

# Memorias del Tiempo de Vuelo

Un farolito con suerte

Pilotoviejo

Memorias del Tiempo de Vuelo - [www.pilotoviejo.com](http://www.pilotoviejo.com)



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



## EL DÍA QUE LOS FIERROS PERDONARON...

Eso fue el 14 de agosto de 1967.

Farolito en una escuadrilla de T-33 Shooting Star a cuatro aviones -la Escuadrilla Táctica Verde- el joven piloto disfruta del vuelo como chanco en los boniatos. En cabina trasera vuela -y también disfruta- un aerotécnico que pidió acompañarlo.

En una misión de entrenamiento en formación, estar en la posición del número 4 en el diamante es como disfrutar en primera fila el ballet del Bolshoi. La panza del avión del guía - Verde Uno- llena los ojos, y los golpes de turbulencia a veces permiten ver, a menos de tres metros, el infierno rojizo del interior de la tobera, mientras el gran angular de la visión periférica ve agitándose cercanos, demasiado cercanos, los tanques de punta de ala de los laderos.

Más allá de los aviones, el horizonte entre el planeta Tierra y el Espacio baja, sube, se inclina. Y los cúmulos de buen tiempo, esas maravillosas masas de vapor blanco, junto con el Sol, completan el escenario de un teatro donde al mismo tiempo el piloto es actor y espectador. Ni Shakespeare lo pudo imaginar.

A 11.000 pies la entrada en calor consiste en virajes a uno y otro lado, chandelles, ochos perezosos, cambios de formación.

- Verdes, todos los tanques.

La orden del líder de la formación significa que, agotado el combustible de los tip tanks, los aviones ya están livianos y ahora la escuadrilla puede practicar maniobras más exigentes.

El piloto contesta -Verde Cuatro. Instintivamente se reacomoda en el asiento y tira de las puntas del arnés para asegurarse de estar bien amarrado. Pese a que todavía no ha acumulado demasiadas horas de vuelo en esos jets, ya tiene la tranquilidad profesional necesaria para abordar lo que venga.

- Verdes looping -anuncia el guía- y mueve la palanca del acelerador para ajustar 90 por ciento de las RPM de su turbina Allison J-33, dando a los demás el margen de potencia necesario para seguirlo. Comienza a picar para ganar velocidad.

El farolito ajusta su posición, y cuando la escuadrilla inicia el looping, de reojo el velocímetro le indica 420 nudos (780 km/h). La aceleración supera las 4 G's y lo comprime contra el



---

asiento. El traje antigравidad se infla y aprieta piernas y vientre, al tiempo que el piloto fuerza los músculos de su garganta para comprimir la carótida y evitar el black out por falta de sangre en su cerebro.

¡Esto es vida! Al entrenar para las exigencias del combate real, la brutal agresión que sufre el cuerpo del piloto por la aceleración en las maniobras de alta performance, en su alma se percibe como placer. ¡Esto es volar!

El fortísimo golpe en el fuselaje llega inesperadamente, lo siente en sus huesos, y el ruido que le acompaña atraviesa casco y auriculares. Un relámpago helado de adrenalina corre por todo su cuerpo ante la advertencia de un máximo peligro. Las pulsaciones de su corazón saltan a 180. Es que en un avión de estos el tiempo en que se pueden convertir de una elegante máquina voladora en un ataúd en llamas, puede ser mínimo.

Control, control, control. Lo primero ante cualquier emergencia es mantener el control. Primero de sí mismo y luego del avión. El piloto, ya llegando al invertido, quita acelerador y abandona la formación. Ahora verifica normalidad en los instrumentos de motor, y reporta:

- Verde cuatro fuera, con rumbo a Carrasco, fuerte ruido en el fuselaje, instrumentos de motor normales.

Nivelado a 8.000 pies se concentra en volver a controlar el funcionamiento de la turbina, que sigue normal. Los comandos de vuelo responden bien. Los demás aviones de la formación ya lo están acompañando a prudente distancia. Sus camaradas miran la cola de su avión, sin decirle nada.

El silencio lo rompe el líder de la escuadrilla, preguntándole si tiene control longitudinal del T-33, cosa que comprueba, respondiendo: - Verde Cuatro, afirmativo.

Mientras se aproxima al Aeropuerto de Carrasco para realizar una aproximación directa a pista 23, le sigue extrañando el asombro en la mirada de los otros pilotos, que intuye aun a través de máscaras y visores.

Ya se declaró la emergencia y la Torre de Control da prioridad para el aterrizaje al caza, mientras los carros de bomberos corren hacia la pista.

Ahora el piloto entiende que algo raro pasa en el exterior de su avión. Mientras vuela a su lado, Verde Uno le pregunta cómo se comporta el avión y le sugiere que sea suave en la realización de los virajes, y que una vez aterrizado y fuera de la pista, apague el motor. Se dirige al punto Llave Bajo con movimientos muy suaves y coordinados, obedeciendo las sugerencias del guía. La escuadrilla lo sigue acompañando.



Ya en corta final, los laderos arremeten y lo dejan solo, con la pista adelante y un carro de bomberos en la cabecera. El toque es normal y tras abandonar la pista apaga el motor. Los bomberos ya están a su lado.

Sin escalera, mal que bien baja del avión y al mirar hacia la cola del avión, sus rodillas comienzan a temblar. Se sienta en el suelo para poder recuperarse. Las tapas de acceso superior al motor han desaparecido, falta una de las dos gruesas varillas que transmiten el movimiento atrás y adelante del bastón de comando, que aparece allá atrás, atravesada en la estructura del empenaje al igual que una aguja sostiene el moño de una geisha...

El mecánico sigue en la cabina trasera, con los ojos aún muy abiertos. El piloto le ordena que baje, y entonces se funde con él en un estrecho abrazo:

- Hoy no nos tocaba...

Al desprenderse, las tapas de inspección de motor golpearon y arrancaron una varilla y doblaron la otra, que aún en estado precario permitió mantener el control del avión. Milagrosamente no cortaron tuberías de combustible ni cableado eléctrico.

Los registros históricos muestran que este tipo de incidente en T-33, esto es la voladura de las tapas superiores de acceso al motor, solamente ocurrieron tres veces, dos de ellas con consecuencias fatales por





desprendimiento total de la sección de cola del avión, por la presión extraordinaria del flujo de aire en esas condiciones. La tercera fue la del farolito con suerte...

-----

Adaptación de Pilotoviejo del relato del propio protagonista, el entonces Tte. 2º Lázaro Bachechi, ya publicado en Memorias del Tiempo de Vuelo: “Daño estructural, un día afortunado”,





más Memorias del Tiempo de Vuelo en el sitio web:

[www.pilotoviejo.com](http://www.pilotoviejo.com)



más Memorias del Tiempo de Vuelo en Facebook:

[www.facebook.com/Pilotoviejo](https://www.facebook.com/Pilotoviejo)



Créditos:

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

Publicado: 26/03/2026

© Jorge Cobas González, 2026