



AVIACIÓN NAVAL



LIBRO DE BITÁCORA
DE SU CENTENARIO



LIBRO DE BITÁCORA



DEL CENTENARIO

DE LA AVIACIÓN NAVAL

LIBRO DE BITÁCORA
DEL CENTENARIO
DE LA
AVIACIÓN NAVAL

PRÓLOGO

Si hay algo que caracteriza a las Marinas del mundo es la diversidad de tareas que cumplen. Desde la enseñanza hasta la aplicación de la ciencia, desde la paz hasta la guerra, en el mar, la tierra y el cielo.

Dentro de este tan amplio campo, existen comunidades conformadas por hombres y mujeres que se distinguen por las tradiciones e historia que comparten, objetivos y cultura común, pero que desarrollan su actividad con el mar como denominador común.

La comunidad de la Aviación Naval Argentina nació a principios del siglo XX, allá por 1916, cuando unos pocos pioneros comenzaron a volar.

Desde ese entonces se cultivó la idea particular de considerar las operaciones aéreas en tres etapas básicas: pre vuelo, vuelo y post vuelo.

De estas tres etapas, la del post vuelo requiere una mirada crítica sobre las cosas que se hicieron bien, pero sobre todo, las que no se hicieron como se esperaba o que las circunstancias llevaron a fracasos o errores. Dentro de nuestra cultura está arraigado el aprendizaje de los errores, a fin de obtener experiencias superadoras y evitar que se repitan. Es por eso, que en el post vuelo, las tripulaciones se sinceran y difunden las cosas en que se equivocaron, lo que implica un alto grado de honestidad profesional que redundará en la seguridad de todos.

Saber reconocer errores es algo parecido a saber reírse de uno mismo y ese ejercicio, cuando se depende de una máquina que contradice la ley de gravedad, resulta cosa de todos los días en la Aviación Naval. Este libro de bitácora (*del latín, habitaculum, hábito*) en donde los marinos registramos los datos de lo acontecido, pretende recopilar una parte de la cultura de la Aviación Naval de la Armada Argentina en

su centésimo aniversario. No se trata de un libro de historia que relata hechos y hazañas, sino que apelando generalmente al sentido del humor –ese que se cultiva sin pensarlo en los post vuelos con autocrítica y reflexión– se han recopilado anécdotas y situaciones vividas por muchos tripulantes a lo largo de los años. Querer interpretarlas fuera del contexto histórico o el momento de ocurrencia puede llevar a algún incauto a confundir actitudes poco profesionales, de los que la Aviación Naval Argentina no necesita demostrar y es por ello que estas páginas no representan el pensamiento de la Institución ya que se trata de una iniciativa personal.

Se ha evitado colocar los nombres reales de los protagonistas porque consideramos que esta historia colectiva va mas allá de las individualidades. Por eso hemos utilizado apodos y nombres de guerra, algo tan común y arraigado en la Armada.

Finalmente, deseo agradecer a todos aquellos que aportaron vivencias propias y ajenas, las que conformaron el alma de estas páginas y disculparme con aquellos con que por razones de tamaño o selección no pudimos incorporar. Un particular agradecimiento por la corrección literaria a la Licenciada Guillermina Castro Fox, al CNAV Claudio Garibaldi por su aporte técnico y colaboración, al dibujante técnico de la Escuela de Aviación Naval Horacio Brambilla y CFIM Carlos Bianchi por las ilustraciones y al Sr. Rafael E. Escobar Álvarez por la compaginación final.

Este libro se hizo posible por la iniciativa de un oficial aviador naval que tuvo la idea pero no llegó a concretarla. “Bocha, usted lo tiene”.

Ricardo Helman
Capitán de Navío (RE)
Aviador Naval

Reglas de la aviación

Todo despegue es opcional... todo aterrizaje es mandatorio.

Si acciona el bastón de mando hacia delante, las casas se ven más grandes. Si lo acciona hacia atrás, se ven más chicas. Esto sucede siempre que no mantenga tirando el bastón hacia atrás, en cuyo caso las casas se vuelven a ver grande de nuevo.

Volar no es peligroso... lo peligroso es estrellarse.

El único momento del vuelo en donde sobra combustible es cuando se está incendiando.

Ante la duda, gane altitud... nadie se ha chocado aún contra el cielo.

Un buen aterrizaje es aquel en que se puede salir caminando. Un gran aterrizaje es aquel en que se puede volver a usar la aeronave.

Aprenda de los errores de los demás. Usted no va a vivir tanto para cometer todos los errores solo.

Sabrás que aterrizó con el tren de aterrizaje arriba cuando necesite la máxima potencia para rodar a plataforma.

La probabilidad de supervivencia es inversamente proporcional al ángulo de ataque: grandes ángulos, pocas probabilidades de supervivencia y viceversa.

Nunca deje que la aeronave lo lleve adonde su cerebro no lo hizo cinco minutos antes.

Siempre trate de mantener la igualdad entre la cantidad de aterrizajes y la cantidad de despegues.

Usted comienza con una valija llena de suerte y vacía de experiencia. El asunto es llenar la valija de experiencia antes de vaciar la de la suerte.

Los helicópteros no vuelan, son tan feos que la tierra los repele.

Encomiende su alma a Dios, pero crea en la suerte.

El buen juicio viene con la experiencia... desafortunadamente la experiencia usualmente viene a causa de los malos juicios.

Siéntase preocupado si alguna parte del fuselaje vuela más rápido que usted.

Existen pilotos viejos y pilotos temerarios... sin embargo no existen los temerarios y viejos.

Recuerde que la gravedad no es solo una idea... es una LEY.

1. Los inicios

A principios del siglo XX sólo volaban los pájaros y algunas pocas cosas más. Una de ellas era el dirigible DE-1 “El Plata” que en un vuelo de rutina en una mañana de agosto de 1928, sobrevolando Magdalena, dejó de mover sus alas, o sea que se le pararon los dos motores “Colombo” que lo propulsaban.

Seguidamente el dirigible comenzó a perder altura y con la nariz hacia abajo enfiló a la iglesia del pueblo. La resolución de la emergencia consistió en aplicar una tradicional maniobra marinera: el fondeo.

El ancla arrojada desde baja altura logró hacer cabeza en un frondoso árbol de la plaza y mantuvo al dirigible fijo a la Tierra.

¿Cómo se recuperó entonces el dirigible anclado en la plaza del pueblo? Se destacó un camión con unos cincuenta conscriptos desde la base aeronaval y lo remolcaron de regreso a través de las calles hacia Punta Indio.





Pero no conforme con este episodio en el pueblo, tiempo después sucedió algo parecido y nuevamente se puso en práctica la maniobra de fondeo, sólo que en este caso el ancla no logró hacer cabeza inmediatamente sino que garreó varias veces arrastrándose sobre el suelo en medio de una polvareda hasta lograr aferrarse y detener la nave.

Aplacado el polvo en suspensión, se pudo constatar que el fondeadero utilizado había sido esta vez el cementerio del pueblo, dejando una hilera de cruces de tumbas arrancadas de cuajo.

Una vez más, la cuadrilla de conscriptos y gente de la base se hicieron cargo de las reparaciones y de pedir disculpas a los deudos.

2. Pinchando nubes

En 1948, con 29 años de edad y 7 de actividad como piloto aviador naval, había volado por toda América, desde el Cabo de Hornos hasta los Montes Laurentinos de Canadá. Había sufrido tres importantes emergencias:

dos en el Mar Argentino con hidroaviones Consolidated, una de ellas a 70 millas de la costa; y la tercera en Saint Jerome (Canadá) con un Catalina. De las tres había salido indemne, así como todas las tripulaciones. Creía haber reunido ya la experiencia que necesita un piloto.

1948 me demostró, sin embargo, que aún me faltaba algo.

A mediados de ese año tuve que enfrentar por primera vez la difícil tarea de liderar una escuadrilla de nueve aviones en el gran desfile del 9 de Julio en la ciudad de Buenos Aires, pues había sido destinado a la Escuela de Aviación Naval como jefe de la Agrupación Básica con aviones Vultee. Era una gloria ver todas las mañanas diez o doce de ellos alineados en la plataforma del hangar, con los motores en marcha, listos para empezar los vuelos de instrucción.

El día dispuesto para trasladarnos a Punta Indio, donde se concentrarían todas las escuadrillas, amaneció despejado en Espora, base entonces de la Escuela. La torre de control informaba que en Punta Indio había setecientos metros de techo. Las escuadrillas fueron saliendo escalonadamente durante la mañana. Los nueve Vultee sólo tenían comunicación visual entre sí; el único que llevaba radio operador era el líder.

Por el través de la Sierra de la Ventana empezó a haber nubes bajas y turbulencia. Arriba brillaba el sol. Decidí continuar el vuelo por encima de las nubes, aunque no tenía otros medios para mantener la ruta que la navegación por estima.

El radio operador escuchaba a la torre de Punta Indio, con un volumen de sonido creciente a medida que pasaba el tiempo, pero no obtenía respuesta a sus llamadas.

Próximas a cumplirse las 2 horas de vuelo, cuando ya no tenía reservas de combustible para regresar a Espora, ni sabía de ninguna alternativa segura, cometí la primera de las felices locuras del día. Ordené por señas al sub líder hacerse cargo de la escuadrilla manteniendo rumbo y altura, y me arriesgué a cruzar el manto de nubes. Cuando perdí de vista a mis aviones me consolé pensando que todos los pilotos eran instructores de vuelo.

Al llegar a los 700 metros de altura, según el altímetro graduado en Espora, no se veía nada. A los trescientos metros aparecieron las verdes campiñas de Samborombón. Volé a ras del suelo corrigiendo el altímetro y luego, al retomar altura, tuve la inefable sorpresa de reunirme con la escuadrilla.

Siempre por señas informé mi altímetro, ordené la formación abierta e inicié el descenso. Esta vez a 300 metros no apareció nada.

A los doscientos metros empezaron a desflecarse las nubes, pero en lugar de encontrar las verdes campiñas aparecieron las turbias aguas de la bahía.

Me aferré al rumbo que llevaba y, ya sin obstáculos a la vista, bajé a cien metros. De repente un Vultee cayó desde las nubes.

Enseguida, como peras maduras, continuaron cayendo los demás.

Una vez que los tuve en formación giré a Occidente con la clara intención de «embestir continente».

Desde allí hasta la base de Punta Indio fue cuestión de minutos y el desfile aéreo del 9 de Julio se realizó a tiempo.

3. Retirada, la mejor maniobra naval

El personaje se caracterizaba por una fonética poco clara y su dicción y verborragia distaban mucho de la de un eximio orador.

Sus subalternos, más que comprender sus órdenes, las adivinaban y sus superiores les daban su autorización, sin entender claramente lo que este suboficial les solicitaba.

Se desempeñaba como encargado de una inspección mayor de una aeronave y sus subordinados – el plantel de mecánicos que hacía una semana no paraba de trabajar – le pidieron que intercediera ante la superioridad para que ese día de cobro, y vísperas de feriado, los dejaran salir de franco.

Y así fue que el encargado partió a interpelar al jefe, que - ocupado en otros asuntos y conociendo las dificultades oratorias del suboficial - ante la perspectiva de no sacar nada en claro de esta charla, optó por lo más práctico. Lo interrumpió con la acostumbrada frase: “Recibido suboficial, está autorizado”. Todo esto sin entender qué era lo que le solicitaba y pensando que era algo relativo a la inspección o sin importancia.

Un rato después alguno le contó que escuchó a este suboficial dirigiéndose al “team” de mecánicos con una voz que no era alta ni clara, pero al menos lo suficientemente audible y descifrable: “Atender el personal de mecánicos, guardar las herramientas que el jefe de Inspección autoriza franco hasta el día lunes”. Como siempre en la Armada, ante semejante orden, el hangar quedó vacío en 20 segundos.

4. Comunicaciones en vuelo

Alrededor de 1930, los nuevos Corsarios son un orgullo de la Aviación Naval y una tentación para realizar un vuelo.

Es entonces que se programa un vuelo desde el Aeródromo de Morón para una alta autoridad naval, quien es recibido por el piloto del biplano bombardero en picada biplaza, última moda de la aviación.

Ubicado el piloto en su puesto y la autoridad en el lugar de copiloto, realizan un exigente vuelo cargado de maniobras aéreas, que luego concluye en el aterrizaje final y carreteo al hangar.

Muchos de los presentes esperaban con curiosidad los comentarios del vuelo y la calificación hacia el avión recientemente incorporado por parte de la autoridad, quien finalmente felicitó al piloto y ponderó las bondades del avión, acotando solamente que la “bocina” de comunicaciones no funcionaba correctamente.

El piloto, entonces, sospechó lo impensable y preguntó a su superior cuál bocina había utilizado, a lo que se le contestó: “La del lado izquierdo”.

Nadie se animó a confesar que la “bocina” utilizada era la que correspondía al tubo utilizado para orinar en vuelo durante las cuatro largas horas de autonomía de vuelo que poseía el avión.

5. Mal momento para perder las ruedas del tren de aterrizaje I

El Glenn Martin «2-B-3» era un bombardero bimotor de la Escuadrilla de Bombarderos de la Flota de Mar, un avión moderno y robusto del año 1942, de tren convencional retráctil.

Próximos a arribar a Espora, esperando la autorización para aterrizar y al bajar el tren de aterrizaje, ambas ruedas completas caen a tierra desde unos 500 mts., dejando doblemente “rengo” al avión. El piloto y la tripulación se dan cuenta de lo ocurrido y el avión es declarado en emergencia. Se le ordena que agote sus tanques y se prepare para un aterrizaje «de panza» en un lugar a indicarse.

Espora tiene a su frente el aeródromo de Villa Harding Green, cuya superficie de tierra y pasto es mucho más apto para la emergencia que la pista de cemento de la Base.

Se hace la conexión y se ordena al piloto que tome «de panza» la pista de Villa Harding Green. Se preparan los equipos de auxilio (bomberos, ambulancias) y comienzan los «15 minutos de la verdad» para el piloto y la tripulación del «2-B-3».

Se hace una primera pasada de prueba. Se recogen dentro de las barquillas de los motores los «muñones» del tren de aterrizaje sin sus ruedas. Allí viene el Glenn Martin, al mínimo de su velocidad permitida para no estrellarse, pero ni un décimo de nudo más que esa mínima.

La «panza» del bombardero es de chapa acanalada, tipo «lomo de ballena», y la constituyen las puertas del depósito de bombas. El piloto «trae» el avión algo apopado (la nariz levantada) para dañar lo menos posible las hélices metálicas. Un primer y único «panzazo» levanta polvo y hace un ruido terrible e impide ver al avión. Este se ha detenido y hacia él corren ambulancias y bomberos.

MAL MOMENTO PARA PERDER LAS RUEDAS
DEL TREN DE ATERRIZAJE.

MECANICO...
ME DEJASTE
EN PATA! GRASIAS

ALBERTO
MARTIN

¡SAPPEQUIN!

ALBERTO

Ninguno de ellos es necesario. Una abolladura en la panza, dos torceduras en las hélices, el susto, una experiencia más y el sumario consiguiente.

6. Mal momento para perder las ruedas del tren de aterrizaje II

El «S-57" Savoia Marchetti, un hidroavión de casco ligero, era utilizado en misiones de observación y de escuela, en el área de Puerto Belgrano.

Monomotor y biplaza, no tenía muchas defensas en tiempo tormentoso. Podía «amerizar» en espejos de agua bien tranquilos, pero no en mar con algo de marejada o de viento, bajo riesgo de capotar o darse vuelta.

Ese día, en mayo de 1928, el tiempo cambió bruscamente, y el meteoro que decía «buen tiempo» rotó a «mal tiempo», tomando al «S-57» en vuelo sobre el mar entre fuertes rachas de viento. Hay que aterrizar, es decir, «amerizar», ya que no se tiene tren de aterrizaje terrestre. Pero el mar ha adquirido un aspecto terrible, con olas de 4 a 6 metros.

El piloto se aproxima a tierra. No hay laguna, espejo de agua dulce o lago a la vista. El temporal ya se abate sobre tierra. Toma una resolución: avista un trigal alto mecido por el viento. Hace un reconocimiento en vuelo del campo y, logrado el enfilamiento técnico, «aterrija» sobre él, con el casco y los flotadores de ala. El avión hace un «amerizaje» perfecto, sin sufrir ningún daño. Pasada la tormenta, un camión de la Base Aeronaval lo va a buscar con una grúa y... ¡aquí no ha pasado nada!

7. Mal momento para perder las ruedas del tren de aterrizaje III

El Dewoitine C-103 es un «caza» flamante. Participa con otros seis gemelos en un vuelo en escuadrilla por el Sur en 1930.

Hacen escala técnica en Neuquén. Van aterrizando los aviones cuando al C-103 se le desprende una de sus ruedas del tren de aterrizaje: la de babor. El piloto y sus compañeros toman conciencia de ello. Aterrizan todos menos él que permanece en vuelo dando vueltas al campo precario de aviación, a fin de agotar el combustible.

Nivela el avión como un yate al «ceñir», ayudado por una suave brisa de lado. Se asoma de su carlinga, listo a hacer de balancín en la emergencia. El avión enfila en la pista. Con los alerones se mantiene horizontal al suelo. Toca tierra su única rueda, balanceado por su tripulación. Avanza la única rueda, sin tocar la punta del ala opuesta tierra, y va perdiendo velocidad. Tres mecánicos y dos pilotos van corriendo a su lado para tomar el ala de babor, «manca» de su rueda. El avión se detiene y, así sostenido, no recibe la menor de las averías. La rueda perdida, una vez recogida, se vuelve a colocar y la escuadrilla, reabastecida, levanta vuelo según lo planeado.

8. Una más del tren de aterrizaje

Corría el año 1961. El instructor regresaba junto al alumno en un avión AT-6 a la Escuela de Aviación Naval, después de haber hecho un vuelo de examen de maniobras especiales. El instructor le comentaba al alumno que todo marchaba bien y que para aprovechar el tiempo de vuelo hasta que llegasen a Espora, iban a hacer una última práctica de emergencia. Inmediatamente redujo el

acelerador simulando una «plantada» de motor y el alumno, cumpliendo los procedimientos, hizo planear al avión para elegir un terreno apto para un aterrizaje de emergencia.

El instructor decía que seguían muy bien y que el lugar elegido era apto para realizar la emergencia porque allí abajo había una pista abandonada.

El alumno totalmente confiado en su instructor siguió con su vuelo planeando, incluyendo aterrizar con el tren de aterrizaje arriba para no capotar al tocar el suelo. Faltando poco para el toque, el instructor volvió a intervenir para decir que, para seguir aprovechando la emergencia, harían un toque y despegue para luego continuar hacia Espora.

Un detalle: el tren de aterrizaje estaba arriba, la alarma de tren arriba sonaba, pero como era normal en esos casos, ninguno de los dos le prestó atención. El avión tocó tierra, corrió unos metros y se detuvo. Se escuchó sólo una frase del instructor: «La p... que los p...».

Ambos se bajaron del avión y el instructor acotó con el remate: “Como le dije... en estos casos el avión recorre sólo unos metros hasta detenerse”.

El regreso a Espora fue en un helicóptero de rescate; al alumno le dieron por aprobado el examen, habilitándolo para el próximo nivel, el vuelo solo, recomendándole que no se olvide de bajar el tren de aterrizaje.

9. Tren abajo y trabado

Hay dos tipos de pilotos, los que aterrizaron con el tren arriba y los que aún no lo hicieron.

Cuando la Armada incorporó en 1981 los aviones Aer Macchi MB 339A se comenzaron a escuchar novedosos y curiosos sonidos electrónicos en la frecuencia de radio de las torres de control.

Se trataba de una alarma sonora que confirmaba la correcta posición del tren de aterrizaje “abajo y trabado”.

Simultáneamente, aún volaban los Macchi 326 “viejos” y para no ser menos, algunos pilotos de los 326 optaron por añadir a su confirmación verbal un simpático “piri pipí” a su comunicación, lo que les valió en alguna oportunidad un tirón de orejas.

10. Siglas para instructores de vuelo

Son tantas las maneras de escribir en las boletas de vuelo que a fin de unificar los procedimientos se propone la siguiente normalización:

ANO: a no ser por el viento, enfrentaba la pista.

BIMA: bien el criterio, mal la iniciativa.

CUMI: cumple con lo mínimo.

DESPU: después me ve.

DORMI: dormido en el vuelo, no pasa bola.

ECU: escucha pero no entiende.

GETA: tiró tantas G que se me salieron los ojos.

MEA: me avisaron.

MECA: el alumno lo hizo mejor que el instructor.

MEDO: me dormí.

METZO: puede mejorar.

MISA: mis alumnos lo hacen mejor.

NOTI: no tiene la menor idea.

NOPA: no palmó el prevuelo.

PIANO: autorrota como un piano.

QDNA: que Dios nos ayude.

SEDE: se descompuso.

SEDI: se distrae constantemente.

SEME: se me subió el corazón a la boca del susto.

SOB: sobrevivimos de milagro.

TORCI: no logra centrar la bolita.

TROZO: tropieza con los mismos inconvenientes.

UYU: uhhh...uiiihhhhhh...uuuhhhiiiiuuuu.

11. Cenizas al mar

No sé por qué razón a los marinos les gusta pensar en historias y leyendas. Se ven atraídos por tormentas imposibles y mares embravecidos, por cantos de sirenas y ataques de ballenas blancas, funerales Vikingos y embarcaciones que, encendidas en fogatas, se extinguen en altamar. En oportunidades, llevan sus deseos hasta más allá de su muerte y para que sean cumplidos, los deudos se ven envueltos en pedidos extravagantes.

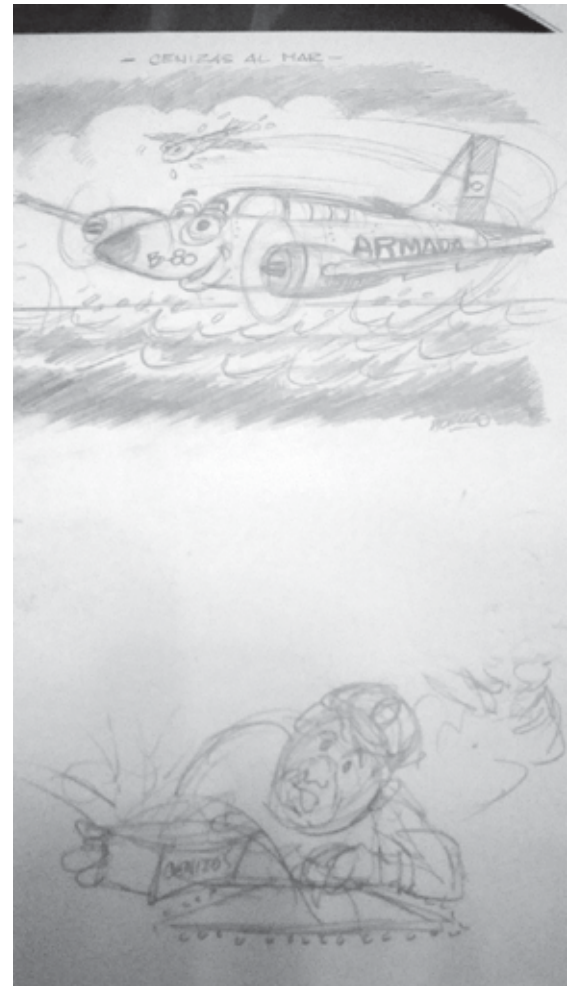
Resulta que un buen camarada dejó como deseo póstumo que, una vez reducido a cenizas, las mismas fueran arrojadas al mar.

El pedido terminó siendo cumplido por un avión BE80 fotográfico desde Punta Indio, ya que ese tipo de unidad poseía una trampa en el piso para instalar la cámara de fotografía, y que en este caso sería utilizada como pasadizo de las cenizas al mar.

Luego de embarcar ceremoniosamente a los deudos, despegaron con rumbo Este, en demanda del mar.

Resulta que no todo es como se cree y el mar celeste turquesa que algunos se imaginan no existe en nuestras latitudes, motivo por el cual, pasado un tiempo prudencial de vuelo y ante la continua vista del color marrón del Río de la Plata, el comandante del vuelo entendió que era oportuno proceder con la misión que, por cierto, no figura en manual de procedimientos alguno.

Redujeron un poco la velocidad, colocaron el avión en una actitud de leve ascenso y abrieron la ventana existente en el piso de la cabina. Cumplida esta etapa, el mecánico de abordaje, urna de cenizas en mano, la acercó a la trampa, abrió el envase con el objetivo de vaciarlo y sucedió lo inesperado: las cenizas del difunto no cayeron al vacío sino que se esparcieron dentro del avión y por sobre todos los pasajeros. Ante esa circunstancia, se arrojó la urna y lo que aún contenía al mar.



Nadie podrá decir que no existió buena voluntad. Se cumplió el deseo del marino y los deudos se llevaron a sus casas algo de él.

12. La iniciativa es la madre de todas las macanas

Durante los últimos meses de 1962 fui comisionado un viernes para hacer un vuelo al sector militar del Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires a fin de entregar cierta correspondencia urgente y fui autorizado a regresar a Punta Indio el lunes por la tarde.

Doblemente entusiasmado y a la vez halagado por la comisión –un vuelo de cierta duración y el fin de semana en Buenos Aires–, allá fui con gran felicidad.

Llegué sin inconvenientes a destino, hice



entrega de la correspondencia y dejé al NA en el sector de la Prefectura Naval para su custodia, tomándome todos los recaudos para que el avión estuviese seguro. Le pusimos calzas, traba de comandos, entre otras medidas, y decidí dejar la carga de combustible para el lunes, ya que no tenía una cantidad de nafta muy generosa a mi arribo.

Al día siguiente me encontraba no lejos de Aeroparque, cuando vi con horror una pared verdinegra viniendo del sudoeste. Se trataba de un frente frío de manual y en esa época sin Internet, la observación visual era la única verdad.

Inmediatamente me imaginé a mi querido NA arrastrado por el viento e incrustado en otro avión cercano y, sin dudarle, enfilé para allá con intención de llevarlo a la Base Aeronaval Ezeiza y ponerlo a buen recaudo en su hangar.

La pared negra seguía acercándose inexorablemente, de modo que volví a mirar los indicadores de combustible de los tanques y decidí trasladarlo con lo que había abordo.

Luego del despegue intenté comunicarme por radio con Ezeiza... sin éxito porque el equipo VHF no tenía el cristal de la frecuencia 119.1. Ni se me ocurría aterrizar sin radio allí, que era para mí en ese entonces como JFK en New York.

Mirando los indicadores de combustible con alguna preocupación, me sinceré sobre la situación con la torre de Aeroparque y le pedí al operador que coordinara mi aterrizaje con Ezeiza.

Luego de una espera infinita en circuito sobre el río, me autorizó vía Quilmes para la pista 35 de Ezeiza.

Allá fue el *michi* sintiéndose un verdadero comandante por el manejo del incidente hasta que, detenido el avión fuera de la pista 35, quedé en espera de algún vehículo que me guiara en el rodaje al hangar de Marina.

No tardó en aparecer un jeep que me indicó que lo siguiera. Por suerte, como era sábado a la tarde, no había en ese momento ninguna aeronave comercial operando, de modo que todo transcurrió pacíficamente y una vez en la plataforma aeronaval, hangaramos mi aeronave con las primeras ráfagas de la tormenta que ya estaba encima.

Al día siguiente, ya en mi casa, recibo una llamada de la Base Ezeiza. Me costó entender el contenido de la comunicación: se había caído una lámpara de iluminación de las que pendían de la estructura del techo, rompiendo el estabilizador horizontal del NA.

Me fui a Ezeiza con la secreta esperanza de que fuera una broma, pero no, allí estaba el pobre avioncito medio mutilado.

Conté las lámparas que pendían del techo. Eran 42, pero justo se vino a caer la que estaba en la vertical de mi avión.

Volví a Punta Indio en tren, repitiéndome esa enseñanza de mis mayores: “La iniciativa es la madre de todas las cag... bueno, desastres!”

13. Otra vez más, la iniciativa es la madre de todas las....

Para la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, conformada por aviones T-28 FENNEC, los

embarcos eran muy frecuentes y no me salvaba de ninguno.

Pero el embarco al que me refiero tenía un viso especial, ya que por primera vez se realizaría una inspección mayor de un T28 en el hangar del portaaviones ARA «25 de Mayo». Este hecho contaba con escaso beneplácito de la tripulación, debido a que se anularía el cine mientras durara esta tarea.

Para nosotros era novedoso ver al avión colgado del techo para contrarrestar los movimientos del buque y trabajar así con relativa comodidad. Colgaba de cables de acero que tenían unos parantes que impedían el roce de éstos con el fuselaje. Esa mañana, a la tradicional recorrida del comandante del buque se había incorporado el comandante de la Escuadrilla, cuyo personal, con su encargado a la cabeza, era un himno al trabajo.

Yo, como marinero, estaba en la tarea específica de mi grado: meta trapo y trapo se me ocurrió limpiar la parte superior del avión, que tenía la particularidad de poseer, casi al mismo nivel, la agarradera para subir a la cabina y la palanca de disparo de emergencia de la misma.

Debido al poco conocimiento que yo tenía del avión, tomé la palanca equivocada y acto seguido se escuchó el estampido del tubo de aire comprimido que acciona el mecanismo de apertura de la cabina que, en esta ocasión, funcionó a la perfección.

Hubo un “pequeño gran detalle»: la mitad de la cabina pasaba por encima de uno de los hierros que separaban los cables y la otra mitad de la cabina por debajo, por lo que en su violento desplazamiento hacia atrás generó un fino «polvo de plexiglás» que cubrió al nutrido auditorio.

Mientras yo me veía en mi Córdoba natal tratando de explicar mi breve paso por la Armada, el comandante tomó el incidente como algo posible en una tarea que se realizaba por primera vez.

14. Clase práctica de flaps, spoilers y su influencia en el frenado

Los viernes en la Base Aeronaval Punta Indio (BAPI) son días de felicidad y alegría. Es el momento del franco local y la oportunidad en que los *michis* aspirantes a las alas navales tengan un fin de semana que descomprima la presión del ritmo que impone la Escuela de Aviación Naval.

Esos días se pone en ejecución la única maniobra naval que no requiere práctica ni ensayo y que siempre se ejecuta a la perfección: la retirada.

Desde BAPI hacia Buenos Aires por la ruta 36 existían las rotondas de Magdalena, Los Hornos, Olmos y Abasto, y la fila de autos de los *michis* volando formación en “chorizo” acertaba distancia en cada una de ellas.

Había una variada escudería de autos, algunos Citroen 3CV y AMI 8, Dodge 1500, Renault R6, R12 y un reducido grupo de deportivos de alta gama como algún Torino y Ford Taunus coupé.

La idea de ganarle un minuto al franco era tan emocionante que se apelaba a maniobras peligrosas y todo tipo de recursos.

Corrían los ochenta y transcurría la etapa de instrucción teórica del curso de aviadores navales. Esa semana el tema principal había sido “la influencia del frenado y de los flaps en el aterrizaje, spoilers, etc.”, tan bien explicado en el libro *Aerodinámica y Actuaciones del Avión* escrito por el doctor ingeniero aeronáutico Aníbal Isidoro Carmona.

Justamente ese fin de semana, y aplicando los conocimientos teóricos recién aprendidos, los tripulantes



de un 3CV, a fin de no bajar las revoluciones de motor recurrieron a la aplicación de “frenos de picada”, los que accionaban a la voz del comandante de vehículo abriendo las puertas al unísono a la entrada de cada rotonda y cerrándolas cuando llegaban a la salida.

