

Memorias del Tiempo de Vuelo

Gajes del oficio



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





Gajes del oficio



Memorias del Tiempo de Vuelo - www.pilotoviejo.com

EL TENIENTE BAJAC

Le prendieron en el pecho el brevet de Piloto Aviador el 29 de febrero de 1924, tras aprender a volar en los Avro 504 de la Escuela Militar de Aviación. Pocos días después, el Teniente 2º Bernardo Bajac ya estaba iniciando el curso de Piloto Aviador Militar, donde además de seguir volando los Avro, debería volar Nieuport 27 y Spad, para practicar en esos cazas las maniobras del combate aéreo.

Los dos primeros vuelos en el Nieuport -monoplaza: sin instructor- fueron felices. Aunque ese avión era más liviano y menos estable que el Avro 504, tenía superficies de control mucho más eficientes, lo que lo hacían mucho más maniobrable: un verdadero avión de caza. Buenas y firmes brisas de 8 nudos hicieron fáciles esos primeros aterrizajes en ese biplano sin frenos, en los que el viento de frente y el rozamiento del patín de cola con el terreno eran lo único que hacían detenerse el avión. (En algún momento en la historia del desarrollo aviatorio hasta se llevaban garfios sujetos a cuerdas, que el piloto tiraba a modo de ancla para lograr frenar en tierra...)



Al dirigirse a aterrizar en el tercer vuelo, Bajac no advirtió lo caído que estaba el cono de viento: estaba calmo. Se estableció en final como en los vuelos anteriores, y cuando se percató que la pista le quedaría corta, dio acelerador a fondo para arremeter. Pero el motor rotativo Le Rhône de 110 hp, se atragantó con demasiado combustible, y se apagó. Ahora el aterrizaje era obligado.

Sin viento de frente el biplano cruzó raudo sobrevolando la mitad del campo, con Bajac intentando disminuir su velocidad haciéndolo derrapar con esa suave combinación de comandos cruzados que le había enseñado su instructor en el Avro. Hasta que logró tocar tierra. En los corcoveos subsiguientes uno de los golpes con el patín de cola dobló la estructura y destartaló el empenaje. Los árboles y el alambrado en el límite del campo se aproximaban rápidamente. Por fortuna, allí el terreno estaba muy fangoso, y frenó el avance del avión haciéndolo capotar.

La historia oficial, en el libro “Los Aviones de Combate, de Transporte, de Bombardeo y de Reconocimiento de la Escuela Militar de Aviación 1920-1935”, del Tte. 1º (Av.) (R) Juan Maruri, dice lo siguiente:

“En uno de los vuelos de entrenamiento de calificación en Nieuport 27 efectuado el 24 de setiembre de 1924, el Piloto Aviador Tte. 2do. Bernardo Bajac, en preparación para obtener el brevet de Piloto Aviador Militar, se accidentó en el No.5 con heridas graves y destrucción total del aparato. No obstante sus heridas, logró sobreponerse a ellas y dar los exámenes sin inconvenientes, graduándose junto a sus compañeros el 31 de enero de 1925.”

Decimos nosotros:

En épica demostración de su espíritu de aviador, apenas se recuperó de sus lesiones el Teniente Bajac volvió a ocupar las cabinas de los Nieuport y los Spad, y apenas cuatro meses después del accidente, obtuvo el brevet número 9 de Piloto Aviador Militar.

Un siglo después, nuestra admiración y respeto para con Bernardo Bajac, aviador de raza.

Pilotoviejo

octubre de 2026

Ver:

Los Nieuport 27 en la Escuela Militar de Aviación





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: 8/10/2026

© Jorge Cobas González, 2026