

LOS AERODINOS

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

1916 ~ 2016

100 AÑOS

ENSEÑANDO A VOLAR



**Escuela Militar
de Aeronáutica**
100 años enseñando a volar

Los Aerodinos

**Escuela Militar
de Aeronáutica**
100 años enseñando a volar

2016

Los Aerodinos
Escuela Militar de Aeronáutica - 100 años enseñando a volar. Ira. Ed.
Montevideo
208 p.; 18x11 cm.

ISBN 978-9974-91-387-5

© Los Aerodinos, 2016

eMail: tierradeaviadores@gmail.com

Edición, Diseño e Ilustración de Tapa:
Gabriel A. García Cataldo

Edición electrónica.

Hecho en Uruguay

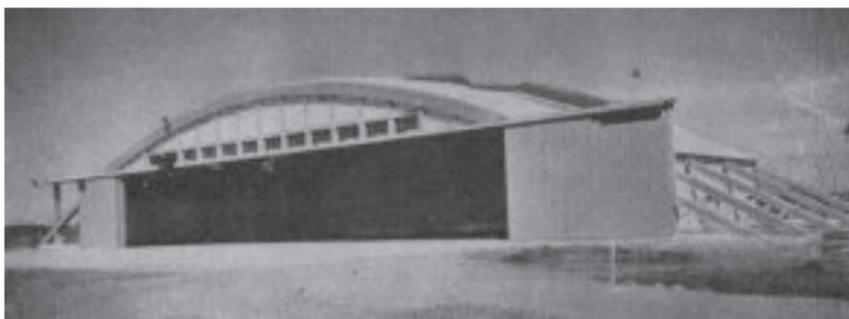
Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida, ni en todo ni en parte, ni registrada en o transmitida por un sistema de recuperación de información, en ninguna forma ni por ningún medio, sea mecánico, fotoquímico, electrónico, magnético, electroóptico, por fotocopia, o cualquier otro, sin el permiso previo por escrito del autor.

ISBN 978-9974-91-387-5

*¡A Icaro y Dédalo, a Leonardo da Vinci, a los
hermanos Montgolfier, Joseph-Mitchel y
Jacques-Étienne, a los hermanos Wright,
Orville y Wilbur; a Alberto Santos Dumont, a
Henri Farman, a Louis Blériot, a Paul
Castaibert, a Bartolomeo Cattáneo, a Marcel
Paillette, a José de San Martín, a Ramón
Arambillette, a Gregorio Álvarez Lezama, a
Pedro Mazzoni, a Juan Manuel Boiso Lanza, a
Braulio Duarte, a Cesáreo L. Berisso, a
Enrique Prado, a Santiago Guido, a Adhemar
Sáenz Lacueva, a Esteban Cristi, a los ocho
primeros pilotos militares en recibir el brevet
oriental, José Luis Ibarra, Tydeo Larre Borges,
Efraín González Conzi, Alfonzo Montero Pérez,
Coralio C. Lacosta, Alfredo Rinaldi, Alberto
Demichelli y Nicolás Larroca y a todos quienes
hicieron posible que la Escuela Militar de
Aeronáutica cumpla un siglo de existencia!*



Proyecto de la fachada principal del Pabellón de
Comando de la Escuela Militar de Aeronáutica



El hangar de la Escuela Militar de Aeronáutica recién
terminado de construir (1942)



Instalaciones de la Escuela Militar de Aeronáutica en
el año 1950

Indice

	<i>Pág.</i>
Prólogo	13
EMA 100 años de recuerdos	15
1939: alas truncadas	23
Aterrizaje forzoso	27
Mucha historia en una foto	34
FAU 358: un avión amigo	38
Lección magistral: cinco litros de nafta	44
Volando en la turbonada	46
Académicos resplandores	51
Cuando el destino nos alcanza	57
Como lo vieron Firpo, Fratta y García	60
como lo vio Firpo: El día de la parva	61
como lo vio Fratta: Nacer de nuevo	67
como lo vio García: ¡Cómo el maná! Este también cayó del cielo	71
Prólogo con ómnibus	75
El inocente	81
El examen	90
El calefactor	99
Los tallarines	108
La antena	113
La tgrrrampa	120
El desfile	128
Crede aeronáutico	134