15. Piloto perdido

La planificación había cubierto todos los aspectos del ejercicio hasta los últimos detalles incluyendo una búsqueda y rescate en combate (C-SAR) en las actividades ya programadas.

Las escuadrillas veían una buena oportunidad de hacer un ejercicio con tiro real y mostrar cada una sus capacidades. En síntesis, todo estaba dado para hacer un interesante ejercicio con muchos jugadores coordinados.

Un piloto de Super Etendard (SUE) elegido al azar se preparaba para hacer un vuelo de rutina cuando fue interceptado yendo a su avión y subido a un helicóptero FENNEC. Sin salir de su asombro recibió un escrito con la situación e instrucciones del ejercicio mientras era llevado a un lugar en Península Verde. Al aterrizar, el comandante del helo le entregó otro escrito y despegó de regreso a Espora, dejándolo en el lugar,

Por otro lado eran alistados un SEA KING (H3) como SAR y un ALOUETTE (AI03) artillado como su escolta. Como complemento una sección de SUE le brindaría escolta durante la operación. A la hora predeterminada todo estaba listo...

El plan preveía que el piloto leyera sus instrucciones y se desplazara unos 2 km hasta un punto de encuentro con un grupo de Buzos Tácticos que estarían efectuando tareas de relevamiento y ante la eyección de un piloto, cambiarían de rol a búsqueda y rescate. Una vez en contacto con el piloto, lo llevarían a un punto de extracción donde se simularía la aproximación de una columna terrestre enemiga y el AI03 y luego los SUE harían apoyo aéreo cercano.

El tiempo pasaba y la orden de despegue no llegaba. La impaciencia se fue tornando preocupación y los Buzos Tácticos no tenían contacto con el piloto buscado.

Lo esperaron en punto previsto y ampliaron la búsqueda... nada. Fueron al lugar donde lo dejó el FENNEC y recorrieron la ruta prevista... ni señales... ¿habría tenido un accidente real?

Cuando se llegó a la hora límite por luz, decidimos despegar los SUE y próximos al lugar intentar comunicarnos vía radio de emergencia. El piloto perdido contestó e informó su ubicación en

proximidades del casco de la estancia, a unos 5 km de donde se lo buscaba.

Con su nueva ubicación el H3 y su escolta AI03, lo encontraron y recuperaron.

A partir de ahí se reacomodó el ejercicio, los Buzos se ubicaron en el punto de extracción y el AI03 y los SUE hicieron tiro sobre el blanco de combate.

El regreso se cumplió según el plan.

El problema ahora consistía en averiguar que había salido mal en la primera parte. El comando del ejercicio estaba muy ansioso para ver que había pasado con su meticuloso plan y ,obviamente, buscar un chivo expiatorio.

Tan pronto el piloto perdido bajó del Sea King algo no sonaba bien....tenía una media atada a su brazo derecho como brazalete.

Cuando entró en el hangar se vieron algunas caras de sus compañeros con mirada culpable. Pronto confesaron que se habían enterado del ejercicio y tras bambalinas le habían anticipado algo al “perdido”. Pero la variante era que habría dos equipos en su búsqueda. Solo los buenos tendrían un brazalete blanco y esa era su contraseña visual. Si no la tenían debía evadirlos y eso fue lo que hizo, por eso no lo encontraron.

Si bien eso aclaraba por qué no lo habían encontrado, no explicaba por qué el “perdido” no fue al punto de encuentro.

Ante esto el “perdido” mostró las instrucciones recibidas. Explicó que ingresó en su navegador GPS de mano las coordenadas tan pronto quedó solo y comenzó a caminar. Pero cuando llegó a la orilla del mar y vio que el punto todavía estaba unos cuantos cientos de metros mar adentro y de nadar nadie le había dicho nada, asumió que algo estaba mal en su hoja de ruta. Ante esto decidió que lo mas saludable sería dirigirse al casco de la estancia y esperar allí que lo rescataran. Cuando llegó y habló con el encargado, éste asumió que el “perdido” estaba dentro de un ejercicio y como no le habían avisado y no quería problemas con nadie, no quiso ayudarlo.

Revisando las instrucciones entregadas al “perdido” encontramos la razón del desencuentro. Por un error de transcripción, las coordenadas del punto tenían un decimal erróneo. Esto hizo que el “perdido” caminara casi cuatro veces más de lo previsto y en una dirección distinta a lo planificado, y casi ni se cruzara con sus rescatistas (de los cuales, como dijimos antes, además se ocultó).

Al día siguiente, en oportunidad de la reunión final de crítica del ejercicio, llevamos las notas de instrucciones que se habían confeccionado y cuando fueron exhibidas y el asunto pasó a segundo plano....algún pobre furriel debe haber pagado los platos rotos por el error de tipeo.

16. De un infante de Marina

¿Me cree que recuerdo el olor de la puesta en marcha del T-28? Era un olor distinto al producido por cualquier motor cristiano de combustión interna que yo haya conocido.

El tufo del escape del T-28 era pleno, picante, con un poco de aceite pero no nauseabundo, ligero como la combustión del alcohol, volátil, efímero (dos o tres paladas de la hélice se lo sacaban de la nariz) pero diferente a cualquier olor a máquina que yo recuerde.

Agregue a todo eso la cabina abierta, un zumbido agudo en los auriculares, un casco que apretaba los parietales y un arnés que lo sujetaba a uno al avión como si fuera un remache cualquiera.

El piloto parecía casi ignorar que atrás iba alguien infinitamente más antiguo que él (yo, por supuesto). Apenas si me hacía una señal impertinente con un dedo pulgar hacia arriba (nunca supe si me quería decir que íbamos hacia arriba o que teníamos un solo motor).

Un inexplicable incremento de revoluciones –con el avión ridículamente parado en medio de la desolación de la pista– seguido por una caída alarmante del régimen del motor (prueba de magnetos o algo tan denigrante como eso); una frase críptica (¿chorrito de motor?); otra espantosa crecida en las RPM más una extemporánea clavada de frenos sin motivo a la vista, sólo lograron aumentar mi alarma, que usted encontrará totalmente justificada.

Llegó la pregunta insolente del piloto («Señor ¿todo bien? Vamos»... como si uno pudiera influenciar algo en el devenir de una caprichosa lista de chequeo escrita por hipócritas). Inmediatamente el pájaro saltó (¡sin mi autorización!) hacia adelante a una velocidad obscenamente incremental hasta que despegó hacia la maravilla...

Esa cosa volaba ruidosa y poderosamente hacia arriba y adelante acompañada por indicaciones en la radio (sinceramente fuera de lugar por obvias) de alguien que decía pavadas tales como viento de tal lado a tantos nudos y no sé qué otras insensateces que, en mi opinión, nada tenían que ver con mantener una máquina más pesada que el aire en el aire -que es lo que sospechosamente todo aviador intenta hacer-.

Luego del despegue y como por arte de magia, la cabina se cerraba y un mundo mitad silencioso, mitad

ruidoso y mitad cinético desfilaba bajo los sentidos (no se le ocurra sumar tres mitades porque rompería la poca poesía que pude juntar).

Disfruté todos los minutos de vuelo en un fierro grande, mucho más grande de lo que la lógica hubiera diseñado para dos personas.

Uno iba sentado alto, con una visibilidad sorprendente y sintiendo una seguridad serena en el vuelo que sólo da una máquina potente.

El fuselaje era cómodamente ancho. El paquete se sentaba irreverente atrás, teniendo delante un bastón y pedales que se movían misteriosamente en complicidad con lo que hacía el avión, con gotas de llovizna que en vez de quedar sobre el plexiglás en su lugar de impacto (como Dios manda) se movían formando una recta insospechada.

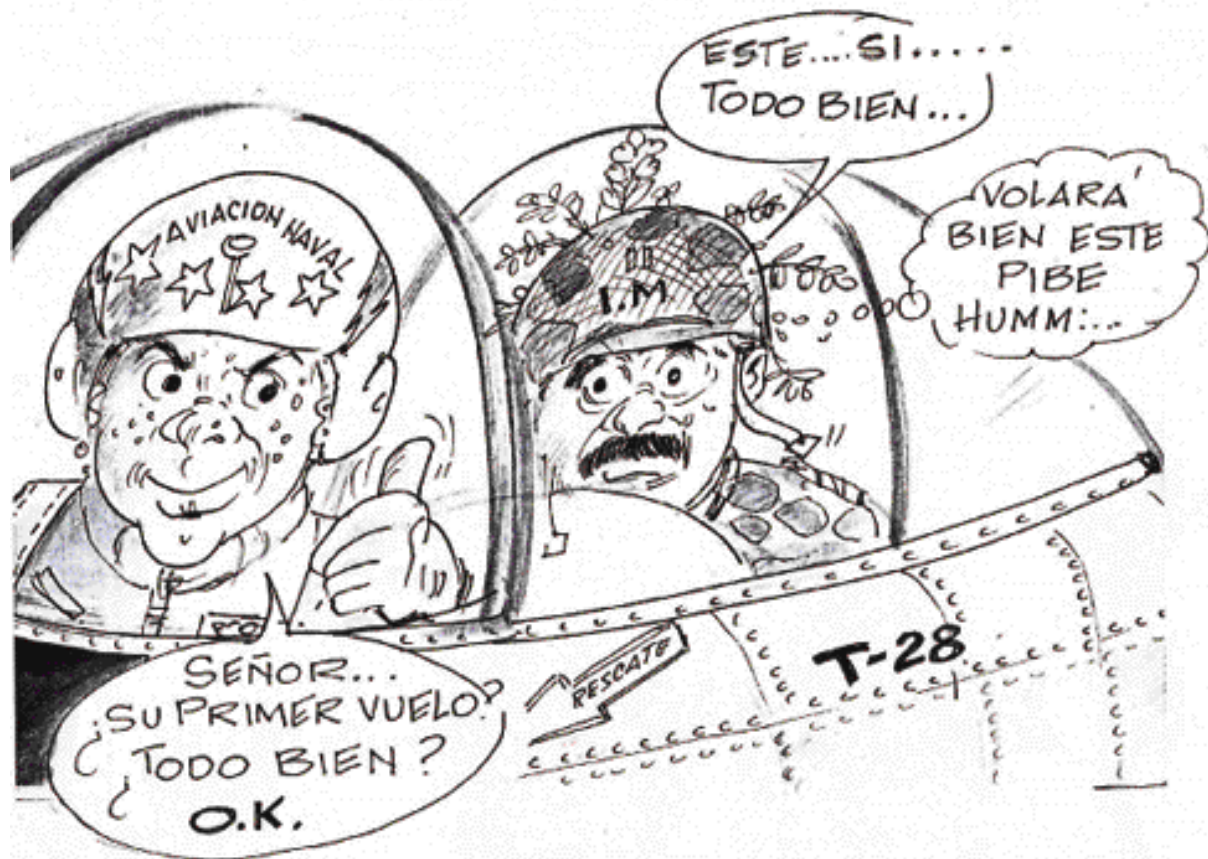
En la cabina se respiraba aire puro, con olor a equipos electrónicos calientes, a chapas limpias y a cuero que era una delicia. Uno accedía a un mundo superior, sensorial, embriagador, adictivo.

Por breves instantes creí entender remotamente la razón por la que un aviador naval vuela cosas como esas.

Había tableros inútiles a ambos lados; espejos retrovisores que sólo permitían avizorar nubes aburridas; una radio que transmitía continuamente (creo que algunos otros aviadores no sabían dónde andaban, porque requerían información tranquilizadora de ciertas buenas personas llamadas Baires Control o de un primo apodado Comodoro Control).

Luego de aterradoras e infundadas maniobras que desafiaron toda explicación sensata, la cosa (el T-28)

— DE UN INFANTE DE MARINA —



enfiló a una velocidad no autorizada por quien esto escribe hacia un hilo gris llamado pista, mientras perdíamos altura sin remedio, a la vez que un maleducado llamado «Torre» hablaba sin parar sobre vientos, turnos, cabeceras y cotas a las que – francamente- alguien debería haber puesto fin por alarmistas e inconducentes.

Antes de caer fatalmente a tierra (o a pista, detalle que jamás me fue anticipado) mi formación como infante de Marina me permitió superar todas esas ominosas perspectivas: saqué mi Ballester Molina y juré para mis adentros que no me capturarían vivo.

Para destacar mi desconfianza sobre las capacidades del jovenzuelo sentado delante mío, afirmo que lo escuché tratando de entender algo de lo que tenía que hacer: ¡Él juraba (nadie le contestaba) que estaba en la etapa inicial (nunca se dignó comentarme nada al respecto), rogaba que alguien le ponga no se qué cosa básica y luego –impávido– musitaba que estaba en la final! Preferí simular que no lo había escuchado y adopté una postura de indiferencia hacia lo que pudiera ocurrir.

Al cabo de segundos aterradores, declaro categóricamente que –gracias a Stella Maris– el piloto en cuyas manos (una forma de decir) confié mis huesos, logró poner el T-28 en el medio de una autopista muy ancha y sin tráfico a pesar de las insensatas y engañosas palabras de la ominosa «Torre», a las que sistemáticamente ignoró. Para colmo, sospeché que estaba perdido: escuché que le susurraba a Torre que estaba buscando un taxi.

Mientras corríamos torpemente por la pista (cualquier Jeep le saca una cuadra al toque), la cabina se abrió sola, el olor del escape del motor volvió a llenarme las pituitarias y el viento fresco de la pampa argentina me hinchó de una felicidad infantil que no me avergüenzo en declarar.

Al detenerse la cosa en una plataforma que nunca pude distinguir del resto del cemento de la pista, un cabo aeronáutico se subió de un salto al ala, se me acercó confianzudo (casi lo encano por incorrecto) y –sin mi expresa autorización– empezó a desatarme y a hablar con el piloto como si yo no existiera.

Pensé en hacerle una foja complementaria al piloto por las desconcertantes vivencias recientes, pero una vez que toqué (salté, pisé, “zapateé”, “taconié”, caminé, troté) en la pista decidí invitarlo a tomar un whisky en la Cámara de Oficiales de la base para - sin falsos pretextos - persuadirlo que me saque a volar otra vez.

17. Traslado de autoridades

Corría el año 1963. Se desarrollaba el Operativo UNITAS, con la Fuerza de Tareas Conjunta navegando en el Golfo Santa Catalina hacia Río de Janeiro, con el portaaviones ARA «Independencia» como núcleo.

A bordo, la Escuadrilla de Helicópteros había destacado tres Sikorsky S-55 para operaciones de rescate y traslados generales. En un determinado momento se ordenó alistar uno de los helicópteros para trasladar, desde el destructor USS «Norfolk» al portaaviones, a un general 5 estrellas, comandante de todas las Fuerzas del Caribe.

El viento real era de aproximadamente 30 nudos y el mar picado, por lo cual el movimiento de los buques medianos era lo suficientemente fuerte como para impedir el anavizaje en el «Norfolk». Se debería realizar la operación a través del uso del guinche del helicóptero.

En el prevuelo se repasó la maniobra: «colgado» alto, largar bastante cable para facilitar al hombre la

colocación de la eslinga, subir con el helicóptero hasta tensar el cable, luego izar hasta introducirlo a bordo.

El vuelo de traslado se realizó sin novedad. Buena posición de «colgado» en popa, facilitada en cierto modo por la intensidad del viento. Luego de algunas indicaciones y colocada la eslinga al pasajero, el mecánico informó «listo».

En lugar de comenzar a ascender para tensar el cable, el piloto, demasiado concentrado en su «colgado», interpretó que el «listo» significaba que el hombre estaba dentro del helicóptero, por lo que comenzó el despegue.

El grito al unísono del copiloto y mecánico: «¡¡¡NOOOO, que está colgado!!!» no pudo evitar que el hombre saliera «como un corcho» de la cubierta, ante los ojos espantados de la tripulación, eludiendo milagrosamente ileso barandilla, cañones y demás protuberancias de la estructura del buque.

Pero la cosa no terminó allí. El piloto, al escuchar el grito de advertencia, inició una rápida



desaceleración (las malas lenguas dijeron que los pilotos vieron al general a proa del helicóptero, pero es mentira).

De cualquier manera, el mecánico estuvo largos minutos tratando de parar la oscilación del desdichado pasajero con el helicóptero «colgado» a 30 metros sobre el mar, para luego izarlo e introducirlo en la cabina.

El general, quien todavía estaba pálido al descender en el portaaviones, luego de la reunión regresó al «Norfolk» en lancha.

18. Una pregunta que había que hacer

A fines de abril de 1982 la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina, a bordo del portaaviones ARA “25 de Mayo”, estaba pronta para la acción. Su misión era la exploración, a fin de que la Flota de Mar estuviera en condiciones de conocer la posición de la flota inglesa.

Las tripulaciones de los aviones fueron armadas de manera tal que a la izquierda volaran comandantes experimentados, habilitados diurno y nocturno como pilotos de portaaviones; y a la derecha, copilotos adiestrados pero no capacitados para aterrizar solos en portaaviones.

A sabiendas que de enfrentarnos a los aviones Harrier ingleses el derribo podría ser un hecho, también se pensaba la posibilidad de que podría quedar mortalmente herido o incapacitado de continuar el vuelo el comandante del avión. La pregunta que se hacían los copilotos era qué hacer en ese caso.

Como el buque operaba a distancias de la costa que hacían imposible el regreso al continente, podían

eventualmente dirigirse a Malvinas, pero la mejor solución supuesta era volver a bordo, con el comandante incapacitado cuanto menos.

Un día, en una de las frecuentes charlas de escuadrilla a bordo, uno de los copilotos que por su antigüedad relativa tenía mayor soltura que el resto, decidió hacer “la pregunta”.

“Señor comandante, no creo que esto suceda... pero en el hipotético caso que el comandante de aeronave sea puesto fuera de combate, ¿qué hacemos?” Las miradas se cruzaron, parecía una película de título “De eso no se habla” pero había que preguntarlo.

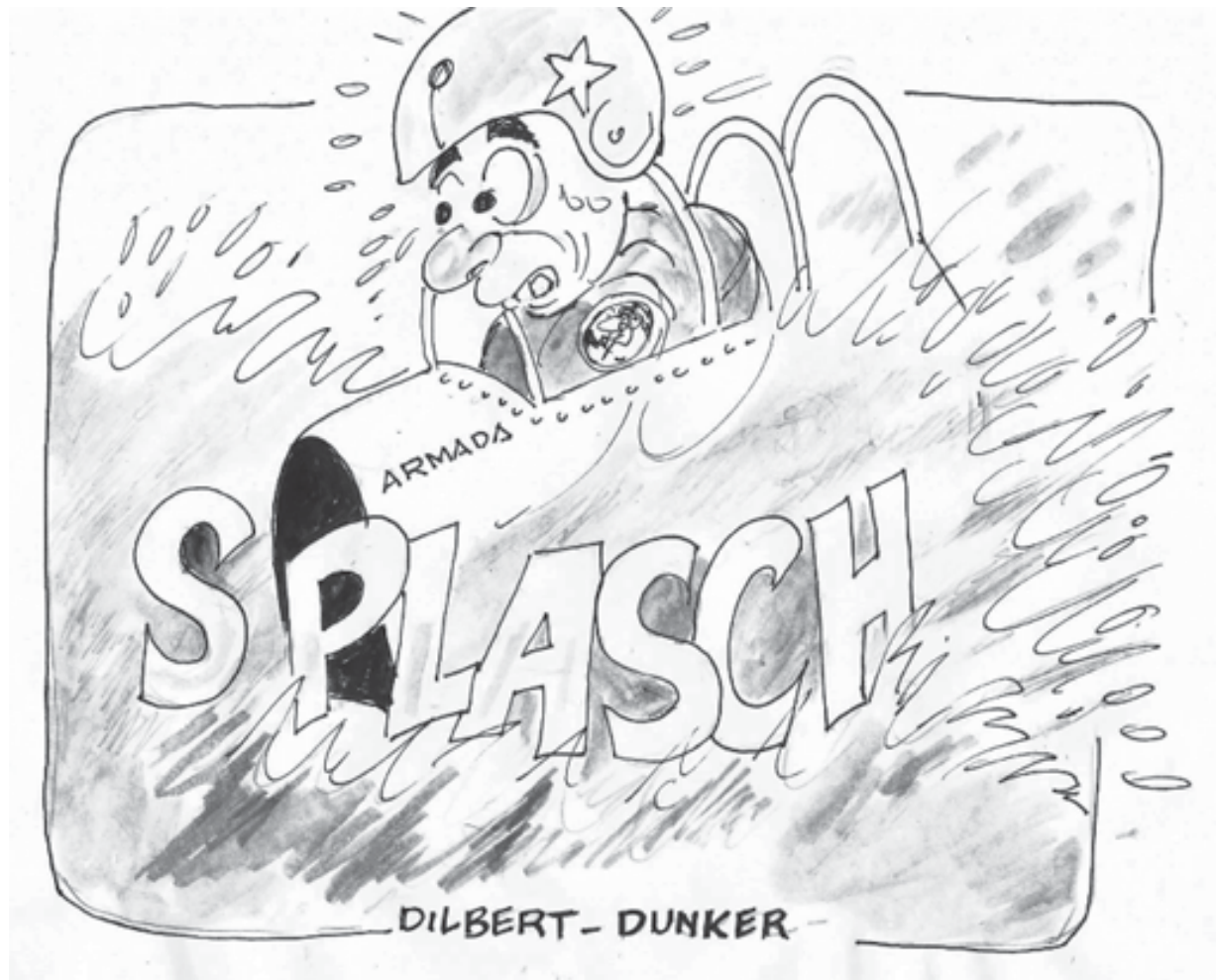
Sonrisas que no ocultaban cierto nerviosismo y casi al unísono, con absoluta certeza y voz segura, comandante y segundo dijeron: “Vuelvan a bordo con el avión que lo haremos aterrizar”.

No sabemos si fue la respuesta esperada pero sí sabemos que fue la que más seguridad nos inspiró.

19. Dilbert Dunker

En una base de la Aviación Naval de Estados Unidos hay un gancho de cubierta sobre la puerta de acceso al bar del casino de oficiales, con un cartel que dice: “*Esta es la diferencia entre un chico y un hombre*”.

Para intentar calificarse en el portaaviones, antes hay que demostrar en el Dilbert Dunker que uno puede salir, sumergido bajo el agua, de un cockpit invertido con todo el equipo de piloto, paracaídas incluido.



Como decía un amigo: “Parece fácil pero hay que estar”. En efecto, todo el equipo de vuelo tiene flotabilidad positiva y, además, el agua tiende a meterte en el cockpit y, dicho sea de paso, pensar bajo el agua y cabeza abajo, no es lo más cómodo que se pueda hacer.

¡Pero había que hacerlo! Y lo hicimos. Sucedió que un querido colega tenía muchísimas ganas de ir al portaaviones, pero el agua no era el medio donde se movía con más comodidad... y hasta decían por ahí que no sabía nadar.

Recuerdo cuando nuestro amigo dio el OK para que lo lanzaran a la pileta.

Allí entró el cockpit en el agua con un gran *splash* y quedamos todo el grupo, hombres rana incluidos, mirando hacia el fondo de la pileta para tratar de ver lo que entonces sucedería.

Un rato más tarde, que pareció muuuuuy largo, salieron unos globitos de aire del fondo. Luego otros ya más grandes, mientras los hombres rana se sumergían.

Unos instantes después vimos salir al colega que emergió como un corcho soltado desde el fondo del agua; subió como un metro en el aire con su boca abierta.

Los buzos habían hecho su trabajo y nuestro colega pudo burlar al sistema e ir por fin al buque. Creo que tardó un buen tiempo en librarse de toda el agua que entonces tragó.

20. Improvisando una puesta en marcha

En los ´60, la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales realizaba un traslado desde Espora con escala en Santa Rosa (La Pampa) a San Rafael (Mendoza) con el avión NA-SNJ-5C. Luego



de cargar combustible en la escala de Santa Rosa, falló el arranque eléctrico del avión.

El modelo SNJ no tenía un sistema manual que reemplazara al motor de arranque con previa inercia y luego encloche; sí lo tenía el modelo NA AT6, en el que se podía emplear una manija de arranque que se accionaba desde el exterior para dar inercia al motor de arranque y luego conectarlo con una leva para girar el motor del avión.

Apelando a la memoria de la maniobra utilizada en oportunidades por los pilotos de transporte para casos similares –que consistía en arrollar el extremo de una cuerda en el domo de la hélice y tirar del otro extremo para girar el motor que, previamente cebado, arrancaba al conectarse los magnetos cuando la cuerda lo liberaba– así se procedió, con la diferencia que el domo del SNJ no era liso, sino que tenía los contrapesos de la hélice de paso variable donde podía quedar

enganchada la cuerda y arrollarse en el otro sentido si arrancaba el motor antes, con impredecibles resultados. Arrastrada la cuerda por un vehículo del Aeródromo, el fiel motor arrancó en el primer intento.

21. El último aviador naval con overall anaranjado I

Corría la mitad de la década del setenta y ya hacía tiempo que en la Aviación Naval se había dejado de usar overall de color anaranjado, excepto por un instructor de la Escuela de Aviación Naval que aún no conseguía de su talla.

Así las cosas, era muy fácil reconocer su figura por la BAPI. Jefe de los cursos de personal superior, era un teniente de navío muy singular que le ponía mucho humor a su trabajo.

Una vez, en su clase de navegación, enseñando el uso del sextante, dibujó una estrella en el pizarrón, midió su altura y la indicó a la clase.

Pasó el sextante a un alumno y éste le dijo que no veía nada. El instructor le dio la razón. Borró la estrella, dibujó otra, midió la altura de nuevo y dio el dato corregido. Un segundo alumno tomó el sextante y repitió que no veía nada. Un tercer alumno fue el vencedor: tomó el sextante, le sacó la tapa de la mira y entonces vio la estrella.

22. El último aviador naval con overall anaranjado II

Otra mañana en formación del cuerpo de alumnos, conscriptos, cabos, suboficiales y oficiales en BAPI,

cada encargado de curso presentaba el parte al exigente jefe de Departamento. A su izquierda, el hombre del overall anaranjado permanecía con su habitual rostro sin mover un solo músculo que mostrara emoción.

El oficial becado chileno al presentar al Curso de Aviadores Navales indicó como novedad a dos oficiales de baja, a lo que el jefe de Departamento con asombro le preguntó: “¿Dos de baja?”. Acto seguido miró a nuestro hombre anaranjado, jefe del curso en cuestión, y que no siempre estaba en claro con el parte, quien finalmente contestó agitando sus manos a modo de defensa: “¡A mí me dieron parte!”.

De conscriptos a oficiales en formación largaron la carcajada y en vez de tomar el tren especial del viernes para irse de franco, tomaron el local del 0500 del sábado. La risa valió la pena, aunque se perdiera un día de franco.

23. El último aviador naval con overall anaranjado III

Se tenía que hacer un período de vuelo de instrucción sobre Punta Indio y Magdalena con un alumno. Éste volaría instrumental, por lo cual se colocó una capota en la cabina que le impedía ver hacia el exterior. Era de noche, el hombre de naranja le indicó al alumno que se despreocupara de las comunicaciones que él las haría. “Quiero que se saque todos los vicios y vuele instrumental con seguridad, ya que su próximo período de vuelo es examen”, le dijo.

Así las cosas, el vuelo se desarrolló con normalidad y el instructor se esforzó en corregir los errores del alumno; cuando habían pasado unos 45 minutos de vuelo, le ordenó que se sacara la capota y mirara afuera.

Al alumno le sorprendió la cantidad de luces. Estaban sobre Quilmes, a unos siete mil metros de altura, de noche y sin comunicarse con nadie en un punto de aproximación de aviones a Aeroparque.

Nuestro hombre de naranja le refirió todos los puntos geográficos que se veían mientras las luces anticolidión de varios aviones comerciales se divisaban en las proximidades... No sabía que BAIRES CONTROL y Punta Indio, ante la ausencia de notificaciones habían intercambiado comunicaciones y otro avión naval había iniciado la búsqueda del T28 en turno de instrucción sobre Magdalena.

De regreso a Punta indio, el instructor fue requerido por el director de la Escuela de Aviación Naval y los alumnos del curso, que daban por perdido a su compañero en cumplimiento del servicio, respiraron aliviados.

24. Incendio a bordo.

En 1962 volar el Catalina PBY-5A que, junto a los Beechcraft C-45-H y AT-11 tenía la Escuadrilla de Propósitos Generales, era toda una aventura.

El Catalina era un extraordinario avión anfibia, con controles manuales que requerían bastante esfuerzo para maniobrar debido a su gran estabilidad.

Carecía de flap, pero su envergadura y superficie alar aseguraban una baja velocidad de aproximación. También muy baja era su velocidad de crucero, poco más de 100 nudos.

El mecánico de avión tenía un habitáculo debajo del ala y era quien controlaba el sistema de combustible. Había una coordinación a través del intercomunicador para toda la operación de los dos motores Pratt



& Whitney de 1425 HP cada uno, que durante la maniobra de despegue aturdían con su ruido, más despegando del agua con corridas próximas al minuto.

Sólo quedaban para esa época dos de estos anfibios, sobrevivientes de la Escuadrilla de Exploración que, incorporados en 1946, habían realizado vuelos de suma trascendencia como el primero en unir el continente americano y la Antártida, con descenso, en 1952.

También completó en esa oportunidad, al regreso de la Antártida, la travesía a Buenos Aires en un mismo día. Su apariencia de bote con ala soportada por parantes externos; pontones rebatibles en las puntas de ala usados

para amerizar; alojamiento lateral en el fuselaje de las ruedas de aterrizaje; abertura en proa para la maniobra de ancla o amarre; entelado la mayor parte de su ala y superficies de control, le daban un aspecto antiguo ya en los años sesenta. En alguna oportunidad se intercambiaban bromas por radio al cruzarse con el Bristol de la Fuerza Aérea Argentina, acerca de cuál tenía el privilegio de ser más inusual para la época. Por cierto, el Catalina databa de 1937.

En las tareas de cooperación con los buques, los vuelos no eran menores a las cuatro horas de duración y, para matizar las continuas evoluciones, circulaban el mate y los sándwiches de bifés que se preparaban en la cocina eléctrica del avión. El baño era muy rudimentario pero a veces debía utilizárselo por las prolongadas navegaciones.

Además de los pilotos, la tripulación se completaba con el mecánico y su ayudante, el radioperador que utilizaba los viejos equipos de media frecuencia y generalmente transmitía y recibía en Morse. También iban un artillero y su ayudante para las tareas de remolque de la manga y el equipo de fotografía. En navegaciones complejas, un oficial aviador cubría el puesto de navegador.

En esos Catalinas sobrevivientes no funcionaban los obsoletos radares y para cruzar un frente de tormenta se optaba por un nivel bajo, muy bajo sobre el mar, aunque en ocasiones las condiciones del terreno no lo permitían y había que encararlo con un nivel medio. En esas oportunidades llovía tanto adentro como afuera del avión.

En un tedioso traslado desde la Base Aeronaval Comandante Espora a Puerto Madryn, que con vientos de frente significaba alrededor de cuatro horas de vuelo, se le ocurrió al comandante del avión hacerle una broma al jefe de la Estación Aeronaval.

Poco antes del arribo a Madryn se declaró en emergencia por tener un incendio a bordo que no podía

controlar.

