

Memorias del Tiempo de Vuelo



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



MI SAPITO AMIGO

- “Super Tweet”, por ser un derivado robusto del Cessna T-37 llamado “Tweet” o “Tweety Bird” (Piolín), un entrenador cuyas pequeñas turbinas producían un silbido muy agudo.
 - “Dragonfly”, la designación oficial de la USAF para el A-37, viene indudablemente del parecido del exterior de su bulbosa cabina con los grandes ojos de una libélula, y de la pretensión de adjudicarle en el combate el carácter depredador de ese insecto.
 - “Alfa”, por la necesidad de distinguir operativamente los A-37 de los Lockheed T-33 (“Tangos”), en el Escuadrón Aéreo 2.
- Pero allá por 1976, cuando aparecieron en el cielo de la FAU, no los llamábamos por ninguno de esos nombres, sino simplemente “sapitos”.



Como es sabido, el relacionamiento de los pilotos con los aviones es muy parecido al que se tiene con las personas de carne y hueso. algunos nos son completamente desconocidos, máquinas que nunca vi y que apenas conozco de su existencia: algún avión checo o ruso.

Están aquellos que son “conocidos”, máquinas con las que volamos poco o mucho, pero con las que no llegamos a intimar, como pasa con esas personas con las que, si nos encontramos, saludamos, conversamos sin mucha profundidad, y luego adiós que te vaya bien...

Y están los amigos. Esos que se cuentan con los dedos de una mano. Esas personas/aviones que conocemos a fondo, de las que sabemos virtudes y flaquezas. Con ellos a veces hubo simpatía en el primer vistazo, y otras veces al principio los miramos de reojo porque son feos... y luego aprendemos a quererlos...

Por eso vuelvo al A-37, un avión “feo como pegarle a la madre”. Y no al Dragonfly en general, sino a uno en particular: el FAU 276. Porque de las apenas sesenta horas que volé en A-37, más de cincuenta fueron en el 276. ¡Pero qué cincuenta horas!

Él nuevito de fábrica, empezamos a conocernos en un par de vuelos de prueba sobre Wichita, terreno y atmósfera desconocidos y ominosos para quien nunca había volado fuera del FIR Montevideo.



En Wichita, previo al inicio del ferry

Arrancamos mal en nuestra relación, en el principio nomás del ferry hacia Montevideo. El VHF no le funcionaba. Con 4 grados bajo cero la mano que metí sin guantes y a ciegas entre sus chapas para intentar comprobar una conexión, estaba anestesiada, y no sentí el filo que me abrió un buen tajo en la palma. Parecía que el 276 se quería quedar en Wichita. Pero era poca cosa como para alterar la planificación del ferry. Así que una venda para la mano y volamos como laderos sordos y mudos la primera etapa hasta Corpus Christi, donde se reparó la radio.

Y no hay como volar juntos para conocerse. Así fue que volando hacia el Sur sobre la inmensa América de mares, selvas, desiertos y montañas, el FAU 276 y yo fuimos aprendiendo uno del otro, y construimos la mutua confianza que define una amistad. Porque no faltaron esas ocasiones que en el aire te permiten saber de qué madera está hecho el otro. Incidentes y cuasi tragedias que cuando rememoro siempre comienzan con un: “Venía volando en el 276 cuando...”

Y la que más recuerdo fue aquella en que el avión respondió pese al temor de que no lo hiciera. Porque fue muy intimidante andar haciendo cosas raras como apagar y encender motores a 30.000 pies sobre una espesa capa de nubes debajo de las cuales esperan las selvas y volcanes de América Central. Yo estaba habituado al T-33,



avión mono reactor en el que el procedimiento de reencendido aéreo de la turbina era simplemente una broma que el fabricante había agregado en la cartilla de emergencias...

“Venía volando en el 276”, uno de los tres A-37 de la sección Charrúa. Habíamos decolado de Veracruz hacia Guatemala, y ya habíamos tenido un buen susto con un tripulante asfixiado por un trozo de alimento regurgitado que obstaculizó su respiración y casi lo mata. Y ahora, por no haber logrado comunicación con el aeropuerto de La Aurora (estaban de fiesta) debíamos regresar a Veracruz, para lo que el combustible, voland con los dos motores, no alcanzaba.

Así que a apagar por un rato un motor y luego reencenderlo, para hacer lo mismo con el otro. Cincuenta grados centígrados bajo cero congelan el aceite del motor apagado, por lo que encenderlo y volverlo a potencia de crucero no se hace sin temores. Pero mi amigo el sapito FAU 276 lo hizo sin problemas, al igual de los otros de la formación.



Y más adelante en el ferry, cruzando la cordillera desde Antofagasta hacia Mendoza, estando imposibilitado de volar por una inoportuna indigestión, el FAU 276 se comportó como una yegua mansa dejándose conducir sobre los picos nevados por la mano inexperta de un piloto improvisado, mi genial compañero de cabina, el gran aerotécnico Luciano Castro.

¿Qué más se le puede pedir a un avión?



El aterrizaje en Carrasco al término de ese ferry marcó mi último vuelo en un A-37. Así que, si se me piden recuerdos de esos aviones, todos están ligados al FAU 276.

Años después el 276 se abrazó demasiado fuerte con otro en vuelo, y terminó estrellado en una pradera. Pero aún agonizando, sus sistemas de eyección funcionaron y salvaron la vida de sus tripulantes.

Es lo que hace un avión noble. Es lo que hizo el FAU 276, mi sapito amigo.

Pilotoviejo

Ver Aventuras en el ferry 1976:

[Aquí Totonicapan Torre](#)

[Pilotoviejo embarazado](#)





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: 12/10/2026

© Jorge Cobas González, 2026