

Memorias del Tiempo de Vuelo



La **GUERRA**
de los Dátiles

Pilotoviejo



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



LA GUERRA DE LOS DATILES

Circa 1972. Verano. Mucho calor y humedad.

El día no había empezado bien. Temprano en la mañana el magneto derecho del motor izquierdo del C-47 caía más de 100 vueltas, por la que la salida de Carrasco rumbo a El Palomar en Buenos Aires se demoró hora y media mientras lo reparaban.

La misión era rutinaria. Transporte ida y vuelta en el día de funcionarios, valija diplomática y carga ligera para la Embajada en Argentina. Esto no colmaba la capacidad del Dakota, y los espacios libres se completaban con pasajeros - personal de la FAU, que aprovecharían el viaje para hacer compras siempre muy convenientes por la diferencia cambiaria con el país vecino, o por su inexistencia en nuestro país, lo que oficialmente se conocía y perdonaba como contrabando hormiga y popularmente se llamaba bagayo...

La hora y media de atraso en la salida redujo el tiempo para las compras en la ciudad, y llegada la hora prevista para el decolaje de regreso, faltaban tres de los pasajeros, todos bagayeros. Así que después de las habituales:

- *Vámonos, se les dijo que el decolaje era indefectiblemente a las 5 y ya son 5 y media.*

- *Pará, pará, no podemos dejarlos, aguentalos un poco más.*

- *Se viene la tormenta y nos va a agarrar sobre el Río.*

- *Dales 15 minutos, mirá que uno de los que faltan es el Coronel Pocaspulgas...*

Y así, sobre las 6 de la tarde, un último rezagado llegó corriendo sobrecargado de paquetes y sin aliento, disculpándose con que “no conseguía taxi”. El C-47, bien cargadito, decoló hacia Carrasco.

Como ya lo sabemos, la meteo sobre el Río de la Plata es maldita, muy maldita. Y ese día estaba de mal humor.

A mitad de camino, sobre el Río, el C-47 ya estaba rodeado de feroces charli bravos con todo su repertorio de lluvia, rayos y fuerte turbulencia. Los pasajeros, mezcla heterogénea de serios secretarios de embajada, una colección de oficiales FAU, desde adustos coroneles hasta algún joven tenientito, más algunos civiles, ajustaron más los cinturones que los ataban a los largos bancos laterales de una cabina concebida para el transporte de rudos paracaidistas y no para el confort. Todas las caras estaban serias, muy serias. El horno no estaba para bollos...

Llegando a Carrasco, la tripulación recibe el reporte de condiciones para el aterrizaje: techo 60 metros, visibilidad 500, viento del Sureste a 25 nudos con rachas de 35. Los mínimos absolutos para no cerrar el aeropuerto. Piloto y copiloto se miraron. Y no tuvieron que decirlo. Habían reconocido la voz del torrero y tenían claro que las condiciones reales estaban muy probablemente por debajo de esos mínimos reglamentarios, y que el controlador había considerado darle una chance al C-47 para intentar el aterrizaje y no tener que irse hacia un aeropuerto alternado, los que, por otra parte, tampoco tenían buenas condiciones meteorológicas.

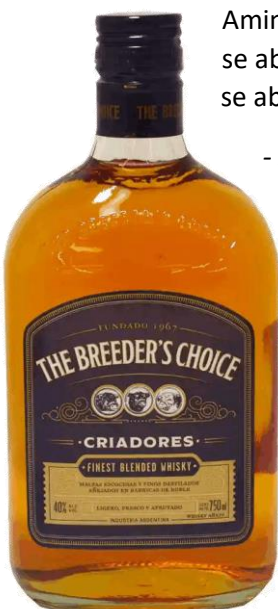
Y bué, si quieren sentir lo que es estar dentro de una batidora volante, vuelen como pasajero de un Douglas C-47 durante una aproximación ADF a la pista 18 del Aeropuerto de Carrasco rodeado de Cúmulus Nimbus. No. No quieren sentirlo. Porque mientras intentan sujetarse de algo, la sensación es de desastre inminente. La turbulencia a baja altura es feroz. Las hélices pierden sincronización con las ráfagas laterales, y su rugido, apacible en un vuelo en calma, se convierte en espeluznantes gritos de sobrevelocidad que acompañan las sacudidas del avión. Lindo haberlo vivido, para NO volverlo a pasar.



Y cuando el avión en su descenso ciego llega a los 100 pies y el comandante no ha escuchado del copiloto el ¡Pista a la vista!, los aceleradores se doblan en su tope máximo iniciando la arremetida, y los pasajeros, en especial los que saben del tema, se encogen en sus asientos esperando el golpe final.

Una, dos, TRES aproximaciones frustradas. El C-47 asciende a 2000 pies, y la tripulación considera las opciones, dentro de lo cual está cuánto combustible queda en los tanques. No se había recargado en El Palomar. La nafta 100/130 es cara en la Argentina, y realmente no había necesidad de cargar más combustible, de acuerdo con la planificación del vuelo de regreso.