Para simularlo, en un balde lleno de agua se disparó una señal de humo, de las utilizadas para lanzar y marcar un punto de referencia en la superficie del mar. El balde fue colocado en el “blister”, la zona de ingreso al avión que servía además como punto de observación y de afuste para las ametralladoras. Desde ahí lanzaba el denso humo que, sumado a las angustiadas voces por radio y algunos movimientos con el paso de la hélice que variaba los ruidos de los motores, generaba un espectáculo sobrecogedor.

En el aeródromo de Puerto Madryn todo era frenético, la ambulancia y el camión de bomberos se desplegaban por las pistas siguiendo al vehículo del jefe de la Aerostación.

Luego de agregar confusión sobre la pista que se iba a utilizar, con el consiguiente movimiento de los vehículos en tierra, se aterrizó en la pista principal.

Junto al camión de bomberos y la ambulancia arribó el Jeep del jefe de Estación que se aproximó rápidamente hacia la zona izquierda de la cabina donde estaba el piloto, quien en esos momentos corrió la ventanilla lateral del avión y asomó la cabeza para decirle en su característica tonada cordobesa “Te jo...”. No pudo terminar la frase; había recibido un baldazo de agua que el jefe de Estación traía escondido en su espalda.

25. Ropa caída del cielo

1965. La Primera Escuadrilla de Ataque, con asiento en Comandante Espora y, en ese entonces, dotada con los nobles Grumman F9F-2 «Panther», se aprestaba para destacarse a EZEIZA a fin de tomar parte

en el desfile militar correspondiente a los festejos del 9 de Julio. Una división de aviones se adelantaría al resto a efectos de sobrevolar a modo de bienvenida al buque «Andrea Doria», a bordo del cual viajaba el presidente de Italia, quien fuera especialmente invitado a los actos programados.

El «héroe» de esta historia integraba dicha división como Numeral 2. Se había incorporado a la Escuadrilla ese año y por primera vez utilizaría la bomba porta-equipaje, consistente en una «watersand filled» vacía, pintada de blanco con una abertura lateral con tapa, que a la vez servía de taquilla en el lugar de destino luego de desmontada del avión.

La Escuadrilla, luego de finalizada la comisión, haría uso de la licencia de invierno, por lo cual la esposa del piloto en cuestión viajaba en el DC-3 de apoyo para pasar sus vacaciones en Buenos Aires.

El día del vuelo, nuestro piloto entregó el equipaje a su mecánico que tuvo que utilizar un bolso de paracaídas grande, pues a su esposa (como toda mujer) no le alcanzó su propia valija.

El mecánico le requirió el candado para cerrar la bomba, ante lo cual el sorprendido piloto dijo: «No lo tenía previsto». El mecánico respondió: «Bueno, le pongo un alambre seguro y listo».

Prevuelo, puesta en marcha y despegue se desarrollaron sin novedad.

Poco tiempo después, el piloto sintió una leve sacudida y enseguida escuchó al Numeral 3: «2 se le abrió la tapa de la bomba». El primer pensamiento fue volver a aterrizar, pero para ello debía eyectar los 1.000 litros de combustible almacenados en las puntas de ala, por lo cual decidió continuar el vuelo, razonando que con la puerta de la bomba abierta y el equipaje dentro de la bolsa no habría problemas.

A los pocos minutos, el Numeral 3 anunció que veía salir de la bomba algo parecido a un pañuelo,



media o calzoncillo; evidentemente el flujo de aire y la succión producida en el interior de la bomba habían roto la bolsa de paracaídas. Todo el trayecto hasta la terminal BAIRES fue similar: cada 2 o 3 minutos el Numeral 3 «cantaba» las cosas que iban saliendo; mientras, nuestro piloto pensaba: «Bueno, por lo menos el grueso está adentro».

Ya próximos a la vertical de EZEIZA, el líder ordenó pasar a frecuencia de torre (las comunicaciones internas se suspendían), se inició el descenso y aterrizaron sin novedad.

Estacionado el avión y detenida la turbina, el mecánico de nuestro «héroe» se asomó a la cabina y mostrándole un mocasín le dijo: «Señor, esto es todo lo que hay en la bomba» (por lo menos podría haber quedado el par).

El Numeral 3 después aclararía que, al bajar los frenos de picada para iniciar el descenso, se produjo como un «borbollón» en la puerta de la bomba, y salió el grueso del equipaje con los restos del bolso de paracaídas.

Con el tiempo, el incidente se hizo más risueño y no faltó quien dijera que «había que ver al paisano con los brazos extendidos esperando que, luego de las prendas íntimas, cayera una mujer».

Luego de un tiempo, nuestro piloto tuvo su solaz: alguien, pensando en lo aquí relatado, decidió colocar su bolso en la nariz del avión, bajo los cañones. Lo que no consideró es que reventaría una tubería hidráulica; en definitiva, la consecuencia fue la misma, dado que si bien no perdió la ropa, quedó inutilizable.

26. Todo tiene su precio

Resulta que por el año 1963 y cumpliendo directivas de realizar un reaprovisionamiento urgente e importante a la dotación de la isla Martín García, se destacó un Beechcraft C45 de la Escuadrilla de Propósitos Generales desde Punta Indio, piloteado por dos guardiamarinas voluntarios de fin de semana.

Cumplido el primer tramo de la misión y luego de descargar los víveres en la isla, el jefe de dotación, por entonces un capitán de corbeta, les agradeció tan efusivamente que uno de los michis se envalentonó y respondió: “A nosotros, señor, con medio cordero nos arregla”. Y parece ser que el deseo fue cumplido.

27. Dicen que las brujas y los yetas no existen... pero pocos lo creen

Antes de despegar con un NA-SNJ desde Ezeiza hacia Espora por el año 1964, nuestro conocido “yeta”, cuyo nombre quedó en el olvido, tocando el ala del avión dijo: “Que lindo avión que es éste...” El vuelo transcurrió normalmente y en condiciones visuales hasta cerca de Olavarría, cuando una densa capa de nubes bajas cubrió todo el horizonte hacia el sur mientras comenzaba a caer la noche.

El vuelo siguió navegando por estima y cuando se suponía que estaban próximos a Espora, comenzaron los llamados de radio a la torre de control preguntando si desde allí se veía un agujero en el cielo para poder descender a la base.

La situación creó un estado de alerta que implicó la presencia de varios jefes y muchos colaboradores en la misma torre de control.

El más antiguo en el lugar tomó el mando de la situación dándole instrucciones al avión: “Cambie el paso a ver si lo escuchamos”. Pero no escucharon nada...

–¿Cuánto combustible le queda?

–10 galones, señor.

–Cuando tengan cinco galones, tírense en paracaídas...

Mientras tanto se conformaba el grupo de rescate compuesto por esos colaboradores ineficaces en la torre de control que saldrían en misión a bordo de un colectivo verde (los cariñosamente llamados “aceitunas”), una ambulancia (cariñosamente llamada “heladerita”) con médico, enfermeros y provistos de vituallas tales como rancho volante con los infaltables sándwiches de milanesa, huevo duro y naranja, todo metido en la misma bolsa de plástico identificada con el escudo de la Armada. La pregunta del millón era hacia dónde salir.

–¿Cuánto combustible le queda?

–5 galones.

–Pues entonces, tírense.

A partir de allí, silencio. El grupo de rescate, que no tenía idea para dónde salir, lo hizo para la zona de

Sierra de la Ventana, más por intuición que por fundamento científico y, ya bastante de noche, regresaron la “aceituna” y la “heladera” con los sándwiches de milanesa agotados.

El mecánico del avión aterrizó cerca de la ruta 33, hizo dedo y en menos de una hora y media arribó a Espora, sano y salvo. Al piloto lo trajo una patrulla de la Policía de la Provincia.

Tarde en la noche, se recibió un llamado de un campo próximo a Tornquist diciendo que un avión de la Armada había aterrizado sin pilotos y cuando al día siguiente se lo fue a buscar, se constató que había aterrizado suavemente con el motor detenido, con no más daño que una punta de hélice un poco doblada...

Crear o reventar.

28. Turno de aterrizaje

Corría 1959 y había llegado el momento de concretar los primeros aterrizajes a bordo del portaviones ARA “Independencia” con los aviones CHANCE VOUGHT F4U-5 “Corsair”.

El Corsario era un avión de caza y ataque monoplace embarcado que poseía un motor radial PRATT & WHITNEY R-2800-32W Double Wasp de 2350 HP que accionaba una hélice cuatripala y que había servido en la US Navy embarcado en diferentes portaviones. Estos aviones fueron traídos al país en vuelo y operaron en la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque.

En junio se comenzó el adiestramiento en tierra para el futuro aterrizaje con señalero en el «Independencia» y las prácticas duraron varias semanas. La maniobra consistía en decolar, subir a 500 pies, girar a la izquierda hasta estar paralelo a la pista, ir descendiendo hasta 200 pies y al través de donde estaba el señalero en tierra, iniciar un giro que pusiera

al avión a 90 pies de altura, 90 nudos, o sea un poco arriba de la pérdida, y 90 grados de la pista con tren y flaps abajo; a partir de ese punto continuar el giro y con el señalero a la vista cumplir sus indicaciones hasta el «cut» final, cuando se cortaba motor –orden imperativa– se enderezaba el avión con el eje de la pista y se rompía el planeo, eufemismo de vuelo, porque con la velocidad que tenía y sin motor, el Corsario caía como un piano. Motor nuevamente y a otra vuelta.

Llegó la orden del “Independencia” de ir hasta un punto al sur del Faro Recalada, en Monte Hermoso y se ejecutó el traslado, con el comandante de la Escuadra Aeronaval N° 2 a la cabeza, porque también quería enganchar aunque más no fuera una vez,.

Puesta en marcha de los aviones con la ansiedad del «ahora es»; salida al mar «pies mojados» por el sur de la Ría de Puerto Belgrano; enlace con «Tigre» de ocho «Mariposas»; vectoreo hacia el portaviones aún cuando ya se estaba en contacto visual. Armar la ronda de los cuatro primeros aviones, a 1.000 pies de altura pasando por estribor y paralelo al rumbo del buque, un minuto de vuelo hacia adelante y giro de 180 grados para ubicarse por babor, través del señalero y 100 pies de altura. Iniciar giro con tren y gancho abajo, todo flaps, paso mínimo, llegando al punto de 90-90-90 (grados-pies-nudos). A partir de allí mirar al señalero y hacer el giro de modo de sobrepasar la estela del buque para quedar enfilado con el eje de la cubierta angulada.

El comandante de Escuadra había sido el primero en la aproximación, pero ya en final de aterrizaje se le ordena “escape”. El segundo avión en el turno era el del comandante de la Escuadrilla a quien se le autorizó y ejecutó el primer aterrizaje de un Corsario en el “Independencia”.

Se había cumplido con una vieja tradición: el primer aterrizaje le correspondía al comandante de Escuadrilla.

29. Movete

Pasó en el hangar de una Base Aeronaval del sur argentino.

La tripulación del AS-555 Fennec espera con el prevuelo hecho a que el destructor alcance la posición de incorporación para proceder al despegue. El ambiente, crepuscular, está únicamente iluminado por las luces reglamentarias que generan una tenue penumbra.

Pilotos y mecánicos con antiexposición y chaleco puestos, los cascos colgados en los puestos de vuelo... suena el teléfono y la Central de Operaciones confirma que llegó la orden de despegar.

Rápidamente los mecánicos abren la puerta del hangar y comienzan a desplazar el helicóptero. De las mancuernas del pilón de cola, lugar desde donde se cuelga el mecánico para permitir el rodaje sobre la plataforma de ruedas, opera un mecánico... pero es reemplazado, sin que lo advierta el resto de los mecánicos, por el comandante de aeronave que quiere ser parte del esfuerzo de movimiento (y lo puede la ansiedad que caracteriza a los pilotos).

Tras caminar unos pasos empujando, el piloto, ahora en tareas de mecánico, siente que desde su popa avanza uno de los suboficiales de la escuadrilla y al tiempo que deposita con mucho vigor su mano derecha en la cacha derecha de su cu..., lo empuja a la acción diciendo: “Dale gordito mové las cachas que se nos va el barco !%&”.

30. El paquete de puchos

Hangar de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, año 1990. Bien conocida es en el ambiente aeronaval, por todo el que pasó por SUE, la rivalidad que había entre la “Colonia Francesa” y el resto del mundo, o sea los mecánicos que habían estado en Francia para la recepción de los Super Etendard y los que llegamos de pase a la escuadrilla sin haber tenido esa suerte. Los primeros formaban un clan muy cerrado en cuanto a sus conocimientos de primera mano del avión, los que largaban con cuentagotas haciéndose los misteriosos.

Uno de estos personajes –suboficial famoso tanto por sus conocimientos del motor ATAR 8K50 como por su amarretismo a la hora de fumar– deambulaba por el hangar 6 en busca de una presa a quien pedirle que le convidara un cigarrillo; hasta que lo consiguió.

Conseguido su objetivo, “Don Julio” emprendió la retirada hacia el cargo Motores. Al esquivar una caja de herramientas se le cayó del bolsillo trasero del pantalón un paquete de cigarrillos sin abrir, el que agarramos sin que nadie nos viera y nos dijimos que sería una buena manera de curar el vicio de pedir cigarrillos.

Después de sacar varios y reponer anteriores pérdidas, nos paseamos por todo el hangar convidando cigarrillos del paquete a todos los fumadores hasta que nos quedaron unos dos.

Volvimos luego a reunirnos con “Don Julio”, para ofrecerle esta vez de sus propios cigarrillos y ante su sorpresa por tanta generosidad, le aclaramos: “Tomá, este es el paquete nuevo que se te cayó en la puerta del hangar”.

31. La vida a bordo no es siempre olor a rosas

Aunque muchos puedan suponer que la vida a bordo sea algo monótona y aburrida, la cotidianeidad de un buque de guerra no es una mera rutina monótona.

A las variadas actividades que se superponen continuamente en la agenda prevista y a la mecánica de guardias y servicios fijos, se suman las peculiaridades que cada tripulante agrega al equipo y las vivencias diarias. Más allá de las formalidades castrenses que se establecen desde tiempos lejanos, con sus jerárquicas divisiones y el trato sobrio y marcialmente seco, subyacen y frecuentemente afloran caracteres extrovertidos, joviales y cómicos. Lo sabemos.

Detrás de esos diálogos escuetos con frases lacónicas, frías miradas “de guerra”, atuendos uniformados y pulcros, hay mentes agitadas que bullen maliciosamente con prodigiosa imaginación.

Uno de esos aguerridos caballeros del mar que expande su aguda mirada sobre la creación tras una lente fotográfica, cuando no apacienta al feroz rebaño con breves conciertos de órgano o pianola de cámara, hizo también de las suyas en los oscuros rincones de húmedos mamparos.

Bien sabido es, que a modo de señal de advertencia, los contramaestres pintan los 27,5 metros del anteúltimo grillete de la cadena del ancla de amarillo, y de colorado el tramo final. Esto indica que ya nada queda de resguardo.

El buen señor que hoy rememoro tenía por mala costumbre pasar por los jardines de oficiales (en realidad no era plural, había un solo baño para los 14), dejando sólo tres cortas hojas de papel higiénico en el rollo, emulando la cadena referida. Una roja, otra amarilla y cubriendo éstas, una muy breve tira blanca.

Tremenda sorpresa se llevaba el satisfecho usuario, solo y encerrado en ese claustro, cuando al demandar el elemento, se quedaba en la mano apenas con unos centímetros del blanco papel, para ver correr seguidamente las breves páginas coloreadas, todas ellas irrefutablemente escasas.

Se interrumpía brevemente todo marcial protocolo en el pasillo de camarotes, con el rugido de la víctima, su posterior pedido de socorro y las carcajadas del maligno y sus secuaces.

Sus presas predilectas eran los supernumerarios a bordo, los embarcados “en comisión” y, muy especialmente, los pilotos del helicóptero orgánico, que ya tenían bastante con usar el minúsculo inodoro enfundado en el estrecho overall verde oliva. Ya vendrán las naves del futuro con bidets electrónicos y se abrirán otros recursos de convivencia.

32. Recalificación nocturna

La rápida escalada del conflicto del Atlántico Sur obligó a optimizar el uso de los recursos humanos y materiales de cada unidad, conforme los planes en vigencia.

Así fue que a partir de que se tuvo certeza de la intención británica de recuperar las islas se produjeron cambios administrativos de destino de personal para llevar a las unidades aeronavales a la máxima capacidad posible de combate.

La Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina recibió a oficiales y jefes provenientes de la Escuela de Guerra Naval, de la Escuela de Oficiales de la Armada y de la Escuela de Aviación Naval, entre otros destinos.

Los mismos habían alcanzado en la escuadrilla, en su momento, diferentes habilitaciones de vuelo y se

procedió a la recalificación de los mismos. La mayoría había estado calificado para volar nocturno en el portaaviones, grado de adiestramiento máximo, que se obtenía luego de un proceso que significaba muchas horas de vuelo, adiestramiento en tierra y, desde ya, en el portaaviones.

A estas recalificaciones se sumaba la de formar a los pilotos más jóvenes y que por su poca experiencia podían alcanzar la primera habilitación de copiloto operativo, es decir, que volando a la derecha de la cabina podían asistir al comandante de aeronave sea en las maniobras de vuelo y entradas instrumentales, como en las técnicas de combate antisubmarino y exploración antisuperficie.

En 1982 habían llegado a la escuadrilla un teniente de navío profesor de vuelo de la Escuela de Aviación Naval con buena experiencia en vuelo; dos tenientes de corbeta de la Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales con no mucha experiencia en vuelo pero sí en portaviones, ya que habían enganchado como copilotos con aviones Tracker A, similares en sus performances a los Tracker E de la Escuadrilla; y dos pilotos recién recibidos de aviadores navales de la Escuela de Aviación Naval.

De inmediato comenzó el proceso de habilitación de los seis y, en forma gradual, llegaron a la primera calificación de copiloto de traslado; ante la inminencia de la recuperación de Malvinas, los cuatro primeros recibieron instrucción que les permitió ser copilotos operativos para vuelos de exploración. Esto incluía volar a la derecha en el portaviones.

En la segunda quincena de abril se conjugaba en un apretado plan de adiestramiento la recalificación de los viejos pilotos y la calificación de los nuevos, donde los meses eran días. Así fue que un teniente de corbeta recalificado en tierra para operar nocturno en el portaviones materializaba su recalificación a bordo con un veterano teniente de navío, pero novel piloto de Tracker.

Esto se realizaba ya desde abordaje dado que la flota argentina intensificó su adiestramiento en ese mes

en condiciones reales de combate.

Ambos de nombre Rafael, recibieron el prevuelo del señalero, que es quien ayuda verbalmente al piloto al enganche por radio y Rafael comandante teniente de corbeta, le dio las instrucciones particulares a Rafael copiloto teniente de navío para ese vuelo nocturno.

El primero tenía sobrada experiencia en el avión y una confianza que emanaba de su palabra y gestos que daban tranquilidad al segundo y más antiguo, pero Rafael copiloto no las tenía todas a su favor. A pocos días de llegado de pase, se calificó como copiloto de traslado y operativo de exploración; participó en la Operación Rosario; fue destacado a Malvinas; y regresó al continente para embarcarse de nuevo... y ahí estaba en medio del Atlántico una noche cerrada y fría operando nocturno.

El proceso de adaptación a un avión, más allá de lo que digan los planes de adiestramiento, es muy personal. Un piloto está adaptado realmente cuando conoce el avión al dedillo, los olores, los ruidos, las luces le son familiares y no lo sorprenden.

Rafael copiloto estaba adaptado pero no del todo, en cada vuelo aprendía algo nuevo que le daba más seguridad, había volado muy poco nocturno, sólo el PTAP en tierra, pero esto era distinto.

Rafael comandante le dio todos los elementos para cumplir con su tarea, repasaron todas las emergencias, inclusive la de abandono del avión por incendio incontrolado, que significaba lanzarse en paracaídas o plancharse en el mar, dependiendo de la altura de vuelo.

Rafael copiloto, de un físico similar al de John Wayne, entraba con dificultad en el avión, porque a su gran envergadura, sumaba el chaleco salvavidas y el paracaídas. Cuando subió al avión llegó a su asiento y luego de atarse los arneses, incluido el de paracaídas, abrió la porta superior de la cabina que

quedaba abierta para la operación en portaviones y pensó para sus adentros: “por aquí no salgo, no paso... y si quiero volver por el túnel del fuselaje a la porta de acceso tardaré más de un minuto”. Es más, en alguna oportunidad practicó la evacuación por la porta superior y no le era muy fácil.

Luego del catapultaje nocturno, con el buque oscurecido y en noche cerrada - lo que por primera vez no es una sensación agradable - ,ascendieron a 300 metros y quedaron en un circuito de espera bajo instrucciones del TOCO (Torre de Control del portaaviones).

Rafael comandante aprovechó a repasar el control de luces asegurando la cabina oscura, con la mínima luminosidad necesaria, siempre en color rojo. Para ello iba señalando a su copiloto en forma didáctica cada reóstato ya que una luz blanca en la cabina era una sorpresa que no se podía permitir en un vuelo de estas características.

Como parte del prevuelo ambos Rafael habían bajado la parte transparente del visor de casco.

Al rato Rafael copiloto pensó para sí que ya tenía todo claro, el ronroneo de los motores le era familiar y le daba tranquilidad, las luces las tenía dominadas, el comandante inspiraba tranquilidad y seguridad y se dijo para sí “es hora de tomarnos un café”. “¿Nos tomamos un café, Rafa?”

En ese momento vio el visor de Rafa comandante reflejando en toda su extensión un color rojo brillante. Su piel se erizó, pensó en fuego a bordo.

Rafa comandante vio también lo mismo en el visor del otro Rafael.

Fuego a bordo sobre el mar de noche no es algo que alguien quiera enfrentar.

Ambos miraron hacia atrás, hacia el puesto de los operadores y constataron que se había salido una porta de evacuación de emergencia y la luz del anticolidión con su color rojo brillante iluminaba toda la cabina.

Rafael copiloto siguió aprendiendo en cada vuelo. La noche del 30 de abril al NE de Puerto Argentino luego de tener contacto electrónico con la flota inglesa, vio dos luces rojas con trayectoria hacia el avión y pensó que eran misiles, se agarró del tablero, pasaron unos segundos y como no lo derribaron miró nuevamente hacia donde había visto las luces de marras, que nuevamente aparecieron fugazmente: eran del avión y según uno girara la cabeza se reflejaban sobre el plexiglass de la cabina como dos saetas rojas.

Rafael copiloto pensó para sí: “Este avión es una sorpresa permanente”.

33. El Tata

En el año 1962, apenas terminado nuestro entrenamiento en la Escuela de Aviación Naval, estrenando mis alas y galones de guardiamarina piloto aviador naval, fui destinado a la Escuadrilla de Propósitos Generales de Punta Indio.

En esos comienzos me designaron un día para cumplir un vuelo en NA AT6 con el comandante de la Escuadrilla, su segundo y otro oficial.

Por otro lado, y por esos misterios del azar, me había encontrado, días antes, con el “Tata”, vecino de Río Cuarto, de nuestros días de párvulos. El Tata estaba cumpliendo su Servicio Militar en Punta Indio.

El día de marras me pidió que lo llevara a volar en mi NA, pedido al que accedí luego de recabar la debida autorización y de darle el “briefing” de uso del paracaídas, los arneses y esas cosas.

Es innecesario aclarar que yo era el más moderno de la formación, en consecuencia ocupaba la posición de “farolito” en el diamante. Cumplido el tema de entrenamiento, regresábamos en una orgullosa

formación cerrada a la base, sabiendo que no faltarían colegas de las otras escuadrillas dispuestos a criticar con alguna broma, durante el almuerzo, cualquier desprolijidad en nuestra pasada.

Íbamos, como digo, haciendo la pasada sobre la base, esmerándome en mi caso para mantener mi posición, sin cortarle la cola al avión del jefe con mi hélice... cuando se me detuvo abruptamente el motor. Miré los tanques, vi bajo nivel en el conectado, cambié de tanque y el motor arrancó.

Al ver todo normal, le informé la novedad al líder y le pedí reducir dos pulgadas de boost, para incorporarme rápidamente a la formación, pedido al que éste accedió, pero mientras nos alejábamos más y más de la base. Pocos minutos después el motor se volvió a detener y esta vez no hubo caso de ponerlo de nuevo en marcha, aun cambiando de tanque y bombeando con ganas.

Como la pista de Punta Indio ya estaba muy atrás, giré a 90° del viento mientras buscaba desesperadamente un campo para aterrizar con tren arriba. Mientras hacía esto, cambiaba todo el tiempo de tanque y accionaba la bomba manual de combustible.

El motor tosía y parecía querer arrancar, por lo que le dije al Tata: “Tata, fijate a tu izquierda una palanca que se mueve... es la bomba de combustible, mantenela en movimiento, así yo me concentro en la aproximación”.

¡Para qué se lo habré dicho! ¡Vaya si cumplió la consigna el Tata! La palanca ni se veía de la velocidad que le imprimió y de hecho no la pude agarrar nunca más. Era como una hélice girando.

A partir de allí se repitió por tres veces que cuando estaba por tocar tierra, el motor arrancaba con fuerza para detenerse enseguida.

Por suerte en el último intento subimos lo suficiente para ver la cabecera 22, bajar el tren y lograr poner el NA en la pista sin romperlo... yo no sé si fue el bombeo del Tata pero ese día salvamos la ropa.

34. Accidente de aviación y ferroviario

En 1944, el ministro de Marina tenía asignado un avión Lockheed Electra 10 Executive, bimotor de transporte liviano, de hasta 14 pasajeros, hermoso y flamante.

Un día el señor comandante de la Aviación Naval pidió prestado su avión al señor ministro y éste accedió. Se trataba de un viaje al Sur, en tareas de inspección que justificaba el pedido.

El avión con la autoridad a bordo zarpó el 19 de abril en un día de otoño y comenzó sin novedades su raid de inspección y de búsqueda de nuevas pistas o de potenciales campos aeronavales.

De Buenos Aires fue a Puerto Belgrano, luego a Comodoro Rivadavia, de allí a Deseado y... ocurrió lo inverosímil.

El campo de aterrizaje de Deseado era más que precario. Próximo a él corría la diminuta vía del trencito que unía el puerto con Antonio de Biedma. Y ese trencito corría, por aquellos tiempos, una vez por quincena o menos.

El avión se plantó. Un viento lateral lo arrastró y lo «montó» literalmente en la vía. ¡Y el tren apareció en ese preciso momento! El piloto —golpeado y herido— no pudo sacar el avión de la vía ni los pasajeros menos. ¡Y el tren seguía avanzando! El choque era inminente y tan inminente fue, que la maquineta embistió de frente al avión.

Ese fue el principio del fin del avión del ministro de Marina, en un accidente ferroviario en Deseado y creemos que es el único caso que registra Aviación Naval alguna.

Pero, como dijimos, fue la primera parte del fin del avión del ministro, ya que su fuselaje inservible para el vuelo fue más tarde montado sobre un ex camión Chevrolet 1930 y convertido en “la Tonina”, que sirvió de transporte para acercar a los bañistas desde el pueblo de Verónica hasta el Río de la Plata.

35. El mar nos une (casi nos separa)

Los tres tenientes, como cualquier aviador naval que se precie, no tenían problemas de autoestima y se encontraban realizando un curso de supervivencia habilitante para Campañas Antárticas en Bariloche, en la Escuela Militar de Montaña.

Un fin de semana de descanso, al pasar ocasionalmente por el Yacht Club, se acercaron a saludar al comodoro del mismo y éste, en presencia de varios socios, los invitó para que fueran al día siguiente, que navegaban por primera vez tres veleros donados por la Armada en cuyo espejo se leía “EL MAR NOS UNE”.

Los tres pilotos de helicópteros –que no sólo nunca estuvieron en el equipo de vela sino que habían aprobado sin honores lo atinente a la vela–, aceptaron inmediatamente el convite.

Al día siguiente llovía, el viento no era el apropiado y todo indicaba que cualquier actividad era superadora a la navegación en el Nahuel Huapi. Sin embargo, nada atemorizaba a estos pilotos azuzados

por la atenta mirada de numeroso público que aplaudió entusiasmado, con admiración y respeto, la zarpada de los nuevos veleros que remozaban la añosa dotación pre-existente, tripulados en su primera navegación nada menos que por “avezados hombres de mar”.

No conformes con zarpar en condiciones desfavorables se adentraron en el lago y, luego de unos minutos, el primero encalló con velas con manos de rizos pero destrozadas; el segundo se dio vuelta en un viraje y quebró el mástil; y el tercero fue rescatado por un pesquero ocasional con sus velas rifadas.

El regreso sin gloria incluyó costosas reparaciones, la desaparición ignominiosa del lugar con la promesa de no volver y que el comandante de Escuadrilla, además de otras medidas propias del caso, indicara el fin de una corta carrera naval –los protagonistas, superados los cargos y la vergüenza, fueron pilotos antárticos y completaron su ciclo como pilotos... aunque nunca más navegaron–. Los veleros fueron reparados y se cree que cumplieron con aquello de que “EL MAR NOS UNE”.

En homenaje a Puchito, uno de los protagonistas de la anécdota.

36. La avioneta de la Plaza de Mayo

Este suceso tuvo lugar en Buenos Aires el 23 de enero de 1950, cuando una avioneta, piloteada por un joven oficial de la Armada, fue «devorada» por una sudestada que en ese momento desataba su furia demoledora.

Aquel 23 de enero, de pronto, la alegría de vida se transformó en infierno, porque aquella avioneta Luscombe Silvaire 1-N-23, un monoplano metálico, versión «Hidro» –dos flotadores de poco peso y facilidad de maniobra– fue envuelta por la bravura del Río de la Plata que soportaba un

viento de 80 km/h tras intentar su piloto un acuatizaje en la zona portuaria luego de un vuelo de rutina.

La situación se tornó dramática para el joven oficial y su tripulante cuando los pontones de la aeronave se estrellaron contra un fuerte oleaje que la desplazó de su estabilidad normal. El gran caudal de agua había sacudido violentamente el ala derecha, determinando que el aparato quedara a la deriva. En difícil emergencia, el piloto zafó de su cabina y tomado de una parte de la hidronave trató de ganar un lugar de estabilidad.

Aquel domingo la avioneta, tragada por el canal conductor, desapareció misteriosamente pese a colocarse a disposición del hallazgo los mejores elementos con que contaba la Prefectura Naval. Se sabría después que derivó hacia las instalaciones de Obras Sanitarias.

De esta forma culminaba el primer episodio de la avioneta Luscombe Silvaire, para dar lugar al siguiente que iba a adquirir otros contornos... pero hubo una instancia previa...

Es poco lo que el común de la gente conoce del «Buenos Aires subterráneo», ese «mundo» insólito y transitado sólo por algunos seres a los que la jerga suele mencionar como los «hombres sapo», pescadores de objetos de valor, en medio de la inmundicia que circula por esos enormes túneles tétricos.

Tres de esos hombres, «en cumplimiento de sus tareas normales», descubrieron de pronto, en la cerrada oscuridad, un objeto de grandes dimensiones que confundieron inicialmente con una «máquina de lavar». El objeto no era otra cosa que la avioneta desaparecida misteriosamente. ¿Qué había pasado? Habían confundido los flotadores mecánicos de la máquina con algo desconocido para ellos. Los vaivenes de la corriente habían accionado para hacer irreconocible el aparato, ya que se

hallaba en posición invertida.

