

Memorias del Tiempo de Vuelo

La muerte
de un amigo

por Pilotoviejo



Pilotoviejo

erge



La muerte de un amigo

PROLOGO

Los aviones son, y los pilotos lo sabemos bien, como personas.
Y como las personas, los aviones tienen marcados atributos de carácter
que los diferencian nítidamente unos de otros.

Algunos aviones son aparatos rencorosos que tienen el alma torcida,
y a veces en final corta se les ocurre guiñar y tirarte afuera de la pista.

Y otros, como las malas personas, están llenos de mañas,
como los que no quieren salir de los tirabuzones.

Como las personas, algunos aviones nacen
con crónicos problemas de salud,
y pasan toda su vida enfermos, como con frío,
cobijados para mantenimiento dentro del hangar,
siempre con alguna pérdida de aceite
o un magneto que cae unas vueltas de más.

Hay aviones que están solo para las buenas.
Todo marcha bien si está CAVOK y brilla el sol.
Pero a la menor lloviznita su radio deja de funcionar,
sus giros enloquecen
y cuando más los necesitas te abandonan...

Pero están los otros, los aviones nobles,
los que son como los buenos amigos,
los que están al firme siempre que es necesario.
Son los que no aflojan ni con agua, ni con viento, ni con frío.
Los que cuanto más importante es la misión, mejor se portan.
Los que cuando la cosa se pone brava protegen sus tripulantes,
y se rompen ellos, pero los pilotos salen caminando.
Igual que esas personas que dicen siempre que sí
a todo esfuerzo que se les pida.



Escuela Militar de Aeronáutica, 1968

Durante la mayor parte de la década del 60 los T-6s, aviones de entrenamiento avanzado, fueron las máquinas en que los alumnos pilotos de la Escuela Militar de Aeronáutica aprendían a volar directamente, sin pasar antes por un aparato de entrenamiento primario. Había pasado el tiempo de los PTs y de los Chipmunk, y faltaba para que llegaran los Cessna T-41. Entonces la selección de pilotos se hacía en el T-6, que se convertía en severo árbitro que decidía el futuro de cada uno: Piloto o Navegante con Diversos Roles.

A pesar del atrevimiento juvenil natural que teníamos los cadetes promitentes aviadores al comenzar el curso de vuelo, era difícil no sentirse impresionado por ese maquinón tirado por los 600 caballos de su tormentoso motor en estrella. La primer trepada hasta las alturas de su cabina, para literalmente sumergirse en ella, fue una de las más excitantes experiencias de mi vida:



- ¡Había Llegado! ¡Estaba por volar por primera vez!

Un cúmulo de olores me llegó a la nariz, y lo aspiré con fruición. Era esa acre mezcla indefinible de vapores de caucho, pintura, fluido hidráulico y hasta la persistencia de viejos vómitos, que se convirtió en una droga que aún hoy siento que me falta.

Pero el entusiasmo inicial inmediatamente se transformó en descorazonamiento:

- ¿Cómo voy a aprender a volar algún día, si en este monstruo ni siquiera puedo ver por dónde voy?!

El gigantesco capot impedía ver más allá del tablero de instrumentos. Sacar la cabeza para atisbar el camino era imposible, puesto que el torbellino de la hélice arrancaba auriculares, lentes y el "polí" con que cubríamos reglamentariamente nuestra cabeza. Pero para algo está el instructor, que pacientemente nos enseñó a carretear con esas eses de borracho de los aviones de tren convencional.

En forma increíble fuimos progresando en el arte de volar. Guiados por la mano experta y maestra del instructor, que primero "demostraba" cada maniobra, para luego permitirnos "seguirlo" en los comandos al repetirla. Esa mano que se transformaba en "mano peluda" para arrebatarlos el bastón con un furioso: *-¡Míos los comandos!*, cuando nos poníamos nosotros y al avión en una situación peligrosa...

Pasamos por el vuelo recto y nivelado, los virajes suaves, los medianos y luego los escarpados:

-Tire del bastón Cadete, bolita al medio, meta "palonier". ¡Tire que pierde altura! ¿No tiene fuerza? ¡No sea jodido, cuando aterricemos me hace 30 flexiones! ¡Tire más! ¡No, no! ¡Tanto no! ¡Míos los comandos!

Y el instructor sacaba al T-6 del tirabuzón en que habíamos entrado, mientras nosotros aprovechábamos para acomodarnos los auriculares mal puestos que las fuerzas "G" habían hecho resbalar hasta la nariz.

Aprendimos a "sentir" la proximidad de las pérdidas de velocidad, y a entrar y a salir de ellas. Aprendimos a recorrer la peligrosa curva en descenso de la "pierna base" del circuito de tránsito:

"Push, flaps" -Artigas Torre, 340 en base, tren bajo y asegurado,

manteniéndonos lejos de la siempre acechante "pérdida por comandos cruzados".



Y el aterrizaje... ¡ah, qué cosa difícil de aterrizar era un T-6, y más aún en pista de hormigón!

-Tres puntos Cadete, busque los tres puntos, insistía el instructor, un optimista incurable que creía que llegaría el día en que haríamos que las ruedas principales tocaran suelo simultáneamente con el patín de cola...

Pero hasta eso se logró, y cierta tarde de invierno el Jefe de del Departamento de Vuelo se subió a la cabina trasera y nos sometió a la "inspección pre solo", que pese a nuestros temores previos, aprobamos.

-Está pronto. Mañana temprano sale solo. Dígale a su instructor que le reserve avión.

