pie de la escalerilla y esperaba la llegada del oficial superior que iba a volar.

No era extraño que los “vientres duros” llegasen con uno o más invitados, por lo común, altos funcionarios del Gobierno, que si hubieran sabido como era la realidad de las cosas, creo, no hubiesen aceptado la invitación, o por lo menos no, con esas caras de alegre indiferencia.

Escuchaban, displicentemente, el recitado de las novedades del avión, que previo saludo les daba el piloto designado para acompañarlos, y por lo general contestaban “¡magnífico!”, aunque estoy convencido de que hubieran contestado con la misma fórmula si les hubiesen informado que no había combustible, que un motor no funcionaba o que algo se caía en pedazos. Pero como siempre estaba magnífico, trepaban con rapidez al avión seguidos por sus invitados, ansiosos de mostrarles sus habilidades. Se ubicaban en el puesto de piloto y, mientras el copiloto y el mecánico se ocupaban de todo, ellos hacían comentarios alegres, y no tomaban los comandos hasta el momento mismo de recibir la autorización de la torre de vuelo para mover el avión.

Estos procedimientos, perseguían la satisfacción de unos privilegiados, carecían de finalidad operativa y sólo servían para engañarlos a ellos mismos, haciéndoles creer que comandaban los aviones. Por fortuna, estas prácticas hace tiempo que han pasado a la historia.

Para nosotros, que teníamos que pelarnos las pestañas estudiando y gastarnos las asentaderas esperando llegar al anhelado puesto de piloto, estos vuelos constituían una burla cruel. No solo íbamos “de paquete”²⁸, sino que teníamos que estar más que atentos para sacar las castañas del fuego en los innumerables errores que cometían en cada salida estos pilotos “vientres duro”. Las trasgresiones de las velocidades mínimas y máximas de aterrizaje, así como de las maniobras con tren y *flaps* abajo eran de lo más frecuente.

²⁸ Acompañante, en este caso para seguridad.

Un día hice una navegación con uno de ellos hasta su ciudad natal. El aeródromo local era sumamente crítico para los Viking, con pista de tierra mejorada, corta y despareja. En una de las cabeceras se levantaba una casilla bastante precaria que funcionaba como estación de pasajeros, en la cual, al arribo se habían congregado familiares y amigos, amén de otros curiosos que también querían participar del espectáculo poco común de ver aterrizar un avión de ese porte.

Bueno, nuestro hombre, cuando entró en final y con la ventanilla lateral abierta, comenzó a saludar a sus amigos con la mano, ignorando por completo que se acercaba al aterrizaje con 30 kilómetros por hora más de lo debido. Tuve que quitarle los comandos y, pese a mis esfuerzos, terminar en el fondo de la pista, saltando entre los pozos, con un riesgo enorme, tan inútil como innecesario.

Por lo general, las mayores dificultades se presentaban en los decolajes. El Viking, no obstante su tamaño y su peso, reaccionaba con la violencia y la rapidez de un potro espoleado. Si se lo aceleraba de golpe, el torque²⁹ de las hélices lo hacía girar hacia la derecha y, ganando una velocidad increíble, salía de la pista antes de tener tiempo de reaccionar. La enorme potencia de los motores, para quienes no estaban acostumbrados, producía desviaciones difíciles de dominar y corregir si no se aceleraba con decisión, pero con un movimiento progresivo y parejo. En cambio, ellos, los “vientres duro”, enfrentaban la pista y aceleraban de golpe, como acostumbraban hacerlo con aviones de menor porte a los cuales, con timones y frenos, podían gobernar con facilidad y mantenerlos en la dirección deseada.

El caso más comentado le ocurrió a uno de mis compañeros, que encadenado por el rigor de su turno, tuvo que acompañar en un vuelo local a uno de esos oficiales superiores. Para practicar, aterrizaron en El Palomar sin inconvenientes, pero no tuvieron mejor idea que utilizar para el nuevo despegue la calle angosta y corta, que denominábamos Casino-Good Year.

Esa pista, que separaba la Base del Colegio Militar, corría casi paralela a las vías del ferrocarril San Martín. Con obstáculos en ambas cabeceras, usarla era un verdadero riesgo. Por un lado se interponían los edificios del Casino de Oficiales, a menos de 100 metros; por el otro, la fábrica de neumáticos con su impresionante chimenea³⁰.

El comodoro que volaba de piloto y mi resignado compañero entraron en la pista con el avión por el extremo que daba al Casino de Oficiales. En la cabecera, el comodoro le soltó los frenos y, no bien le empujó a fondo los aceleradores, con gran decisión el Viking apuntó al Colegio Militar y, hacia allá, salió disparado como un balazo.

²⁹ Fuerza de rotación de las hélices.

³⁰ Por su peligrosidad, poco después fue destinada sólo para carreteo y estacionamiento de aviones. Cada vez que pienso que nosotros la empleábamos para inspeccionar alumnos con cuatrimotores y hasta con un motor detenido, más me afirmo en la idea de que no somos más que sobrevivientes de tantas imprudencias, que nadie se ocupaba de prohibir.

Una tremenda frenada en la rueda izquierda, que estuvo a punto de reventar el neumático (después se encontró la cubierta quemada casi hasta la tela), y una reducción total del motor izquierdo corrigieron el desvío.

Ya no terminarían en el Colegio, pero tampoco en el lugar deseado. Por efecto de la sumatoria de ambas correcciones, el avión brincó hacia el otro lado, hacia la izquierda, cruzó la pista en dirección sur y le apuntó ahora al centro del aeródromo. Alarmado, el piloto aceleró a fondo el motor que antes había reducido, aunque esta vez en forma gradual y avanzaron ganando velocidad hacia la tierra, los pastos y los pozos que los esperaban del otro lado de la banquina.

Mi compañero, que tenía bien merecida fama de tranquilo, consideró llegado el momento de intervenir. Olvidó la calma y, perdiendo la compostura, le gritó, le manoteó los comandos y trató de reparar el descalabro. Con las acciones justas consiguió enderezar la loca carrera de ese potro desbocado que era el Viking y, desde medio fuera de la calle, entrarlo de nuevo en la pista con la dirección correcta. Pero también se equivocó. Debió haber frenado, hacer un giro de 180° y volver a la cabecera para intentar un nuevo despegue, esta vez como Dios y los manuales establecen. En cambio, contagiado por la euforia colectiva que desparramaba la emergencia, pese a que se habían comido una cuarta parte de esa pequeña pista, dio motor a pleno y siguió el despegue.

El Viking era tan noble y sobrado de potencia que, al igual que un caballo de guerra, obedeció como si él también se sintiera desafiado. Corrió, cada vez más y más, y todo parecía que iba a superarse cuando, de repente, el comodoro se mostró decidido a no ser un mero espectador de la hazaña. Mientras mi compañero luchaba para despegar, como él tenía las manos libres e inactivas, no encontró mejor manera de ayudar que accionar la manija de meter el tren de aterrizaje.

Aunque el avión empezaba ya a sustentarse con la velocidad que había ganado, las ruedas aún rodaban por el suelo. Cuando empezaron a entrar las patas del tren, la máquina comenzó hundirse y su panza gorda alcanzó a rozar la superficie de la pista antes de alzar vuelo. El “huevo” de plástico que servía de carenado de la antena de cuadro del radiogoniómetro, se desprendió con un ruido sordo y arrastrado que, repercutiendo en toda la cabina, les erizó los pelos a los tripulantes.

Mi compañero, tomado completamente desprevenido por una locura semejante, reaccionó con el instinto de un auténtico aviador:

—¡Qué carajo hace! ¡No toque nada! ¿Quiere matarnos? ¡Déjeme a mí! —le gritó como un desafortunado, olvidado de cualquier noción de grado y jerarquía, al tiempo que sacaba un cuarto del *flap*.

Mientras el Viking se sustentaba y noblemente quería trepar, mi compañero le bajaba la nariz con firmeza, sin dejarlo subir más que uno o dos metros por segundo para que, con ese ángulo de ascenso, pudiera acelerar hasta la velocidad de seguridad. Lo fue apoyando, aún más, con el compensador del timón de profundidad, conocido en la jerga de los pilotos como incidencia y, una vez cómodo, poco a poco comenzó a dejarlo ganar altura y a normalizarle las hélices y motores. Entre tanto, por debajo se acercaban y pasaban el borde de la pista, los edificios y la amenazante chimenea de la fábrica.

El comodoro que, en realidad, parecía no haber tomado clara conciencia de los desastres que había provocado, tampoco se notaba maltratado por los gritos y los insultos. Con seguridad, los tomaba como una reacción normal ante el peligro; sobre todo, porque conocía a mi compañero, siempre tan correcto en su trato e incapaz de salirse de la línea, si no hubiera mediado una emergencia tan severa. Cuando llegaron a la plataforma de estacionamiento al terminar el vuelo, el comodoro bromeó, se bajó del avión y, al parecer, se fue muy tranquilo.

Luego supimos que no había sido más que una fachada. Con la excusa de la reparación y la revisión estructural del avión que, con nuestra ayuda, se prolongó más de lo necesario, tomó distancia; para informarse, hizo llamadas telefónicas, cada vez más espaciadas, y nunca más volvió a volar.

No puedo decir que lo extrañamos. Sólo fue motivo de comentarios y bromas durante cierto tiempo. La verdad es que, para aquella forma de vida, barbaridades como las que acabo de contar, no tenían más trascendencia que la de servir como un tema de conversación momentánea. Nadie parecía reflexionar, ni tomar conciencia de que sólo por la providencial habilidad de mi compañero se había evitado el desastre total. No tenía ninguna importancia. Estábamos tan habituados a resolver situaciones parecidas que, una más, no llamaba la atención por más tiempo del que tardaba en producirse otra.

XVII

Nuestros vuelos, salvo esporádicas excepciones, eran transportes aéreos regulares de STAM³¹ y LADE. Los primeros satisfacían los requerimientos del Ejército y de la Fuerza Aérea para el personal militar y los familiares destinados en Regimientos y Bases Aéreas del interior. Los segundos cumplían los servicios de la empresa aérea estatal de fomento.

Debo reconocer que los vuelos de LADE eran lo más formal, organizado y eficiente que hacían las Unidades de Transporte. Ser comandante de aeronave calificado para hacer vuelos de línea daba prestigio. En especial, en los grados subalternos, nos llenaba de orgullo alcanzar esa distinción.

No es fácil explicar cómo era el funcionamiento ambivalente de Líneas Aéreas del Estado. Por un lado, el personal navegante (pilotos, mecánicos y radio operadores) eran oficiales y suboficiales del cuadro permanente de la Fuerza Aérea. Las aeronaves también eran militares y formaban parte de la dotación de las Unidades de Transporte. Por el otro lado, los servicios que se prestaban y los empleados que atendían, tanto en la agencia central y sucursales del interior, como azafatas y comisarios de a bordo, eran cien por ciento civiles.

LADE formaba parte de la orgánica de la Fuerza Aérea. El director, en esa época, era el jefe de la I Brigada Aérea con asiento en El Palomar. El cargo de subdirector, o gerente general, que supo ser cubierto por un Civil Superior del plantel administrativo de la Fuerza, a partir de 1958 fue ocupado por un vicecomodoro en actividad. Yo tuve el honor de ser el primer oficial jefe designado para dirigir dicha Subdirección. Durante mi gestión se agregaron nuevas escalas en la Patagonia que era la zona más necesitada de comunicación aérea.