Los «hombres sapo» al comprobar el insólito hallazgo intentaron radicar la denuncia en una Comisaría céntrica. Uno de ellos, constituido en el vocero del grupo, fue atendido por una autoridad de la seccional y debió ganar la calle apresuradamente, pues el oficial que lo atendió le manifestó que se exponía a ser detenido por pretender «jugar una broma de inocentes».

Otra versión daba cuenta de que el aparato fue hallado en el desagüe pluvial que corre bajo la Plaza de Mayo, provocando alarma en primer lugar por entender que se había colocado una poderosa bomba debajo mismo de la Casa Rosada.

Desmoralizados por la incredulidad manifestada por la Policía, dirigieron sus pasos al diario Democracia –medio que se caracterizaba por su línea editorial orientada a magnificar hechos – que recogería la inquietud, aunque con alguna reserva.

El periodista que los atendió, dudando del relato descripto por los desconocidos, se comunicó con el Comando de la Aviación Naval inquiriendo sobre «el extravío de una avioneta», agregando que «unos señores con aspecto de cirujas decían haber encontrado un aparato de esas características». Desde el otro extremo de la línea contestó una voz que respondió: «Sí, pero no se preocupe por la suerte de los tripulantes, porque uno de ellos soy yo». Quien había atendido el teléfono era nada menos que el protagonista del primer episodio.

A partir de esa instancia comenzó el rescate.

Sólo habían transcurrido tres días de la desaparición de la aeronave y en el mundillo de lo trivial la noticia ganaba considerables espacios. Pero faltaba lo principal: cómo rescatarla.

Fue entonces que un equipo de dos suboficiales se introdujo en la boca que conduce a esa profundidad de 20 metros instalada en la esquina de Reconquista y Cangallo, al lado de la Iglesia de La Merced. Acompañados de los personajes conocedores del escenario se sumergieron en aquella oscuridad fantasmal sin medir las consecuencias que pudieron sufrir sus organismos por los gases de metano que envuelven el espacio. Pudieron inclusive resbalar al tomar contacto con esa masa informe de desperdicios y ser arrastrados por la corriente.

Cabe destacar que la Municipalidad había dispuesto la extensión de una línea eléctrica a lo largo del túnel hasta su desembocadura, una vez conocida la existencia del «pájaro metálico».

Después de algunas horas en aquella profundidad hedionda, el equipo logró extraer la hélice y dos asientos de la avioneta. Al emerger de nuevo a la superficie se encontró rodeado de periodistas y numerosos curiosos. Traían consigo los elementos probatorios del hallazgo que aquellos hombres increíbles habían orientado.

Ya se había comprobado que la máquina se hallaba en perfecto estado, pese a haber transitado 16 cuadras por el estrecho túnel, al menos para las dimensiones del pequeño avión de 35 pies de largo, 20 de ancho y 6 de altura.

La nueva y definitiva incursión debió organizarse con ciertas precauciones, pues era fundamental tener en cuenta los horarios de operatividad, ya que a partir de las 17 el volumen del líquido maloliente que se desplazaba, producto del mayor uso de artefactos caseros, se incrementaba peligrosamente, poniendo en peligro la vida de los «atrevidos».

Con esas precauciones y colocando dos tablonces que sustituyeran la función de los flotadores, la nave fue lentamente remolcada por un bote inflable a través de esas 16 cuadras que parecieron kilómetros,

hasta el encuentro del enorme arco del canal colector, algo así como el pórtico del sistema, por donde asomó el extraño incursor. La aparición de la «avioneta submarino», tal la caracterización que le adosó el periodismo, y su posterior izamiento por medio de una grúa, determinaron que el marco de público celebrara de alguna manera la hazaña que combinaron los «hombres-sapo» con los profesionales de la Armada.

La máquina, reacondicionada convenientemente, volvía al mes de ocurrido el accidente a elevarse hacia las alturas que le eran propias, cumpliendo las tareas habituales para la que estaba destinada.

Anécdota 1

El teniente de navío piloto de la avioneta hacía pocos meses había contraído enlace. Su joven esposa compartía con amigos comunes de la pareja un té en la confitería del Yacht Club Argentino. De pronto, apareció el piloto «envuelto» en un traje que evidentemente era de una persona de mayor estatura física, por lo que extrañada preguntó qué pasaba...

«Se me cayó el avión al río», fue la escueta y hasta displicente respuesta. Ocurrió que cuando cayó a las aguas y estuvo a punto de ahogarse, perdió parte de su ropa, por lo que alguien, presuroso, se le acercó con un traje para superar el momento.

Anécdota 2

Cuando se efectuaban los preparativos para la primera incursión al túnel, donde estaba incrustada la avioneta de la Armada, un señor entrado en años se acercó al equipo de suboficiales preguntando qué ocurría. A la respuesta de «estamos sacando un avión», sucedió la contestación del sexagenario que

creía una chanza las palabras, tratándolos de insolentes.

Pero el episodio no terminó allí, porque un joven oficial de la Policía, que ordenaba el tránsito para permitir el operativo, al escuchar la respuesta al curioso, los llamó aparte y les preguntó: «Pero díganme, pibes, ¿es cierto que hay un avión allá abajo. ..?»

37. Las balsas están hechas para el mar

Fue durante un despegue del helicóptero H19 desde el portaviones ARA “Independencia” para iniciar las ejercitaciones del día.

Justo en ese momento se escucha en la cabina un ruidoso. “Pppffffffuuuuufffff” o algo parecido y que resultó ser el inflado de la balsa salvavidas a bordo del helicóptero que pasó a ocupar gran parte de la cabina.

38. Composición: quiero ser aviador naval

«Cuando crezca quiero ser aviador naval porque es divertido y fácil. Los pilotos no necesitan estudiar mucho, sólo tienen que aprender números para poder leer instrumentos. Pienso que deben saber leer mapas para poder orientarse si se pierden.

Los pilotos deben ser valientes, así no tendrán miedo si hay niebla y no pueden ver; o si se les cae un ala o un motor deben permanecer calmos para poder saber qué hacer. Los pilotos tienen que tener buenos ojos para poder ver a través de las nubes y no pueden tener miedo a los rayos y truenos porque están más cerca de ellos que nosotros.

El sueldo que ganan los pilotos es otra de las cosas que me gusta, ganan más dinero del que pueden gastar. Esto es porque la mayoría de la gente piensa que volar en avión es peligroso; los pilotos no creen eso porque ellos saben qué fácil es.

No hay mucho que no me guste, salvo que a las mujeres les gustan los pilotos y todas las azafatas quieren casarlos, por lo que ellos tienen que espantarlas para que no los molesten. Espero no marearme al volar porque si lo hago no podría ser piloto y tendría que ir a trabajar.» Un alumno de 5° grado, fuente original desconocida, APPROACH enero de 1980.

39. Vuelo de apuro

El C-45 estaba listo en plataforma militar de Aeroparque y su tripulación recibía al pie del “Carlitos” a la comisión de autoridades navales que debían trasladar a la Base Aeronaval Comandante Espora.

Procedimientos en tierra normales, despegue y el inicio de un vuelo que en ese avión demoraba más de dos horas para el trayecto planeado.

Los pilotos habían pasado la noche en Buenos Aires y disfrutado de una opípara cena en un bodegón próximo al alojamiento. Durante el ascenso, uno de ellos comenzó a sentir cierto malestar estomacal y antes de sobrevolar Azul, la llamada de la naturaleza se convirtió en algo muy fuerte, imparable, producto de la abundante cena.

El C-45 no contaba con baño, ni siquiera con un balde, y el atormentado piloto no podía aguantar otra hora más de vuelo, por lo que tomó la decisión y eligió de la valija de navegación una carta visual bien grande del Norte (de esas que poco se usan) y algunas entradas instrumentales de papel más acordes a

la textura del papel higiénico.

Caminó por el pasillo, donde estaban sentadas las autoridades que, con gesto circunspecto, repasaban los temas a tratar en la visita a Espora; llegó al final del mismo y tendió prolijamente la carta en el piso. Luego se bajó los pantalones y tomándose de ambos respaldos de los asientos posteriores y en cuclillas, hizo lo que el fuerte llamado de la naturaleza le exigía.

El piloto en cuestión era un avezado “garrucho” y en más de una regata habrá pasado por hechos similares. Cerró la carta Mercator prolijamente con los excrementos, entreabrió la puerta del avión y la lanzó al espacio. Luego regresó al puesto en la cabina, mientras un fuerte hedor la inundaba, pero parecía que a los inmutables pasajeros el hecho no los afectaba y, sin ningún comentario, continuaban con sus asuntos.

Al arribo en Espora esperaba el jefe de la base junto a la guardia militar para rendir los honores correspondientes frente a la torre de control.

Cuando el avión se detuvo y mientras la guardia formaba a la salida del mismo, el jefe de base advirtió una gran mancha marrón oscura desde la puerta hasta el empenaje horizontal; se acercó con curiosidad y pasó dos dedos de su mano derecha sobre la misma, al tiempo que la olfateaba. Acto seguido, no pudo contenerse de decir en voz muy alta: “¡Pero si es mier...!”.

Las autoridades continuaron bajando, el trompa rindiendo los toques correspondientes y el jefe de base saludando militarmente, cuidándose muy bien de no estrecharles su mano.

40. Al Weste de la Pastorino

En mayo de 1982 la situación de combate con Gran Bretaña era un hecho cierto y de riesgo para todos aquellos que empuñaban las armas de la Patria en defensa de la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur.

El vuelo de reconocimiento que desde Río Gallegos volaba a máximo alcance tenía como misión detectar buques ingleses, los cuales luego de la evaluación de contacto serían atacados por aviones de ataque, amén de servir para tener la suficiente información sobre los movimientos del enemigo.

El Comando de la Aviación Naval controlaba todos los vuelos de exploración y en la rutina se debía informar la situación del vuelo en evolución cada media hora. Esto era resistido por los pilotos porque ya era bastante riesgoso volar un avión sin armamento defensivo y de una velocidad menor al menos tres o cuatro veces de los interceptores Harrier ingleses.

Los vuelos se desarrollaban a partir de una derrota que era conocida y ordenada, pero en no pocas oportunidades la evolución de la situación táctica obligaba en vuelo a ordenar cambios.

La posición del avión se estimaba en tierra y las comunicaciones se hacían con un sistema de bigramas que descifraba el copiloto.

En una oportunidad se le pidió al avión explorador la posición y éste respondió a fin de enmascarar la comunicación: “Al Weste (expresión usada por la Armada de Chile para designar el Oeste) de la Pastorino (por la actriz Malvina Pastorino)”.

41. La Creación... desde el punto de vista de un Helicopeterista

El principio de todo era nada y la voluntad suprema. Y la voluntad suprema era Dios. El principio era Dios y todo lo demás eran tinieblas y vacío insondable.

Entonces Dios creó el Cielo y la Tierra. Creó el Sol, la Luna y las estrellas para que aventaran tanta oscuridad. Dios dividió el planeta entre el mar y la tierra y lo llenó con algunas criaturas creadas con infinito amor.

A las oscuras y alargadas criaturas que habitan las sombrías y lejanas inmensidades de los océanos, Dios los llamó Navales y los vistió de acuerdo con su medio, con uniformes azules y gorras blancas, en armonía con el espumoso mar donde los creara. También curtió sus rostros con el Sol que había creado y con la sal de los océanos y les ordenó vivir en el mar para que la gente normal no tuviera que mezclarse con ellos.

A las criaturas de la Tierra Dios los llamó Infantes. Guiñando un ojo con un sentido del humor que sólo Él puede esgrimir, Dios hizo sus cerebros un poco menos redondeados, sus caminatas un poco más interminables y les puso poderosas voces para que fueran escuchados si alguna vez tenían algo que decir. También los hizo duros, muy duros y llenó sus verdes uniformes de insignias y atractivos distintivos dorados.

Luego pensó en crear algunas criaturas del aire y las hizo espigadas, altas, con porte auténticamente profesional, actitud actoral y dotes de poetas. A esas criaturas las llamó Aviadores.

Luego, el séptimo día, como todos sabemos, Dios descansó.

El octavo día a diana, Dios miró hacia abajo, hacia la Tierra, para solazarse en la contemplación de su obra. Pero, a pesar de todo, no estaba feliz. Dios no estaba feliz...!!

Entonces repasó cuidadosamente su obra y en su infinita sabiduría y criterio, Dios creó una criatura divina, a la que llamó Helicopterista.

Y a esos Helicopteristas a quienes Dios creó a su propia imagen, los puso en el mundo, a bordo de los buques de las criaturas del mar, revoloteando cerca de las criaturas de tierra y siempre atentos y vigilantes en proximidades de las criaturas del aire, para protegerlos en sus alocadas aventuras supersónicas y socorrerlos en caso de ser necesario. En ellos, Dios encerró criterio, capacidad de decisión, humildad, sentido común, eficiencia, practicidad, flexibilidad y demás virtudes que Él poseía y les agregó toda su sabiduría.

Y al final del octavo día, Dios miró nuevamente la Tierra y pensó que ahora todo estaba hecho. Pero... estaba feliz Dios...??...NO!!! Dios todavía no estaba feliz, porque en el curso de su obra había olvidado una cosa... Él no tenía su propio helicóptero. Así es que pensó y pensó, evaluó los pros y los contras, y sin encontrar alternativas que le permitieran aliviar sus tribulaciones, finalmente se conformó. Entendió que al fin y al cabo, no cualquiera puede ser Helicopterista.

42. Dos asientos, tres tripulantes

En el año 1953, recibido de cabo principal, fui dado de pase a BAPI, Escuadrilla de Bombardeo. Después de haber visto todas las películas habidas y por haber de aviación de la Segunda Guerra Mundial, ya me imaginaba volando rumbo a Tokio o a las Filipinas.

Recibí la orden de que durante seis meses sería encargado y mecánico de seis PT-17.

¿Qué contar de esos aviones? Muchas cosas que podrán tener interés o no. Eran la predilección de los ingenieros aeronáuticos e infantes de Marina que querían ser pilotos, pasión de los guardiamarinas. Con ellos volábamos y verificábamos las marcas de las vacas, cuántos hilos tenía un alambrado, qué clase de árboles eran los de aquel monte (muchas veces traíamos una muestra en la punta de ala) o aterrizábamos en un claro del monte de la Isla Martín García (ya que la pista se construyó después de 1955).

Por esos años, en algunas oportunidades solían «prestarles» aviones a los pilotos para salir de franco, ya que el viaje en el tren especial BAPI - La Plata demoraba más de tres horas y a Constitución tardaba más de cuatro horas en total. En cambio, en el avión se tardaban 25 minutos hasta La Plata y 40 minutos a Buenos Aires.

Sucedió que un teniente de fragata y un teniente de corbeta platenses consiguieron un PT-17 y me ofrecieron viajar con ellos, cosa que acepté.

Este avión no tenía batería pero había una base para colocarla en forma transversal y a la altura de los pedales del piloto; ese era el lugar reservado para el tercer pasajero, lugar donde me senté con la cabeza detrás del tablero de instrumentos y las piernas entre las del piloto.

Despegamos y cada tanto me daban la posición. Al sentir el olor de la destilería de La Plata me di cuenta de que estábamos próximos al aterrizaje en Fuerte Barragán. Nos recibieron tomando nota del arribo y nombre de los pilotos; pero al aparecer una tercera persona, el suboficial que controlaba tuvo que recibir explicaciones especiales del teniente de fragata para que se aclarara la situación.

Sin embargo no éramos innovadores, en los NA que iban a Aeroparque el fin de semana casi siempre iban tres a bordo, con el tercero en el portaequipajes, para lo cual se abría una lona con cierre y se apoyaban los pies en los caños del fuselaje.

43. Vuelo a ciegas

Durante un vuelo de instrucción de la etapa Seguridad en la Escuela de Aviación Naval, el instructor demostró al alumno las actitudes inusuales del avión y le dio la siguiente instrucción: “Cierre los ojos y cuando le diga ‘usted lo tiene’, lo recupera de la posición inusual”. Acto seguido colocó al avión con 30° de inclinación de alas, 20° de nariz abajo y a 160 nudos en aumento.

Luego de ello, le ordenó al alumno: “Usted lo tiene”, a lo que se le respondió: “Yo lo tengo” y el avión empeoró su condición de vuelo agravando la situación.

Nuevamente el instructor interviene y le pregunta qué es lo que está haciendo. A lo que recibe como respuesta: “Señor, no veo nada, tengo los ojos cerrados”.

44. Manos de acero

Mirando los guantes de su copiloto que se encontraban en pésimo estado de conservación le pregunta el porqué.

“Lo que pasa señor, es que cuando vuelo, le pongo mucha garra”.

45. Cof, cof, cof...

Debíamos realizar una navegación rasante, ocho aviones T-28P, separados cada 10 minutos por secciones desde Espora con destino a Punta Indio.

Yo volaba como líder y mis numerales eran dos *michis* recién egresados de la Escuela de Aviación. Adoptamos, luego del despegue, una formación abierta, haciendo hincapié en que ninguno bajara de mi línea de vuelo.

Disciplinados, los *michis* se colocaron a ambos lados, 30/45° de mi cola y unos 60 metros atrás y arriba.

Transcurridos 20 minutos de vuelo y establecida la comunicación con la otra sección de tres que despegó minutos mas tarde, escuché por el circuito interno esta comunicación:

–Uno de dos... Coff, coff, coff... sale humo por abajo... coff, coff...

–¿Por abajo de quién? –pregunté–.

–Por abajo del panel mío... coff, coff... mucho... coff, coff...

–Trepe suave a 600 metros.

Miré hacia mi numeral 2 y vi que dejaba una impresionante estela de humo negro. Reduje, me acerqué y observé que el humo salía por el radiador de aceite y que la cabina también estaba llena de humo.

–Abra suave unos centímetros de cabina y siga trepando suave, no toque controles del motor.

–Comprendi... coff, coff... do... señor.

- Tranquilo, Tito, gire suavemente por izquierda hacia Espora.
- ¿Usted me... coff, coff... sigue?
- Sí, los dos lo seguimos. Tres, no abra la boca y sígame a 100 metros.

Espora parecía a 1000 millas y la velocidad era poca para la ansiedad que tenía. Ascendimos a 3000 pies y algo se había ventilado la cabina, ya que podía observar el casco y parte de la cara y tronco del *michi*.

Llegamos sobre la 16/34 y en posición para iniciar una correcta llave alta.

- Corte motor y desconecte todo, usted sabe qué tiene que hacer... lo sigo hasta el toque... ya la gente de la base lo está esperando.
- Comprendido, señor...

La llave fue realizada sin problemas y con una precisión llamativa. Aterricé a 200 metros y salí por la primera calle de rodaje. Me bajé del avión y corrí hasta mi numeral, parado y sin humo en el centro de la pista.

Al verlo bajar no pude menos que sonreír al observar su cara negra y los ojos enrojecidos. Nos dimos la mano y por sobre nuestras cabezas pasó el 3, ¡que seguía sin abrir la boca!

¿Cuál fue la causa de este incidente que pudo haberse transformado en un accidente grave?

La junta de goma del domo de hélice no ajustaba bien. El aceite a presión fluía por el cárter frontal y al tomar contacto con los cilindros calientes se quemaba, produciendo el humo negro que entraba en la cabina y tuvo a maltraer al piloto.

46. Adiestramiento en nieve

Era el año 1983 y nos habíamos destacado con la Primera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque a Ushuaia con los aviones Macchi MB-326 y MB-339.

Como era época de nevadas, varios *michis* se entusiasmaron con el esquí, que practicaban en sus tiempos libres en la única pista habilitada sobre la ciudad.

En una oportunidad se recibió un llamado telefónico del Comando Aeronaval Insular destacado en Río Grande, preguntando cuál era el estado de la pista, a lo que el guardiamarina de guardia – y fanático del esquí – respondió: “Excelente”. Pausa y nueva pregunta del comando: “¿No es que nevó toda la noche?”. “Sí, pero está bien asentada”, respondió el fanático.

Nuevamente silencio y cuchicheo del otro lado de la línea y la siguiente pregunta: “Entonces... ¿no fue barrida?” Esto extrañó al joven oficial que se preguntó desde cuándo se barría una pista de esquí... Ahí cayó en la cuenta y no tuvo mejor idea que decir: “Pero... ¿de qué pista me habla?”.

47. Torturas

En el proceso de lograr las Alas Navales tuvimos que hacer entre otros, un entrenamiento más: vestidos

con nuestro traje antiexposición y con un chaleco salvavidas inflado nos tiraban en la Ría de Bahía Blanca de donde se suponía nos rescataría un helicóptero.

Luego de que la lancha se hubo alejado, pasó un tiempo que recuerdo como largo, hasta que por fin escuché el *chuf-chuf* del helicóptero de rescate.

Poco duró mi alegría, mientras me iba enterando de la realidad de las cosas: todos los que participábamos de ese evento estábamos en instrucción – o tal vez era la primera vez que practicábamos estas complicadas maniobras –El piloto del helicóptero, el hombre rana, yo, todos *chimpas primerizos* con una enorme cuota de ansiedad y de ingenuidad.

Hete aquí que el *chopper* se puso arriba casi ahogándome con el agua que levantaba el rotor, y para colmo el “colgado” le salía tan mal que iba hacia atrás y hacia adelante sin lograr quedarse quieto para que el buzo saltara al agua.

Casi me ahoga en serio. Finalmente el piloto decidió empezar todo de nuevo. Se fue, dio una gran vuelta y esta vez el hombre rana se arrojó al agua desde bastante altura y bastante lejos de donde yo estaba.

Mientras nadaba hacia mí, el gancho de rescate empezó a pasar ida y vuelta sobre mi cabeza hasta que logré agarrarlo.

Estaba pasándome la eslinga por debajo de mis brazos y asegurando su mosquetón, cuando llegó el hombre rana y me gritó: “Deje señor, yo se lo pongo. Agárrese nomás del cable”, y me sacó el mosquetón de la mano.

Sin darme tiempo a verificar nada, y mientras yo escupía el agua que me golpeaba la cara, este buen muchacho le hizo una seña al helicóptero para que iniciara el izado.

Eso hizo el piloto y su subida inicial fue más que generosa. El operador del guinche comenzó también a izarme y yo tratando de mirar la eslinga, vi que estaba suelta colgando... es decir que yo pendía del cable, sujeto solamente por mis manos.

Mi primera reacción fue soltarme y dejarme caer al agua de vuelta, pero miré para abajo y vi las olas chiquitas, por lo que desistí y seguí mi marcha hacia arriba con el guinche que me izaba.

Estaba como a 10 metros del helicóptero, mientras éste volaba hacia la costa, balanceándome en el aire como un acróbata del *Cirque du Soleil*.

Al borde del pánico comencé a pensar que al llegar arriba, la roldana del guinche me agarraría los dedos, haciéndome caer al vacío.

Eso estaba pensando cuando al llegar a la altura de la puerta del S51, el suboficial me dijo: “Largue las manos que yo lo entro”. Recuerdo que le dije: “No hombre... mire...”. A lo que el operador del guinche con cara de espanto me agarró de la ropa y me metió adentro con riesgo de caerse él mismo.

48. La Parda

Estábamos desarrollando las primeras etapas de vuelo del Curso de Pilotos Aviadores Navales y “la Parda” tenía problemas con el examen auditivo; su audiograma mostraba una fuerte caída desde que

había iniciado su instrucción en vuelo con los ruidosos NA-AT6, aviones en los cuales realizaríamos el curso completo.

Una tarde nos encontrábamos reunidos en la sala de descanso de la “Michera” (así llamada el lugar donde habitábamos, próximo a la Casa de Oficiales). Había un total silencio y mientras algunos repasábamos el Manual de Instrucción Aérea, otros estudiaban materias afines y algunos dormitaban en los sillones del amplio lugar.

Nos habíamos confabulado e iniciamos un diálogo entre nosotros; movíamos la boca y los labios al mismo tiempo que gesticulábamos, pero en silencio, ni una sola palabra, sólo mímica.

La Parda levantó la vista de su lectura y comenzó a observarnos, primero con curiosidad y luego con preocupación, él no escuchaba absolutamente nada de nuestra “conversación”. Rompió el silencio haciendo una pregunta de ocasión y el interrogado le contestó con la misma tónica, mímica sin ningún sonido.

Lo hacíamos bastante bien; Marcel Marceau nos hubiera felicitado.

La Parda estaba desconcertado y disimuladamente se encaminó al combinado (radio y toca discos de la época) y lo encendió, la radio no se escuchaba y comenzó a girar la perilla del volumen, pero nada; antes lo habíamos desenchufado previendo la posibilidad que alguien lo encendiese.

Cuanto más subía el volumen, nuestros gestos tapándonos los oídos y haciendo señas para que bajara el mismo iban en aumento.

La Parda no se rindió, tomó dos ceniceros de vidrio y comenzó a golpearlos entre sí, al tiempo que decía: “Pero... si yo me escucho”.

49. ¿Cómo se limpia un avión?

Cuando se volaba T28 en la Escuela de Aviación Naval, allá por 1970 en Punta Indio, un mismo instructor realizaba unos tres turnos de vuelo diurnos y uno o dos nocturnos por jornada, que se repetían con los distintos alumnos, las mismas maniobras de vuelo: cambios de performances, “ochos sobre pilares”, “eses sobre caminos”, etc., etc..

Algún instructor, ya por el segundo o tercer turno para salir de la rutina y a la voz de “yo lo tengo”, le indicaba al alumno que se ajustase bien las correas del arnés del asiento y acto seguido decía: “Abra la cabina que vamos a limpiar el avión”, para finalizar en un vuelo invertido hasta que dejarasen de caer objetos pedidos.

50. El combustible solo sobra durante un incendio

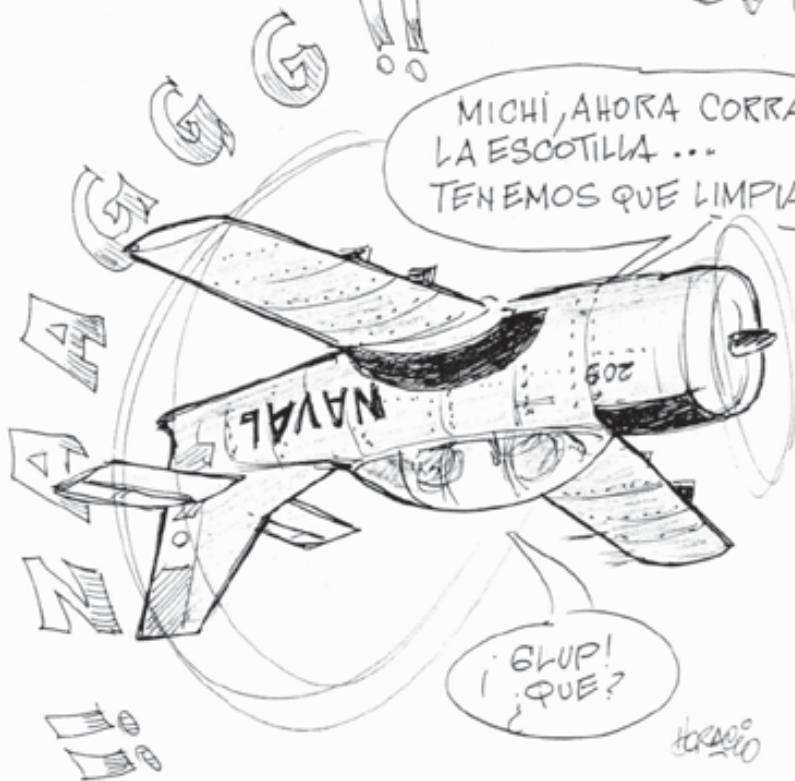
Era un vuelo de C45 en 1966 desde Punta Indio hasta Puerto Madryn en el que, por diversas causas, volando nocturno sobre el mar y habiendo pasado el punto de no retorno, se calculó que el combustible no alcanzaría.

Y así fue nomás. Hélice en bandera al motor 1, luego al 2 y llegaron planeando como un piano a la pista con bochones. Ahí sus tripulantes habían gastado toda su suerte aeronáutica de combustible, lo que les sirvió como la mejor lección práctica para el resto de sus carreras.

¿COMO SE LIMPIA UN AVION?



MICHI, AHORA CORRA
LA ESCOTILLA ...
TENEMOS QUE LIMPIAR EL AVION



Horacio

51. Operación Rosario y el misterioso tubo

Me había incorporado como copiloto de un helicóptero Lynx (WG-13) a bordo del destructor ARA «Santísima Trinidad» para participar en una operación que cambiaría la historia de nuestra Nación: la recuperación de las Islas Malvinas.

Demoré poco tiempo en tomar conciencia de la magnitud de la empresa, al observar quiénes se encontraban allí: el señor comandante del Teatro de Operaciones Malvinas, su Estado Mayor y la Agrupación Comandos Anfibios, entre otros.

Toda la unidad era una verdadera máquina de guerra que se preparaba febrilmente para el combate. Se alistaban las armas, se desplegaban cartas del objetivo y se ultimaban los detalles memorizándolos una y otra vez; nada se dejaba librado al azar. Todos y cada uno de los hombres allí reunidos volcaban sus experiencias y conocimientos para un mismo fin, sin importar orientaciones, especialidades ni rivalidades absurdas y triviales.

Dentro de esta vorágine guerrera sobresalía un cabo principal de Infantería de Marina, de quien nadie sabía cuándo y dónde había embarcado. Circulaba por el buque llevando un cilindro porta-cartografía de tamaño mediano y solicitaba a cuanto superior veía ser trasladado al buque desembarco de tropas ARA «Cabo San Antonio». Debía entregar en forma personal al señor comandante de Infantería de Marina información que él guardaba dentro de ese cilindro, de suma importancia para la operación de desembarco.

Teniendo en cuenta el nivel de la información (y la insistencia del cabo), se nos ordenó trasladarlo. «Si era tan necesario llevar al cabo y su cilindro, entonces, gracias a nuestro vuelo, se podría cerrar algún

detalle de la planificación anfibia», pensaba en el trayecto de ida al buque de desembarco de tropas.

El viento soplaba fuerte y el buque, atravesado a la onda del mar, se mecía en un amplio y generoso rolido. La cubierta estaba atestada de vehículos de todo tipo y, a pesar del mal tiempo, se veían muchos infantes de Marina (como siempre, asomados por cuanto reducto, tambucho, ojo de buey o agujero aceptara el pasaje de una cabeza humana).

El piloto maniobró para colgarse sobre el techo de uno de esos vehículos y, en poco tiempo, el cabo y su carga llegaron a destino. A partir de este momento quedó sembrada la duda sobre la magnitud de la información alcanzada y cuál su contribución al desarrollo de la operación.

Finalizado el conflicto y leyendo un artículo titulado «Operación Rosario» (Revista Desembarco N° 114, Mayo/Junio 1982), encontré mi eslabón perdido, cuyo fragmento dice así: «...en esos momentos comenzó a descender desde un helicóptero el cabo principal..... portando un extraño cilindro. Dicho cabo había perdido el buque (BDT ARA San Antonio) y luego de embarcar como polizón en el ARA 'Santísima Trinidad', logró ser transferido al BDT argumentando que el aludido cilindro debía llegar al comandante de Infantería de Marina por su intermedio, dado que su contenido era muy importante para la planificación (jamás se llegó a conocer el contenido del misterioso cilindro)».

"frases célebres de los libros verdes"

Felicito al personal de la escuadrilla y a toda su gente.

A vos, te quedan 15 días de escuadrilla.

Me cortaste la vida.

Chicas...nos vamos al portaaviones..

Ché, mastíquenlo un poquito.

Para que alguien pueda atacar, primero, deben los Buhos explorar.