Palabras dulces como la miel. Una vida esperando ese día. Más de tres largos y duros pero hermosos años en la Escuela de Aeronáutica, nos habían llevado a esa meta siempre imaginada. Luego del "solo" seríamos otros, más maduros, más serios. Y por supuesto más arrogantes...

Ahora era vital lograr que el vuelo solo se cumpliera en un avión adecuado. Porque los aviones no son todos iguales. Como las personas, los hay buenos y serenos, y los hay malos, bellacos y traidores.

Más tarde llegaba la tranquilidad. En el pizarrón de Operaciones de Vuelo, figuraba ahora mi nombre (iso, nadie en el renglón de cabina trasera!), al lado de una de las matrículas deseadas: FAU 358, un vuelo previsto para la mañana siguiente.

Porque el T-6 FAU 358 prestó servicios en la Escuela Militar de Aeronáutica durante muchos años, y ya tenía mucha experiencia en enseñar a los cadetes los trucos y la magia del vuelo, a la vez que soportaba sin quejarse los malos tratos. Ese T-6 era como esas yeguas viejas, muy mansas, que soportan sin corcovear a los malos jinetes, por lo que era uno de los aviones que se elegían para los primeros "solos" de los pichones. El 358 perdonaba todos nuestros errores, y muchas veces parecía que solamente había que soltar los comandos para que aterrizara solito y suavemente.

Si hubiera sido una persona el 358 seguramente hubiera sido maestro de escuela...

A la mañana siguiente, me sentí en la gloria durante la pierna del viento de la primera de las tres vueltas de pista tradicionales, al mirar hacia atrás y verificar que efectivamente no había nadie en cabina trasera: ¡estaba volando solo!

Luego, tras el último de los tres aterrizajes, llevé cuidadosamente al 358 hasta el estacionamiento. Cumplí parsimoniosamente la rutina de apagado de su motor, y en la inspección post vuelo lo acaricié y le murmuré unas palabras de agradecimiento. Como siempre, el viejo T-6 había cumplido. Y recuerdo que mientras yo me alejaba hacia donde me esperaban para el saludo y el ritual tradicional el director de la Escuela, los instructores y mis compañeros de promoción, el avión a su vez me pasó un consejo práctico de máquina ya experimentada en estos sucesos:

-afloja las nalgas, que así las patadas duelen menos...

Sí. Tras ese vuelo mágico, el 358 ya era un amigo para toda la vida.

Diciembre de 1969

Pero un año más tarde, durante otro primer "solo", la tortura a que fue sometido el pobre 358 fue excesiva, cuando un cadete de esos que les cuesta llegar a piloto, lo golpeó paseándolo de un borde al otro de la pista en el primero nomás de la serie de tres aterrizajes. El viejo avión ya estaba agobiado por tantos malos tratos y finalmente se rindió: *- no, ya estoy demasiado cansado...* debe de haberse dicho, y se rindió. Hizo un carrousell donde se le partieron las piernas, y quedó unos metros fuera de la pista 36, echado sobre su panza, despidiendo un delgado hilo de humo por la abertura del capot que cubría el R-1340.



Fue en una mañana fresca, en los primeros días de diciembre. Los vuelos solos "difíciles", como se sabía que sería este, se planificaban para esa hora, cuando no corre la más mínima brisa, y no hay nada de turbulencia. Recuerdo estar desayunando en el comedor junto a todos los cadetes, cuando comenzó a aullar la sirena de accidente en pista, un sonido que hasta ese momento había tenido la suerte de no escuchar, por lo que al principio no la reconocí.

Salí corriendo, junto a todos los demás, con el corazón apretujado por la angustia de la posibilidad del amigo muerto. La visión del avión a lo lejos, con su piloto ya saliendo de la cabina y alejándose, me tranquilizó, dejándome ahora la preocupación por el 358, ese avión que ya era un poco mío, así como yo era uno de tantos hijos para él. Me dolió verlo así tirado, postrado en el esfuerzo final de salvar al piloto, mientras una pequeña columna de humo se elevaba desde su motor.

Lo que vino después lo recuerdo perfectamente. Fue presenciar la dolorosa y lenta muerte de un amigo sin poder evitarlo. El hilillo de humo inicial fue creciendo parsimoniosamente. El camioncito de bomberos de la EMA demoró en llegar, y cuando lo hizo, el escuálido chorrito de agua de su pobre manguera no sirvió de nada. Nos afanamos trepándonos al viejo agonizante, para intentar quitar el capot para que los escupitajos de la infeliz manguera pudieran llegar al fuego refugiado en las entrañas del motor, pero fue inútil. El incendio siguió creciendo lento pero firme, seguramente envalentonado por la falta de oposición. Las llamas comenzaron a lamer y chamuscar las chilcas aplastadas por el corpachón del T-6, en lenguas de fuego que nos obligaron a alejarnos ante el riesgo de una explosión, que finalmente no se produjo.

Y el FAU 358 se quemó lenta, lentamente. Las llamas, respetuosas, ni siquiera crepitaban, limitándose a cumplir su tarea ingrata de derretir suavemente el aluminio que a tantos pilotos ayudó a subir al cielo. Quienes dicen que los aviones no tienen alma, que por haber nacido máquina no sufren, otra cosa dirían si hubieran estado allí...

Me quedó hasta ahora, el mal sabor en la boca de no haber podido cumplirle a ese avión, como él había cumplido con nosotros. Quizás conservando su memoria redima un poco de mi culpa.

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 este libro, es de Pilotoviejo.

© Jorge Cobas González, 2001- 2025