La empresa estatal LADE funcionaba, operativamente, igual que cualquier compañía de aviación. Se regía por las disposiciones emitidas por las autoridades de la Aviación Civil. La agencia central estaba en Buenos Aires y tenía una sucursal en cada localidad del interior donde hacía escala. El objetivo de sus servicios era propender al desarrollo del transporte aéreo regional; fomentar los enlaces con lugares aislados y que, una vez desarrollados, pudieran resultar atractivos para ser explotados por compañías privadas. Luego de transferirlos, LADE se orientaba hacia otras localidades que aún no disponían de servicios aéreos.

Por las razones apuntadas, LADE cobraba pasajes con tarifas subsidiadas, sustancialmente más económicas que las empresas comerciales. No obstante, los beneficios que obtenía eran suficientes para solventar los sueldos del personal contratado; alqui-

³¹ Servicios de Transportes Aéreos Militares.

leres de las agencias; viáticos, comidas y alojamiento de las tripulaciones; y en algunos casos contribuía al mantenimiento de los aviones con aportes en efectivo a los grupos técnicos. Con fundada razón, la Fuerza Aérea siempre se sintió orgullosa de su Línea Aérea.

En nuestra época solía suceder que, pese a la prioridad de LADE, alguna orden proveniente de escalones superiores interfería la programación hecha por la Dirección. Como consecuencia, la Línea se quedaba sin avión para realizar un servicio regular porque había sido asignado para satisfacer una tarea militar considerada más importante. En esos casos se trataba de satisfacer la demanda con una aeronave diferente, por lo general más pequeña, y con todos los problemas que implicaba reubicar a los pasajeros que se quedaban sin viajar.

Claro que dichas situaciones eran excepcionales. Como norma los servicios se cumplían con regularidad y los viejos “transporteros” decíamos, con indisimulado orgullo, que “se podía poner en hora el reloj” por la salida de los aviones de LADE, cualquiera fueran las condiciones del tiempo reinantes.

LADE cubría con sus rutas gran parte de la Patagonia. Casualmente, en una de ellas, una mañana de invierno me sorprendió yendo hacia el sur a bordo un potente y noble Viking. Me acompañaba un oficial del Escuadrón que yo comandaba en el Grupo 2 de Transporte Aéreo de El Palomar. Era un largo recorrido hacia los confines de ese árido territorio que, desde arriba, se veía aún más inhóspito, desértico y marrón, pero al que le teníamos un entrañable cariño, sobre todo aquellos que, después de volar innumerables horas, le conocíamos hasta el último rincón de su geografía.

La primera etapa (El Palomar-Bahía Blanca), la volé yo en el puesto de piloto. Había sido a puro instrumental, desde que iniciamos el ascenso después del despegue hasta que perforamos las nubes en la final del aterrizaje. En Bahía cambiamos los lugares. Yo me senté a la derecha, como copiloto, mientras el primer teniente que me acompañaba, un segundo piloto muy próximo a rendir la inspección para primer piloto, se instaló en el puesto de la izquierda.

Él era uno de mis favoritos, aunque jamás se lo hice saber. Tampoco lo felicité, ese día, cuando comprobé que despegaba y cumplía con gran corrección los procedimientos y empezaba a subir con el avión bien controlado, por esa espesa capa de nubes que no habríamos de abandonar, según mis cálculos hasta llegar a Comodoro Rivadavia, el final de nuestra etapa.

Después de colocar el rumbo indicado, ascendió hasta el nivel asignado y, empleando las marcaciones de radio que yo le proveía, corrigió la deriva que nos producía un fuerte viento del oeste. Igual que en el tramo inicial íbamos siempre entre nubes, por lo que no descuidábamos un ápice el funcionamiento de los motores e instrumen-

tos del avión. Una emergencia, que es siempre grave, en esas condiciones asumiría proporciones de pesadilla.

Fue aquí que tuve una de esas premoniciones que, según Saint-Exupery, vienen con el bagaje que traen al mundo los pilotos que, además de conocer el oficio, tienen la cuota de suerte necesaria. Sin demostrarle ningún temor, por lo que pudiera pensar de mi actitud, le dije al primer teniente:

—Ponga rumbo al faro de San Antonio Oeste. Vamos a ir sobre tierra, por adentro, en lugar de cruzar el golfo San Matías. Tardaremos un poco más, pero no quiero correr ningún riesgo. Lo tiene sintonizado en el indicador número dos. En el uno voy a dejar Bahía Blanca, para corregir mejor el viento.

—Muy bien, señor.

Si el primer teniente pensó que mis precauciones eran exageradas o fruto del temor, se guardó muy bien de hacer un comentario o gesto que lo revelara. La precariedad de las ayudas a la navegación de entonces, podían comprometer hasta niveles insostenibles una emergencia sobre el mar. Por otra parte, los aviones que, a veces, se veían obligados a efectuar prolongados vuelos sobre el agua, carecían del menor equipamiento para sobrellevar un amerizaje forzoso. Los chalecos salvavidas y los botes con su equipo de supervivencia tardarían años en ser un requisito obligatorio para operar sobre el mar, a pesar de que ya estaban comprados y prolijamente almacenados en los depósitos. Lo único que faltaba era que alguien ordenase su provisión y acondicionamiento, sobre todo en los aviones más modernos como los Viking que, de fábrica, traían los alojamientos para dichos elementos.

Recuerdo que pasamos San Antonio, corregimos el rumbo y, volando plácidamente, sin turbulencia, seguimos entre nubes hacia el sur. Conectamos el piloto automático y, disfrutando de esa placidez, nos aprestábamos a tomar un café y a comer un sándwich, porque desde la salida no habíamos probado bocado. En ese momento se sintió una trepidación descomunal. El avión entero empezó a temblar en forma convulsiva.

La primera reacción fue manotear como locos el control para desconectar el piloto automático. Por la manera que saltábamos, ambos supusimos que se había producido un problema con el regulador de los comandos y se lo atribuíamos a un mal funcionamiento del sistema. Como una vez liberados, el desastre seguía igual o peor, se me ocurrió mirar el motor de mi lado, dado que el movimiento parecía más fuerte a la derecha. Todo esto que se tarda tanto en escribir, sucedía en fracciones de segundos. Mirar y llevarme el mayor susto de mi vida fue un solo acto: el motor daba saltos locos como de medio metro y amenazaba soltarse de las bancadas en el ala. Apenas lo vi le grité:

—¡Suboficial, ponga en bandera el derecho! ¡Rápido, se va a desprender!, ¡no sé lo que le pasa!

¡Nuestros mecánicos!, los eternos depositarios del trabajo más pesado, así como de toda nuestra confianza en los momentos de mayor apremio. Creo que antes de que terminara con mis gritos incoherentes, con serenidad, pero con la velocidad de la luz, él ya había accionado los botones, la hélice, el acelerador y el motor se estaba deteniendo entre convulsiones.

A todo esto, desde que se había desatado el caos y desconectado el piloto automático, al primer teniente no le alcanzaban las manos para mantener el curso y la altura, volando por instrumentos. Ni hablar de cuando se empezó a detener el motor derecho y tuvo que aplicar potencia al izquierdo y corregir con los compensadores para mantener el vuelo recto y nivelado. Y todo sin que el pobre supiera la causa que había provocado la insólita trepidación.

Cuando por fin la hélice se detuvo perfilada en paso “de bandera”, descubrimos el motivo que estuvo a un paso de desintegrarnos. A una de las cuatro palas, de casi cuatro metros de diámetro, le faltaba, porque se le había partido y volado, un trozo de más de medio metro. El desbalanceo había resultado tan grande que, en unos segundos más, hubiera desprendido el motor de sus bancadas, con sabe Dios qué resultados para el resto del avión.

Nos serenamos. Tomé aliento para ir a explicar a los pasajeros lo ocurrido, y qué nos esperaba. Antes de alejarme:

—Bueno, ahora no podemos correr ningún riesgo, y mucho menos volando por instrumentos —dije al resto de la tripulación—. Vamos a informar por radio la novedad. Trataremos de hacer contacto con el aeródromo de Trelew, y si tiene servicio de torre habilitado, allí aterrizaremos de emergencia —callé un instante y continué—: Tomaremos todas las precauciones. Además, le vamos a decir que se ponga en contacto con las autoridades de la ciudad, que nos pida transporte, alojamiento, en fin todo; y por supuesto sin olvidarnos de avisar a El Palomar y Morón.

Las últimas frases habían sido dirigidas al radio operador, dado que nosotros íbamos a estar demasiado atareados en los próximos minutos, como para ocuparnos de esas minucias administrativas. Entretanto, al primer teniente se lo veía feliz, casi exultante. Con seguridad, porque pensaría que se le presentaba la oportunidad única de practicar una entrada real por instrumentos, para colmo con una emergencia verdadera y con la suerte de tenerme a su lado con mi experiencia de instructor para corregirle o solucionar cualquier error.

Empezamos la rutina. Buscar la carta de entrada por instrumentos a Trelew, que como corresponde a todo aeródromo de alternativa, era obligación del copiloto llevarla

en su cartera de navegación. La leímos hasta memorizarla. Hicimos las comunicaciones por radio; entre las más importantes: solicitar a Buenos Aires que nos enviaran un avión de reemplazo tan pronto como fuese posible. Por experiencia, sabíamos que no era sencillo. La central de operaciones informaría el problema a los superiores. Verificaría si había aviones disponibles, en lo posible del mismo tipo. Pediría al Grupo Técnico de El Palomar que alistara a los mecánicos especialistas de hélices y de motores para cambiar las partes rotas y revisar las bancadas y conexiones. Además, los técnicos tenían que esperar que aterrizáramos en Trelew, para que les informásemos con mayor exactitud los repuestos y accesorios que se necesitaban para dejar el avión en condiciones de volar de regreso a la Base, sin pasajeros porque sólo allí sería inspeccionado a fondo, antes de autorizarlo para el servicio regular.

En oportunidades como éstas, me felicitaba por ser un jefe de Escuadrón exigente. Todos mis pilotos habían aprobado las inspecciones de aterrizaje con un motor detenido, en vuelo visual y por instrumentos. Sin duda, no era lo mismo hacerlo simulando las condiciones de falta de visibilidad con una capota que dentro de nubes verdaderas, en un aeródromo poco familiar con ayudas a la navegación precarias y en una situación de emergencia real, imposible de revertir a voluntad. Ahora no podríamos resucitar el motor muerto y volver a la normalidad como en las prácticas. ¡Pero al primer teniente lo sabía bien preparado! Por eso, no tuve reparos ni temores en dejarlo solo en la cabina e irme hacia atrás para explicar a los pasajeros qué sucedía.

Me puse la chaquetilla y la gorra y aparecí por la puerta del sector de pasajeros, tratando de poner mi mejor expresión de tranquila indiferencia. La situación era normal, semejante a la de cualquier otro vuelo. Algunos, sobre todo, los de atrás, dormían, leían o conversaban ajenos casi por completo a lo sucedido. Habrían percibido las vibraciones o las sacudidas, pero, como ellos mismos dijeron después, no les parecieron demasiado diferentes a las producidas por la turbulencia; y habían durado tan poco que no llegaron a inquietarse. Los que estaban del lado del motor averiado, testigos de la detención y puesta en bandera de la hélice, no supieron precisar si las trepidaciones fueron la causa de que el motor se hubiera parado o si fueron consecuencia de haberlo detenido.

En general, suponían que se trataba de una de las acostumbradas simulaciones que los pilotos solíamos ejercitar para mantener el entrenamiento. Prácticas que ellos aceptaban para compensar el menor costo del pasaje y como un riesgo calculado por volar en aviones y con tripulaciones militares.