Tá que los parió a todos.

Estamos perdidos.

Sos muy chiquito nene.

Tengo unas ganas de llorar. Nos estafaron.

¡Cómo sobrevive este Potus!, ¿alguien lo riega?...no; es de plástico. Trato de no ser falso.

Al pájaro le vi los ojos.

Lo que rodea alrededor.

A los pájaros del hangar le tiramos con aire acondicionado...pero no se van.

Y este buque de apoyo a la Fuerza de Submarinos tiene 300 minas a bordo, gracias a lo cual, los submarinistas pueden sentirse seguros.... Pero cómo, ¿entonces toda la tripulación está compuesta por mujeres?.

Yo en la audiometría del examen de aptitud, solo escucho mi corazón.

A este le dan una teja y la vuela.

De un paracaidista de rescate: yo no subo al P3 para bajarme por la escalerita.

Estoy en la compañía de desfile porque no me defendieron bien.

Todos mis recuerdos de oficial, comienzan a partir de las 500 horas de vuelo.

Le pego un tarascón a lo primero que vea.

BZ...quiere decir besos y abrazos.

Disculpe que lo moleste.

Con el espíritu no vamos a ningún lado.

Es como sacar con un vaso, el agua que entra por un rumbo al buque.

Yo me jugué. Si me salía mal...bueno. Pero me salió bien y soy un ídolo.

Por aquí pasa la isoterma de 1.013 milibares.

El segundo tira demasiado corto....el jefe de operaciones demasiado largo....¿tienen que tirar como yo!. Sr...esta fijando demasiado el blanco...Sí, me voy a dejar de pelotudear.

En vuelo de control de pesqueros: identificado pesquero ... color blanco ... bandera japonesa ... deletreo nombre ... Tango, Alfa, India, Alfa, bla, bla ... corrijo, ese era el puerto de origen.

Sr...¿está muy cargado el helicóptero? ¿Porqué lo pregunta? Porque tengo algunas plantitas para llevar.
En el lago Lacar no hay ballenas pero está el Nahuelito...o sea que en el Nahuel Huapí está el Lacarito?.

Vamos a volar nocturno de noche.

“El límite de visibilidad para esta operación anfibia es de por lo menos 300 millas”.

“Sr comandante....cuando usted sea rey, yo quiero ser su esclavo”.

“La natación es el único deporte que te puede salvar la vida”.

“Agarré el huevo duro, lo doblé y lo metí dentro del sándwich de milanesa”.

Michi luego de rendir examen de conocimiento de avión y haber salido airoso ante la mesa examinadora...”¿ y de operaciones, no quieren hacer alguna preguntita?”.

“Todos los días algo diferente... yo estoy en bolas y a los gritos como Jesucristo. Si...Jesucristo estaba en bolas y sin documentos”.

“El curso de la Escuela de Oficiales te abre la mente...te deja sabio como a mi”.

“¿Por que tiene esos tics nerviosos?....Son nervios...”.

“Que mala suerte!!!...le voy a regalar una resma de ajo”.

A fin de año antes de salir de licencia...” yo me quedo en Buenos Aires porque en la escuadrilla soy el menos necesario”.

“Tengo un desgarró en las dos piernas.... ¿Qué, le rompieron las bisagras?”.

Jefe de operaciones en prevuelo de operativo Fraternal en Brasil “esto va a ser como volar en Espora....saben que en Brasil yo soy local”.

“Acá no va a tener señal de celular...tiene que ir mas allá...a la casa de Fahrenheit”.

Vacunación para UNITAS: “se tienen que poner como 7 vacunas...pero están buenas”.

Regreso de comisión...”veo caras de contentos...ya se les va a pasar”.

Resultado de pruebas físicas: “¿cómo 98%...si soy una bala”.

“Mañana no festejo la primavera...festejo que faltan 243 días para el invierno”.

“Instrumentos sin banderas”...interpretése instrumentos normales.

Procedimiento de puesta en marcha: “conecto el inverter y los instrumentos cobran vida”.

Durante un post vuelo el alumno de ESAN comienza a estornudar y el instructor le pregunta porqué?...“Lo que pasa es que la tierra me da alergia”.

“¿Qué separa Río grande de Ushuaia?”... “el estrecho de Magallanes”.

“Cuando vuelo radio instrumentos pienso que mi cabeza es un RMI y hago los cortes de radiales sin inconvenientes”.

Argentina está firmando contratos por compra de equipos militares y helicópteros con China... “ si claro, el Chin-ook”.

Hacia tanto calor que comenté: “esto no es nada, cuando aterrizamos me dí cuenta que se había quemado la pintura del casco”.

“Mi campera de vuelo tiene tanta sal que ya cambié el cierre tres veces”.

“En nuestro patch de promoción hay una nube porque pedíamos por favor que lloviera, hasta cantábamos la canción del cucumelo”.

“Estamos a 10 Millas de Trelew, sobre la ruta 3 a contramano”.

De un teniente a otros en el bar de PDI: “cómo me gustaría ser teniente para poder ver TV tranquilo”.

Clase de legislación aeronáutica en ESAN: “hasta un reloj roto marca la hora correcta dos veces al día”.

“Estamos mal, pero el CLIMB está en ascenso”.

“Para ir al portaaviones hay que volar perfecto, por eso todos los que volamos Tracker y Super vamos a portaaviones”.

“Un piloto de helicópteros es capaz de atar un lápiz en un esquí, meterlo en un sacapuntas y sacarlo con la punta afilada...esta pavada la hace antes de desayunar, para lo cual toma una jarra de café, otra de leche y con el mismo esquí lo bate y se hace un cortado”.

“Señor, creo que en el rizo me desmayé”... “Yo también me desmayé”.

“Una torta es como un Wing Over, cualquiera la hace, pero pocos la hacen bien”.

“Antes de colocarse el traje antiexposición, hay que sacarle la percha”.

“Para practicar las maniobras de vuelo de la etapa seguridad es útil hacer silla y para la etapa precisión es bueno hacer cama”.

“El T34 Mentor planea tanto que si tuviera una emergencia en inicial, me dá para fumar un cigarrillo completo y me sobra tiempo”.

“Hago un 360 y salgo por rodaje central”.

“Esa campera es de pluma Duvet?...No señor, es mía”.

“Ponerse la campera es llamar al invierno”.

En la planilla de novedades del avión: “con 15° oscila entre 10 y 30, con 30° oscila entre 15 y 50, con 45° ...Oh my God!”.

“Lo que no sudes en tierra, lo sangrarás en vuelo”.

En Trelew, ante el reclamo de los comensales por azúcar para el café, el sub jefe de base: “En esta Base Aeronaval no hay privilegios”.

“Hay que andar en el auto con el arco verde”.

En una casa del barrio aeronaval: “si no se arregla un cuerito, una pérdida de una gotita a lo largo del tiempo pudre el caño, arruina la pared y luego derrumba la casa”.

La condición indispensable de todo buen militar: “no hay que ser bolu...”

“Una vez estaba persiguiendo ñandúes con el helicóptero y me asusté...casi salen a volar”.

“Siempre quise vivir en una casa del barrio Portillo en Punta Indio para sentarme en el living y ponerme a ver los rayos”.

“El alumno ... habló por el VOR”.

“El helicóptero no vuela por su naturaleza, es el piloto quien lo hace volar”.

“Las tuercas autofrenantes que se aflojan, es porque ya no frenan mas”.

“El Tracker con 90 nudos tiene efecto suelo”.

“Se puede pedir un plan de vuelo por ocho y después subdividirlo en tantas partes como subunidades del conjunto”.

“Por dar parte nunca lo van a sancionar”.

“Yo me bajo, usted quédese en los frenos”...descendió del avión y para sorpresa observa que el copiloto estaba a su lado, sin nadie a bordo y con motores en marcha. “¿Qué hace aquí? ...“Lo que usted me dijo, puse los frenos”.

“Las inspecciones de 3.000 horas del BE200 son como la droga, un viaje de ida”.

“El día que yo no esté, desaparece el gabinete de fotografía”.

“Ese overall tiene tanto olor a chivo que camina solo”.

“Llega un momento en la vida, en que nos hemos ganado el derecho de elegir a nuestros jefes”.

“No gana el mas fuerte, sino el mas inteligente”.

“Señor, dame fuerzas ... para pegarle suave”.

“Esto es mas asqueroso que estar pasándose el antiexposición entre uno y otro”.

Ante la pregunta de una periodista: “¿es verdad que todos los marinos tiene una novia en cada puerto?”, el piloto de H3 respondió: “yo no, pero el resto no se”.

“No hay como el caviar de huevas de bagre santiaguño”.

¿Quién fue para ustedes el último comandante de aviación naval que valió la pena?...al unísono...”Zar”.

52. Yarará pucú

En 1993, la Primera Escuadrilla Aeronaval de Ataque (MC-32) participó con la Armada de la República

del Paraguay en el ejercicio Sirena.

Mientras realizábamos los preparativos, nuestro comandante de Escuadra (Miky) nos reunió para hacernos algunas recomendaciones: “Tengan mucho, pero mucho cuidado, con las yaras que hay en el aeropuerto El Pucú de Formosa y no muestren la hilacha yendo a Paraguay a comprar baratijas”. Había leído, en un viejo informe de un ejercicio Sirena anterior, sobre las víboras yaras y en cada reunión que teníamos lo repetía.

Llegamos a Formosa con cuatro aviones esperando ver el aeropuerto lleno de ofidios reptando por las pistas. Nada. Hicimos el ejercicio sin ningún inconveniente y sin ninguna picadura.

El día previo a nuestro regreso y dejando de lado las recomendaciones de nuestro comandante, decidimos cruzar a Encarnación con la misión de comprar algunos presentes.

Mientras caminábamos por “La Saladita” de la ciudad mirando qué comprar, la vimos. Escondida en un escaparate inmenso cubierto de lagartijas, sapos y otros bichos, estaba ella: la famosa yara pucú en su versión de goma flexible. Parecía tan real que, sin vacilar, decidimos comprarla.

Al llegar la última noche y con la complicidad del conserje del hotel entramos en la habitación de nuestro comandante y –aunque desconcertados porque había dos camas idénticas– decidimos colocar el ofidio plástico en la que nos pareció que usaría, sólo confiando en nuestro instinto.

Al regreso a Punta Indio realizamos post vuelo y cada uno a su casa; pensé en ese momento: “Nos equivocamos de cama”.

Dos semanas más tarde, Miky nos invitó a todos los pilotos a cenar a su casa y al llegar, la más pequeña

de sus hijas nos abrió la puerta. Reía sin parar, con la víbora enrollada en el cuello, cómplice de una nueva broma.

“Señor, ¿cómo no dijo nada? Pensamos que nos habíamos equivocado de cama”.

Dirigiendo su mirada risueña hacia nosotros respondió: “Inmediatamente me di cuenta de que solamente ustedes podrían haber hecho algo así. Si me asusté o no, eso es algo que nunca les voy a decir”.

53. La luz se hizo

Se iniciaba el otoño de aquel 1965 en la Isla Grande de Tierra del Fuego. El pequeño grupo de apoyo a las operaciones aéreas de la Estación Aeronaval Río Grande, basándose en la ley del menor esfuerzo, comenzó a pensar en cómo sortear el grave y molesto obstáculo de prender los bochones del balizamiento de la pista –cuando el barro, el hielo o la nieve (en aquella época hacía frío, o al menos lo sentíamos porque vestíamos como en el norte, gris con saco) no permitían el ingreso de vehículos a las pistas de ripio– o cómo podíamos evitar chapotear en el barro con una tea en la mano, para ir prendiendo las balizas que apagaba el viento.

Comenzó la búsqueda de soluciones y se encontraron tulipas de vidrio de color rojo, algunas verdes y muy pocas blancas.

Apareció en escena el ebanista de la estación con su ayudante cortando troncos para hacer los soportes, otro suboficial hizo las conexiones, otros las mediciones y pozos, y entre todos comenzó la búsqueda de cable y cinta aisladora partiendo de una frase preparada «ya tenemos todo, sólo nos faltan 500 metros de cable» (En esa época tampoco había partidas; la rapiña y el pechazo estaban a la orden del día).

No transcurrió mucho desde el momento de la idea hasta que una noche, con la zona cubierta de nieve, desde la vieja torre de control el operador le informó al DC-3 en aproximación: “Río Grande con balizamiento eléctrico en ambos lados y totalidad de la pista. Advertencia: laterales rojos, cabecera verde, umbrales blancas». A partir de entonces, se escucharía en más de una oportunidad «eso parece una *boite*».

Las tulipas rojas continuaron en servicio bastante tiempo por falta de partida para adquirir las blancas.

54. Son solo tenientes

A las 17.45 horas sonó la alarma de accidente en el campo en la Base Aeronaval Punta Indio durante un ejercicio programado.

Ante la insistencia de la sirena, algunas esposas de oficiales que viven en la base comenzaron a llamar por teléfono a la secretaria de la Escuela de Aviación Naval preguntando por la situación y recibiendo la siguiente respuesta: “No se preocupe señora, los pilotos del avión en emergencia son tenientes”.

55. Tirabuzón...1941

El «Stearman» está cumpliendo un tema de adiestramiento en acrobacia aérea. El instructor alecciona al alumno. Realiza él la maniobra, la describe y repite; y la hace luego ejecutar por el alumno, en el avión de doble comando. El biplano es «de ley» y el día muy apto para el vuelo.

Se practica el «tonneau lento» y mientras lo ejecuta el instructor, el avión entra en pérdida y se «mete» en tirabuzón, a 2.000 metros de altura. El piloto-instructor cumple con la doctrina y trata de sacarlo

«normal». Pero mientras más tira la palanca hacia el frente, más se acentúa el tirabuzón y sigue la caída. Los segundos parecen horas... años... por el «teléfono» le dice al alumno que «salte». Ve que éste está manoteando el arnés para saltar... y salta... saliendo despedido «como escupida».

Pero el alumno no ha podido saltar. Lleva el doble correa para acrobacia y un gancho no quiere desprenderse.

La tierra se acerca... el alumno piensa rápidamente «Me voy a matar...» e instintivamente o por el adiestramiento acumulado, al ver acercarse la tierra tira del bastón hacia sí... entonces el milagro ocurre, el avión «sale» graciosamente del tirabuzón y se eleva. El alumno que está a bordo solo, busca ahora al instructor y a su paracaídas, que es llevado hacia los cangrejales y hacia el mar, y vuelve rápidamente a la base para avisar que destaquen una embarcación de rescate.

Todo ha ocurrido en segundos, pero ya es mucho más viejo...

La discusión posterior será eterna. El alumno sostiene que el tirabuzón en que se entró fue invertido y de allí que no saliera convencionalmente y que sí lo lograra él al tirar el bastón hacia sí...

El instructor dice que era un tirabuzón normal... El festejo será como siempre...

56. Despegue con tres

Ushuaia, año 1985. El avión Electra L-188 tenía un motor externo sin servicio. Por problemas logísticos era necesario salir de USU con 3 motores, lo que no cuadraba con las tablas de cálculos del avión por la poca distancia disponible de la pista, entonces demasiado corta.

Con casi un día de preparación y cálculo, con sólo piloto, copiloto y mecánico, combustible mínimo para Río Grande, y descartando toda la parafernalia, - auxiliares, algunos asientos, bultos varios y valijas - , despegamos de la cabecera 16, con leve viento de través favorable con el motor faltante trabado en bandera.

Con motores sobre cabecera para que no levantaran piedras, cola afuera sobre el pasto, motores 3 y 4 al máximo, chequeo flaps de acuerdo con las tablas de operación y a medida que hubiera control de plano vertical, máximo motor externo... y despegamos. Creo recordar que al VOR del morro le hicimos volar el polvo.

57. Con el tren de aterrizaje en el barro

Según se contaba en la Base Aeronaval Punta Indio, en aquellos tiempos de los sesenta, de pilotos algo omnipotentes y tal vez con algún complejito de inmortalidad, un par de *michis* protagonizaron una página inolvidable para las alas navales.

Estos dos modernos mosqueteros fueron comisionados para ir con sendos NA a la Isla Martín García, a cumplir allí un ejercicio.

Uno de ellos, que estaba recibiendo la visita de un amigo en la base, decidió no sólo llevarlo en el vuelo, sino además hacer una escalita en Aeroparque para dejarlo más cerca de su casa.

Por cierto que este aterrizaje no estaba previsto en el vuelo original pero, de todos modos, no tenía por qué trascender ese “pequeño desliz”, por lo que siguieron adelante con el plan.

Hasta allí todo bien. Aeroparque dócilmente concedió permiso para aterrizar ya que se trataba de dos aviones militares, cosa que en aquellos tiempos se tomaba con cierta discreción y hasta alguna reverencia.

Aterrizaron los NA en Aeroparque con tan poca fortuna que uno de ellos se salió de la pista y además medio se enterró en el barro.

Allí estaba nuestro piloto tratando de reingresar a la pista a puro motor, cuando vieron pasar sobre sus cabezas un DC4 de línea haciendo escape.

Sin duda apremiado por los nervios, siguió el joven héroe luchando con el barro, solamente para ver al DC4 en un segundo *overshoot* al seguir la pista bloqueada.

Solidario, el piloto del segundo NA echó pie a tierra, dejó su avión y se puso a empujar al otro, mientras daban motor, y así lograron a pura adrenalina regresar a la pista... mientras el avión de línea hacía su tercer escape.

Dicen los memoriosos que tan pronto pudieron, despegaron, perdiéndose rápidamente de vista, dejando a mucha gente, el torrero entre ellos, con un gran interrogante y la sospecha de haber sido testigos de algún operativo secreto.

58. El adiestramiento otorga confianza y ésta da seguridad

Con un DC4 a 10.000 pies en 1962, el comandante, en una demostración de confianza y dominio del avión, puso los 4 motores en «bandera», mientras planeaba sobre Ezeiza. Uno a uno los fue poniendo

en marcha y aterrizó sin novedad. Tenía en ese momento 14.000 horas de vuelo.

59. NOTAM

Emitido por Carrasco, República Oriental del Uruguay:

“Cuidado todas las aeronaves, avión gris con la cola pintada de celeste y blanco volando con tren abajo y luces encendidas buscando la pista hacia el sector Oeste.”

60. Tiburones en el Mar Rojo

Durante la Guerra del Golfo Pérsico en 1991, el helicóptero 3H112 Alouette III de la Primera Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros embarcado orgánicamente en el destructor ARA “Almirante Brown” sufrió una avería mecánica que concluyó en un amerizaje de emergencia en el Mar Rojo.

Resuelta satisfactoriamente la emergencia y pasados los momentos de tensión, con el helicóptero flotando al costado del buque y la tripulación recuperada a bordo, llamó la atención la presencia de botes en el agua con personal armado.

A pesar del temor de hacer una pregunta tonta, surgió la duda: “¿Para qué están armados los del bote?”. La respuesta no se hizo esperar: “Están armados porque hay tiburones”.

61. Cooperación con IM

Ante la falta de señales humosas para la marcación de la zona de aterrizaje de helicópteros, la EAH2 le

ofreció al BIM5 cederle algunas marcas humosas de mar MK25/58, que deberían utilizar con un balde de agua.

Otro ejemplo de recurso gaucho.

62. Nadadores de rescate

Transcurría 1982, luego de finalizadas las acciones de Malvinas, y el destructor ARA “Hércules” realizaba operaciones de vuelo con su helicóptero orgánico WG13 Sea Lynx.

Todo fluía en cubierta de vuelo como un verdadero ballet de extraña danza, a finales de una temporada gloriosa en el más prestigioso tablado del mundo... el Rincón, en la ría de Bahía Blanca.

La mañana era nublada, un mar de estado 3 que no invitaba a practicar esquí acuático, pero los mínimos meteorológicos aseguraban que se podía repetir una vez más un “pas-de-deux”, antes de destacar a nuestro Lynx a Espora.

La cubierta de vuelo era una extraordinaria mezcla entre frenético avispero y afilada orquesta que, en su intervalo, esperaba en silencio el acto final desbordante de imagen y sonido para terminar la sinfonía de la jornada.

El *michi* ayudante de la división FOXTROT estaba presenciando esta danza, en el pasillo de estribor, bien a popa, cerca del límite de tránsito de personal hacia cubierta de vuelo. Él era como el “papá” de los nadadores de rescate.

Ahí estaban ellos, los hombres de neoprene, que cual extraños seres de un mundo marino lucían capucha con cofia naranja, cuchillo en pantorrilla derecha y kit de señales luminosas en la izquierda. Chaleco también zanahoria, luneta, snorkel y cinto con pocos plomos completaban su atuendo. Parecían corredores de cien metros llanos, a punto de escuchar el disparo en una final olímpica.

El momento decisivo llegó con rapidez. La silueta del helicóptero se distinguía en el horizonte y, de pronto, algunos deditos empezaron a señalar en dirección a la libélula. Humo negro que no parecía provenir de ningún fumador salía desde una turbina. “Equipo de lucha contra incendios, alistarse!!! Hombre aluminio, ajustar capucha y guantes, dar presión a manguera”.

La aproximación continuaba y prometía ser divertida pero esta vez apreciamos que la aeronave se desviaba ligeramente a babor y resignaba su habitual trayectoria de declive suave y progresivo. A escasos 200 metros de nuestra aleta de babor, todos presenciamos azorados el amerizaje forzoso...*plaf, plaf, plaf*... aspas rotas por todos lados... humo, espuma, silencio.

El único sonido en cubierta era el viento que no lograba refrescar nuestras cabezotas.

Petrificado y único personaje que hubiese tenido el privilegio de modular una orden coherente, el *michi*, jefe de los nadadores de rescate, superado el estupor se dio vuelta para intentar determinar con su “chicos”, como seguía esta historia. Pero su capacidad de asombro volvió a ser desafiada cuando, con su mandíbula incrédula a la pendura, sólo pudo apreciar, mudo, que sus dos nadadores de rescate ya salían a superficie casi juntos, braceando como molinitos, sin saber bien hacia dónde, perdiéndose en el agua marrón del Atlántico en la zona del Rincón.

La prioridad era rescatar a la tripulación del helicóptero y luego, a pesar de la perplejidad, ver cómo sacar a los nadadores, que jamás llegaron al rescate.

La alegría y compostura profesional se incrementó rápidamente mientras subía a bordo la tripulación del Lynx y reteníamos a la usanza marinera los restos de la máquina que flotaba herida.

Casi una hora después recuperamos la total satisfacción: avistamos por prismáticos las caritas azuladas de los dos voluntariosos nadadores, que aún estaban a unos 400 metros de donde había caído nuestro pájaro.

Caía la tarde. Después de una merecida ducha caliente y almuerzo reparador, nuestros héroes explicaron: “En el curso nos enseñaron que lo primero es tirarse al agua... la vida de la tripulación es lo primero... pero ahora aprendimos algo más... que nos tenemos que tirar más cerca”.

63. Sale humo del derecho... y del izquierdo también

A unas 150 millas al este de la entrada del Golfo Nuevo, un Neptune realizaba un evento antisubmarino. Todo marchaba sincronizado y según lo esperado: detección radar a unas 50 millas, corrida de aproximación, lanzamiento de sonoboyas, recepción y análisis de señales, corrida MAD y detección.

Todos a bordo estaban entusiasmados con el submarino aferrado y sin posibilidad de que se nos escapara.

En determinado momento, el avión tomó rumbo Oeste y comenzó a ganar altura.

Se cruzaron miradas de extrañeza entre el OCO, el navegante y los operadores y le preguntaron al comandante el porqué de la maniobra que implicaría perder el contacto con el submarino.

Acto seguido se escuchó el siguiente diálogo:



¡SEÑOR... SALE HUMO DEL MOTOR IZQUIERDO!!

BUENO, AL MENOS NOS QUEDA EL DERECHO!

PUPU
TRAC!
TRAC!!

EL DERECHO TAMBIÉN SE PINCHO!

TRAC!
TRAC!

EJEM! ESPERO DE QUE LOS PARACAIDAS NO ESTEN PINCHADOS!

SALE HUMO DEL DERECHO, Y EL IZQUIERDO TAMBIÉN...

–Comandante del avión: Artillero de cola, verifique el motor izquierdo.

–Artillero: Sale humo del derecho.

–Comandante del avión: No hombre –con voz no muy tranquila–, le dije que verificara el izquierdo no el derecho.

–Señor, le confirmo, del izquierdo sale humo... y del derecho también!.

Las revoluciones de ambos motores oscilaban y cuando se pretendió poner potencia a las turbinas, estás entregaban solo el 80% de su potencia.

La tripulación se puso los paracaídas, se repasó la emergencia de abandono de aeronave y llegó un momento a la vista de la Península de Valdés, en que no se podía obtener más altura, mientras el copiloto hacía los cálculos para “planchar” el avión.

Como no se podía mantener la altura de vuelo, se comenzó un descenso controlado sobre una aproximación final muy larga a la Base Aeronaval Almirante Zar, a la cual se llegó con un motor apagado.

Ambos motores quedaron sin servicio y parte de la tripulación fue rescatada por un DC3 y llevada a Espora; al día siguiente, un camión del Taller Aeronaval Central mandaba dos motores a Trelew. En pocos días el avión estaba volando nuevamente.

64. Rutina de hangar

Formación a 0815 horas en el hangar de Vigilancia Marítima. Posteriormente, a Sala de Pilotos para

coordinar actividades operativas.

El jefe de Logística pide un momento para poder dar directivas a su gente:

“Calentate el agua para el mate.”

“Fijate que esté bien caliente.”

“Ponele poca azúcar porque estoy a dieta.”

“Conseguite algo de comer.”

“Y lo más importante, avisame cuando esté listo.”

65. November Sierra

Es sabido el uso extendido de lenguaje codificado para agilizar las comunicaciones y encriptar la ejecución de tareas en las operaciones navales, como también es conocida la rapidez de reflejos del marino cuando debe reaccionar ante situaciones inesperadas.

El AI03 cubría guardia de rescate volando en proximidades del portaaviones ARA “25 de Mayo”, cuando el controlador aéreo le preguntó por su “autonomía” (disponibilidad de combustible para seguir volando) y ante un remanente adecuado le ordenó, según el plan aéreo, dirigirse a una posición alejada en el mar y seguir un patrón de búsqueda. Para ello acudió a un sistema codificado de bigramas asumiendo que el piloto en el helicóptero contaba con la contraparte decodificadora o la asistencia de una computadora táctica, de la que esa aeronave no disponía.

Sin demoras, el Alouette se dirigió a la posición y una vez en el lugar informó el arribo y comenzó a volar en círculos. Advertido el controlador le reiteró la larga lista de bigramas prolijamente codificados y tras unos segundos, ya impaciente, le requirió confirmara ejecución del PAPA ALFA (plan aéreo) y la

respuesta del piloto sin dilaciones fue: “Al momento NOVEMBER SIERRA (NS)” y continuó volando en círculos sobre esa posición para, luego de unos segundos, cumplir la orden de regreso a bordo.

Apenas producido el anavizaje, el controlador, que esperaba junto al señalero, se subió al helicóptero y le preguntó al piloto: “G... decime urgente que es NS que no lo encuentro en ningún bigrama y me está preguntando todo el buque”. La respuesta con naturalidad y una calma extrema fue: “No Sé”.

66. Jet stream

El plan de vuelo con F-28 consistía en trasladar a cadetes del Liceo Naval de Salta a Ushuaia en 1980.

Despegados de Salta, estaba previsto aterrizar en Santa Rosa para cargar combustible, pero volando a unos 30000 pies el navegador Global nos indicaba una velocidad absoluta tan alta que nos percatamos de que estábamos dentro de un jet stream.

En la vertical de Santa Rosa cambiamos el plan a Comodoro y como seguíamos con tan buena velocidad, volvimos a cambiar el plan de vuelo a Río Grande.

Al ver que la zona de Ushuaia se presentaba clara e ilimitada, seguimos sin descender, y ya sobre Ushuaia nos sobraba combustible para un intento y alternativa a Río Grande.

Finalmente aterrizamos, como dijo Antoine de Saint-Exupéry, suavemente como quien corta una flor.

67. Formación y cohetes

Estando en la 2a. de Ataque, entre otras funciones, era ayudante del cargo armamento y municiones de los aviones. Un día se programó un vuelo para hacer tiro con cohetes en el polígono que estaba pasando Baterías. Como oficial a cargo del armamento, una de mis responsabilidades era dar la orden a los mecánicos artilleros para que fueran a la cabecera de pista en uso a armar los cohetes y así lo hice, mandándolos a la cabecera 16.

Pusimos en marcha los aviones y cuando desde la torre de control nos mandaron a cabecera 34, les pedimos que nos reencaminaran a los artilleros, lo que dada la distancia nos demoró un buen rato.

Solucionado el problema y ya con los cohetes armados, despegamos. Como último de la formación, la maniobra para reunirme con el resto no me salió demasiado bien, supongo que por no esperar la marcación debida antes de girar. El asunto es que me tuve que arrimar a pura potencia. El resto del vuelo salió más o menos correcto, con las corridas de lanzamiento y demás.

Cuando aterrizamos, el líder de la formación tuvo que acudir a un llamado de urgencia y no pudimos hacer el post vuelo.

Resulta que cuando llegué al vestuario me encontré con un papel pegado en la pared que decía:

- 1) Orden a los artilleros: como el OJETE.
- 2) Reunión después del despegue: como el REVERENDO OJETE.
- 3) No se deprima.

68. Bien rasante

Sucede cuando una escuadrilla es destacada fuera de su base natural de asiento, que al despedirse de la

base o ciudad en que estuvo haga un pasaje a baja altura sobre la vertical a modo de despedida.

Y así fue que despidiéndose de Ushuaia, la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina hizo una pasada rasante con los Tracker S2T. Pero no fue lo mismo cuando se despidieron de Trelew. Tal es así que generó la siguiente expresión de uno de sus integrantes: “Qué buena la pasada por Ushuaia... bien rasante... En cambio en Trelew casi nos chocamos con el Sputnik”.

69. Aeroabastecimiento

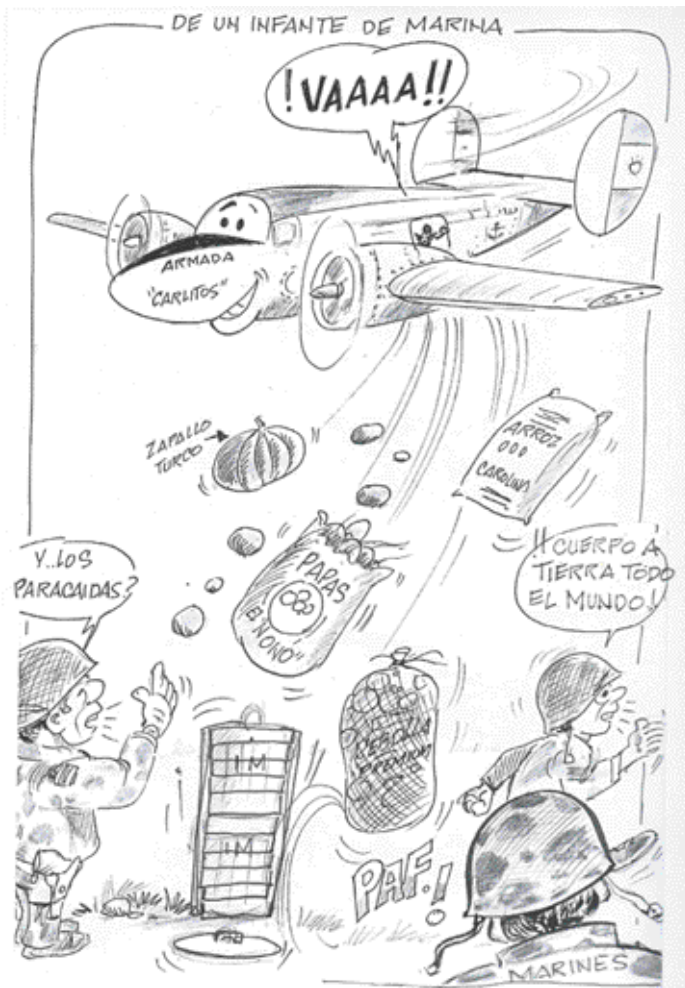
En ocasiones es necesario reabastecer a los infantes de Marina mediante el lanzamiento de abastecimientos en paracaídas desde aviones. A esa faena le dimos el lamentable nombre de “aeroreabastecimiento”.

