

Memorias del Tiempo de Vuelo



20 años
después...



*Porque los recuerdos
son dinero en el
bolsillo del alma*



20 AÑOS DESPUÉS

Mi primo Roberto y mi abuela Manuela

Con un martillazo mi primo Roberto terminó de doblar uno de los clavos que sujetaban el caño a la tosca culata de madera. En la penumbra del taller del abuelo Manuel en Batlle y Ordóñez, levantó y admiró su obra: la escopeta había quedado perfecta.

Lo más difícil había sido conseguir un caño que coincidiera más o menos con el diámetro de un cartucho calibre 16, que finalmente encontró en un respaldo de cama desechado. Lo demás fue relativamente fácil. Una tabla bien serruchada formó la culata, y con un taladro perforó la madera para pasar el gatillo y un disparador. Funcionaba.

Imaginando que ya no habría perdiz que se le escapara, Roberto salió del taller a la claridad de esa mañana de un domingo de 1957, y sobre el tocón de un árbol dispuso como blanco de prueba una lata vacía de Corned Beef, cargó un cartucho con perdigones, apuntó y disparó.



La fuerza del retroceso venció el precario agarre con clavos del caño, que se desprendió de la culata y se enterró en la frente de mi primo Roberto. La ambulancia que lo traía a Montevideo a alta velocidad por la Ruta 7, al llegar a Reboledo disminuyó a velocidad normal. Ya no había urgencia. Mi primo había muerto. Tenía 12 años. Yo tenía 8.

Roberto era hijo único. Sus padres Juanita y Lolo era mis tíos y padrinos. En los años siguientes yo pasé todas las vacaciones de primavera en su casa de Batlle y Ordóñez, como imposible sucedáneo de mi primo. Ya por esos años Batlle y Ordóñez y su adyacente Nico Pérez, habían perdido la importancia política y económica de principios del Siglo XX, y estaban en franca decadencia. Había muy pocos niños de mi edad, justamente porque eran días de vacaciones. Mi solitaria diversión consistía en andar en bicicleta por el pueblo y, ocasionalmente, montar un caballo prestado.

Pero de vez en cuando el aburrimiento se alteraba con el sonido del motor de las avionetas que, al flujo de los negocios ganaderos, operaban en la pequeña pista del pueblo. Y allí marchaba yo, al galope o a puro pedal, para no perderme esas máquinas extraordinarias que subían las personas al cielo y, en una ocasión única, ayudar a corretear algunas vacas que pastaban en la pista impidiendo el aterrizaje.

Pasaron veinte años. Esfuerzos propios y ajenos me habían ayudado a concretar la vocación por el vuelo que aquel mínimo aeródromo había ayudado a construir, y ya tenía buena experiencia andando en el aire.

Y un día me llama mi hermana para decirme que mi abuela Manuela, que a sus 90 años seguía viviendo en Batlle y Ordóñez, se había caído y roto la cadera. Que el médico le había dicho que era necesario transportarla en avión, porque el siempre precario estado de la Ruta 7 la mataría si la traían a Montevideo por tierra.

Me acordé de aquella pista rudimentaria, y revisé el Manual de Aeródromos de la Fuerza Aérea. Y sí, allí estaba: "Nico Pérez, 33°26'10"S 55°09'10"O, largo 450 metros, orientación 10 - 28", y un sucinto gráfico con la cabecera 28 pegada a la vía del tren, más la advertencia sobre la cercana antena de la radio local, cuyo propietario era el "Chiche" Erazú, amigo cercano de la familia. Se podía operar allí para traer a mi abuela.

Pero no había aviones disponibles. Todos los Cessna U-17 aptos para el traslado en camilla, o estaban ya cumpliendo alguna misión, o estaban fuera de orden de vuelo. Un jefe en la EMA, donde yo estaba asignado, advirtió mis tribulaciones, y simplemente me dio una orden (decisión formalmente cuestionable por muchos motivos): - Vaya usted en un Mescalero, métanle una camilla, y que lo acompañe un enfermero.

Y así lo hicimos. Sacamos el asiento derecho de un T-41, acomodamos mal que bien la camilla, y decolamos.

Al llegar ya estaba la ambulancia, un par de automóviles, y bastante gente preocupada por el infortunio de mi abuela. Es que los González Leytón tenían más de un siglo en Batlle.

En un primer pasaje para comprobar las condiciones de la pista advertí algunos charcos -había llovido mucho los días anteriores- y algo a lo que no le di demasiada importancia: los grandes surcos que habían dejado en el terreno los vehículos que habían llegado.

Aterrizamos en 30 metros. El barro tenía 25 centímetros de profundidad, y agarró de sus ruedas y frenó al T-41 como una mano gigantesca. El suelo estaba muy poceado. No capotamos de milagro. Los pegotes de barro en los flaps eran del tamaño de puños.

Un lugareño me informó que la pista hacía años que no se usaba y que ahora era terreno de pastura que las lluvias y el ganado convirtieron en barrizal. Y para colmo había empezado a lloviznar. ¡Cómo mierda vamos a salir de aquí!

Mi abuelita estaba consciente, pero no me habló. Solamente me miraba y me apretaba la mano. Comprendí.

Manos voluntariosas me ayudaron a limpiar el barro acumulado en la panza y los flaps, y a llevar el Mescalero a la cabecera 28, con la cola casi tocando el alambrado y la proa apuntando a la parte del terreno que parecía en mejor estado. Y acomodamos a mi abuela en la camilla.



No soy religioso, pero en un bolsillo de mi mono de vuelo seguía estando la estampita de la Virgen de Loreto que mi madre me había exigido llevar siempre conmigo. Y le pedí ayuda a Eolo y a todos los dioses del aire.

Puse en marcha, y dejé calentar bien, bien, el motor. Dejé los flaps arriba. Hice dobles todos los chequeos. Aceleré a fondo, comprobé máxima potencia estable, y solté los frenos.

El avión avanzaba trabajosamente en ese lodo infernal. El estruendo de los golpes del barro era terrible. Pero, aunque muy lentamente, el T-41 ganaba velocidad. 20... 25... 30 nudos. Hasta en el parabrisas había barro. Con el control de profundidad mantenía en neutro los elevadores para no agregar fuerza aerodinámica contra el terreno. Pero una antigua manga de piedras más allá de lo que podría haber sido el final de la pista, ya estaba a la vista. Y se supone que un Mescalero decola a partir de los 50-55 nudos...

35... 40 nudos. Bajé bruscamente los flaps al tiempo que tiraba al máximo hacia atrás del volante pegándolo al estómago. El avión cabeceó, como hinchando el lomo, y pegando un salto se desprendió del barro.

Aflojé un poco la presión sobre los elevadores para no entrar en pérdida, y volví a encomendarme a toda deidad que me pudiera ayudar, volando a centímetros del terreno mientras el T-41 ganaba velocidad. Y así, al borde de la pérdida y tratando los controles “como a teta de novia”, finalmente alcanzamos velocidad de ascenso, y pusimos rumbo a Montevideo. Y entonces volví a recordar a mi primo Roberto...

Mi abuela Manuela se repuso de su fractura y vivió muchos años más.

Pilotoviejo





más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:

www.pilotoviejo.com



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:

www.facebook.com/Pilotoviejo



Créditos:

Excepto indicación expresa el contenido, diagramado y edición de esta publicación, es de Pilotoviejo.

Publicado: 10/10/2026

© Jorge Cobas González, 2026