En ese entonces carecíamos de la comodidad que significan los sistemas modernos para hablarle a los pasajeros desde la cabina a través de parlantes dispuestos de tal forma que la voz llega con claridad a todos los asientos. De modo que tuve que llamar

la atención de los presentes batiendo las palmas y casi gritando para acallar las voces y alertar a los lectores y dormidos de la parte posterior.

—¡Atención! ¡Por favor atención! Quiero explicarles que nos hemos visto obligados a cambiar el plan de vuelo —dije y al advertir algún ceño fruncido, continué—: No se alarmen. Todo está bajo control. Como consecuencia de un desperfecto en una de las palas de la hélice del motor derecho, tuvimos que detenerlo. En condiciones visuales, posiblemente hubiéramos intentado llegar a Comodoro Rivadavia y evitarles molestias a ustedes. Pero, como están las cosas, no tenemos más remedio que aprovechar la proximidad de Trelew y descender en su aeródromo —un pasajero abrió la boca como para bostezar, y me dirigió una mirada interrogante—. Descender, es lo que estamos haciendo para aterrizar e impedir cualquier complicación si otra falla se suma a la que ya tenemos. Y no hay motivo para alarmarse. El primer teniente que va como piloto, tiene experiencia de sobra. Ha realizado este tipo de entradas y aterrizajes con uno, y hasta con los dos motores detenidos —dije a sabiendas que exageraba—. Estamos sobre terreno llano, contamos con la ayuda de tierra y estamos en comunicación, tanto con Trelew como con Buenos Aires. En Trelew hay techo y visibilidad para operación visual, y saldremos de las nubes mucho antes del aterrizaje. Si alguien tiene una inquietud o quiere preguntar algo estoy a su disposición.

—¡Comandante! —uno de los pasajeros del fondo, se paró y elevó la voz para hacerse escuchar—. ¿Qué va a pasar una vez que hayamos aterrizado?

—¡Muy buena pregunta! —respondí, subiendo y bajando la cabeza en forma aprobatoria— Ya nos comunicamos con Buenos Aires y les hemos pedido un avión de reemplazo. Pero no saldrá de El Palomar hasta que, desde tierra, les informemos qué repuestos y accesorios, realmente, hacen falta. Estimamos una demora de varias horas, en el mejor de los casos, para continuar. Por eso, hemos pedido al aeródromo de Trelew que nos consiga un transporte hacia la ciudad y reservas en un hotel, en previsión de una demora prolongada. Lamentablemente la Fuerza Aérea no puede solventar los gastos originados por este contratiempo, que espero no sean muy elevados.

—Dígame comandante —dijo otro pasajero, un tanto más inquieto—. ¿No podemos hacer un arreglo y continuar el viaje por tierra? Por lo menos en mi caso, la ciudad de Comodoro, que es mi destino, está más o menos cerca y en una de esas, hay algún ómnibus que salga en un horario próximo. A lo mejor, así llego más rápido que si espero a continuar el vuelo como usted dice.

—Muy bien; el comisario de a bordo —dije y lo miré, pues se encontraba a mi lado—, tomará nota de los que estén interesados en esta variante. En cuánto tenga el dato, hablaré con Trelew para que averigüen si hay una posibilidad; en caso afirmativo le pediré que hagan las reservas del caso. ¡Proceda de inmediato, comisario! —

dirigiéndome a los pasajeros pregunté—: ¿Alguna otra duda?... ¡Bien!, esta será la última conversación hasta después del aterrizaje. Si hay órdenes o medidas especiales, les llegarán a través del comisario de a bordo, a quien les ruego presten atención y obedezcan sus indicaciones lo mejor posible. ¡Hasta luego!

Hubo un tibio conato de aplausos, extinguido con rapidez por los comentarios y consultas que se prodigaron los pasajeros entre sí. Me apresuré a volver a mi reducto de la cabina de mando, donde me sentía fuerte y a gusto, y donde mi confianza renacía después de haber estado en contacto con los viajeros. Una situación que intranquiliza a todo comandante de aeronave, porque nunca se sabe cómo pueden reaccionar, si alguna persona histérica puede actuar como detonante de un pánico colectivo.

Se respiraba tranquilidad y eficiencia profesional en esa suave penumbra de la cabina de vuelo. Me acomodé en mi asiento:

—¡Bueno, todo está bien atrás! No hay problemas, nadie se ha excitado ni, mucho menos, descontrolado al enterarse de lo sucedido —le dije al primer teniente—. Claro, solo me atuve a los hechos reales y no a lo que podría haber pasado si el trozo de hélice saltaba hacia adentro o si el motor se desprendía, total o parcialmente. Ahora, usted, ¿dígame como andamos aquí?

—¡Todo bajo control, señor! Sobre el aeródromo hay trescientos metros de techo y viento del oeste de cincuenta nudos, con ráfagas de setenta —dijo con gran suficiencia—. Voy aplicando un poco más de doce grados de corrección de deriva, casi quince. Con este régimen de descenso estimo que en diez minutos bloquearemos el radiofaro de Trelew, y podremos comenzar la perforación — señalándome las agujas, agregó—. En el radiogoniómetro uno, que me parece más preciso, he puesto el radiofaro del aeródromo para la entrada; en el dos está sintonizada la *broadcasting*³² para prevenir problemas y saber siempre donde estamos.

En ese momento, por los auriculares escuchamos la voz entrecortada del operador de la torre que nos decía que no esperaba tráfico alguno, de modo que nos daba amplia libertad. El primer teniente esbozó una sonrisa y continuó:

—Si me permite, ¡está más asustado que nosotros! —dijo, y volvió a poner una expresión seria—. Creo que es la primera vez que maneja una emergencia. La pista es corta, pero con este viento que nos tomará casi de frente, no tendremos problemas para frenar mucho antes del final. Si el dato del techo de nubes es correcto, la entrada será visual porque estimo que haremos contacto antes de llegar al radiofaro. Haré el viraje a la izquierda, con el motor parado arriba, y entraré directamente a recta final. Por eso, si hago contacto antes, como espero, voy a bajar el tren justo al bloquear el

³² En ese entonces a las emisoras de radio las denominábamos con la designación inglesa.

radiofaro, para iniciar de inmediato el viraje y así el viento no nos aleja mucho de la pista. ¿Le parece bien?

Había hablado con serenidad y confianza, como un verdadero profesional que tiene amplio dominio y conocimiento de lo que estaba haciendo. Me invadió una oleada de orgullo y satisfacción al verlo manejar todo en forma tan correcta. Conversaba; explicaba; daba razones y, al mismo tiempo, mantenía con solvencia el rumbo, el régimen de descenso; corregía las sacudidas de turbulencia que se incrementaban a medida que descendíamos; daba órdenes al mecánico; recibía el informe del comisario sobre los pedidos de los pasajeros; los pasaba al radio operador con órdenes precisas; reiteraba las instrucciones a los tripulantes para el momento de aterrizar. Me sentía una mezcla de padre y profesor que ve a su hijo y alumno sortear con éxito las difíciles circunstancias que le pone enfrente la vida. Decidí dejarlo absolutamente solo, no intervenir salvo en una urgencia extrema, para no privarlo del placer de realizar por sí mismo su hazaña, y salir airoso sin que yo le tocara los comandos o le prestara una ayuda no pedida. Para que completara su formación como piloto, yo comprendía lo trascendente que resultaba para él superar una emergencia sin auxilio.

—¡Me parece bien!, siga nomás. Lo está haciendo muy bien —respondí, alentándolo, pero sin exagerar el tono.

A partir de ese momento, me propuse hablar sólo si él lo requería. Eso sí, asumí de lleno las funciones de copiloto. Atendí al tráfico de radio; desplegué la carta de la entrada, en previsión de las nuevas consultas que él quisiera hacer; colaboré con el mecánico en la atención del motor que funcionaba; en el control de los instrumentos y sistemas, listo para contestar con precisión cualquier duda que se le pudiera presentar al primer teniente. Sabía que únicamente así, el hombre que piloteaba uno de esos grandes aviones de transporte podía concentrarse en los comandos, sobre todo, en condiciones de vuelo por instrumentos con una emergencia como la que estábamos atravesando.

—¡Señor!, me parece que estamos muy cerca —me advirtió; después, con voz tranquila y controlada, explicó—: Tuve que aumentar la corrección de deriva al bajar la velocidad para el descenso. Ya puse en mi altímetro la presión que nos dio Trelew. Estamos a cuatrocientos metros sobre el nivel del aeródromo, creo que muy pronto vamos a salir de las nubes y tener contacto visual. El viento está muy fuerte y abajo tiene que haber mucha turbulencia. Le ordené al comisario que controle que todos los pasajeros estén sentados y con el cinturón de seguridad colocado. No obstante lo voy a llamar para que verifique otra vez.

—¡Bien, bien! Hace un instante, mientras usted hablaba, yo estaba mirando afuera y me pareció que las nubes empezaban a ralear. Creo que en cualquier momento sali-

mos —respondí, notando esa claridad creciente, producto de la menor densidad de las nubes—. Y tiene razón, debemos estar muy cerca por lo fuerte que se escucha el radiofaro³³.

Entre nosotros hablábamos por el sistema de intercomunicación. Los tres teníamos colocados los auriculares. De la base del auricular izquierdo, nacía un grueso alambre doblado hacia delante que, en frente de la boca, sostenía la pastilla del micrófono. Como el alambre tenía un mecanismo extensible y su articulación le permitía un amplio movimiento y lo mantenía quieto por medio de una ruedita de fricción, se adaptaba a cualquier forma y tamaño de cabeza. Para quienes habíamos pasado tantos años hablando a gritos dentro de las cabinas de los aviones, este medio que permitía hablar y escuchar serena, normalmente, contribuía a mantener la calma que debe imperar en las emergencias, cuando los gritos y el palabrerío atropellado multiplican la secreción de adrenalina.

—¡Mire señor; mire! ¡Ahí está!

Instintivamente, como un novato, miré hacia adelante. De repente habíamos salido de las nubes y, a 300 metros de altura, saltábamos con las furiosas ráfagas del viento del oeste, tan común en la Patagonia. El terreno se veía marrón, árido, lleno de piedras y matas de “paja brava”. Digo como un novato, porque con la corrección de deriva que nos obligaba a mantener la fuerza del viento, nuestro objetivo no estaba adelante, sino a un costado; el aeródromo y su radiofaro aparecían bien a nuestra izquierda, fuera del parabrisas, casi en la ventanilla lateral.

Se veía el río y más a la izquierda la ciudad: chata, pequeña como tratando de agachar sus techos para evitar el viento. En suma y como nos habían dicho, la visibilidad era buena a pesar de la llovizna que golpeaba y se desvanecía casi al instante en el parabrisas y las ventanillas.

Con claridad distinguimos el aeródromo y la corta calle de aterrizaje, enripiada y con grandes zonas de tierra pelada. Advertimos que la manga indicadora de la dirección del viento estaba horizontal y sacudida por las ráfagas. Aún no había llegado ningún vehículo, pero por el camino que salía de la ciudad se veían las estelas de tierra que volaban desde dos vehículos que avanzaban hacia el campo de aviación y que nos llenaron de una alegría casi infantil.