Septiembre de 1973, Isla Grande de Tierra del Fuego, Batallón de Infantería de Marina N° 5 (Escuela).

La hermana nación chilena pasaba por momentos turbulentos de su vida política, motivo por el cual el gobierno argentino ordenó cerrar los pasos migratorios entre ambos países y adoptar un dispositivo de “protección de fronteras”.

Esta última tarea – para el caso del BIM5 – se cumplió poniendo en ejecución un plan ad-hoc para cada una de las tres compañías de tiradores que se desplegó para controlar la frontera fueguina.

A la Compañía de Tiradores Mar (hoy se llama Mike) le tocó el peor de los tres sectores, que abarcaba desde una línea que pasaba por las serranías de Cabeza de León (en el saco de la Bahía San Sebastián) hasta el Hito 1, en la costa misma del Estrecho de Magallanes.



El jefe de Compañía seleccionó las viejas y abandonadas instalaciones de la antigua Comisaría de San Sebastián como base de patrulla de la subunidad. La tropa acantonó en tres galpones razonablemente confortables y el campo de antenas se armó en la cresta topográfica de la altura que cobijaba el complejo. Todo una pinturita, mástil con pabellón incluido.

La subunidad salió del cuartel con los cinco días de abastecimientos de todas las clases: cuatro días de operaciones mas un día como nivel de seguridad. Sin tener que pedir nada, el jefe de Logística del Batallón, a través de la Sección Servicios para Apoyo de Combate, nos hacía llegar en camión al cuarto día otros cuatro días de abastecimientos, con lo que siempre manteníamos intacto el nivel de seguridad.

A poco de estar en San Sebastián, los cabos y los conscriptos de la Compañía descubrieron que la zona era pródiga en pulpitos y mejillones (el mar quedaba a 300 metros), huevos de bandurria y conejos. Con estos productos regionales el rancho tuvo una variedad insospechada: arroz con mariscos, tortillas y conejo a la cazadora ;todo

un lujo! Avanzada la primavera empezó el deshielo y las lluvias copiosas, con lo que el único camino de Río Grande a San Sebastián (la Ruta Nacional 3) se volvió casi intransitable.

Luego de unos días de tormentas severas, para no “romper los caminos” y haciendo gala de talento logístico, nuestro jefe de logística le pidió a la Base Aeronaval Río Grande que nos “aeroreabasteciera”, si ello fuera factible.

Como era de imaginar, los aviadores navales no nos dejaron en banda: se vinieron ese mismo día con un Beechcraft C-45 (“Carlitos” o “Breakfast” para los amigos), a pistón, bimotor, con dos timones de dirección, chiquitito, tren convencional, canchero y cumplidor.

Apelando a los canales adecuados (¡también teníamos un procedimiento operativo para apoyo aéreo, qué se cree!) el piloto me pidió una sola cosa: que en la cancha elegida para el aerolanzamiento le marcara la dirección del viento con una flecha que fuera bien visible desde el aire.

A la hora convenida nos fuimos a la zona en cuestión (una planicie de ripio de unos 700 metros de largo por 150 de ancho). Con horror advertí que el viento era tan fuerte que cualquier bandera que desplegara se transformaba en una tabla rígida, que no sería visible desde el avión.

Como los infantes de Marina carecemos de todo menos de ingenio, se apeló a aquello que teníamos a mano, que abundaba, que era adecuado para la tarea, que sería visible desde el aire, que podía ser reorientado en caso necesario, que no lo afectaría el viento y que ayudaría en la tarea: ¡Hicimos una flecha enorme con conscriptos!

Pusimos en el centro de la cancha a unos 30 hombres en columna de grupos, con la cabeza de la flecha

apuntando hacia el Oeste (hacia el viento ¿vio?).

En cuanto vimos al avión, la formación dio frente hacia el mismo y todos levantaron su marmita para producir un fuerte reflejo metálico.

El piloto, desde bien lejos, informó ver claramente la flecha. Corrigió la corrida, se abrió hacia el Oeste y, ayudado por la magnífica baliza que le presentamos, disminuyó su velocidad, perdió altura y enfiló gallardamente hacia la cancha. Veíamos la puerta abierta en el costado de babor del avión y una cabecita que se asomaba.

Cuando el avión estaba casi sobre nosotros, vimos que caían los primeros bultos y sonreímos con orgullo: justo en el blanco.

Pero nuestra satisfacción se transformó de inmediato en terror: ¡La carga venía en caída libre y sin paracaídas! ¡Para colmo, la puntería del piloto era impecable: los paquetes aterrizarían olímpicamente en medio de nuestra flecha.

No fue necesario dar ninguna orden: ni bien los conscriptos de la flecha sospecharon que las cajas se les venían como chanco a los choclos, al grito de “¡Hijo de p...!” y complementados con unos sapucais más divertidos que aterrados, todos corrieron hasta quedar fuera de la zona batida por el reabastecimiento.

Nadie se lastimó, todo aterrizó en buenas condiciones, no perdimos nada y recuperamos el nivel de abastecimientos previsto.

Cuando todo terminó, el piloto le comentó al jefe de compañía que lanzaron la carga en caída libre

porque no tenían paracaídas en ese momento, porque no había nada frágil que pudiera perderse si era arrojado de esa forma, que deseaban probar ese procedimiento... y que nunca nos fallarían (cosa que sabemos de sobra). De paso, muy divertido, comentó que le había resultado muy ingenioso aquello de la flecha viva...

70. Haciendo cola en los mingitorios

Sucedió en un despliegue de la Segunda Escuadrilla de Propósitos Generales a la estación aeronaval Puerto Madryn, en junio o julio de 1963, para cooperar con las operaciones de la Flota de Mar.

Los pilotos nos alojábamos en dos o tres camarotes de la vieja casa de oficiales y a la mañana luego de Diana, a eso de las 6, ocupábamos el único baño existente que tenía una hilera de mingitorios, seguidos de lavatorios y los WC.

Esa mañana, un poco dormido, entré al baño y viendo a un camarada amigo usando un mingitorio, sin pensarlo mucho y con la idea de hacerle una broma, al pasar le toqué el traste (el viejo chiste que era casi automático entre nosotros). Resulta que el que se da vuelta con cara de... traste, no era mi amigo sino un oficial mucho más antiguo.

–*Michi*, ¿qué hace? ¿Está loco?

–Disculpe señor, lo confundí con...

Masculló algo y ahí paró la cosa.

Al otro día, mismo parte mismo castigo: a la misma hora, en el baño, lo veo a mi amigo en el mingitorio... y le toco el traste... Pero era de nuevo el mismo oficial más antiguo... Me quiso boxear.

71. El pitufo del ARA “Sarandí”

UNITAS XL. En navegación a bordo del destructor ARA “Sarandí” en cercanías del Trópico de Capricornio, en aguas de Brasil.

Las tripulaciones de los helicópteros embarcados en el destructor disfrutamos de un día de ocio al desarrollarse una etapa exclusivamente naval con los aparatos hangarados y trincados en la cubierta de vuelo y sus tripulantes pasando el tiempo en ronda de mate y durísimos partidos de metegol.

De pronto se escucha una explosión en el pasillo donde está el camarote que tenemos asignado los suboficiales segundos de la EAH2 (Pañol de Enfermería) y vemos aparecer por la escalera que lleva al hangar a nuestro sonarista, suboficial segundo “Pocha”, en paños menores y completamente cubierto de un polvo color azul cual personificación de papá Pitufo, exclamando: “¿Qué pasa acá?”, con cara de no saber que pasó ni dónde se encontraba.

La explicación llegó de la gente de control de averías del buque. El intenso calor reinante provocó que aumentara la presión de los matafuegos que estaban en el pasillo, frente a la puerta del camarote, e hizo que se disparara la válvula de sobrepresión de uno de ellos, vaciando su contenido de polvo químico extintor color azul que se desparramó por todos lados.

“Pocha”, que en ese momento aprovechaba para dormir una siestita, se despertó por el ruido y sin saber qué pasaba y todavía bajo los efectos del sueño cumplió con el adiestramiento recibido y se dirigió de inmediato a cubrir su rol de abandono, atravesando la nube de polvo azul que lo dejó hecho un “pitufito”.

72. Apague la luz

A comienzos de cada año se destacaban a Mar del Plata aviones y helicópteros antisubmarinos para calificar tripulaciones en ejercitaciones combinadas con los submarinos.

Se iniciaban los primeros “palotes” con el submarino navegando en superficie, luego en inmersión – donde exponía algunos los apéndices (periscopio, snorkel)– se lanzaban sonoboyas y se aprendía a identificar los contactos visuales, radar, entre otras cosas.

En un par de días se sucedían eventos intercalando continuamente la operación de helicópteros Sea King y aviones Tracker y Neptune en forma individual, luego combinados, acrecentando la dificultad y complejidad de los ejercicios.

Durante uno de esos ejercicios entre Neptune y submarino se pusieron en práctica tácticas de utilización de radar, sonoboyas, MAD (sensor a cola del avión que detecta la anomalías magnéticas), todo ello permitiendo que ambos oponentes obtuviesen sus conclusiones y aprendizajes.

Llegado al punto en que comenzó el crepúsculo nocturno, el submarino encendió una luz estroboscópica de color naranja en su torreta, a fin de indicar su posición a otros barcos y no convertirse en un peligro para la navegación. Luego continuó el adiestramiento con el submarino en inmersión y sin exposición de sus apéndices, complicándose aún más las cosas.

El OCO indicaba las correcciones de rumbo necesarias de acuerdo al análisis que hacía con su computadora y el comandante de avión las realizaba a su discreción haciendo caso omiso de esas indicaciones.

El avión fue bajando de altura y quedó a 300 pies sobre el mar para poder tener contacto con el MAD, equipo que posee capacidad de detección limitada de unas 100 yardas de error.

A pesar de las indicaciones y correcciones insistentes del OCO, el avión las ignoraba y siguió su vuelo con la apreciación del comandante; cuando los operadores de sensores de la cabina trasera, que no tienen posibilidad de mirar hacia el exterior, daban por perdido el contacto, se escuchó “MAD, MAD, MAD” de su operador.

Créase o no, durante la primera ejercitación del año, una tripulación en adiestramiento básico había detectado un submarino de noche... claro, con la ayuda visual de la luz naranja.

De regreso a Camet y sintiéndose victoriosos de este capítulo, se le informó de la situación al submarino, lo que lo hizo un poco más complicadas las cosas al Tracker que seguía después del Neptune.

73. De Corsarios

Hay veces que la casualidad, el destino, se presentan al hombre en el lugar más inoportuno y en el momento más insólito que pudiera darse. Pero es el destino; y el cristiano que vaga por este mundo

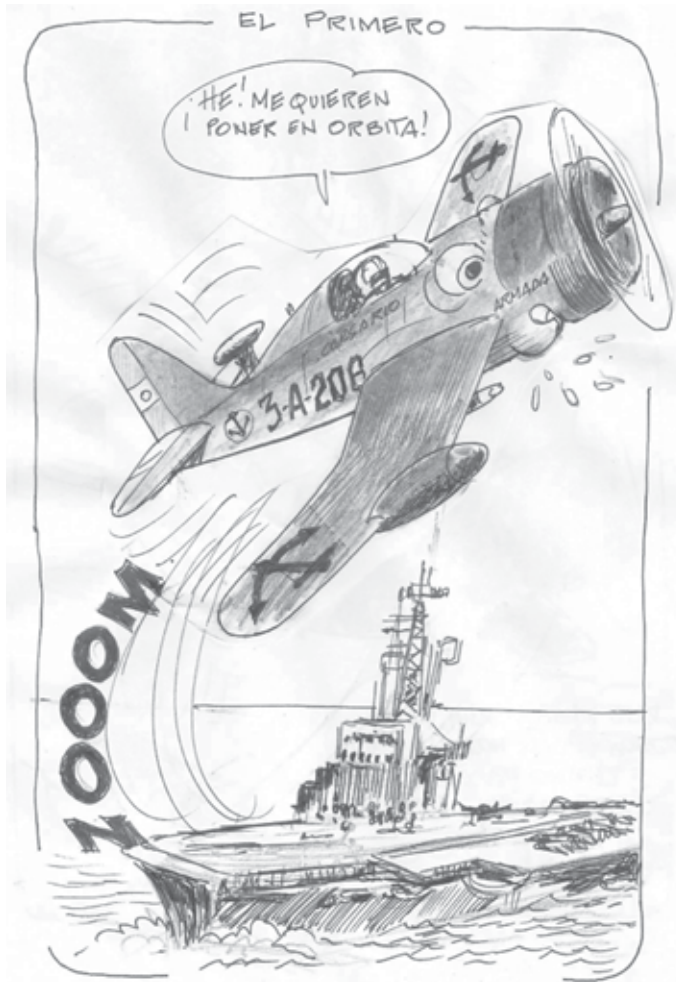
debe resignarse a él con filosofía y buen ánimo.

Como decían los viejos narradores de cuentos, paso a contar la historia de cómo fue que nos enteramos los argentinos acerca de la maniobra a realizar en el viejo F4U-5 Corsario, para obtener potencia antes del despegue.

Una extensa comisión viajó a Atlanta, Georgia, EE.UU., en un vuelo de DC-4 naval que debía efectuar un recorrido de tanques de ala, a fin de poner a punto y traer en vuelo 12 aviones Corsario, recién adquiridos a la US Navy y a los cuales había que cambiar los motores por otros nuevos, prolijamente guardados en sus contenedores. Todo este material estaba en el Aeropuerto Municipal de Atlanta, en la Aerocorporation.

El destino empezó a desenvolverse desde nuestra llegada al hangar: en lugar de brillantes aviones semi listos –la comisión se había planificado para sólo dos meses– nos encontramos con sucios semi aviones, porque eso era lo que quedaba después de haber retirado del avión el motor y los «blowers». Además, la Aerocorporation creyó que los indios sudamericanos aceptarían los aviones «tal cual», con sólo pasarles un trapito para sacar la tierra y colocarles el nuevo motor. Los ingenieros y los mecánicos argentinos tenían otras ideas en cuanto a cómo hacer una recorrida para poner un avión en vuelo.

Pasaron así varios meses, entre nota va y nota viene con la compañía, que pretendía endilgarnos los aviones con una presión en el manguito de 42 pulgadas (Manifold Pressure), cuando el manual indicaba que la presión de despegue era de 53 pulgadas. Esto motivó un viaje mío a Washington, al Departamento de Aviación de la Navy, para tratar de hallar la solución al problema, que nadie parecía conocer. Los expertos del Navy Department me atendieron muy bien, pero... no encontraron la solución de cómo aumentar la potencia de decolaje de semejante «reliquia» (estaban todos en la era y la mentalidad del jet).



Debo haber sido bastante convincente con el agregado naval argentino, pues nos dio un mes más para «solucionar la falla o embalar los aviones y mandarlos por buque, para que en Punta Indio se arreglara el problema».

Herido nuestro orgullo y siendo yo jefe de de Mantenimiento, nos pusimos todos a cooperar con la Empresa... pero nada. Algunas esposas y familias habían viajado o estaban en EE.UU. durante la comisión y fue, precisamente, el regreso de una señora a la Argentina lo que motivó la segunda parte de las «cosas del destino».

Un teniente de navío llevó a su esposa hasta Miami, de una «escapada», (ojo, con el permiso del jefe de la Comisión, pero lo expreso así para dar idea de la premura que tenía este oficial por volver al aeródromo) y, una vez allí, de inmediato enfiló su coche rumbo al norte.

Nocturno, poco tránsito en la ruta, pensamientos en... bueno, qué nos importa, fierrito al semi fondo, venía el buen teniente descontando millas (las de 1.609 m.) cuando el despacible ulular de la sirena

lo trajo abruptamente a tierra, al presente y a la realidad.

El patrullero lo «invitó» a parar en la banquina y, previa boleta por exceso de velocidad, entró a charlar un rato, porque el exceso de velocidad se pagaba, además, con media hora de «párate». Y entre “¿quién es usted con registro internacional? ¿Argentino? ¿Aviador? ¿Corsario?” y un “yo también volaba Corsario con los Marines», la conversación se hizo más cálida y técnica.

Por supuesto que el teniente le contó nuestras penurias con la potencia que no daba y el patrullero, bendita su alma, en ese momento insólito y en un lugar poco oportuno diría yo –en el medio de la noche y en el medio de una carretera solitaria del Estado de Florida– recordó que había una T.O. (Technical Order) que hablaba del asunto. ¿Número? Ni idea, pero estaba con las T.O. que correspondían al avión y justo después del agregado de los «caracoles» (blowers) que daban al avión ese empuje que ningún piloto de Corsario olvidará, la «patada» que producía el enganche de la «alta» a los pocos instantes después de iniciar la carrera de decolaje. ¡Fundamental en el «Independencia»!

Encontré al oficial durmiendo en la oficina a las 0745, había llegado a Atlanta a las 0600 y, en lugar de irse a la cama en su casa, se había dirigido directamente al aeródromo hirviendo, como estaba, por contar la novedad.

Buscar entre la montaña de T.O.s en una base aeronaval cercana nos llevó un par de días pero... T.O. en mano hicimos la prueba y... funcionó.

No puedo ocultar que aproveché la oportunidad de decir varias cosas al jefe de la Sección Recorrida de la Empresa –con el cual, por otra parte, me peleaba todos los días– puntualizando lo poco eficientes que eran, su incapacidad para resolver problemas, etc., etc..

La Aviación Naval creo que le debe a ese patrullero desconocido un voto de agradecimiento. Gracias,

patrullero desconocido, porque por el pago de una modesta boleta de infracción nos permitiste poner en vuelo nuestros Corsarios.

74. El suicidio

Estábamos en el primer año del curso para ser pilotos aviadores navales. Era un año de mucho estudio y daba la posibilidad de ir a la ESAN a volar.

Uno de los cursantes tenía dificultades con algunas materias. Sobre esta base, y fingiendo estar muy abatido, aislándose de ciertos compañeros y confesándoles a las víctimas elegidas que no sabía qué hacer con su vida, generó el rumor de que su depresión podía ser muy peligrosa.

No fue improvisado, llevó algunos días de preparación.

Durante la noche cubríamos una guardia de rondín que nos llevaba a recorrer dormitorios, baños, dependencias interiores y exteriores de la ECA en Mar del Plata.

Cuando una de las “víctimas” elegidas cubrió la guardia, “Rabito” se hizo un nudo de ahorcado sobre el cuello y ayudado por dos cómplices se colgó de una cañería de agua en el baño, pendiendo de una cuerda que pasaba bajo los brazos y que tapaba con un blusón; además, llevaba abrochada una carta.

Cerca de medianoche escuchó a “Manucho”, que cubría la guardia de rondín, acercarse al baño y “Rabito” pateó el banco de madera sobre el cual estaba parado y emitió un extraño gruñido semi ahogado.

El rondín escuchó esos ruidos e ingresó al baño; la escena era tétrica: “Rabito” parecía que colgaba del

cuello, con la cara congestionada, roja; la tenue “luz azul de sueño” le daba una imagen sobrecogedora y se escuchaba una entrecortada respiración (más tarde el causante reconoció que la cuerda apretada en el pecho no lo dejaba respirar bien, lo que aumentó el efecto).

“Manucho” corrió hacia su compañero, tomó sus piernas para levantarlo y lo cargó en el hombro al tiempo que gritaba por ayuda al encargado del curso que dormía próximo. Cada tanto le decía “Rabito, no te mueras!”, hasta que escuchó a los cómplices “Willie” y el “Turco”, que estaban escondidos en el enorme baño circular y no pudieron seguir conteniendo la risa.

“Rabito” ese año no pudo alcanzar los niveles de estudio requeridos y sí lo hizo al año siguiente.

75. Ñandúes y helicópteros

El helicóptero es un elemento aéreo de extrema versatilidad en cuanto a su capacidad portante y al empleo que el piloto pueda hacer de dicha capacidad. Desde los primeros modelos –inseguros, con capacidad para portar sólo al piloto o, a lo sumo, otro pasajero– hasta los veloces helicópteros de combate y las potentes «grúas aéreas» la cosa fue cambiando radicalmente.

He leído una profusa literatura cantando loas a los distintos modelos y marcas, que informaban sobre las ventajas de tal o cual aparato. Es más, he leído también literatura más jocosa en la cual se trataba al helicóptero un poco despectivamente llamándolo «batidora de huevos». Pero nunca escuché que lo llamaran «incubadora».

Como dato técnico previo habría que aclarar quizás que, según investigadores que se dedican a la materia, los polluelos que están a punto de romper el cascarón emiten una serie de sonidos y vibraciones

que informan a la gallina que están por nacer y a los otros polluelos que deben apurar su desarrollo para nacer todos casi al mismo tiempo, como sucede en las nidadas.

Hecha la aclaración, pasemos a la «aneda». Sucedió que, en un cálido veranito de Punta Indio, un helicóptero de Prefectura aterrizó en la base, haciendo escala técnica entre el faro Punta Rasa y Buenos Aires. En su vuelo entre el faro y la base el piloto había visto varios nidos de avestruz americano, vulgo ñandú. Verlos y quererlos fue una sola cosa... de modo que bajó cerca de un nidal y cargó en el helicóptero cuatro huevos que, por lo limpios y blanquitos, parecían recién puestos.

Como el aterrizaje en la base fue cerca del mediodía y, como se dijo, hacía un calorcito más que regular, invitamos al piloto a almorzar en la cabaña y dar un chapuzón en la pileta.

Pasadas las horas de calor acompañamos al piloto de regreso al aparato. Habían transcurrido varias horas y el helicóptero estaba al rayo del sol, lo cual lo convirtió en un verdadero horno. Por supuesto que al abrir la puerta lo primero que salió fue una bocanada de aire caliente y digo «lo primero» porque también salió por la puerta un tufo indefinible pero nada agradable e inmediatamente después... cuatro charabones... que entraron a correr por la plataforma de estacionamiento.

Después de media hora de corridas tras los bichos, a alguien se le ocurrió quedarse quieto cerca del helicóptero, lo cual pareció un llamado de atención para los charabones que rápidamente se echaron a los pies del mecánico. En cuanto al porqué de la actitud de los bichos... como decíamos en la Escuela Naval «No sé o no le he estudiado aún»; y pienso que a esta altura de mi vida no me voy a poner a estudiar el comportamiento de los charabones y sus tendencias a volver al nido y seguir al líder. Lo cierto es que fueron embarcados nuevamente y ahora deben estar corriendo felices en el Zoológico de Buenos Aires, adonde fueron donados.

En base al dato técnico del tercer párrafo, probablemente las vibraciones misteriosas del helicóptero, que las tiene, y sus ruidos, que vaya si los tiene, hicieron reaccionar a los futuros charabones que, al influjo del calor de la cabina creyeron estar debajo de mamá ñandú y saltaron a este cruel mundo.

El método parecería un tanto caro pero si desea que nazcan rápidamente los pollitos... lléveselos a dar una vuelta en helicóptero y después deje el mismo al sol. La técnica se supera día a día, no diga usted que el helicóptero sirve sólo para transporte de personas o carga. También sirve de incubadora. ¿O no?

76. Los aviones planean

En los años 1979/80 se volaba tanto en la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico con Fokker F28 que no había tiempo disponible para vuelos exclusivos de adiestramiento instrumental y emergencias.

Por ello, se aprovechaban los vuelos de transporte de líneas para practicar instrumentos bajo «capota», con pasajeros a bordo.

Otras veces realizábamos aproximaciones controladas por radar en Espora y una maniobra un poco “inventada”: aproximación de precisión sin potencia, con la Línea «Alfa» que era la más aburrida, corta, muy temprano los lunes y con pasajeros con cara de pocos amigos.

Sobre la localidad de Coronel Pringles, con 26/28.000 pies de altura, reducíamos motores a ralentí y con actitud de planeo de máximo alcance tratábamos de aterrizar en Espora sin tocar aceleradores.

Las herramientas disponibles eran la actitud del avión, freno aerodinámico, flaps, análisis del viento y

tren de aterrizaje. Muchas veces no se necesitó recurrir a los motores.

77. Moral del navegante

Malvinas fue un Teatro de Operaciones para la Armada Argentina mucho antes de 1982. A principios de la década del setenta, aviones Neptune hacían vuelos en sus cercanías, ya sea en tareas de Control del Mar o de obtención de información.

Todos estos vuelos eran ordenados y controlados por el Comando de Operaciones Navales y respondían a planes precisos, cuyo contenido no siempre era conocido en su totalidad por el comandante de la Escuadrilla de Exploración.

En una oportunidad, luego del aterrizaje del avión en Espora, el comandante de la Escuadrilla de Exploración llamó por teléfono al oficial de guardia, que por casualidad era un teniente de corbeta de su propia unidad, y le preguntó si todavía estaba “a bordo” el navegante del vuelo de marras.

Éste hacía unas horas que ya había salido de la base, después de comentarle a su compañero y oficial de guardia que había dejado el informe del vuelo concluido en borrador en la oficina del Departamento Operaciones de la escuadrilla.

El comandante, al informarle al oficial de guardia que el comandante de Operaciones Navales –máxima autoridad operativa de la Armada Argentina– en persona quería ver el informe del vuelo en forma urgente recibió como respuesta: “Señor el borrador ya está listo” y, con esa situación planteada, le ordenó que se procediera al envío del documento.

Cuando tiempo después el navegante se enteró por su compañero que se había realizado la entrega de la documentación, no pudo más que decir:

–Nooooo!!! Qué hiciste bolu....., me van a dar de baja!

–¿Por qué?

–¿Vos lo leíste?

–No para nada... vi cuando lo hacías, sabía donde lo dejaste y como lo ordenó el comandante lo mandé.

–¿Viste el ítem tripulación? ¿Sabés lo que puse en MORAL? Excelente moral de la tripulación excepto el navegante que me tenía las pelotas a plato.

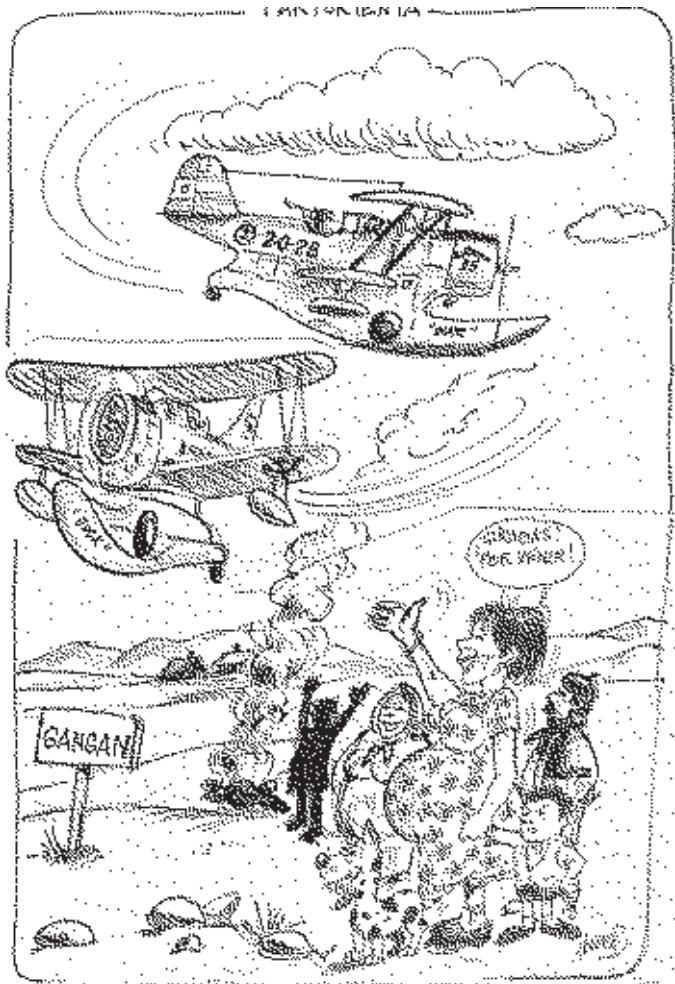
Desde ya era un borrador y el original no iba a salir así... Ambos tenientes de corbeta, uno por acción y otro como partícipe necesario, sabían que habían cometido un error.

A la mañana el navegante lo puso en autos al comandante y creo que la carcajada se escuchó hasta en Bahía Blanca.

El vuelo había cumplido su cometido y el comandante de Operaciones Navales felicitó a la escuadrilla y recomendó dar unos días extras de franco al navegante que, desde ya, le fueron otorgados.

78. Parturienta

A raíz de un pedido de auxilio recibido por la red de radio de la Policía de la Provincia del Chubut en 1951, el comandante de la Primera Escuadrilla de Observación dispuso un vuelo especial de dos GRUMMAN Duck para trasladar desde Gangan (no teníamos idea de donde quedaba) hasta Madryn a una parturienta que padecía una seria hemorragia.



Se alistaron en pocos minutos dos aviones – aprovechamos ese breve instante para descubrir la ubicación de Gangan en la carta aeronáutica– que complementamos con un plano caminero provincial para programar el vuelo.

Uno llevaba un mecánico y el otro al radio como tripulantes; y en el bote armamos una cama con colchones. El radio operador iba con el comandante y conmigo viajó el jefe de mecánicos, a quien todos llamábamos «el gordo Sueldo».

Salimos de Madryn volando en formación y tomamos la ruta provincial N° 4, que era apenas una senda de tierra y ripio. En el vuelo de ida nos llevó casi dos horas recorrer con rumbo 275°, las 150 millas náuticas (unos 280 kilómetros) que nos separaban del objetivo.

Gangan es una pequeña población con sólo un grupito de casas, alrededor de un almacén, con un surtidor de nafta. Como esa zona es meseta patagónica, la altura sobre el nivel del mar era de unos 600/ 800 pies, según lo que estimamos en base a la carta. A pedido nuestro, para facilitar

la llegada, la gente del lugar había preparado un par de fogatas con neumáticos y aceite usado para que el humo negro fuera bien visible y, al mismo tiempo, nos diera la dirección del viento y la ubicación del potrero en que aterrizaríamos.

Aterrizamos sin mayor problema y por previsión no detuvimos los motores. Fuimos recibidos por el esposo de la enferma (un oficial de la Policía Provincial), por varias personas más y un personaje extraño de barba, con un delantal que pudo haber sido blanco en su tiempo, pero que entonces estaba manchado de tierra, sangre y Dios sabe de cuántas cosas más. Era quien ejercía la función de médico, enfermero y similares. Dijo ser médico recibido en Ucrania, sin reválida de su título en la Argentina, y haber atendido a la señora embarazada por su hemorragia.