Panorama funesto. Tras 20 minutos de consultas radiales mientras se vuela en padrón de espera sobre Carrasco, ya noche cerrada, se confirma que no hay alternados posibles. Todos los aeropuertos al alcance están cerrados.



Aminora un poco la turbulencia, y en la cabina de pasajeros, disminuye el estrés. Algunos paquetes se abren y salen las botellas de whisky Criadores, una de las compras infaltables en Buenos Aires. Y se abren y se comparten, del pico nomás.

- Señor Subsecretario, ¿gusta?

- Gracias Coronel, -y el diplomático empina un largo trago de alivio con 43 grados de alcohol.

- ¿Usted Teniente Cobas?

- Sí, sí, muchas gracias mi Coronel. Y el Teniente empina sólo un traguito, para no abusar.

La primer botella se termina rápidamente, y se abren otras.

Mientras tanto, en el cockpit el combustible es el tema principal. Ya no queda lo que se gustaría que quedara. Se decide hacer otro intento de aproximación. No hay alternativa.

Cómo cuando vas perdiendo 1 a 0 y van 80 minutos, hay cambio en el equipo: uno de los pasajeros, piloto de larga experiencia, sustituye al copiloto que se estaba quedando sin piernas.

Pero no hay remedio. Nunca se llega a ver la pista, pese a que se descendió más allá de los 100 pies. Se vuelve a completar el procedimiento de aproximación frustrada. El combustible en los tanques disminuye, y en cabina la angustia crece.

Llega una luz de esperanza. Desde Parallada, la torre de control de la Base en Durazno, donde están al tanto de la situación, informan que los charli bravos se están alejando y que, aunque persisten los techos bajos, quizás pueda haber condiciones para operar allí.

Puesto el rumbo a Durazno, la buena nueva se comunica a los pasajeros. Lo que no se informa es que el tema combustible es crítico.

Con el C-47 volando ya en aires más calmos, el alivio de los pasajeros se concreta en más botellas abiertas de Criadores. La distensión por saber que las posibilidades mejoran se une a la alegría del whisky circulando en las venas. Algunos hasta sienten hambre, y aparecen los paquetes de dátiles, otra de las compras infaltables en Buenos Aires.

- ¿Se sirve amigo Embajador, unos dátiles? Entonado, el Coronel se pone gracioso.





- Gracias mi Brigadier, -le sigue la chanza el otro.

- Ché gurí, servite.

- Gracias mi Coronel. Veo que su botella está vacía. Sírvasse de la mía.

Rica y fina la combinación de los dátiles con whisky. Pero el carozo es un incordio. Y también un precioso e inocuo proyectil. Y rápidamente la escena se vuelve surreal.

El Coronel impulsado por la sana alegría del miedo superado, acierta con un carozo de dátil al Teniente que, con algo de prudencia, hace lo mismo con el Capitán sentado enfrente, que le da en la cabeza al Mayor de más allá. Otro de los secretarios de la Embajada, que había acumulado las semillas en la mano por no saber dónde ponerlas mientras se bajaba media Criadores, ametralla al Coronel, al grito de:

- ¡¡Alerta, alerta, vienen los ingleses!!

La batalla ahora es campal en la cabina del Dakota. Vuelan los carozos y hasta dátiles enteros en todas direcciones. Las botellas vacías de Criadores ruedan por las planchas de acero del piso. Se borrarán jerarquías militares y diplomáticas, y todo el mundo expresa la alegría de ver alejarse un posible desastre aéreo.



Mientras, en el cockpit la tensión no baja.

A 10 millas de Durazno los motores seguían funcionando, pero no se sabía por cuanto tiempo más: la aguja en el Fuel Gauge señalaba la E de Empty para todos los tanques. Para los principales y para los auxiliares.

El copiloto, con evidente angustia, cambiaba frenéticamente el selector de Left Main a Right Main, luego a Right Aux. y a Left Aux., buscando inútilmente lo que el viejo C-47 necesitaba para seguir volando: combustible.

Pero aun entre nubes, ya se divisan, tenues, las luces de pista.

El C-47 enfila directo a final 09 y finalmente aterriza. En la cabina de pasajeros la batalla sigue encarnizada y entre disparo y disparo de carozo de dátil, ahora se escuchan plegarias de agradecimiento.

Antes de llegar al estacionamiento se apaga el motor derecho por falta de combustible. El avión estaciona mal que bien, se abre la puerta y hay gente que salta afuera aun antes de que pongan la escalerilla.

Aún recuerdo cómo, bajo la fuerte lluvia que persistía, el Señor Subsecretario caía de rodillas y besaba el suelo, mientras mi Coronel, siempre con la botella en la mano, alzaba sus brazos al cielo.

Pilotoviejo

(Lo cuento tal como lo viví. Pero admito que quizás estas memorias estén un poco enturbiadas por la resaca del Criadores...)



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: 5/01/2026

© Jorge Cobas González, 2026