Cuando la pista desaparecía ya debajo de nosotros, la aguja del gonio osciló y luego, decididamente, giró hacia atrás. Por un instante olvidé la promesa que me había hecho. Estaba a punto de abrir la boca y dar una indicación, cuando el primer teniente me llamó a silencio con su mesurado comentario:

³³ Los radiofaros transmiten, en código Morse, una señal auditiva de tres letras que lo identifican. La emisión de los radiofaros es captada por la antena de cuadro de los equipos de radiogoniometría de los aviones y, con una aguja, traducida sobre un dial en una indicación de dirección.

—Vamos a incrementar las revoluciones y a dar más potencia. Voy a nivelar a doscientos cincuenta metros para cubrirme de cualquier falla y tener tiempo de entrar haciendo un viraje a nivel, en lugar de hacerlo en descenso —luego de esa explicación le ordenó al mecánico—: ¡Más potencia! ¡Baje el tren! ¡Atento a la hélice y la potencia! —y, dirigiéndose a mí, agregó—: Señor, voy a seguir en este rumbo, casi sur, para no tener que hacer un viraje muy escarpado³⁴ para enfrentar la pista. El viento está muy fuerte y nos va a alejar mucho del aeródromo. Si voy un poco al sur, creo que con un viraje normal, puedo quedar en la final³⁵. Avise a la Torre, por favor, que estamos listos para entrar.

Era tal cual el mismo procedimiento que quería indicarle. Me felicité una vez más por haberme callado, y procedí a informar al aeródromo. Encendí el cartel de “no fumar” que, a su vez, era el último aviso para el comisario.

Con mucha paz de espíritu, me dispuse a observar cómo lucharía el primer teniente hasta poner el Viking en el suelo. Por el momento, todo parecía en orden y bajo control, pese a la turbulencia y al viento que, más que inconvenientes, hasta parecían un agradable escape a la rutina. Pero, ¡nunca hay que cantar victoria antes de tiempo!

No habíamos completado ni la mitad del viraje que ya el viento oeste, con gran velocidad, comenzaba a techar el aeródromo con una capa de nubes bajas que nunca habían estado a la vista ni en los cálculos de nadie. El operador de la torre, al que llamábamos de “control”, en realidad, no era ni uno ni otro. No controlaba nada y no estaba en ninguna torre, sino en su oficina, observando un sector del campo de aterrizaje por una ventana y a nivel del suelo. Con toda su buena voluntad solo podía informar lo que veía en su estrecho ángulo visual.

Gracias a su experiencia, había acertado al calcular el techo de nubes que tenía cuando lo sobrevolamos, pero carecía de cualquier medio para predecir lo que sucedería solo unos pocos momentos después. Y nosotros, cuando pasamos por la vertical del aeródromo, mirando la manga y el estado de la calle, ni se nos había ocurrido pensar que, desde el oeste, podría llegar semejante amenaza. Nuevamente tendríamos que volver a volar por instrumentos, con la diferencia que estaríamos en viraje, con un solo motor, cerca del suelo y con la obligación casi imperiosa de acertar la entrada en el primer intento, so pena de someter al único motor en servicio a esfuerzos que no estábamos seguros de que podría soportar, para elevarnos y hacer otra intentona completa que, con seguridad, sería entre nubes y sacudidos por ese viento cruel, inclemente, que pugnaba por sacarnos del rumbo y de las casillas.

³⁴ Viraje de 60° o más grados de inclinación.

³⁵ Recta final. Vuelo inmediato anterior a la toma de tierra.

Creí que esa emergencia dentro de la emergencia le iba a quemar los papeles a mi primer teniente y ya me aprestaba a tomar cartas en el asunto, cuando escuché su voz serena:

—¡No se preocupe, señor! —dijo, hasta con cierto tonito de alegría. Mientras me preguntaba si era posible que irradiara esa felicidad, llegué a la conclusión de que mi cara denotaba preocupación pues él continuó—: Voy a hacer tal cual lo que hicimos en el Chaco, cuando usted me pasó la inspección y entramos a instrumental con un motor parado, y con el radiofaro a un costado de la pista. ¿Se acuerda? Aquí hay un poco más de viento y tenemos la obligación de acertar, pero en realidad es lo mismo, ¿no le parece?

No estaba tan seguro que me pareciera lo mismo. Aunque recordé que él había superado una exigencia que otros comandantes antiguos no habían aprobado. Incluso, hubo algunos que fueron vueltos a la condición de segundo piloto hasta una nueva comprobación. De todos modos, en la situación presente, no tenía más alternativa que alentarlos:

—Sí, ya me acuerdo. Haga cómo hizo entonces y todo irá bien.

En aquella oportunidad, debajo de la capota, él supo resolver un problema casi real porque le había parado el motor antes comenzar el procedimiento. Pero también recordaba que yo iba en el puesto de la derecha, mirando afuera, con buena visibilidad y con todas las chances de terminar el ejercicio, quitar la capota, poner en marcha el motor detenido y seguir volando normalmente, en cuanto me pareciera conveniente para nuestra seguridad.

En cambio, ahora, en Trelew, con los precarios datos de altura sobre el suelo, con la turbulencia y el viento, con el alma prendida de la bendita aguja del radiocompás que apuntaba al radiofaro, ubicado al sur y bastante alejado de la calle de aterrizaje. ¡Sí, bendita aguja! porque era la única indicación que teníamos para orientarnos con respecto del aeródromo, y porque allí no había, repito no había, forma de quitarnos la capota ni motores listos para reencenderse y transformar el vuelo en uno normal y corriente. ¡No!, solo había nubes, viento, y la tremenda necesidad de apelar a la experiencia, de no quitar la vista de los instrumentos, de no perder la calma y confiar ciegamente en nuestra capacidad para superar la emergencia.

¡Qué maravillosa escuela de autocontrol que cursan los inspectores o profesores de vuelo! En una emergencia real como aquella me moría de ganas de meter mano a los comandos, de regular la potencia, de sacar un poco de flaps, de cerrar el viraje. Pero mis años de instructor me frenaban, me hacían adoptar una actitud de elegante indiferencia, como si esas complicaciones me hubieran sucedido cada quince minutos toda la vida.

Como expliqué en capítulos anteriores, no hay nada peor para la autoestima de un piloto que sacarle los comandos en pleno vuelo, incluso en una situación anormal cuando se está equivocando un poco y todavía no ha puesto en verdadero peligro a la integridad de los tripulantes y del avión. Repito, él tiene que aprender a sobrellevar la emergencia, a salir airoso; y sólo cuando no se siente capaz y pide ayuda, o cuando es inminente la catástrofe, sólo entonces el instructor debe intervenir. Esa tensión, ese reprimirse hasta niveles insoportables, son minutos, horas, días de vida que los instructores de vuelo dejan en cada emergencia que conviven con los alumnos.

¡Pero este primer teniente tenía la fibra y la fineza que hacen al aviador nato! Lo confirmó más tarde, en los destinos que le deparó su carrera, cuando voló los aviones más modernos que tuvo la Fuerza en la especialidad de transporte; cuando llegó a los grados más altos del escalafón y comandó unidades prestigiosas.

Aquella mañana en Trelew, él ignoraba el futuro que tenía reservado. ¡Tan joven y lleno de vida y de confianza! Los ojos oscuros reluciendo con el placer de realizarse en la auténtica vocación por el vuelo. Estoy seguro que, como a todos los que en algún momento hemos sentido lo mismo, a él no le interesaba conocer su destino. Con una felicidad casi dolorosa a fuer de ser intensa, iba entregado con alma y vida a la pasión de poder domar ese gigante herido y rebelde; y, en medio de semejante adversidad, de poder llevarlo suave, dulcemente, al sosiego de un aterrizaje sin errores.

Tal cual lo había previsto, cuando terminamos el giro y enfrentamos el campo, siempre prendidos de la aguja de la radio, el viento ya nos había alejado bastante hacia el este. Su voz apacible actuó como un bálsamo sobre las puntas de nuestros nervios que afloraban por la piel:

—Si le parece bien, señor, vamos a bajar ahora, y quiero hacerlo rápido, unos cinco metros por segundo —dijo, introduciendo una leve corrección de rumbo—. De estar lejos, como lo imagino, deseo hacer contacto cuanto antes y preparar con tiempo la maniobra de aterrizaje.

—Me parece bien, baje pronto —contesté, y en pocas palabras le comuniqué mis conclusiones—. Ahora casi no hay deriva, de modo que podemos ir directo al radiofaro hasta salir de las nubes, entrar en final y afinar la puntería para aterrizar. No creo que el viento nos haya alejado demasiado. Fíjese que la aguja del radiocompás número dos, que está sintonizado con la emisora de la ciudad, siempre estuvo a la derecha y ahora marca decididamente atrás. Quiere decir que, siempre, nos hemos mantenido entre el aeródromo y la ciudad. Por eso debemos estar muy atentos. En cuanto hagamos contacto es muy probable que nos aparezca la pista.

Dicho y hecho, cuando el altímetro indicaba poco más de 50 metros sobre el terreno y la turbulencia aumentaba, nos apareció el suelo, las piedras y un poco a la iz-

quierda el camino enripiado y polvoriento, lamido por el viento, que unía la ciudad con el aeródromo. Éste, también se veía entre la fina llovizna que ahora con el viento de frente, golpeaba persistente contra el parabrisas.

Comenzó el diálogo rutinario entre el piloto y el mecánico. Ambos, tan seguros de sí y serenos como si estuvieran dando una vuelta de pista en El Palomar:

—¡Más potencia! —pidió el primer teniente.

—¿Así es suficiente? —preguntó el mecánico, tras ajustar el acelerador con un movimiento preciso.

—Sí. ¿Tren?

—Abajo y trabado, luces verdes encendidas.

—Hélice a dos mil quinientas vueltas.

—Dos mil quinientas.

—Mezcla rica, bomba eléctrica.

—Conectada.

—De a poco, saque un cuarto de flap.

—Un cuarto abajo.

—Cartel de no fumar —ordenó el piloto, que era el aviso convenido con el comisario de a bordo para que preparase a los pasajeros para el aterrizaje.

—¡Ya estaba conectado!

Con cada cambio de potencia o de revoluciones de la hélice y con la bajada del flap, el primer teniente con suavidad y sin esfuerzo, a pesar de la maldita turbulencia, ajustaba los compensadores de los comandos de timón y de profundidad y gobernaba el enorme pájaro metálico, que respondía con la docilidad de un noble corcel que siente la mano firme y segura del jinete. Todo, sin movimientos bruscos, con soltura, sin levantar la voz, transmitiéndonos a todos un efluvio de confianza.

El viento nos retrasaba. Estábamos muy bajo aunque bien enfrentados para aterrizar. Tuvo que aumentar dos veces la potencia hasta sentirse cómodo en un descenso apenas perceptible. El operador del aeródromo nos informó que el viento se mantenía en sus 50 nudos, y nosotros comprobamos que la turbulencia era fuerte sin llegar a ser severa. Estas condiciones, en especial el viento, que nos tomaba casi exactamente de frente, nos favorecían para entrar en la calle corta, poco recomendable para aviones de aterrizajes veloces como el nuestro.

Yo estaba más que satisfecho, no necesitaba intervenir para nada. El primer teniente demostraba que le sobraba calidad para superar la prueba que enfrentaba. Hice un último llamado a la torre para tranquilizar al personal de tierra que, en el momento más inoportuno, justo cuando estábamos entre las nubes, nos había asediado preguntándonos nuestra posición y condiciones porque ya no nos veía.

—Trelew torre, aquí Fuerza Aérea Tango-doce.

—Prosiga Tango-doce.

—Tango-doce en final, próximo al aterrizaje; todo bajo control. Informe sobre las medidas solicitadas: comunicaciones, transportes y demás.