Con ayuda de todos instalamos a la señora en el bote del avión, recostada en los colchones que protegían de alguna manera el fondo y costados del compartimiento inferior. En el bote del otro avión viajaron el marido y dos chicos. Salimos, pues, sin demorar mucho y gracias a que los vientos predominantes eran del Oeste, el viaje de regreso nos llevó bastante menos, cerca de una hora.

El hecho es que llegamos sin problemas y en la Estación Aeronaval ya había una ambulancia que llevó de inmediato a la enferma al hospital local. Gracias a Dios salió todo bien y la enferma sanó.

79. La “herramienta especial”

A principios de octubre de 1999, previo al embarque para participar del UNITAS XL, se registraba una frenética actividad en la escuadrilla, que iba a participar de un despliegue de treinta y pico de días con dos Sea King embarcados en los destructores ARA “Heroína” y ARA “Sarandí”.

Conocida por todos era la preocupación por los detalles que tenía el jefe de Mantenimiento, por lo que cada salida en comisión era hasta el momento en que comenzaba una verdadera tortura de recomendaciones e inspecciones de repuestos y herramientas.

Acostumbrado a ver las valijas de herramientas que siempre llevan los mecánicos abarrotadas de todo lo que por las dudas pudieran necesitar, se acercó a pasar inspección a los dos “radios” (electrónicos) que íbamos a embarcar, quienes nos presentamos con una valija de herramientas del tamaño de una caja de zapatos cada uno.

–¿Qué es eso? ¿Están embromando? ¿Qué llevan ahí?

–Las herramientas necesarias para 30 días de comisión. Mire, yo que embarco en “La Argentina” llevo el soldador del cargo Electrónica y el que va en la “Heroína” se lleva el personal, él se lleva el tester del cargo y yo me llevo el mío, nos repartimos los destornilladores y llevamos un rollo de cinta aisladora y un frasco de contac-matic cada uno. Si necesitamos pinzas o alicates se las pedimos prestadas a los mecánicos.

–Y en esas cajitas de cartón ¿qué llevan?

–Las herramientas especiales, señor.

–¿Coomooooo?

–Sí, señor, con esto vamos a arreglar cualquier falla que tenga el HF (muchos años más viejo que los propios helicópteros, pero aún en servicio). Mire... y le muestro el contenido de la caja: una botella de medio litro de alcohol hisopropílico y dos rollos de virulana.

Subiendo el tono de su voz y amenazando con sanciones por toda la eternidad, el jefe exigió una explicación razonable.

–Señor, no se enoje, lo que pasa es que el técnico que es un mago de los HF del Taller de Electrónica, ante la imposibilidad de reparar más equipos por falta de componentes, nos explicó cómo hacer durar un poquito más los acopladores. Pulir con mucho cuidado las ruedas de sintonía con virulana y lavarlas con alcohol para limpiarlas y que sequen rápido. Usted recuerde que vamos con un stock de repuestos menor al mínimo para el despliegue de un helicóptero y encima lo tenemos que dividir entre dos buques. Lo que nos queda es esperar que si se rompe algo, sea lo que tenemos a bordo, o esperar a que nos encontremos en puerto para ver si el otro tiene disponible ese repuesto.

80. La tradición del brindis a bordo

Corría el año 1998, ya primavera, y la corbeta ARA “Parker” partía hacia Chile para la primer Expo Naval Valparaíso, como representante argentina y demostración de la capacidad industrial nacional.

Se habían hecho algunas modificaciones internas para adaptar un detall de publicaciones como camarote de pilotos y otras compras para adecuarla a los eventos de protocolo y visitas oficiales. En algunos trabajamos con mucha originalidad.

El buque estaba muy bien adiestrado fruto de un ciclo de intensas ejercitaciones de Flota, varias etapas de mar, alguna patrulla y una Plana Mayor de excelencia con un comando muy consustanciado con la operatividad y la eficiencia. Había muy buen ánimo y cohesión; las cosas salían como con violín, rápidas y afinadas.

Como era costumbre, al salir al canal principal Bahía Blanca recibimos al helicóptero orgánico, un AS555 Fennec, con dos avezados pilotos. Todo a bordo era alistamiento, zafarranchos, pruebas, ajustes.

Esa primera noche, ya navegando solos y en franquía hacia el sur, en demanda del Estrecho de Magallanes, agotados pero satisfechos, se preparó una cena especial. Entre otras cosas, en la Cámara de Oficiales inaugurábamos un bar, que generaría similares modificaciones en los buques de la clase compitiendo en originalidad y gusto. Iniciaríamos con el clásico copetín de inicio de etapa... había buenas provisiones y cada uno puso de sí para que fuera un gran “copeto”. Los dos aviadores se sumaron a los preparativos con el típico “Tom Collins” de rigor de la Escuadrilla, una especialidad que generaba gran expectativa entre sus muchos adeptos.

Cuando se hubo reunido toda la Plana Mayor y se invitó al comandante a sumarse al evento, hicimos entrar desde la repostería a los camareros con el primer trago, el que rompería el fuego. Y es muy apropiado decir esto, puesto que se había embarcado para este tipo de ceremonias un pequeño cañón de salvas Winchester (tomado prestado del Yacht Club Puerto Belgrano), cargado con cartuchos de escopeta del 12, con poca carga y obviamente sin postas (sólo unos topes de fieltro), que se disparaba contra un blanco ad-hoc colocado en uno de los mamparos de aluminio. Debemos decir que el blanco variaba de una simple diana de polígono a figuras humanas según quién fuera el enemigo declarado cada noche. Una carta general adosada a su lado iba marcando la derrota del buque y en ella se señalaban diariamente los empañamientos nocturnos, con sus daños.

Una sorpresa que teníamos reservada a todos era el estreno de un juego de vasos de trago largo (que luego serían furor abordo), en que habíamos hecho grabar medidas que ascendían progresivamente desde Aviador Naval hasta Marineros, pasando por Submarinistas, Damas, Caballeros, Mujeres e Infantes de Marina. De modo que la menor medida era justamente para los pilotos. A las marcas y letreros se sumaban pequeños gráficos alusivos: un avioncito, un submarino, un soldadito, un barquito.

La explosión de risas por esta broma inicial fue interrumpida prontamente por el piloto más antiguo que, astuto y de reacción rápida (acostumbrado a “pensar a 300 nudos” pese a ser helicopista),

apuró el trago de un sorbo y llamó en voz alta al mayordomo, pidiendo que le cambie su vaso ¡pues le habían dado uno con agua en lugar de uno alcohólico! Carcajada general e inicio del brindis y celebraciones, que con ese espíritu marcarían todo ese viaje.

81. Lista de repuestos

Si hay algo que se sabe hacer en la Aviación Naval son listas de repuestos de aviación.

Es algo cotidiano, se pueden hacer en cualquier época y momento del año. Generalmente son ordenadas los viernes a la mañana para el lunes bien temprano. Las hay largas, muy largas, larguísimas, extremadamente larguísimas.

Motivadoras de sueños, las listas de repuestos generan expectativas que raramente se cumplen.

Generalmente van requeridas de la contrapartida: las listas de existencias reales para constatar que son hechas a conciencia, de manera que sumando lo que se tiene con lo que falta, se arriba al listado “ideal”.

Por 1960 existió la lista de una Escuadrilla Aeronaval que detallaba la existencia real disponible en ese momento, compuesta sólo por dos ítems: un plumero y una franela.

82. Casualidad o causalidad

A principios de 1964, siendo guardiamarina y de pase en Corsario F4U-5 (Segunda de Ataque) como venía de volar DC3 en el Comando de Transportes Aeronavales, me asignaron 20 horas para volar en

NA-ATJ (Texan) y familiarizarme en monomotor... a cumplir los fines de semana.

En la “*michera*” de Espora se alojaba también entonces un teniente de corbeta de reciente pase en Neptune, que una vez me preguntó: “¿Cuándo me va a llevar a dar una vuelta?”.

Un domingo lo invité y vino gustoso. No habían pasado 20 minutos del despegue rasante rumbo a Sierra de la Ventana, con un día espectacular, que sucedió una explosión producto del descabezamiento de un cilindro superior en el motor, que roció de aceite todo el parabrisas.

Abrí la cabina y le grité: “Ajústese las correas”.

Con el remanente de velocidad ascendimos un poco y elegí un campito a mi frente, nivelado y apto para ese aterrizaje de emergencia cerca de Cabildo. A los minutos apareció un vehículo con gente que nos llevó hacia el casco de la estancia donde tenían radio, para avisar a Espora.

Era domingo y mientras esperábamos que nos busquen, nos invitaron al asado familiar. Durante la charla el hombre mayor que sería el dueño del lugar nos comentó que en otro campo que tenía en Tierra del Fuego había tenido un aterrizaje de emergencia otro avión de la Armada, hacía mas o menos un año y medio.

Le comenté que en ese avión había estado yo también. Pareció ser algo intrascendente pero se podría incluir en las «Coincidencias Imposibles de Josep Guijarro».

83. Comunidades en la Escuela de Aviación

En una tarde de reunión de pilotos con el director de la ESAN, éste reconoció la bondad de tener en la escuela a pilotos provenientes de distintas escuadrillas aeronavales, que aportaban sus experiencias operativas para bien del conjunto.

“Hay que aprovechar que aquí en la ESAN tenemos pilotos de todas las comunidades, cada una aporta sus virtudes. Por ejemplo, los ataquistas aportamos la belleza física... la comunidad multi motor el cerebro... los helicopteristas el criterio y buen humor”.

84. La llegada de un cometa

El comandante de la Fuerza Aeronaval envió el siguiente memorando al jefe de la base: «El viernes por la tarde, a aproximadamente 17.00 horas, el cometa Halley será visible en este área, un evento que ocurre una vez cada 75 años. Por favor, reúna a la Compañía de Vigilancia en el área exterior de la cuadra, con cascos de acero, y yo explicaré este raro fenómeno a todos. En caso de lluvia no podremos ver nada, entonces lleve a sus hombres a la cantina, donde les mostraré una película sobre el tema».

El jefe de la base al subjefe: «Por orden del Señor Comandante de la Fuerza, el viernes a 17.00 horas el Cometa Halley aparecerá sobre el área exterior de la cuadra. Si llueve, por favor reúna a la Compañía de Vigilancia con cascos de acero y diríjase a la cantina donde este raro fenómeno tendrá lugar, algo que ocurre sólo cada 75 años».

El subjefe de la base al jefe de personal militar: «Por orden del Señor Comandante de Fuerza con casco de acero, a 17.00 horas el fenomenal Cometa

Halley aparecerá en la cantina. En caso de lluvia en el área exterior de la cuadra el Comandante de Fuerza dará otra orden, algo que ocurre una vez cada 75 años».

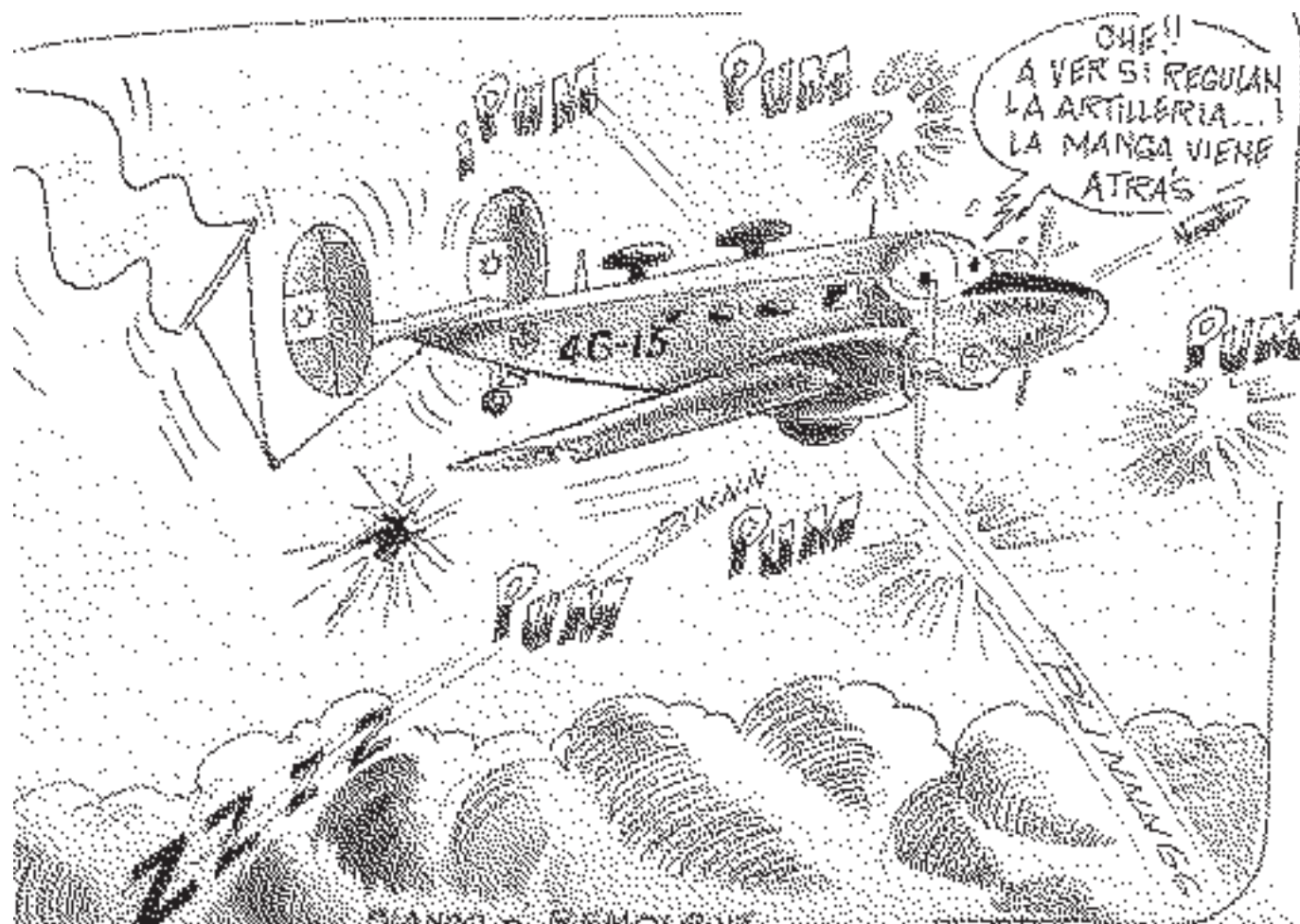
El jefe de personal militar al jefe de la Compañía de Vigilancia y Seguridad: «El viernes a las 17.00 horas el Señor Comandante de Fuerza aparecerá en la cantina con el Cometa Halley, algo que ocurre cada 75 años si llueve. El Comandante de Fuerza reunirá al Cometa en el área exterior de la cuadra.»

Del jefe de la Compañía de Vigilancia y Seguridad al personal: «Cuando llueva, el viernes a 17.00 horas, el fenomenal Bill Halley, de 75 años de edad, acompañado por el Señor Comandante de Fuerza, conducirá a sus Cometas desde el área exterior de la cuadra hacia la cantina.»

85. Blanco o remolque

Durante una ejercitación de tiro, las granadas antiaéreas lanzadas por un destructor tipo Buenos Aires comenzaron a explotar muy cerca del avión Beechcraft AT-11 que remolcaba una manga 300 metros atrás.

El piloto, un poco alarmado al percibir que las explosiones eran cada vez más cercanas al avión, cursó la siguiente comunicación por radio: “Informo que a la manga la estamos remolcando y no empujando”.



86. El incendio que no fue

Etapa de mar, embarcado en el portaaviones ARA 25 de Mayo con un helicóptero Alouette III.

Era un hermoso día, con mar tranquilo, y aprovechando las condiciones meteorológicas, recibí la orden de salir a volar para hacer tomas fotográficas con los aviones en cubierta, mientras el buque navegaba y hacía caídas de rumbo hacia una y otra banda.

El vuelo se realizaba sin inconvenientes, hasta que percibí un fuerte golpe en el sector izquierdo del helicóptero. Giré mi cabeza hacia ese lugar y vi humo blanco. “*Incendio*” pensé, e inmediatamente declaré la emergencia y sin aguardar respuesta, me zambullí a la cubierta disponible tratando de buscar el mejor ángulo de aproximación. El fuego en vuelo siempre fue mi gran preocupación.

El buque inició el procedimiento de avión en emergencia, suspendiendo todo y tratando de recibir un helicóptero con fuego. Hice una pésima aproximación, entré rápido y un poco alto. Recuerdo que lo hice por la banda de estribor, y mi desaceleración fue brusca porque quería llegar a la cubierta cuanto antes. Las ruedas tocaron y sin demora detuve la turbina en emergencia, mientras ordenaba salir a los tripulantes de la aeronave. Aun con el rotor en marcha me bajé y de una corrida abrí la puerta trasera para apagar el fuego. Grande fue mi sorpresa cuando vi que el cilindro rojo del matafuego caía e impactaba en cubierta todo lleno de polvo blanco.

Ahí comprendí que el matafuego de a bordo se había caído (ese fue el golpe fuerte que sentí) y se había disparado solo.

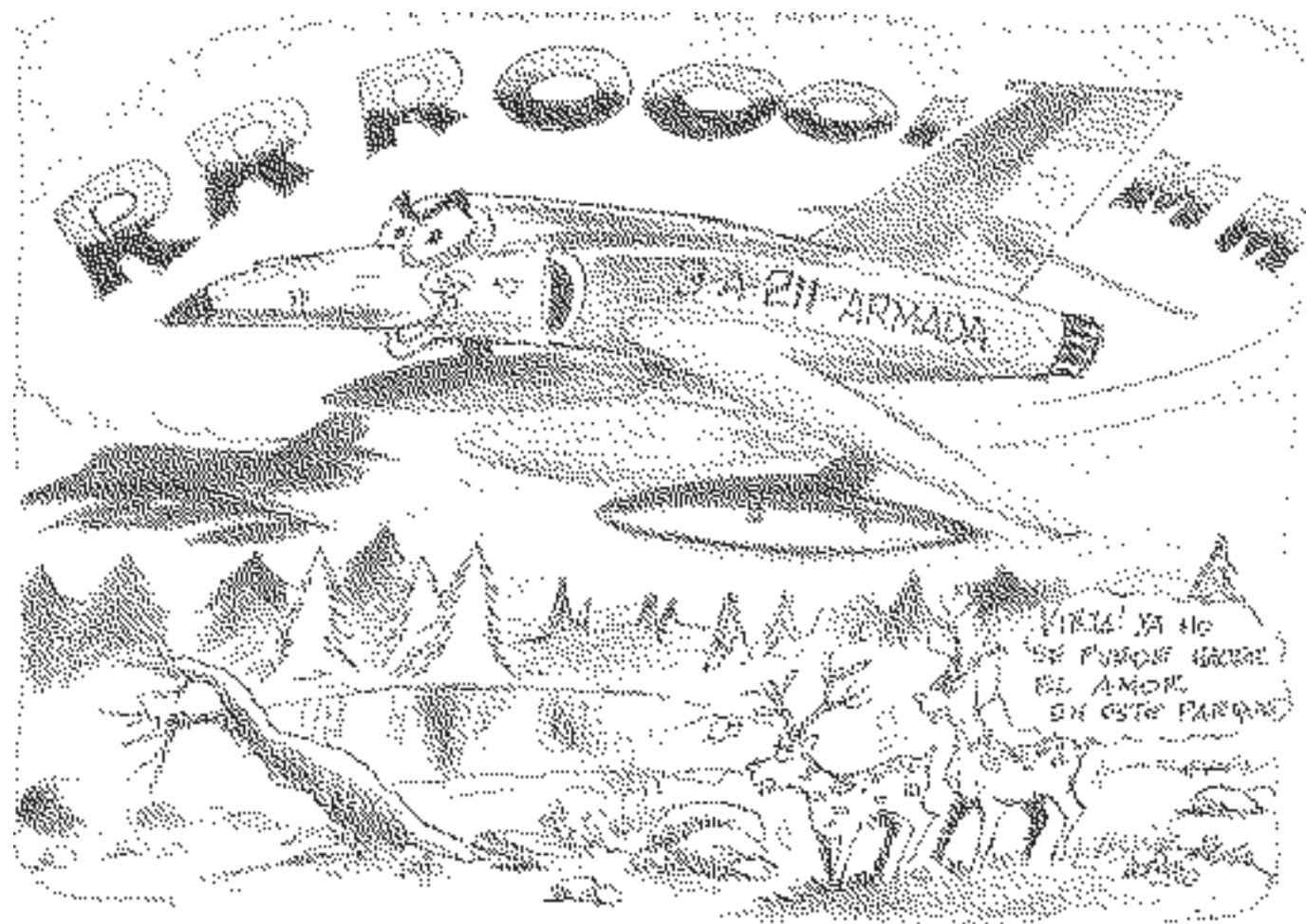
87. El apareamiento del Huemul

Durante una navegación táctica operando desde Trelew, una sección de SUE vuela sobre los paisajes chubutenses. Los pilotos mientras realizan los procedimientos estandarizados, intentan disfrutar de los escenarios que la naturaleza les ofrece e intercambian algunas comunicaciones comentando estas maravillas: “mire esos bosques, parecen de un cuento”, “abajo a la izquierda, huemules cortejando y corriendo!”....

El vuelo se completa sin novedad y durante el post vuelo son requeridos a presentarse de inmediato ante el Comandante de Fuerza.

Luego de esa reunión, ambos pilotos repasaron el vuelo nuevamente, pero esta vez con una carta con mayor nivel de detalle y observaron con asombro que habían sobrevolado a baja altura y a 400 nudos justo por un Parque Nacional. Fue en ese momento que el líder le comentó a su numeral que el Comandante de Fuerza les había informado que se había recibido una carta formal por parte del gobierno de la provincia de Chubut denunciándolos por “interrumpir el apareamiento del Huemul” al sobrevolar a baja altura y alta velocidad sobre un parque nacional.

Luego de ese evento, en la escuadrilla se formalizó la verificación detallada de las zonas prohibidas de sobrevuelo.



¡VIVA! YA NO
SE PUEDE HACER
EL AMOR
EN ESTE PARQUE

88. Conversación de locos

En uno de los habituales traslados al Sur como Grupo Aeronaval Insular se llevaba a cabo un ejercicio planificado llamado «ONA».

Me encontraba como ayudante del oficial comandante de guardia, en uno de los bunkers, en inmediaciones de la Base Aeronaval Río Grande donde se había instalado la Central de Operaciones de Combate (COC).

Quien cubría la guardia era uno de esos oficiales que no estaban muy compenetrados en la tarea; para ser más sincero, no tenía la menor idea del mencionado plan ONA.

Resulta que durante la operación teníamos prolijamente ubicados los aviones en vuelo, ya que se había hecho una especie de puente aéreo entre Río Grande y Ushuaia. Había tres secciones de MC32 en vuelo. Una dándole cobertura aérea al objetivo asignado, una en traslado para el relevo de la que estaba sobre el objetivo y otra a la orden en plataforma, que tendría que despejar cuando la primera regresara desde la zona del objetivo hacia Río Grande.

Todo se desarrollaba con absoluta calma, más aún si consideramos que era la hora posterior al almuerzo con lo cual muchos de nosotros estábamos con algo de modorra.

A eso de las 15 llegaron a la COC el comandante de Fuerza y todo su Estado Mayor. Se percibía que tenían alguna idea que habría surgido durante el almuerzo. Al ingresar, el oficial comandante de guardia se le presentó al comandante para darle las novedades de las operaciones y después de escucharlo le dijo: «Fulano... tráigame el ONA por favor». Pero fonéticamente se escuchó “tráigame ‘lona’”, ante lo

cual el compenetrado comandante de guardia dijo: »¿Cuántos metros, señor?».

El comandante de Fuerza quedó perplejo; fue tan grande la sorpresa que todos terminaron por reírse mal, pero muy mal, del comandante de guardia.

Los desatinos continuaron esa tarde y unos momentos después, un oficial jefe tropezó por causa del piso desparejo, volteando una estufa de querosén y produciéndose un incendio considerable, motivo por el que casi todos corrimos fuera del bunker como si nos hubieran inundado la madriguera.

89. Picada en la Antártida

22 de febrero de 2003, base Orcadas, Antártida Argentina.

Integrando el Grupo Aeronaval Antártico embarcamos en el rompehielos ARA “Almirante Irizar” con dos Sea King (2-H233 y 2-H235).

El rompehielos se encontraba fondeado frente a la base Orcadas en la que, conjuntamente con el relevo de su dotación, se iba a celebrar la ceremonia por el Día de la Antártida Argentina; y aprovechando la permanencia se permitía que los tripulantes libres de tareas bajaran a tierra para conocer un poco. El viaje se hizo en botes tipo Zodiac a cargo de los nadadores de rescate que integraban el Grupo Playa.

Una vez en tierra y luego de haber visto los restos de la Casa Monetta y las ruinas de la primitiva base, junto con otros camaradas entramos a la base para conocerla por dentro.

–Chuck, ¿tenés hambre? Vení, acompañame que la cocina es por este lado.

Llegados al objetivo encontramos a uno de los cocineros del buque preparando el menú para después de la ceremonia. Le preguntamos si le sobraba algo para picar y el ingenuo cocinero contestó: “Servite, camada”, señalando una bandeja de horno con los restos de la picada que estaba guardando para él.

Metimos todo en una bolsa negra y salimos corriendo con la bolsa al hombro hacia la playa donde estaba por salir uno de los botes hacia el buque. Pero a lo lejos vimos que venía uno de los nuestros, que con otra bolsa negra al hombro – que hacía ruidos de vidrios chocándose -, nos hacía señas para que lo esperáramos.

El patrón de la lancha, un poco nervioso, aclaraba “me van a meter en cana por culpa de ustedes”. Debía apresurarse a raíz de instrucciones que recibía por radio desde el buque; ya con todos abordo, partimos rezagados.

Con toda la mala suerte del mundo, en el apuro por salir aceleró demasiado, ahogando el motor del bote, que quedó flotando a la deriva. Estábamos en plena tarea de intentar arrancarlo de nuevo cuando vimos que se acercaba otro de los botes a ofrecer su ayuda, llevando a bordo al segundo comandante del rompehielos... nos faltaban manos y pies para esconder las bolsas y negarnos a recibir ayuda.

–No se preocupe señor, ya lo arreglamos, en 10 minutos estamos en el buque –contestó el patrón ante el ofrecimiento de ayuda y temblando de miedo más que de frío–.

Mientras el otro bote continuaba hacia la playa, arrancamos, y más que navegar, volamos sobre el agua hacia nuestro destino.

Esa noche hubo una gran picada en el camarote 102 a la que invitamos, por supuesto, a nuestro patrón de lancha.

90. Viaje al fondo del mar

Próximo a la licencia de invierno, la Escuadrilla de Exploración recibió la invitación de embarcar uno de sus oficiales en un submarino para realizar la etapa de Madryn a Mar del Plata. Varios fueron los voluntarios, entre ellos el “barquero” de la unidad, un oficial de superficie que era navegante de los aviones.

El comandante de la escuadrilla designó a un teniente de corbeta aviador, más moderno que el oficial de superficie, lo que generó un respetuoso reclamo del “barquero” por sentirse discriminado. Este recibió una respuesta negativa acompañada con una mirada bondadosa y una leve sonrisa.

El designado aviador naval entonces, oriundo de Mar del Plata, fue autorizado a iniciar su licencia de invierno una vez llegado a puerto, lo que implicó que considerara llevar un extra de equipaje.

Luego de navegar un par de días, tanto nuestro afortunado teniente como otros tres acompañantes entre ellos un médico cordobés, fueron notificados de que el viaje, para ellos, había terminado.

Con asombro, se enteraron de que eran parte de un ejercicio de búsqueda y rescate, simulando que el submarino se había hundido luego de informar un punto dato y lanzar las balsas salvavidas, mientras que desde la Base Aeronaval Comandante Espora, un avión de exploración tendría la tarea de localizarlos para ser luego rescatados por un helicóptero Sea King, todo esto, a la altura de Segunda Barranca.

Mientras en la corbeta “Espora” se planificaba la búsqueda por parte del Neptune y se alistaba el Sea King, los naufragos, abandonados a su suerte al igual que sus estómagos y sólo en compañía del periscopio del submarino que permanecía en la zona por seguridad, pasaban las templadas horas del mediodía.

Hacia la tarde, un poco mas fría, fueron detectados por el avión explorador quien les arrojó una línea de mar. En el inmenso mar se escuchaban los dichos en idioma cordobés de nuestro médico náufrago, que se acordaba del árbol genealógico de los autores intelectuales de este evento.

Horas más tarde, ya sobre el crepúsculo vespertino, el Sea King llegó a la zona y fueron rescatados por los nadadores de rescate e izados al helicóptero, para arribar a Espora ya de noche.

Lo paradójico del caso fue que el “barquero” ofició de navegante del vuelo de búsqueda y el teniente aviador, que había dejado su equipaje de ropa civil en el submarino, debió esperar que éste entrara al puerto de Mar del Plata para que a través del Pampa –línea de micros que cubría el trayecto entre Mar del Plata y Bahía Blanca– le llegara de regreso su valija. Eso sí, a costa de su licencia de invierno.

91. Una banda de música no está hecha para volar

En otra de las tantas misiones inverosímiles que se realizan en la Armada se trasladó en un DC-3 de la Estación Aeronaval Ushuaia a la banda de música hacia cercanías de la estancia Harberton, a orillas del río Lasifarsak, para que musicalizara al son de clarines y trompetas el amanecer del último día de las ejercitaciones de la Infantería de Marina que concluían en esa oportunidad.

Fue emocionante escuchar Diana en el silencio del bosque; luego hubo formación y palabras. Era el final antes del descanso; se prepararon asadores con docenas de corderos, en fin, como lo saben hacer los infantes de Marina.

A eso de las 16 se emprendió el regreso y los músicos, con todos sus instrumentos, abordaron un vuelo que ya no sería tan tranquilo como el de ida. Las condiciones meteorológicas habían cambiado y el



SEÑOR, QUE PASA A LA BANDA?

PASA QUE LES CAYO' MAL... EL CORDERO PATAGÓNICO

¡AHHHGGG!

¡PUA JJJ!

HORACIO

UNA BANDA DE MÚSICA NO ESTA HECHA PARA VOLAR

viento Norte de 30 nudos de intensidad se había afirmado.

Como el “Decetro” no tenía suficiente cantidad de asientos, los más jóvenes y modernos se ubicaron - sentados algunos y otros de pie -, en el pasillo central del avión. Esos eran los que conformaban la guardia de honor y portaban fusiles con bayoneta calada.

Como toda cosa que vuela, el avión se vio envuelto en el capricho de ráfagas, movimientos bruscos, ascendentes y descendentes lo que provocó el mareo y descompostura de los pasajeros.

Algunos usaron trompas y trombones para aligerar sus revueltos estómagos. Otros no tuvieron más remedio que descargar sobre el piso y unas cuantas bayonetas caladas lograron perforar el techo del avión... nada que no pudiera ser reparado con un parche de aluminio y remaches.

92. Orgullo de paracaidista de rescate

En un día de adiestramiento de paracaidistas de rescate en la Escuadrilla Aeronaval Antisubmarina se iban a efectuar lanzamientos desde un Pilatus Porter cuando resultó extraño no ver alistado a un experimentado paracaidista.

-¿Cómo? ¿No va a saltar hoy?, le preguntaron.

-No, ni loco - respondió -.

-¿Por qué?

-Porque entre ellos y yo hay un abismo... - dijo señalando a los nuevos paracaidistas-.

-¿¿Un abismo??