	<i>Pág.</i>
El testamento de Solanilla	135
Polidoro	169
Vuelo solo	180
Matasanos	190



Los Aerodinos

	<i>Pág.</i>
Eduardo Aguirre Pacheco	203
Jorge Cobas González	203
Julio R. Díaz Pujado	203
Elbio R. Firpo Peluffo	204
Renato Fratta Risso	204
Gabriel A. García Cataldo	205
Daniel H. Puyol Castiglioni	205
Ricardo A. Zecca Bustamante	206





Prólogo

Privilegio es por definición la “Exención de una obligación o ventaja exclusiva o especial que goza alguien por concesión de un superior o por determinada circunstancia propia”.

Sin dudas no hay mejor palabra para definir mi situación actual de privilegio.

Las circunstancias hacen que me encuentre de Director de la Escuela Militar de Aeronáutica en el año de su primer Centenario; suceso trascendental para nuestro pequeño y querido País, pero sobre todo para todos aquellos que tuvimos y tienen el Honor, privilegio y oportunidad de ser desde muy jóvenes formados en esta Institución, como también todos aquellos que trabajaron y trabajan en ella.

Esta Institución formadora de mujeres y hombres que se basa en el Liderazgo, Lealtad, Respeto y Subordinación y que al recibirse juran respetar y defender la independencia e integridad de la República, su honor, la Constitución, sus leyes y sus instituciones democráticas; durante el resto de sus vidas; forman por su preparación para cumplir con lo anterior, características particulares que nos hacen ser quienes somos, aceptarnos como somos y añorar los años compartidos en la Escuela, con nuestras diferentes experiencias y vivencias.

Experiencias y vivencias de actividades de vuelo, maniobras, instrucción, estudios, compartidas en las aulas, operaciones, dormitorios y fuera, donde han surgido y surgirán miles de historias, anécdotas y alguna que otra leyenda urbana, imperiosamente dignas de que se cuenten.

Es por esto que con mi privilegio concedido por mis superiores, es una satisfacción presentar ante usted este libro de autoría del grupo de escritores aeronáuticos “Los Aerodinos”, quienes han querido adherirse con sus narraciones a las efemérides que hoy conmemoramos.

Autores que tengo el Honor de haberlos conocido, en lo profesional y personal, debiéndoles mi máxima admiración y respeto, sabiendo que de sus Alas salió la pluma que narró este libro, que nos hará revivir nuestro pasado, añorarlo y disfrutarlo y darnos cuenta que cualquiera pudo haber sido el protagonista, porque al final todos tenemos la misma ESCUELA.

Al grupo “Los Aerodinos” integrado por nuestros buenos amigos:

*Eduardo Aguirre Pacheco,
Jorge Cobas González,
Julio R. Díaz Pujado,
Elbio R. Firpo Peluffo,
Renato Fratta Risso,
Gabriel A. García Cataldo,
Daniel H. Puyol Castiglioni y
Ricardo A. Zecca Bustamante,*

les hago llegar un saludo en nombre de todos quienes integramos la Escuela Militar de Aeronáutica, con el mismo cariño que ellos le han profesado a este Instituto a través de tantos años.

Muchas gracias.

Coronel (Av.) Alejandro Arocena
Director de la Escuela Militar de Aeronáutica



EMA 100 años de recuerdos

por Eduardo Aguirre Pacheco

Evocando lo que ocurrió entre aquel lejano febrero de 1959 y el 20 de diciembre de 1962, hoy que ya transcurrieron más de 50 años, se entreveran historia con recuerdos, con leyendas, donde la realidad y la ficción se entrecruzan y nunca sabremos donde terminan el sueño y la fantasía y comienza la realidad.