—En proceso, Tango-doce. Estimo que poco después del arribo tendremos todo listo. Autorizado aterrizaje. Pista libre y, ¡buena suerte!

—Tango-doce, agradecido.

Esas cortesías entre operadores y pilotos eran frecuentes, y creo que aún deben serlo. Tanto uno como el otro se sentían muy ligados en lo espiritual, aunque nunca llegaron a conocerse en persona, sobre todo en los aeropuertos más grandes. Sin embargo, se reconocían por sus voces y modismos. El estrés de las situaciones anormales reforzaba esa natural unión; y el personal de la torre, de verdad, parecía vivir las emergencias junto con los tripulantes. Pero en ese momento no había tiempo para más protocolo. Debíamos entrar sí o sí. Faltaba nada para cruzar el borde del aeródromo, cuando el primer teniente pidió:

—Medio flap.

—¡Medio flap abajo! —contestó el mecánico.

Haciendo una leve corrección de rumbo y potencia, el piloto anunció:

—No voy a bajar más flaps. Hay demasiado viento y sería perjudicial que el avión flotara demasiado. Lo voy apoyar sobre las ruedas para tener más control.

Estábamos por tocar y su mano iba hacia el acelerador cuando, como un relámpago, me vino a la memoria aquel día en Morón, en que inspeccioné a un alumno con el motor izquierdo parado a propósito y los compensadores aplicados para contrarrestar la potencia asimétrica; y recordé el salto que dio el avión hacia la derecha por efecto de tanta compensación cuando el alumno redujo el motor, simplemente, como si fuera un aterrizaje normal. La imagen del Viking que casi habíamos embestido me traicionó y comencé a decirle:

—Ahora, despacio, vaya sacando...

¡Qué magnífica oportunidad perdida de callarme la boca! El primer teniente, como un concertista de piano, con precisos movimientos, comenzó a desplazar los dedos ágiles en un veloz vaivén entre el acelerador y las pequeñas manijas giratorias que gobernaban los compensadores. Quitaba apenas la potencia y descompensaba el timón, quitaba otro poco y volvía a girar. Entre tanto, su mano izquierda mantenía firme el comando y luchaba contra la turbulencia y obligaba al avión, más torpe por la menor velocidad, a mantenerse en el curso del eje de la pista. Era para aplaudir, y lo hubiera hecho, si no fuese que, tanto el mecánico como yo, estábamos ocupadísimos tratando de no morirnos del susto.

Pensé que me comportaba como uno automovilista que acompaña a otro menos experto y, continuamente, va extendiendo la pierna para frenar. Resulta difícil reprimir los movimientos delatores de un estado de ánimo cercano al pánico y, adoptar un aire de indiferencia cuando se está esperando el bollo a cada instante. Para colmo al tipazo, que era el primer teniente, se le ocurrió preguntarme:

—¡Cómo voy señor! ¿Qué le parece?

Carraspeé para desanudar la garganta y decirle casi cuando tocábamos el suelo:

—Excelente. ¡Muy, pero muy bien! Sosténgalo un poquito que ya estamos.

Justo entonces se oyó el ruido de las ruedas, y empezamos a saltar en la pista despareja. El primer teniente con las dos manos apoyaba el comando hacia delante, lograba que el avión corriera sobre las ruedas principales retardando el toque de la rueda de cola. Era lo aconsejado en caso de vientos fuertes, pues facilitaba el gobierno de la nave en el suelo. Claro, con lo celosos que eran los frenos de aire del Viking, había que redoblar la precaución para no excederse en la presión sobre los “bigotes”, que estaban anexos a los manillares del volante de comando. Como el primer teniente no podía soltar las manos pidió:

—¡Corte la bomba eléctrica! ¡Arriba el flap! ¡Reduzca la mezcla!

El mecánico accionaba y daba el comprendido a medida que cumplía.

No hubo problemas, la pista sobró por la acción del viento y del buen cálculo de entrada y velocidad. Nos desplazamos al costado izquierdo de la calle y, cuando la velocidad disminuyó lo suficiente, el piloto giró a la derecha para volver con el motor pasivo del lado de adentro y regular la intensidad del viraje con el motor izquierdo y el freno. Cuando ocupó de nuevo el eje de la pista, ayudado por el viento, rodó hacia la casilla que servía de torre y estación de pasajeros.

No pude menos que felicitarlo. Mientras lo ayudaba a sostener el comando atrás, tratábamos de impedir que el viento nos levantara la cola y nos dejara ridículamente piloneados, después del enorme esfuerzo y el despliegue de técnica realizados para llegar sanos y a salvo al suelo.

Había euforia, había alegría. El comisario de a bordo entró en la cabina y dio rienda suelta a su emoción:

—¡Lo logramos! ¡Lo logramos! —gritaba y palmeaba la espalda del mecánico que nos hacía gestos significativos mientras trataba de calmarlo.

El comisario se veía liberado de la tensión enorme que le habría significado mantener una fachada de calma ante el temor de los pasajeros que, entregados a su suerte, ignorando por completo la verdad, lo habían acribillado con preguntas que el pobre trató de responder con verdades y mentiras a medias, ya que ni él mismo sabía bien

qué sucedía ni cómo terminaba. De todos modos, ni el piloto ni yo queríamos escenas, de modo que le corté sus demostraciones:

—Controle que nadie se mueva hasta que hayamos estacionado—dije con tono seco—. Luego verifique que ningún pasajero olvide sus pertenencias. Nosotros descendemos primero y sólo cuando le avise, usted hágalos bajar. Quiero controlar, antes, dónde los vamos a poner para que esperen la llegada del transporte terrestre a la ciudad.

—¡Sí señor! ¡Enseguida! —dijo y salió tan veloz como había llegado.

Al abrir la puerta de comunicación hacia el compartimiento de pasajeros, se escucharon las voces altas y eufóricas de hombres y mujeres que se llamaban e intercambiaban comentarios relativos al final de la emergencia. Cuando cerró la puerta, quedamos de nuevo en la paz y en el silencio de nuestro reducto de mando, el lugar donde siempre hubo conciencia de las dificultades que enfrentábamos y de las que nos podían esperar. Al revés de lo que sucedía allá atrás, entre los pasajeros, en nuestra cabina no había lugar para la euforia.

A partir de allí todo fue rutina. A su debido tiempo llegaron los transportes, enviamos los mensajes, y aterrizó el avión de reemplazo con la pala de hélice y los repuestos. Todo mechado por las interminables esperas que, igual que en cualquier paradero aéreo del mundo, chico o grande, cada uno trató de llenar como mejor pudo.

Nos fuimos a dormir a la ciudad y a la mañana siguiente continuamos el vuelo en el avión de reemplazo. En el aeródromo, con un frío que los obligaba a cobijarse a cada rato, quedaron trabajando los abnegados mecánicos y operarios del Grupo Técnico 1 para dejar el avión averiado en condiciones de volver a El Palomar, para ser sometido a una más cuidadosa inspección, antes de autorizar su empleo con pasajeros.

* * *

A través de los relatos, hemos visto cuáles son las aptitudes que deben reunir los verdaderos pilotos, que no se limitan a la habilidad manual ni a la rapidez de sus reflejos. Con mayor razón, en un comandante de aeronave que, antes que nada, debe tener seguridad en sí mismo y transmitirla a su tripulación. Él debe darles la tranquilidad necesaria para poner el remedio adecuado frente a cada nueva situación. El comandante sabe todo lo que humanamente se puede saber sobre el avión y por ello, con intuición, adivina el próximo paso que ha de seguir, no solo el daño producido, sino también el remedio que se le impuso. Igual que un mago, con mano experta, va tocando los controles, anticipándose a las reacciones que, de modo inexorable, producirá el metal herido o averiado.

Su atención distributiva le permite absorber como una computadora, todos los datos, informes y señales que le llegan desde la radio, de sus colaboradores y de las lu-

ces y diales del tablero de instrumentos. Tiene y muestra calma; voz pausada, buen carácter; tolerancia ante las debilidades y temores ajenos; da órdenes claras y precisas, mientras atiende a todo lo demás. Pero, por encima de esas virtudes, como tan bien lo expresó Saint-Exupery, requiere de una gran dosis de buena suerte para superar los problemas y emergencias de su vuelo.

* * *

Aquella mañana en Trelew, en que tenía sentado a mi lado a un raro espécimen de alumno que excedía con creces todas esas pautas, ¡cómo no iba a sentirme colmado de felicidad! Mientras, de reojos, lo veía pilotear enfrascado en los problemas de navegación, porque de nuevo volábamos por instrumentos, pensaba que en ese primer teniente se anidaba el verdadero espíritu del vuelo.

Sin que él lo supiera, ya era un verdadero comandante de aeronave, en el cabal significado de las palabras. Y yo me sentía tranquilo y orgulloso a la vez, por estar junto a él en una cabina de mando. No me importaba el grado ni el rango, lo que valía era el respeto que me inspiraba esa tremenda imagen de aviador.

XVIII

Algunas de las emergencias que nos pusieron al borde del abismo se hilvanaron con puntadas de errores: órdenes mal dadas, intolerancias culposas, falta de ayudas adecuadas, inexperiencia, condiciones meteorológicas adversas. En ciertos casos, como este que deseo relatar, se juntaron todas las causas.

Andábamos con un primer teniente alumno que daba sus primeros pasos como segundo piloto y aprendía los secretos de ese magnífico avión que era el Viking. Nuestra misión era trasladar en viaje de fin de estudios a los oficiales egresados de la Escuela de Intendencia, pertenecientes al Escalafón del mismo nombre que, más tarde, se denominó de Contabilidad y Finanzas.

Debíamos recorrer casi todo el centro del país, y aterrizar en las Brigadas, Bases y Talleres de la Fuerza. Al mando de un vicecomodoro de esa especialidad, muy prestigioso y querido, los oficiales de Intendencia se quedaban un día en cada lugar. Recorrían las instalaciones, se enteraban de la dotación de personal y de material, y aprendían las características y modalidades de trabajo que las diferenciaban de las otras unidades.

Hicimos la primera escala en Córdoba, donde nos detuvimos un día y medio. La magnitud de esa enorme Guarnición Aérea, que comprendía la Escuela de Aviación Militar, la Escuela de Suboficiales y la Fábrica Militar de Aviones, requería de tiempo adicional para que, aunque más no sea en forma superficial, conocieran los tres organismos. La segunda parada fue en Río Cuarto, donde funcionaba un Taller Regional y, en ese entonces, un Grupo de Artillería Antiaérea.

Apenas despegamos de la Escuela de Aviación, comenzaron los errores. No cargamos combustible, suponiendo que no se justificaba por la escasa distancia que había entre Córdoba y Río Cuarto.

* * *

Para los aviadores militares rige una regla de oro: en el lugar donde se aterriza, se debe cargar combustible y comer como si fuera la última vez. Una precaución que no es para nada antojadiza. Nadie puede asegurar que en la próxima escala haya combustible, especialmente en la Patagonia. Quedarse varado por no tomar la precaución de cargar no solo es molesto, sino que los culpables se exponen al ridículo público y a las bromas más feroces. Por otra parte, cuando se cumplen vuelos con aviones militares, excepto los servicios de LADE, en cualquier momento del día o de la noche, se puede recibir la orden de salir urgente a cumplir otra misión, que por lo general requiere carga completa de combustible.