-Sí, son todos automáticos y yo soy manual.

93. Solo, con mi valija de cartón

Corría el año 1940 en la Escuadrilla CORSARIO V-65-F cuando se ordenó una comisión al Sur con toda la flota de aviones y sus tripulantes.

Los que no logran subir a los Corsarios harían el traslado en el «Curtiss Condor».

Era mi primera comisión importante y me dominaba una gran emoción, con mis 21 años y el grado de cabo segundo aeronáutico. Me compré una valija marrón de cartón prensado, coloqué las prendas correspondientes y los que sabían me recomendaron que llevara algo fuerte para beber, para combatir el frío. Así lo hice, pese a que yo detestaba el alcohol, pues era muy deportista.

Ya a bordo del «Curtiss Condor», todos sentaditos uno al lado del otro el comandante de la aeronave, mirando a ambos lados del pasillo central, dijo: “Mucha gente, que se baje uno”.

Hubo un minuto de interrogante, observé todo el interior del avión y como era el más moderno, tomé mi valija y desembarqué con mi ánimo e ilusión derrumbados.

Solo, parado en la esquina del hangar y con mi valija de cartón, contemplé cómo decolaban uno a uno los aviones, hasta que desaparecieron en la lejanía. De pronto una voz me volvió a la realidad:

–¿Qué hacés ahí?”

–Nada, señor, mi Escuadrilla, todos, se fueron, soy el único que queda...

–¿Y ahora? –reiteró– ¿Cuántos días dura la comisión?

–Creo que unos 15 días...

Me siguió observando y me ordenó, luego de preguntarme si era de Buenos Aires: “Presentate en la Secretaría de Personal, que te hagan un permiso, luego me venís a ver para que te lo firme”.

Quizás fue un hecho sin trascendencia, pero dejó una marca inolvidable en mi vida y en el proceder de mis actos. No es todo técnica, reglamentos, tácticas, vuelos... de algo más se alimenta el ser humano.

94. Ingenio de pobres

Hubo una época, allá por 1990, en que la provisión de zapatos blancos para usar con el uniforme de gala de verano tuvo una transición de zapatos de industria nacional a unos importados iguales a los que se usaban en la US Navy.

No sé por qué razón hubo una tanda entregada en la que al poco tiempo de uso la suela de goma comenzaba a desgranarse, quedando luego de las ceremonias trozos de suela esparcidos por todo el lugar de formación y a varios marinos con sus plantas de pies tocando directamente el piso.

Esto generó una excelente excusa para faltar a formaciones de gala, so pretexto de no tener calzado ni posibilidad de adquirir nuevo, lo que motivó en Punta Indio la siguiente reflexión de un jefe: “Y el que no consigue zapatos blancos de uniforme, que vaya a pinturería aeronáutica y pinte los negros con esmalte sintético, que le van a durar varios años”.

95. Según el manual

Si hay quizás alguna emergencia difícil de detectar y más aún de resolver es la relacionada con el rotor de cola de los helicópteros.

Tanto, que en alguna escuadrilla se escuchó de un experimentado piloto la siguiente reflexión: “Toda la cháchara del Manual de Utilización Operativa no sirve para nada. Rece, cruce los dedos, que tenga suerte y trate de hacer un aterrizaje con carrera sobre un lugar asfaltado”.

96. ¿Me entiende?

Esta historia se desarrolla cuando yo era TC salido de la ESAN.

El JEOP me había puesto a volar con el 2K un turno de P-5 (NAV RAS) con el K como líder y el JELOG como #3. Bastante exigente para un TC.

En el pre vuelo analizamos las PEOS y EGAS, además de lo que dice el MUO, quería que todo saliera para un BZ porque era mi AR-1 al POMA. En ese momento, la voz del 2K en el «INTER» me recordó alinear y setear el HSI y probar el ANTI-G ya que teníamos tiempo antes de hacer la prueba de BOV.

La MET estaba CAVOK, lo que me recordó que al ARR debía pedir el PIM para un ATQ MAR.

Como iba a hacer APAC, encendí el GPS y una vez que me pasaran el permiso de tránsito en ROD pase a TWR para el DEP. Luego de la PEM, el «MEC» nos indicó que saliéramos por los «PEINES». Durante la maniobra vi un H-3 practicando VERTREP porque esa semana deberían ir a la Ría.

Salimos por la SID a MACH 0.4 rumbo a AROP y como el polígono quedaba a unos 20 MIKES decidimos hacer tijeras con FL100.

Al entrar en la percha del primer programa me hubiera gustado estar en un SUE y tener HUD y pensando en esto, puse POT en mi VIPER justo cuando di el TOP, escuche un llamado SAR en mi VHF. Aparentemente a uno de los S2 que estaba haciendo ASW le quedó el MAD afuera.

En ese momento tuve una falla de GEN, así que el numeral puso 7600 en el trasponder y yo saque mi SARBE para decirle que estaba todo OK (también me habían fallado las BAT1 y 2). Así que no me quedó más remedio que dirigirme al ARR y hacer «completo». ¿Me entiende?

97. Somos varios abordo

Sucedió en un prevuelo antes de ir a portaaviones, donde el instructor le dejó en claro al alumno: “A menos que esté por cometer suicidio, el señalero no le va a dar escape... y para que tenga en cuenta no cometer suicidio, acuérdesese que vuela con alguien más a la derecha”.

98. Celo profesional y, ante todo, limpito

Suele suceder cuando un medio es recién incorporado que se realicen esfuerzos mayores a lo habitual para mantenerlo en las mejores condiciones. En ese contexto se escuchó a un celoso mecánico mantener este diálogo con el piloto.

Mecánico: –Señor... ¿trajo el trapo?

Piloto: ¿Qué trapo?

Mecánico: El trapo, señor... todos deben traer su trapo.

Piloto: Pero yo no sabía... ¿para qué es el trapo?

Mecánico: Para limpiarse las botas antes de subir al helicóptero... No pensará subir con esas botas embarradas, ¿no?

99. Sin mecánicos

Allá por el año 1969 los dos únicos tenientes de corbeta de la Escuadrilla Aeronaval de Búsqueda y Salvamento, habiendo cumplimentado el Plan de Adiestramiento de Piloto, debíamos salir «solos».

El Albatros U-16 era un avión que debía volarse con un mínimo de piloto, copiloto y mecánico, no aceptándose la reducción de ese número de tripulantes.

A primera hora y con la natural ansiedad de volar solos una «mole» como el Albatros, tomamos conocimiento en el pizarrón de vuelo sobre la tripulación asignada.

Recibimos el pre vuelo por parte del jefe de Operaciones y la directiva fue despegar, trabajar 40 minutos sobre la Ría e Isla Verde y Bermejo, regresar, hacer 4 aterrizajes, cambiar de puesto y repetir el trabajo.

Como yo salía en primer término como piloto, me taché y al ver que el mecánico no aparecía fui a buscarlo. Encontré al suboficial primero P... con una hinchazón impresionante en la cara y un trozo de venda ensangrentada que le asomaba por la boca. Me miró y con el pulgar para abajo me indicó que no volaba.

Le pregunté al jefe de Logística quién lo reemplazaba y me ordenó que colocara en el pizarrón el nombre del suboficial primero T... Asenté el nombre del nuevo mecánico y lo encontré en la sala de

mecánicos con bastón, una zapatilla en un pie y caminando a los saltos. Me dijo: «Lo lamento señor...».

Volví a Logística y el suboficial mayor L... me informó que la directiva del jefe de Logística era: «Busque un mecánico de vuelo disponible».

El que no estaba resfriado, se tenía que ir a la casa o tomaba guardia o no tenía el examen de vuelo al día.

Pasadas casi dos horas de la prevista para el despegue le informé al jefe de Operaciones que no podíamos hacer el vuelo por no tener mecánico y éste, luego de consultar al comandante, me dijo: «Bueno, como caso especial, pueden volar los dos solos, sin mecánico».

Subimos al avión, pusimos en marcha los motores y ordené «sacar calzos». Hecho esto y listos a rodar, un cabo primero estacionó el tractor frente a nuestro avión, e ignorándonos, comenzó a charlar con el suboficial de Pista. Abrí la ventanilla y grité que sacara el tractor de adelante del avión. No me escuchaban por el ruido de los motores o porque no querían.

Me bajé y próximo al abuso de autoridad logré que se moviera. Una vez libre el frente, puse motor para iniciar rodaje y el avión no avanzaba; mecánicamente miré hacia atrás y vi que la rueda izquierda tenía colocado el calzo. Le dije a mi compañero-copiloto: «Sacá los calzos y ponelos a bordo».

Bajó del avión, vi que sacaba el calzo izquierdo, pasó por adelante para buscar el otro y se demoraba en regresar.

No puedo precisar el tiempo que pasó hasta que, desesperado, sin tener en claro dónde estaba el copiloto, vi que el jefe de Operaciones venía hacia el avión y, señalándome el reloj, me decía con la cabeza que no.

Sentí que subía al avión y me preparaba a cortar los motores cuando un movimiento extraño me hizo volver la cabeza.

Me quedé helado; subían los «enfermos» que gozaban de espléndida salud, el copiloto, el oficial de Mantenimiento, dos *michis* de la reserva, todos sonriendo me dijeron a coro: «Vamos señor, que se hace tarde».

Fue una broma montada perfectamente. Mientras me aflojaba, girando por izquierda saliendo de los «peines» en la puerta del Hangar 2 nos miraban sonriendo el comandante, el segundo y los jefes de Operaciones y Logística.

100. Me gusta volar pero quiero ser padre

El joven teniente, noviado y próximo a casarse, operaba por primera vez en el moderno destructor T42 de reciente adquisición, por lo que de ninguna manera podía conocerlo en detalle, excepto aquello atinente al vuelo.

Luego del anavizaje y ya en navegación, su curiosidad lo llevó al Cuarto de Operaciones, interesándose particularmente por los radares y la emisión electromagnética. Tal la cuestión que fue rápidamente detectada por los tenientes de navío experimentados de a bordo. A la hora de la cena, éstos hicieron curiosos comentarios (que no resultarían ciertos) acerca de las fallas que presentaban los sistemas de seguridad para que no se emitiera peligrosamente con los radares, de manera que se podría involuntariamente perjudicar la integridad física de los pilotos volando en proximidad.

Uno de ellos llegó a describir en detalle la suerte de una gaviota que había volado por unos minutos en

proximidades, quedando en cubierta sin signos vitales, y otro completó que de cualquier manera “ningún ser vivo que se exponga a radiación electromagnética más de 3 minutos dentro de las 5 millas puede luego reproducirse”.

El joven y ahora preocupado piloto preguntó incrédulo si no había seguros o dispositivos preventivos de alguna naturaleza. Al unísono la mesa completa de tenientes dio una rotunda y segura negativa, desaprobando las capacidades del moderno buque.

Sospechosamente, el primer vuelo del día siguiente contemplaba como piloto al joven y preocupado teniente que, en su afán de volar, no desconfió haber sido priorizado para volar luego de tantas preguntas.

El vuelo transcurrió mayoritariamente en proximidades del buque y duró más de 3 larguísimos minutos dentro de las 5 millas. Al finalizar el vuelo lo esperaba un segundo comandante exasperado, quien a los gritos reprochaba que habían habilitado el uso de radares fuera de límites y que todo el personal involucrado en operaciones de vuelo debía pasar por enfermería. Curiosamente, el joven teniente ya estaba allí preguntando al médico de a bordo qué podía hacer al arribo a Puerto Belgrano para saber cómo lo había afectado la radiación. El doc, con absoluta seriedad, le ordenó desvestirse y, pese a la negativa inicial, comenzó a colocarle conectores de un electrocardiograma untados en una extraña crema. En algunos casos esos conectores fueron colocados en los sectores que más le preocupaban al joven teniente, cuya desazón ya le había dejado la guardia baja y, dada la antigüedad del médico, no había posibilidad de discusión.

De repente, y sin que mediara aviso, le fue quitada la sábana que cubría su pudor y toda la oficialidad del buque le sacó una foto inolvidable, como la anécdota de la que se habló durante días y que, por supuesto, llegó a oídos de la novia antes que el buque a su amarradero.

El protagonista de esta historia real se casó con esa novia, tuvo tres hijos y a la fecha no presenta signos de afección alguna.

101. Tiempo de langosta

Siendo niño, más o menos por el año 1930, mientras pasábamos el verano en la chacra del tío Juan, en Río de los Sauces (Córdoba), aparecieron unos insectos saltarines que, trepando en las plantas, las devoraban en contados minutos.

La alarma fue general y todo el agro se movilizó para contrarrestar los daños tremendos que este insecto, llamado langosta, causaría en los campos de maíz, montes frutales y hasta en la fauna misma. Los chacareros recurrieron al Departamento de Defensa Agrícola de la zona, quien les proveyó de barreras para bloquear los sembrados.

Eran chapas galvanizadas de unos 3 metros de largo por 40 centímetros de ancho que se ensamblaban con un clavo que se fijaba en la tierra y en poco tiempo, con la ayuda de todos, incluyendo niños y viejos, se aislaba el área. Luego, a la par de estas barreras, siguiendo la línea donde el insecto se desplazaba, se cavaban fosos, donde caían y después, con lanzallamas se los quemaban.

En una oportunidad, en el Norte argentino, una manga se posó en una plantación de veinte mil plantas de tabaco, devorándola en veinte segundos.

Hoy, ese flagelo llamado desde hace siglos el “octavo suplicio egipcio” ha desaparecido de la Argentina y para ello fueron necesarios grandes esfuerzos.

A mediados de la década del '40 y ante un pedido de colaboración del Ministerio de Agricultura a la

Aviación Naval, ésta puso a disposición los aviones Corsario para tareas de aerofumigación, operando desde Resistencia (Chaco) y logrando así contribuir al exterminio de la plaga.

102. Cómodo, muy cómodo

Los cuatro AERMACCHI 326 se disponían a despegar desde Ushuaia liderados por un joven teniente en formación, mientras el resto eran pilotos secundarios e instructores.

La meteorología distaba mucho de ser la óptima: techos muy bajos, bancos de niebla, lluvia y ráfagas de viento de 40 nudos. El pronóstico indicaba empeoramiento de las condiciones y la persistencia del mal tiempo durante varios días. En síntesis, era “ahora o nunca”.

El despegue de varios aviones en sucesión sobre el canal de Beagle, con montañas a ambos lados, techos bajos y esas condiciones, no es lo que el medico recomienda y ahí estaban los MACCHI´s, sus pilotos y su joven líder tratando de disimular el nerviosismo durante los procedimientos de puesta en marcha y rodaje. El pánico (léase “nerviosismo”) era el común denominador durante toda la secuencia previa al despegue, alineados en cabecera, bajo la intensa lluvia.

Lo que sucedió a partir de allí puede imaginarse: despegue en sucesión, pérdida de vista de las aeronaves posterior al despegue, nariz arriba, potencia, una comunicación “nos vemos arriba al cruzar la capa”...

Todas las aeronaves cruzaron la capa de nubes por encima del canal de Beagle a unos 6000 pies y se reunieron por encima de la cadena montañosa proa a Río Grande. Eran las 1900 aproximadamente, por encima de la capa no existía ni una sola nube y la luna llena le daba el marco ideal al regreso. Parecía increíble pensar que unos pies más abajo, apenas se podía ver. Pero así es la meteorología en la Isla. Pasaron unos 5 minutos y todavía nadie hablaba, seguramente bajando el ritmo cardíaco, hasta que uno

de los instructores rompió el silencio y le consultó al joven líder: “y ...¿cómo estamos?. Todos esperaban la respuesta con ansiedad, la que sobrevino con un tono relajado típico de un viejo y experimentado piloto: “cómodo.....muuuuyy cómodo”.

103. Identificación errónea

A fin de identificar las distintas especialidades del personal, la Armada utiliza letras en las jinetas del uniforme como por ejemplo “P” para los peluqueros, “C” a los cocineros, “L” lavanderos.

Bajo un concepto erróneo, a algunas especialidades se las consideraba de más bajo o alto nivel, como ignorando que en una tormenta, el mar trata a todos por igual.

De franco por la zona de Retiro, nuestro camada el lavandero sudaba la gota gorda y su cerebro trabajaba como una computadora para encontrar una especialidad arriesgada que comenzara con “L” para no ser menos que sus compañeros, pero a medida que pasaba el tiempo, atragantándose con una porción de muzzarella, veía fracasar sus intentos.

Resulta que era la segunda cita que tenían con unas chicas que habían conocido el franco anterior e inexorablemente había llegado el momento de la curiosidad de las damas.

“Carlitos, esa P grande bajo el ancla ¿qué significa?” “Es la P de piloto de caza”, dijo, para luego continuar con una versión anticipada en 1960 de “TOP GUN”.

Luego le tocó al cocinero quien, rápido de reflejos, contestó su ya preparada respuesta: “Debido a que me faltan algunas materias para recibirme de contador, me dieron la letra C”.

Finalmente llegó el turno de Luisito, que mirando a sus amigos en forma sobradora, como diciendo a mí no me ganan, respondió: “Mi especialidad es la que va a marcar el rumbo en la Armada del futuro”.

Entre grititos de admiración, casi a coro las tres señoritas preguntaron: “¿Cuál es?”

Y allí, el lavandero inflando el pecho respondió: “Esta L que llevo bajo el ancla significa ni más ni menos que soy *Lectrónico*”.

104. Nuevito y amarillo

Era una nueva etapa en las relaciones con la hermana república de Chile, tal es así, que luego de muchos años se ordenó la participación de una corbeta MEKO 140 de fabricación nacional navegar hacia el Pacífico para participar en la Exponaval 1998.

Para no ser menos, embarcamos con un helicóptero AS555 Fennec cero kilómetro o, mejor dicho, cero hora.

El helicóptero, todavía con olor a nuevo y casi con los plásticos de los asientos de fábrica, relucía con su pintura gris impecable.

Cuando llegamos a Valparaíso despegamos del buque para trasladarnos a la base aeronaval chilena a fin de confraternizar y pasar en tierra un par de días pero, al parecer, las coordinaciones no estaban muy bien aceitadas.

Resulta que colgados en el punto de aterrizaje solicitamos indicaciones para trasladarnos al lugar final para hangarar, a las órdenes de la torre de control. “Siga para el norte, vuelva para el sur, pare en ese lugar pooo, retome la salida hacia derecha. No, corrijo, vuelva hartoo por donde vino, haga un 180, ahora un 360...”, hasta que cansados de ser bola sin manija, aterrizamos donde estábamos, en medio del rodaje principal e informamos muy amablemente que no teníamos apuro en esperar en ese lugar hasta tanto terminaran de decidir adonde mandarnos.

Finalmente nos dieron indicaciones para desplazarnos bien al extremo de la calle de rodaje, donde había un hangar muy chiquito y medio destartalado que coincidía con el inicio del fin del mundo.

Terminada la maniobra, nos extrañó que sólo nos recibiera un muy moderno oficial de guardia y sin mucho protocolo nos indicó que ese era el hangar donde dejaríamos el helicóptero por ese par de días del fin de semana.

Resulta que se trataba de un hangar de mantenimiento, mejor dicho, uno para tareas de pintado aeronáutico y, por ello, preguntamos muy insistentemente si no corría peligro nuestro espejado y reluciente helicóptero, ante lo que se nos aseguró que no habría tareas ese fin de semana.

Dos días mas tarde y según lo acordado, volvimos para recuperar el helicóptero para despegar, incorporarnos a nuestro buque y zarpar de regreso a Argentina.

Tamaña sorpresa nos llevamos cuando se abrieron las puertas del hangar y vimos a dos “Gente de Mar” pintando a soplete la mano base de pintura de un auto particular y, tal como habíamos temido, nuestro helicóptero ya no era mas de color gris, sino algo irreconocible de color amarillo con el agravante de no poder ver a través de los plexi de cabina hacia el exterior.

Luego de fulminar con la mirada al joven oficial de guardia chileno (que por casualidad era el mismo que nos recibió días atrás) como diciendo “yo te lo dije”, comencé a caminar por la pista principal hacia la cabecera más distante, unos miles de metros.

El copiloto se quedó con nuestro anfitrión por temor a acercarse y nuestro querido oficial de guardia, puso cara de “yo no fui”.

La situación era la siguiente: un helicóptero con menos de 20 horas de vuelo había sido pintado de amarillo por un país extranjero; un copiloto mirando incrédulo al helicóptero amarillo y discutiendo con nuestro anfitrión; nuestro mecánico de vuelo con cara de cómo hacemos para sacar la pintura; unas relaciones diplomáticas entre Marinas recién restauradas y próximas a romperse; y un aviador naval argentino caminando por la pista principal de una base aeronaval chilena sin rumbo conocido.

En menos de 30 minutos, esa mañana de domingo, comenzaron a arribar micros con personal de mantenimiento, pintores, despintores, tenientes, capitanes, almirantes... y el loco seguía caminando por la pista.

Quería que el mundo se evaporara en ese momento y mi única preocupación era ¡cómo le explico al comandante de Escuadrilla que ahora teníamos un helo amarillo!

Pero el orden reinó sobre el Universo y un auto muy ceremonioso se adentró en la pista en mi búsqueda, con el comandante de la Aviación Naval Chilena y el jefe de la Base abordo, invitándome a que los acompañe.

Nunca me sentí tan bien atendido. Nos llevaron a conocer los P-3B Orion y Super Puma armados con Exocet que eran para nosotros un gran misterio, recibimos explicaciones detalladas y, si en ese momento

se nos hubiera ocurrido pedir que nos dejaran lanzar un misil, creo que nos habrían correspondido.

Café, bebidas, libros protocolares, escudos y mientras tanto la cuadrilla de “despintores” puliendo nuestro helicóptero en el hangarcito de casi el fin del mundo.

Todo terminó muy amablemente, mantuvimos las relaciones diplomáticas intactas, nos llevamos unos ricos vinos, alguna botella extra de pisco y despegamos sin poder asistir a la ejecución sumaria de los que pintaron el auto y el helo ese fin de semana.

Ni bien anavizamos en la “Parker”, el comandante del buque nos preguntó cuál era el motivo por el que el canciller chileno se había disculpado con su par argentino...

105. El primero

Cuando algún paisano dice: «El primero...», salta otro que dice: «Primero, lo que se dice primero, primerito, fue...»; y así se compite por ver quien tiene o no la primicia o el primero-primero de algo.

En lo que voy a contar no hay necesidad de discusión sobre el «primero» porque fue primero para muchos.

Allá en mis años de mozo, siendo comandante de la Segunda Escuadrilla de Ataque (Corsairs my boys!), sucedió que había llegado el portaaviones ARA «Independencia» que, poco a poco, se fue poniendo en servicio hasta que en julio de 1959 comenzó a recibir aviones (N.A. modificados con gancho y Corsarios).

Los primeros pasos fueron lentos e inseguros pero también, poco a poco, el personal de cubierta se fue poniendo «canchero» y nos manejaba de un lado para el otro con bastante soltura. Aquí debo destacar el trabajo de los «colimbas» que manejaban los calzos y de los tractoristas que andaban por todos lados con los remolques; después de las dudas normales del principio se tiraban de cabeza debajo de los aviones y ponían los pesados bloques de madera que servían de calzos, salvando a más de un piloto novato que se quedaba en cubierta sin frenar y cuyo avión tiraba, no se por qué, «pa'l lado del babor» que le dicen y para el ancho mar, «como mancarrón que tira pa' las casas». Por su lado, los tractoristas enganchaban el avión por el retén de cola y lo arrastraban hasta la posición de despegue en popa –¡oh, maravilla!–, sin irse al agua pasando por encima del balcón de la cámara del comandante.

Pero el primero-primero que quiero contar fue cuando, después de varios embarcos y ya calificados en aterrizajes con el señalero (el gordo inglés Diboll) y decolajes libres –PAYD: Práctica de Aterrizajes y Decolajes– el interés bajó en el balcón de los curiosos (buitres, cuervos) y había pocos clientes que venían a palpar el posible accidente de los aviones; por ello, se inició la «etapa de la catapulta».

Después de varias pruebas con un catafalco enorme con varias rueditas parecido a un piano de cola que habían inventado para simular un avión y al que llamábamos la *Chancha*, se decidió hacer el primer catapultaje real.

Una noche me avisaron que al día siguiente sería el gran evento del catapultaje de un Corsario y que, como comandante, tendría el privilegio de ser el primero. ¡Vengan santos del cielo, vengan todos en mi ayuda, que la lengua se me añuda y se hace tripa el corazón! O algo parecido a lo que yo sentía: la lengua como trapo de piso, viejo y puesto al sol, y una adrenalina extra que me apuraba la bomba sanguínea.

Y llegó el gran momento. Porque todo llega, lento si es bueno y a todo trapo si es malo... pero llega; y



también –para consuelo de todos– todo pasa. Pero el cómo pasa es lo que interesa y aquí la «aneda».

Era mi primer catapultaje. Los mecánicos habían revisado los aviones del comandante y del segundo con particular atención. ¡Todo perfecto!

Era el primer catapultaje del equipo de ingenieros de a bordo. Habían movido el pistón hidroneumático un montón de veces, revisado presión de aire otro tanto, aceitado y engrasado todo lo que debía lubricarse, pasado el trapito por todos lados –¿vio que los ingenieros, cuando no tienen nada que hacer o están nerviosos, pasan el trapito?– y ¡todo perfecto!

Pero... ¿Dónde se esconden las fallas? ¡En los hombres! Porque también era el primer catapultaje del ingeniero jefe, para colmo compañero de promoción; y el primero del jefe de Cubierta de Vuelos, menos antiguo pero ¡muy consciente de no tirar al mar a

un superior y amigo!

La composición de lugar de estos caballeros –y de algún otro que quizá metió la púa– fue que el suscripto era «robusto», de modo que convenía poner unas libras más de presión de aire a la catapulta. Además, casado: dos libras más; cuatro hijos: cuatro libras más; por seguridad del señor comandante del portaaviones, del ingeniero, del jefe de Cubierta: unas diez libritas más... y, por si acaso, como para evitar dudas, ¡otras cinco! Lo que abunda no daña, a menos que sean palos.

No recuerdo exactamente cuál era la presión correcta. Pero, si eran 200 libras, ¡le agregaron como 40 más!

Se habían preparado dos aviones para las pruebas y los dos pilotos fuimos a los aviones con cara de Alan Ladd y el proverbial andar canchero de los pilotos de combate. Chequeo del avión. Arnés colocado sobre el traje anti-exposición, el chaleco salvavidas y nuestras dudas.

Todo listo y en marcha. Motores probados, vimos cómo enjabonaban la guía de la rueda derecha y la cubierta a la entrada de la cata. ¡Jé! Jabón, lo que se dice «jabón», lo teníamos nosotros arriba del avión, porque ¿quién se acostumbra a la idea de que lo van a utilizar como la piedra de la honda?

Señal de entrar a la cata, enganche del estrobo delantero (livianito, tipo remolque para un acorazado), colocación del retén de cola (que se rompe cuando la fuerza de la cata llega a un cierto esfuerzo), tensionado del equipo de tracción, el avión se aplastó contra los parantes y la cubierta, como una mariposa puesta a disecar. ¡Todo listo!

Motor a fondo, agarrar la horquilla y el acelerador juntos –para no desacelerar en el momento del catapultaje–, verificar máxima potencia, cabezazo al jefe de Cubierta mirándolo, apoyar con fuerza la

cabeza en el cojín posterior y... esperar.

ZUM, recontra ZUM, BOOM!!!!

Lo que recuerdo fue: que se me cruzaron los ojos; que había tierra que salía por abertura de la cabina y que venía sólo Dios sabe de dónde –¿Alguien me puede explicar de dónde salta tanta tierra en un buque en altamar, aún en el cruce del Atlántico?–; que la cabeza estaba pegada al apoyo como si estuviese atornillada. Recuerdo haber pensado, en ese breve instante: «¿Quién me metió en esto?» De pronto, una especie de empujón hacia adelante de mi cuerpo que me hizo agachar la cabeza por inercia, por efecto de las correas, a la vez que parecía estar en un ascensor que subía a toda prisa; entonces recuperé la visión normal y pude volar el avión.

Normalidad, paz en la tierra –y en el aire– a los hombres que han cumplido con el deber. Euforia porque todo había salido bien, pero una duda profunda y un “¡No me gusta!” en contra de la catapulta.

En la honda. Todo listo. El jefe de Cubierta ya bajó la banderilla. El repetidor en la otra banda está agachado para que el ala del avión pase por encima de él. Se soltó. Sensación de ascensor. Salió el segundo avión. Enganchamos y fuimos por segunda vez a la cata.

Pero, ¡oh delicia de despegues propulsados! Esta vez el avión salió con una suave aceleración, todo controlado, sin ojos aplastados, sin tierra.

Explicación, que para todo la hay: el exceso de presión había producido en el avión una aceleración no sé de cuántas «G», pero enloquecida, que produjo la primera etapa-visión oscura y tierra; cuando la cata paró, el avión se soltó y salió hacia arriba como un globo, o sea la segunda etapa, sensación de subir en ascensor.

Todo esto fue analizado y comentado en rueda de café en la Sala de Pilotos y, claro, el segundo piloto que salió lo hizo con una presión correcta, porque los encargados de la maniobra se dieron cuenta de lo que había sucedido, y no podía creer que hubiese tenido yo los problemas del primero, pero primero, de los muchos catapultajes exitosos de nuestro viejo y querido «Independencia».

Pero si nadie me cree, como dice el tango “las pruebas de la infamia las traigo conmigo” y son las tres fotos sucesivas que mi jefe de Mecánicos tomó de ese vuelo primerizo.

En ellas se ve que el avión, en lugar de salir derecho adelante, como es normal, salta hacia arriba por la «mecha» que le imprimió la cata.

¡Señores! ¡No hay nada igual a un primero, pero primero!

Bibliografía y aportes:

- SMAE (RE) Carlos Guido Acosta.
- Revista Approach.
- Comandante AA, VGM Juan Carlos Ardalla.
- HISTORIA DE LA AVIACION NAVAL ARGENTINA - TOMO II - Pablo E. ARGUINDEGUI – 1981.
- Comandante AA, Jorge Roberto Badih.
- CLAV (RE) Guillermo Rolando Bellido.
- CNNA VGM (RE) Alfredo Mario Blanco.
- [www. Bluejacket.com](http://www.Bluejacket.com)
- SSAE Lorenzo Borri.

- Técnico Dibujante ESAN, Horacio Brambilla.
Ilustraciones
- CNAV VGM (RE) Rodolfo Alberto Castro
Fox.
- TNAV (RE), Comandante AU, Oscar Digilio.
- SIAE (RE) Pedro Nicolás Fernández.
- CFAV (RE) Eduardo Figueroa.
- Argentina en el Golfo, Miguel V. García,
editorial Pleamar.
- CNAV Claudio Garibaldi.
- CNAV Ricardo Guillermo Helman.
- HISTAMAR.
- <http://elmuan.blogspot.com.ar>
- Instituto Aeronaval.
- Libros Verde de las Escuadrillas Aeronavales.
- TNAV (RE) Pablo Loubet Jambert.
- Revista MACH 1
- Comandante AU, Raúl Machado
- CLAV VGM (RE) Alejandro Daniel Olmedo.
- CFNA (RE) Alberto Gianola Otamendi.
- Comandante AA, Roberto Page.
- CNAV VGM (RE) Alberto J. Philippi.
- SMAE (RE) Juan S. C. Rovella.
- CNIM (RE) Hugo Jorge Santillán.
- SMAE (RE) Ricardo Sbatella