Ese período en la EMA muy largo mientras duró y muy corto desde nuestra actual perspectiva, tamizada por los años transcurridos, están dentro de la historia o porque fueron historias que conformaron la Historia, hechos que aunque nunca fueron escritos, son recordados y contados, cuentos que son reales y que como son la realidad, así sucedieron... O más o menos así, debieron de haber sucedido.

Anécdotas que permitirán a algunos recordar y a otros reconocer, sucesos y amigos, y a todos poder conocer efectiva y auténticamente, como es por dentro una parte corta pero importante de la vida, donde se formaron y transformaron aquellos jóvenes casi niños, en hombres.

Las razones por las cuales he decidido escribirlas, son muy simples, todas ellas son transmitidas por tradición oral, y con el transcurso del tiempo y con la desaparición de las generaciones ellas también desaparecerán. Pretendo solamente rescatar esas experiencias, vidas e historias, al paso del tiempo; para que así sus protagonistas y porque no también agonistas, sean algo más que nombres en una vieja placa de bronce deslucido colocada en una pared y que sus espíritus continúen yendo y viniendo, formando corrillos y sus voces y risas resuenen una y otra vez bajo las arcadas de las viejas edificaciones de la Escuela.



En 1959 pasaron con los ojos abiertos de emoción por la enorme y blanca arcada de la puerta de entrada a la EMA, unos jóvenes ilusionados decididos a llevarse el mundo por delante, enfrentarse a todo para lograr sus deseos de ser pilotos, aunque aun no sabían como se hacía para lograrlo y faltaba mucho tiempo todavía para que algunos pudieran alcanzar esa quimera...



Curso de Aspirantes 1959

Tuvieron que acostumbrarse a vivir, convivir y sobrevivir... juntos, así nació la Tanda de los “28 vivos”... peleándose adentro, pero defendiéndose hacia afuera.

El sistema.

La finalidad de todo estudiante no es aprender, eso llegará después con el tiempo donde se adquirirá experiencia, la que dará sabiduría, pero en ese momento lo único que se necesitaba era aprobar los exámenes e ir pasando de año, hasta llegar a recibirse... ¡el logro final!

Después de alcanzado, ahí sí comenzaría la vida real...

Entonces se desarrolló y empezó a funcionar un sistema

que se basaba en la “ayuda mutua”, para que todos lograsen aprobar cada prueba, cada examen que se presentaba.

El funcionamiento.

Los alumnos con las mejores notas de la asignatura correspondiente se sentarían en lugares estratégicos en el salón, confeccionarían su prueba en el menor tiempo posible y con el detalle que utilizarían un papel carbónico debajo de su hoja de prueba; luego pasarían lo producido a los “copistas”, normalmente sentados detrás suyo, en que estos fabricarían a su vez dos nuevas copias y se la pasarían a otros dos distintos copistas, así la red se expandía exponencialmente llegando a todos en el salón, en forma rápida y eficaz, hasta el último.

Pero cuidado, no todos podrían sacar 10, era necesario, antes de empezar, decidir quienes sacarían la nota máxima y las diversas graduaciones para conseguir que todos aprobaran sin llegar a producir sospechas.

Pero a veces el diablo metía la cola.

Marito, nacido y criado en Durazno, excelente amigo, bueno y habilidoso hasta lo increíble para las tareas manuales, podía tanto bordar como crear una pieza en el torno, pero que presentaba grandes dificultades de entendimiento del inglés, “idioma inentendible, propio de infieles”.