Si la orden llega durante el día, en pleno período de actividad de la Base o lugar donde se aterriza, al no cargar de inmediato al llegar se produce una demora que tal vez sea tolerable. Pero si la orden llega de noche, especialmente en lugares donde no se realiza actividad nocturna de vuelo y las bombas o instalaciones se cierran y precintan; y el encargado se va a dormir a su casa, el caso asume proporciones desgraciadas, sobre todo cuando el personal militar de guardia se resiste a salir de la rutina o a despertar a los jefes para que den las órdenes y autorizaciones que subsane la falta de previsión del piloto o mecánico negligente. Con un simple aviso previo, siempre y en todo lugar es posible reabastecerse.

* * *

Bueno, y ahí estaba, en Río Cuarto saludando a los conocidos que habían ido a la pista a recibirnos, cuando vino el encargado de las bombas y depósitos de naftas, acompañado de nuestro mecánico a preguntarme si deseábamos cargar.

—Señor, tiene que decirme, ahora, si piensa completar los tanques. Es casi la hora de salida del Taller. Cerramos, precintamos y nos vamos a la ciudad.

—¡No!, muchas gracias —repliqué ignorando la mirada desaprobadora del mecánico—. Antes de las diecisiete —eran las 13—, salimos para Villa Mercedes y, al llegar, todavía nos va sobrar media hora de autonomía. Vamos a completar allá.

Hay veces en que a uno se le nublan las entendederas. No sé porqué, la cuestión es que, en ese día, estuve decididamente idiota, y la mirada del mecánico no dejó lugar a dudas sobre la pésima apreciación que yo había hecho de la situación. Pero, por encima de todo, porque había transgredido la regla de oro.

Se fueron los empleados del Taller. El naftero cerró y precintó el depósito; y nuestro mecánico comenzó a preparar el avión, refunfuñando algo que no pude terminar de entender. Con el copiloto, me uní al grupo de oficiales de Intendencia y fuimos al casino conversando despreocupados y alegres. El vicecomodoro fue a saludar al jefe del Taller a su despacho; y los oficiales cursantes iniciaron la visita.

Como a los 30 minutos, el vicecomodoro llegó al casino, en compañía del jefe de la División de Intendencia del Taller que iba a guiar a la delegación por las instalaciones. Aunque estuviesen inactivas, los cursantes podrían tener una idea de la magnitud del trabajo. Además, antes de salir para Villa Mercedes, la recorrida sería complementada con una exposición oral graficada.

Y aquí comenzaron las verdaderas dificultades, porque el vicecomodoro traía muy malas noticias para mí. En la jefatura lo recibieron con un radiograma del Comando, ordenándole que alterase la secuencia de las visitas. Dado que en la V Brigada Aérea de Villa Mercedes, el Comandante en Jefe estaba realizando una inspección, se le or-

denaba salir a la hora prevista, pero con destino a Mendoza y, sólo un día después, debía dirigirse a la V Brigada.

A toda velocidad salí con mi copiloto a buscar el mecánico. ¡Era inútil! El maldito naftero había cumplido la amenaza. Los depósitos estaban cerrados y precintados y los precintos de emergencia en sobres lacrados, en poder de la Guardia, cuyo jefe tenía cara de pocos amigos. En cuanto encontré al mecánico, le dije que debíamos salir hacia Mendoza y que, por lo tanto, no nos alcanzaba la nafta. El suboficial me miró y abrió la boca:

—¡Si llega a decir “yo se lo dije”, le pongo cinco días de arresto! —le espeté más en broma que enojado.

—¡No señor, iba a decir qué mala suerte! —dijo el muy zorro.

—Bueno, vamos a ver si el jefe de Guardia nos autoriza a romper los precintos.

Fuimos a buscarlo y lo encontramos almorzando en el comedor del Casino de Oficiales.

—Buenas tardes. Soy el vicecomodoro Salas, comandante del Viking que traslada los oficiales de la Escuela de Intendencia —dije al acercarme a su mesa—. Necesito que me autorice a cargar nafta. Me han cambiado las órdenes, y el combustible que tengo en los tanques no me alcanza para llegar a Mendoza.

Se puso de pie muy cortés:

—Mucho gusto señor —contestó. Se presentó con su nombre y grado y, tras estrechar mi mano con un apretón firme y seco, añadió algo que ya esperaba—: Tengo entendido que el encargado de la nafta le ofreció cargar y usted lo rechazó.

Me lo merecía por idiota. Un alférez de Escalafón General, aprovechaba la oportunidad que se le presentaba y “ponía en claro” al vicecomodoro aviador del famoso 2 de Transporte. La escena se asemejaba a las películas norteamericanas cuando el policía del pueblo enfrenta al detective de la ciudad.

Ni lerdo ni perezoso, ahí nomás le cargué la culpa al Comando que había cambiado el itinerario:

—Sucede que no quería sacarles la nafta a ustedes, que la deben necesitar más que nosotros. Es este cambio de órdenes el que ha echado todo a perder —respondí con mi mejor sonrisa boba, para ablandarlo.

Era evidente que el alférez era un tipo sincero. Además de la expresión de estar diciendo la verdad, debía tener muy pocos amigos, porque se cerró como una almeja.

—Lo siento señor, pero las órdenes del jefe del Taller son terminantes, en cuanto a romper y cambiar los precintos de cualquier lugar. No puedo autorizarlo.

—¿Quién pude dar la autorización?

—El jefe de Taller.

—Bueno. Llámelo por teléfono, explíquele la emergencia y pídale la autorización.

El alférez se estaba dando el gran gustazo:

—Lo siento señor, pero tenemos orden estricta de no molestar al señor jefe, desde la hora de cierre hasta después de la siesta, cuando él nos llama —me retrucó de inmediato, siempre correcto y medido.

Empezaba a cansarme y, como además estaban presentes el copiloto y el mecánico, no quería “perder cara” como dicen los chinos.

—¡Mire alférez! —le solté, ahí nomás, con brusquedad. Por las dudas, él adoptó la posición de “firmes”, que es lo indicado cuando un superior se muestra belicoso—. Creo que si su jefe se entera de que usted, con su proceder burocrático, ha interferido en una comisión ordenada por el Comando, se va a ver en serios problemas.

Sin duda, el alférez sabía que yo no tenía idea de cómo venía la mano:

—¡Y ahora mismo quiero que me lleve a la casa del jefe con su vehículo de guardia, para que aclaremos de una vez por todas esta situación! —le dije muy enojado.

Me contestó muy correcto y con evidente preocupación:

—Si me permite señor, me parece que sería mejor que no fuéramos...

—Vamos —lo corté en seco, encaminándome hacia al *jeep* de la Guardia, y ocupando el asiento del acompañante. Dirigiéndome al copiloto y al mecánico les ordené con rudeza—: Usted, primer teniente, hace de inmediato el Plan de Vuelo para Mendoza; y usted suboficial prepare el avión para decolar según lo ordenado.

Mientras los tripulantes se alejaban sin chistar, el alférez, que aún no se había resignado, intentó disuadirme de nuevo, pero con solo mirarme se habrá dado cuenta de que era en vano. Arrancó el vehículo y, sin más demora, partimos hacia la residencia del jefe, que estaba dentro del perímetro del taller, pero alejada del resto de las instalaciones. Para llegar se debía salir a la ruta que conectaba con la ciudad de Río Cuarto y entrar por un acceso directo.

No bien llegamos, a través de una anciana sirvienta que salió a recibirnos, nos anunciamos al comodoro. En ese momento maduré la idea de que aquella comisión y, esta etapa en particular, que había comenzado con errores y órdenes mal dadas, podría completarse ahora con lo que bauticé como intolerancias culposas.

El jefe del Taller ni siquiera me invitó a pasar. Me hizo preguntar, siempre con la sirvienta, qué quería. Sintiendo que me hervía la sangre, le pedí a la empleada que le dijera que deseaba hablar con él. A todo esto el alférez, prudentemente, había permanecido en el *jeep*. Supuse que lo hacía para deslindar la responsabilidad que le pudiera imputar alguna mirada proveniente de una ventana de la casa.

Volvió la viejita, y nos dijo que el jefe se encontraba descansando. Mientras pensaba que, tal vez, el comodoro no quería que lo viéramos desnudo o en pijama, la viejita

agregó que su patrón le había pedido que le transmitiéramos el asunto a través de ella. No tuve más remedio que explicarle el problema a la empleada. La pobre entró por tercera vez, ahora para informar, nunca supe con qué exactitud, nuestro pedido.

Al tiempo que esperaba, se me acercó el alférez y, con un gesto de culpa, me dijo un tanto avergonzado:

—Señor, omití contarle que, cuando el naftero me explicó su decisión de no cargar, junto con otras ya le di la novedad al comodoro. Así se acostumbra, a la hora de cierre, cuando él se retira a descansar.

—¡Está bien! —respondí—, lo que pasa es que las circunstancias cambiaron cuando me enteré de la orden del Comando.

No seguimos porque ya volvía nuestra mensajera.

—Señor, dice el señor comodoro que, como desde la mañana, él sabía que el avión debía volar a Mendoza, y usted decidió no completar el combustible, él piensa que la carga no es imprescindible... —hizo una pausa y, mirando al piso, agregó—: Por lo tanto, no autoriza la carga. Además, dice que quiere hablar en persona con el señor alférez en su despacho, cuando termine de descansar.

Sabiendo que, en buen romance, aquello significaba que al pobre alférez le haría pagar la osadía de, no solo haberle interrumpido el sagrado descanso, sino también de poner en evidencia su intolerancia culposa y falta de colaboración, decidí poner violín en bolsa y, por el momento, dar por terminado el episodio.

En el ínterin, no terminaba de recriminarme mis cinco minutos de estupidez, los que me hicieron violar la “regla de oro” y, someterme a esas humillaciones, no solo ante un comodoro del Escalafón Técnico que no tenía la menor idea de volar un avión, y que se sentiría un Nerón en su taller, sino también ante el alférez, la sirvienta y mi propia tripulación.

Le recomendé al alférez que se presentara a la tarde como le había ordenado su jefe y le pedí que me llevara hasta la plataforma de estacionamiento. Durante el viaje no pronunció una palabra. Con seguridad se la veía venir porque no mostró la menor traza del humor anterior. Sentí pena por él, pues me sentía responsable de haberlo colocado en ese trance.

Llegamos al avión donde reuní a la tripulación. En vez de contarles la verdad y dejar al comodoro como se merecía, les dije que en Río IV escaseaba la nafta especial 100/130 octanos. Por esa causa, había aceptado el consejo del jefe del Taller de ir a cargar a la V Brigada Aérea en Villa Mercedes, contando con que podríamos estar de regreso con margen suficiente para decolar hacia Mendoza. Mientras íbamos y veníamos, los oficiales de Intendencia que transportábamos podrían completar la visita y asistir a la exposición informativa que les habían programado.

Al escuchar la flagrante mentira que acababa de endilgar a la tripulación para disimular la intolerancia culposa y cerrada del comodoro, el alférez pareció que se quedaba de una pieza. Sin embargo, no se atrevió a decir esta boca es mía, después de la fulminante mirada que le dirigí para asegurarme su complicidad.

Cambiamos el plan de vuelo, que el primer teniente ya había presentado, por otro de ida y vuelta a la V Brigada Aérea, distante solo media hora de vuelo con nuestro avión. Aquí se produjo otro grueso error, de aquel día plagado de ineficiencia y hasta diría de simple negligencia de mi parte. Ni al primer teniente ni a mí se nos ocurrió averiguar el estado del tiempo en esa etapa corta y en el destino tan cercano.