Su tarea en ese examen de inglés era el de copista de segunda instancia. Todo funcionaba como una maquinaria bien sincronizada, se le seguía el rastro a cada copia a medida que iba avanzando y reproduciéndose, hasta que... al bueno de Marito le llegó el calco, lo leyó, confeccionó sus copias y las pasó a los siete dependientes suyos, los últimos ya, en el fondo del salón

La Mesa Examinadora llamó para dar los resultados.

Todo discurría en forma excelente ante la sonrisa

sobradora de los receptores de cada nota; hasta llegar a los siete finales... ¡Todos perdieron por destrozo!

–¡A febrero! –fue la sentencia categórica y sin apelación.

Al salir al corredor esperaron en un silencio seco y duro, a se alejaran los profesores.

Entonces se desató el pandemónium.

–¿Cómo es esto? –gritaban– ¡Traición! ¡Jodedores! ¿Cómo ustedes salvaron? ¡Todos salvaron y nosotros no!

Las frías e iracundas miradas acusadoras en un momento se volvieron contra Marito, quien muy suelto de cuerpo se defendió:

–Cuando vi el papelito me pareció que estaba mal, entonces lo corregí y se los pasé...

Las siete bocas se abrieron y los catorce puños se cerraron.

Después corrió despavorido para que no lo tiraran al “espejo de agua” frente a la estatua de Artigas. Allí estuvo escondido hasta la hora de la cena.

¿Dónde? -meses después se confesó- En la enfermería debajo de la cama de un viejo Sargento que lo había conocido de chico en Durazno y le dio protección y asilo...

El espejo de agua era y aun creo que sigue siendo, un estanque de aguas verdosas rodeado con un césped siempre verde y bien cortado, que no se podía pisar, presidido por el “Artigas del Banco República”.

Nunca se usó para nada y tampoco a nadie se le ocurría pasar por ahí, hasta que dos insignes inventores de tropelías, Juancito “el Masa” y Edward “el Gordo”, crearon un juego que era tirar, mejor dicho revolver y aventar a un Cadete al cual, ellos, por algún motivo especial habían elegido, desde el corredor de los salones, tratando de embocarlo en el estanque.

Luego de cazado, el condenado infrascrito era balanceado, asido de manos y pies... y a la cuenta de tres, arrojado por el aire

para que sobrevolara los tres o cuatro metros de césped y cayera en el agua..., pese a varios intentos no lo lograron; nunca tuvieron la puntería suficiente.

Luego se les ocurrió otra idea peor, con la que sí obtenían buenos resultados para su diversión por supuesto. Consistía en salir de noche, a cazar rondines dormidos.



Espejo de agua y las arcadas de los salones

2 agosto 1961. Avión PT-19 660. Tiempo 0.3 vueltas de pista 1er. vuelo solo. (Extractado del Libro de Vuelo.)

Para diciembre de 1961 éramos orgullosos cadetes de 2º Año, pilotos de PT-19. Ya con cerca de 80 horas de vuelo nos creíamos PF (Pilotos Fenomenales); transcurrían esos últimos meses del año preparando los exámenes de diciembre y esperando para empezar en marzo el curso en AT-6, cuando nos dieron una noticia que nos dejó helados...

Se habían cambiado los programas y ahora, en el último año, solo tendríamos materias profesionales ya que todas las materias culturales, especialmente las temidas Matemáticas y Astrofísica, se irían para el programa curricular de 2º Año.

¡También nos anunciaron algo aun mayor!



Piloto Fenomenal en PT-19, año1961

Los “PT-19” serían desprogramados a medida que fueran quedando FOV (fuera de orden de vuelo), mientras que en los momentos que tuviéramos tiempo libre, los podríamos volar a discreción; era solo pasar por Operaciones, hacer el Plan de Vuelo, treparnos a uno y al aire.

Para octubre estábamos culminando el curso en AT-6, faltaban unos pocos en salir solos en formación y comenzaríamos a preparar el vuelo para la ceremonia de graduación.

El “Gato” pasó la inspección a última hora de la mañana y como era jueves y deberíamos salir con licencia, su primer

vuelo solo en formación se postergó para el día siguiente.