¡Cuanta incapacidad junta! La gente de la torre de vuelo no pronunció una sola palabra de advertencia, ¡porque ellos tampoco sabían qué nos esperaba! Pusimos en marcha el noble Viking, salimos y tomamos altura. En cuanto pusimos rumbo sur, hacia Villa Reynolds, la pequeña localidad lindera con la Base, distante pocos kilómetros de la ciudad de Villa Mercedes, nos llamó la atención la inmensa mancha de color marrón terroso que cubría por completo el horizonte hacia adelante.

—Parece que viene una tormenta de tierra —dije sin mayor preocupación, ya que las había visto muchas veces en esas zonas desérticas del sur de Córdoba y en San Luis y La Pampa.

—Sí, pero ésta es una de las más fuertes —contestó el primer teniente que volaba en el puesto de copiloto con un poco de preocupación en el gesto y en la voz.

—Ponga el radiogoniómetro en la V Brigada, que navegaremos por contacto visual —dije, comunicándole mi decisión dado que no había obstáculos muy altos, salvo pequeñas lomadas.

Aún teníamos buena visibilidad, pero a poco de avanzar, la nube de tierra nos envolvió y pronto no veíamos más que para abajo, donde se podía identificar el camino y la vía del ferrocarril. Había turbulencia y un fuerte viento de frente, pero pese a todo seguimos avanzando guiados por la radio.

No había transcurrido media hora de vuelo, cuando sucedieron tres cosas que llevaré para siempre grabadas en la memoria. Al frente y abajo, aparecieron los techos de tejas rojas de los edificios de la Brigada, más concretamente del Casino de Oficiales que conocía muy bien. Sin solución de continuidad, de la nube terrosa desembocamos en un cielo renegrido donde, violenta e inesperadamente, comenzamos a recibir el bombardeo de miles de granizos gigantescos. El ruido tremendo que producían las enormes piedras de hielo golpeando sin piedad contra el avión fue la señal que nos despertó para intentar escapar.

El Viking tenía el parabrisas dividido en tres sectores. Dos láminas planas convergentes en ambos costados, en frente de los puestos de pilotaje, y una más grande, li-

geramente curvada, que unía a las otros dos y conformaba el panel frontal del parabrisas. De entrada nomás, una piedra más grande que una pelota de golf, entró por el ángulo inferior derecho del panel central. Por el agujero se coló un raudal de lluvia helada. En forma simultánea, otras piedras golpeaban los cristales planos que teníamos delante de nuestras caras. Por milagro, éstos soportaban los impactos, pero se fisuraban. Cada nueva estrella en el cristal nos espantaba, pues esperábamos que de un momento a otro pudieran desprenderse en fragmentos y entrar cual proyectiles que nos cortarían como navajas.

El primer teniente alzó su gruesa cartera de navegación y la apoyó contra el parabrisas, tratando de conjurar el peligro que podía desencadenar la rotura. Yo que no podía hacer nada más que pilotear me desplazé todo lo que pude hacia la ventanilla lateral buscando protección en el parante. Como paliativo, reduje la velocidad, para disminuir en algo la fuerza de los impactos. Inicié de inmediato un viraje cerrado, hacia la izquierda, procurando salir cuanto antes de la pedrea. Mientras viraba, tuve una visión fugaz del techo del Casino de Oficiales, y alcancé a divisar una figura asomada a una ventana.

La nube de piedras y lluvia me la ocultaron de inmediato. Mucho tiempo después supe que era un oficial amigo que había salido a mirar cómo, en medio de un ruido ensordecedor, los pedazos de tejas caían de los techos rotos por los golpes de los pedruscos helados. Cuando comentamos el asunto, me dijo que al ver el avión no había podido creer que hubiera un faquir que anduviera volando entre esa piedra.

Los faquires éramos nosotros que vivimos aquellos segundos como una eternidad, aunque no llegó a sumar ni un minuto el tiempo que permanecemos volando entre el granizo antes de completar el giro de 180° y salir de regreso hacia Río Cuarto.

El Viking vibraba y su velocidad era muy inferior a la que correspondía según la potencia que aplicábamos. El recubrimiento del avión que se alcanzaba a distinguir desde la cabina se veía muy deteriorado. Tanto el borde de ataque de las alas como el del carenado que cubría los motores, estaban tan abollados que, indudablemente, distorsionaban el flujo de aire y, por ende, hacían que el avión perdiera sustentación. Nos imaginábamos como estarían los bordes de las palas de las hélices, que habían pasado todo ese tiempo moliendo piedras de casi un cuarto de kilo cada una.

De nuevo entramos en la nube de tierra, ahora con fuerte viento de cola. Nos fuimos a aterrizar al Taller Regional Río IV con muy escaso combustible y con el temor de que las deformaciones sufridas por el avión pudieran provocarnos una emergencia.

Aterricé tomando un buen margen de seguridad en la velocidad de entrada. No confiaba en el comportamiento del pobre y golpeado Viking cuando, cerca del suelo, le redujera los motores. En efecto, mostraba señales de querer “caerse” a mucha mayor

velocidad de la normal. Lo aterricé con poco flap, aprovechando el largo de la pista que era adecuado para probar los aviones en reparación.

Durante el toque y el carreteo hacia los hangares hubo muy pocos comentarios, como tampoco habíamos hablado en vuelo después de la granizada feroz. Nos deprimía la mala suerte que parecía perseguirnos desde que salimos de Córdoba. En realidad no era tal. Era la simple y llana estupidez de mi parte, asociada a la arrogante y cerrada intolerancia del jefe de Taller.

El alférez, jefe de Guardia, nos esperaba en la plataforma de estacionamiento. Su boca abierta y sus ojos de mirada incrédula, eran índices de la conmoción que le producía el espectáculo del estado lamentable del avión. Nunca había visto, ni vería jamás un avión que apareciera volando en tales condiciones.

En cuanto bajamos preguntó:

—¡Señor! ¿Qué les pasó?

—El comandante en Jefe se enojó porque interrumpimos su inspección, y mandó a su ayudante con un martillo enorme a rompernos el avión—. Como buenos inconscientes, aún teníamos ganas de bromear.

—No, en serio señor. ¿Qué pasó?

—Nos agarró la peor tormenta de granizo gigante que se pueda imaginar. Apenas estuvimos cincuenta segundos dentro y ¡mire como nos dejó! Viene para acá, de modo que alerte a todos para que pongan a cubierto autos y elementos frágiles. Estaban cayendo piedras del tamaño de un puño, y rompieron hasta los parabrisas del avión.

—¿Les rompió el parabrisas?

—El del medio, que es curvo y simple. Los laterales que son planos y dobles, solo se rajaron y, por suerte para nuestras caras, aguantaron los impactos. ¿Se imagina si los pedazos de cristal empezaban a volar hacia adentro?

—Y ahora, ¿qué hacemos, señor? —preguntó el primer teniente.

—Como primera medida, vamos a ponernos a cubierto. Luego voy a mandar un mensaje al Comando pidiendo un avión de reemplazo —contesté, y señalando al avión agregué—: Este pobre, en las condiciones que está, no puede volar.

Ahora veíamos los bordes de ataque de las alas, del estabilizador de cola y del timón. Estaban deformados por completo y parecía realidad la broma del martillo que hice al llegar. Las hélices también tenían sus palas estropeadas.

Con tristeza le comenté al primer teniente que, tal vez lo mejor sería que dejaran al avión en el Taller para ver si lo podían reparar. Lo cierto es que nunca volvió a volar. Resultaba más económico comprar un avión nuevo que cambiarle las piezas averiadas. Quedó en Río IV y lo usaron para sacarle partes y repuestos y reparar otros aviones.

¡Ahí estaba ante nuestros ojos el resultado de la falta de criterio que redujo a ruinas lo que había sido un magnífico avión de transporte! Buena parte de la culpa, no poca, recaía sobre mis hombros (mal cálculo, imprevisión), pero también hubo otras más graves, entre las que se destacaba la soberbia del jefe del Taller que me obligó a realizar un vuelo innecesario, simplemente, para satisfacer su ego y afianzar una muy mal entendida autoridad.

Después de revisar y constatar las novedades, quise hablar con el jefe de Taller y decirle qué pensaba de su participación. Por suerte se hizo negar, pese a mi insistencia. Con seguridad, tenía “cola de paja”. Y dije por suerte porque nunca se sabe como terminan los enfrentamientos con superiores, sobre todo, cuando son así, reacios para reconocer sus errores y aceptar las críticas. Si a ello le sumaba mi inveterada costumbre de “patearle los dientes” sin contemplaciones, es probable que yo hubiese terminado con la peor parte.

Al día siguiente, después de la tormenta, llegó un avión de reemplazo. Seguimos la gira de la Escuela de Intendencia, sin más consecuencias que los obligados y olvidables comentarios que suscitó la vista del avión estropeado.

Simplemente ella, la parca, había pasado una vez más a nuestro lado, rozándonos apenas, con suavidad, sin consecuencias y sin que nuestro atolondramiento juvenil nos dejara entender la crueldad del juego al que nos invitaba; con su coqueteo veleidoso, una vez más nos había dejado escapar.

Así era la vieja Fuerza Aérea. Nadie investigó. No hubo sanciones. Jamás me llamaron a informar qué había sucedido, a pesar del completo y detallado informe que elevé a mi jefe al término de la comisión. Por cierto que asumí la responsabilidad de la parte que me tocaba y, para qué negarlo, le sacudí con fuerza al comodoro intolerante.

XIX

Entre los aviadores militares, muy temprano se da un fenómeno que sucede más tarde entre los civiles y comerciales. De pronto se termina la actividad del vuelo activo, el verdadero, el de las operaciones aéreas de combate, que son la sal de la vida de los pilotos que llevan el fuego sagrado calentando sus corazones. La excepción la constituyen unos pocos privilegiados que tienen la suerte de ser destinados a cargos en brigadas donde pueden, y deben, mantenerse habilitados en los aviones de la unidad.

El resto de los oficiales, cuando llegan a las jerarquías de jefes y oficiales superiores, por lo general, deben despedirse del vuelo cotidiano que requiere tiempo, dedicación y esfuerzo, tanto más cuanto mayor es la sofisticación y complejidad del material y de su correcta operación. Desde sus escritorios en cargos administrativos, con grandes responsabilidades, pero muy aburridos, añoran los destinos en “los fierros”, con su cuota de libertad e independencia que se les ha ido para siempre...

Es muy necesario que así sea. Por un lado para administrar esa enorme empresa que es la Fuerza Aérea, y para que sus complejos componentes funcionen como relojes bien aceitados, elaborando continua y constantemente ese inapreciable producto que se llama defensa de la soberanía nacional. No se puede estar repicando y en la proce-sión al mismo tiempo. Unos escriben los planes, los ponen en marcha y verifican su cumplimiento, y otros se mantienen en capacidad física y mental para llevarlos a la práctica en cuanto resulte necesario.

Cada una de tales tareas lleva tiempo y exige dedicación total. Por otro lado el progreso de la ciencia y la tecnología ha vuelto más complejos, no sólo a los aviones, sino a sus medios de apoyo y las ayudas al vuelo. Mantenerse calificado tanto para conducir como para operar, ya sea en Unidades de combate o de apoyo, exige una dedicación a tiempo completo de los oficiales.

El pasaje de los aviadores a la especialización en funciones de comando y ejecutivas comenzó a delinearse en la institución como una nueva conducta que, desde las jerarquías inferiores hacia arriba, fue conformado la “nueva Fuerza Aérea” en la que afortunadamente ahora vivimos. En mi caso, solo cuando llegué a los primeros grados de oficial superior, los vuelos comenzaron a salir del alegre espíritu deportivo de la época precursora y se dieron los primeros y vacilantes pasos hacia la operación profesional.

En ese contexto, los oficiales que antes habíamos revistado en los grupos aéreos de Transporte y estábamos destinados en los Comandos u organismos administrativos, volábamos como adscriptos. Algunos, éramos pilotos con experiencia; otros tenían pocas horas de vuelo y por ende menor preparación. En los fines de semana era más

fácil para los adscriptos conseguir un vuelo, pues los oficiales destinados en los grupos aéreos los evitaban esos días para tomarse el *weekend* con sus familiares. Nosotros, que estábamos en casa todas las noches, nos prendíamos a cualquier vuelo que se presentara aunque fuera en días feriados.

Algunas veces me tocaba como compañero de vuelo un oficial jefe más antiguo, pero con escasa experiencia, en especial en vuelo por instrumentos. ¡Qué decir de emergencias, o de vuelos en zonas de tormenta! Realmente, lo pasábamos muy mal. En otras ocasiones, como la que voy a relatar, me sentía muy cómodo porque mi acompañante era una verdadera garantía de eficiencia. Aunque ninguno de los dos hubiese progresado casi nada, en cuanto a responsabilidad desde que reviramos la cola de un C-47, aquella vez que fuimos a Córdoba en medio de un huracán.

Junto a ese acompañante me encontré un sábado muy temprano volando hacia Bariloche, para regresar al día siguiente. Íbamos a bordo de un bimotor De Haviland "Dove", una máquina de transporte algo menos que mediana. Bastante entrada en años, su tamaño y sus motores de escasa potencia le daban capacidad para trasladar ocho pasajeros. La Fuerza Aérea tenía cierto número y los empleaba para comisiones como ésta, en que la cantidad de pasajeros era reducida³⁶.

El Dove era lento y de escasa autonomía lo que nos obligó, por seguridad, a recalar en Santa Rosa y en Neuquén. En este último aeródromo, comimos un bocado rápido, cargamos combustible, y averiguamos los últimos datos del tiempo en Bariloche. No era nada bueno. Estaba cubierto por completo con un techo de 200 metros, lluvia débil de agua nieve y, como siempre, fuerte viento del oeste.

En cualquier otro lugar, esas condiciones no representaban mayores problemas para entrar por instrumentos al aeropuerto. Sin embargo, para la particular topografía de la zona de Bariloche, evidentemente eran críticas, casi marginales. El lago Nahuel Huapi, al este; y, muy cerca de él, la pista de aterrizaje, rodeada de cerros cuyas alturas superan esos escasos 200 metros de *plafond*. Algunas son relativamente bajas, en especial hacia el este, pero otras son muy altas; y el cerro Otto que está en el límite sur de la ciudad, con seguridad estaría bien escondido y, traicionero, esperando entre las nubes.

Una forma de entrar por instrumentos a Bariloche, era perforar las nubes en la vertical del lago, algo así como deslizarse en espiral por la superficie interna de un embudo, salir por su pico, y hacer contacto visual sobre el agua; desde allí, había que dirigirse al aterrizaje con el aeródromo a la vista. Algo sencillo y fácil para un buen piloto, con buenas radio-ayudas y equipos de abordaje adecuados.

³⁶ Nota del editor: El gobierno argentino adquirió en 1947 setenta unidades nuevas del modelo DH-104 DOVE. El primer avión incorporado recibió su alta en diciembre de ese año y en el período 1949- 1950 ya se encontraban en servicio en la FAA cuarenta unidades.

Resolver nuestro problema de perforación sería más complicado. En tierra solo teníamos la estación de radio comercial en la ciudad (por entonces, poco más que pueblo), unos diez kilómetros al oeste del aeródromo, sobre la costa sur del lago, muy cerca del temible cerro Otto. En el campo de aterrizaje, a un costado de la pista, y separado de ella por sus buenos 150 metros, estaba el radiofaro y única radioayuda disponible, puesto que no había radiobalizas alineadas con la final ni existían indicadores direccionales, ni de ángulo de planeo; elementos que hacía mucho se consideraban imprescindibles y obligatorios para los aeródromos de la importancia de Bariloche.

A bordo teníamos dos radiogoniómetros, que habían funcionado bien hasta ese momento y que eran los únicos equipos para resolver el problema de la entrada. Para saber la altura sobre el suelo, dato tan importante en estos casos, solo disponíamos de la presión atmosférica informada por el operador de la torre de vuelo. Colocando ese valor en el altímetro, con buena aproximación sabíamos la altura real sobre el nivel del aeródromo y, por ende, sobre el lago³⁷.

Para nuestra suerte, y sin agregar más dificultades, poco tiempo después de salir de Neuquén, ya volábamos en cielo despejado sobre la capa de nubes que cubría todo hasta Bariloche, y más al sur todavía.

Esto que nos era dado como un favor especial de la fortuna, para nuestras mentes irracionales carecía de la menor importancia. Igual hubiéramos seguido si, en lugar de ver las cumbres que emergían de las nubes al oeste y al sudoeste, hubiésemos volado a ciegas con la precaria ayuda de nuestros radiogoniómetros enganchados en las emisoras de Neuquén y Bariloche. Tal vez, sólo hubiéramos tratado de subir hasta donde el viejo Dove alcanzara. Creo firmemente que ni con una tormenta fuerte hubiésemos emprendido el regreso.

El tope de las nubes llegaba a 2000 metros, con lo cual los cerros que rodeaban San Carlos de Bariloche y el lago permanecían ocultos. Los imaginé allí abajo, fríos, eternos, implacables, esperando el menor error de nuestra parte. Mejor, ni pensar en ellos.

Corrigiendo la fuerte deriva que nos producía el viento oeste, nos acercamos volando sobre la capa blanca y algodonosa. Primero hacia la radio de la ciudad, cuya mayor potencia de emisión nos permitía orientarnos desde más lejos y, después, cuando estuvimos más cerca, le apuntamos al radiofaro del aeródromo que, por su ubicación en terreno más llano, nos daba mejor margen si había que hacer un descenso brusco por alguna emergencia.

³⁷ En la actualidad, los aviones tienen radioaltímetros. Es un equipo similar al radar que emite ondas hacia el suelo y recibe sus rebotes. Midiendo el tiempo que tardan en llegar de vuelta, lo transforma en lecturas de altitud verdadera, incluso indica cada desnivel que se sobrevuela.

Bloqueamos el radiofaro, lo que traducido a lenguaje común significaba que pasamos sobre su vertical, y comenzamos a bajar con el objetivo de hacer contacto visual sobre el lago. Usábamos los dos radiogoniómetros, uno con la radio de la ciudad y el otro con el aeródromo. Marcábamos, así, un rectángulo imaginario sobre el lago. Tratábamos de no sobrepasar hacia el sur la emisora de la ciudad, donde nos estaba esperando el cerro Otto, ni de alejarnos mucho hacia el oeste. La aguja que indicaba el aeródromo nos ayudaba a mantenernos siempre en el sector oeste de la pista, sobre el agua, en la zona libre de obstáculos.

Mi amigo iba a cargo del pilotaje; yo, de la navegación. Aún hoy no puedo comprender su serenidad y su confianza ciega, en las indicaciones de rumbos y alturas que yo le dictaba y que él cumplía al pie de la letra, como si estuviéramos en una de las tantas prácticas que podíamos terminar a nuestro antojo y seguir volando por visual.

Esto fue evidente, me refiero a la tranquilidad, hasta cuando “me trabuqué³⁸” con las marcaciones y, muy suelto de cuerpo, le dije:

—¡Subí!, que vamos a empezar de nuevo porque no sé donde estamos.

Subió como si nada pasara, tal como había dado por sentado que haría, y empezamos, todo, otra vez.

El Dove que era normalmente “gomoso” y elástico en sus reacciones con los comandos, en medio de ese ventarrón, con la velocidad reducida se había puesto torpe y pesado. Pero no en balde mi amigo era el mejor piloto de nuestra promoción. Se las ingeniaba para hacer, todo y bien, cuanto le indicaba.

Siempre bajando de a poco, nos alejábamos del radiofaro hacia el oeste, cuidando no sobrepasar demasiado la ciudad. Cuando alcanzábamos la marcación de 90° con la antena de la radio, girábamos hacia ella, siempre teniéndola al frente, hasta tener el radiofaro a 90°, momento en que lo enfrentábamos y el viento nos empujaba rápidamente hasta bloquearlo; volvimos sobre el lago ahora lentamente hasta estar de nuevo a 90° de la radio. Cuando llegábamos, el viraje hasta enfrentar de nuevo el radiofaro, esta vez lo hacíamos a la derecha para asegurarnos de estar siempre sobre el lago. Y luego otra vuelta, de nuevo a la izquierda. ¡Un verdadero infierno donde descuidarse un segundo significaba quedar más perdido que “el turco en la neblina”!

Así dimos dos vueltas y media, en lenta agonía, rogando que los motores siguieran su ritmo normal, que los gonios no fallaran, y en el fondo de nuestras mentes, gozando como alienados con la aventura loca que estábamos viviendo. No en vano se piensa que el vuelo es una especie de adicción, como una droga alucinante de la que cuesta desprenderse.

³⁸ En la jerga de los pilotos: equivocarse o confundirse.

Casi con los 200 metros exactos sobre el agua que nos habían dicho, y cuando descendíamos en suave curva de frente a la ciudad, empezamos a ver la línea de la costa. Primero débil, y luego con mayor claridad entre la llovizna.

A partir de ese momento todo fue “coser y cantar”. Pusimos rumbo al radiofaro, nos comunicamos con la torre, que pareció aliviada al saber que volábamos por contacto, y fuimos al aterrizaje como si nada hubiera pasado. Como el viento oeste era muy fuerte, debimos hacer un viraje cerrado en el cajón montañoso al sudeste, lo que no hizo sino agregar un poco de miel sobre el pastel.

* * *

No habíamos tenido en cuenta el mal tiempo, el viento que pudo desviarnos en caso de fallar la radio, ni siquiera la precariedad paupérrima de los equipos que usábamos en ese Dove viejo, con dos motores desinflados que difícilmente se hubiera mantenido en el aire con uno detenido; ni la falta de verdaderas ayudas radioeléctricas.

¿Para qué?, si éramos guerreros jóvenes e invencibles superando los obstáculos. Bajábamos de los aviones después de una de esas payasadas de inconscientes, con estudiada indiferencia, como si fuera lo más normal del mundo exponer a propios y extraños en esa forma demencial; desafiar los peligros más extremos; combatir pétreos gigantes imbatibles con espaditas de duraluminio.

Sobrevivimos sin un rasguño, lo cual fue bastante dañino porque nos reafirmó la creencia de que cualquier locura estaba permitida. Que, eternamente, saldríamos bien de todos los excesos. Por desgracia la vida no es así y la Fuerza Aérea lo ha comprobado con dolor. Muchos de sus hijos se han perdido en estas torpes e inútiles demostraciones de coraje. Algunos tuvimos suerte, otros no.

Fuimos genuinos ejemplares de una época, por suerte superada. Época en que el sistema permitía que todo quedase librado a la sobrestima, al orgullo y a la audacia de quienes nos creíamos indestructibles y capaces de realizar lo que hoy, a la distancia se nos revela claramente como las locuras de irresponsables.

Por fortuna, ya no se vuela de esa manera.