A las cuatro de la tarde nos fuimos al dormitorio a cambiarnos para salir.

Gritos, imprecaciones correrías, el “Gato” estaba en la cama a medio vestir gritando desaforado. Aparecieron raudos, el médico, enfermeros y hasta la ambulancia... Estuvo más de un año internado en tratamiento psiquiátrico; y así siguió el resto de su vida, con recaídas esporádicas.

Siempre nos preguntamos cual habría sido el detonador de su enfermedad y que podría haber ocurrido si a esa hora, como estaba programado, ¡Hubiera estado volando en formación!



12 abril 1962. Avión AT-6 357. Tiempo 0.8 1er. vuelo solo en AT-6. (Extractado del Libro de Vuelo.)

Durante todo el mes de noviembre y diciembre nos dedicamos a volar, preparando los pasajes de la formación principal de nueve aviones; en los intervalos entraba la segunda escuadrilla de cuatro aviones que hacía acrobacia en formación y en los tiempos muertos, de entre los pinos, entraba el “solista”.



EMA cadetes, año 1962

Íbamos a utilizar en la demostración 14 aviones AT-6 con una sorpresa: el Negro Julio pasaría rascando los árboles, casi por dentro de la Plaza de Armas con el PT-19 N° 675 como despedida; ya que ese sería el último vuelo de ese tipo de avión en la FAU.



***Recorte de un periódico de la época. EMA
formación de cadetes fin de curso, año 1962***

¡Ese día volamos todos! Luego de aterrizar, cuando llegamos a la “línea muerta” y bajamos a saludar, aun no nos habíamos dado cuenta de que el mundo había cambiado para siempre:

!!!Nos habíamos convertido en hombres!!!



1939: alas truncadas

por Jorge Cobas González

En 1938 soplaban en el mundo vientos de guerra, que se convirtieron en tormenta al año siguiente, 1939. El Uruguay no estaba ajeno a la situación, y prueba de ello fue la batalla entre el Graf Spee y la flota inglesa en el Río de la Plata. La entrada del acorazado al Puerto de Montevideo, provocó tensiones diplomáticas que pudieron haber desembocado en un ataque de las fuerzas armadas uruguayas al buque alemán, ataque para el cual se alistaron los aviones de la entonces denominada Aeronáutica Militar.

Para muchos de los oficiales del Ejército egresados en 1937 de la Escuela Militar con el grado de Alférez, ser destinado a la todavía arma de Aeronáutica para convertirse en Piloto Militar, era la primera de las aspiraciones profesionales, ya que permitía incorporarse a un núcleo de élite que gozaba de particular prestigio en la sociedad de esos tiempos, al tiempo de asegurarse una posición en primera fila en cualquier conflicto armado. Una visión épica de la vida que lamentablemente es cada vez menos frecuente en nuestros días...

En 1938, el Curso de Pilotaje para Oficiales se inició oficialmente el 2 de marzo, pero en la práctica comenzó recién en mayo de ese año, en la Escuela Militar de Aeronáutica, en el aeródromo anteriormente utilizado por la francesa Aeropostale.

El entrenamiento de vuelo se cumplía en aviones De Havilland DH 82D “Tiger Moth”.

El Alférez Oscar Fernández Mencia fue uno de los 17 oficiales del Ejército seleccionados para integrar el Curso de



Tiger Moth en la línea de vuelo de la Escuela Militar de Aeronáutica, el 14 de mayo de 1938.



Hogar Artigos – 1938 Parados: Alf. Juan H. Alfaro, Alf. José L. Suárez, Alf. Fernando R. Blanco, Alf. Rivera Arcos, Alf. Juvenal Rodríguez, Alf. Victoriano Paolino, Alf. Alberto García y Alf. Adail Altesor. Sentados: Alf. Juan J. Calanchini, Alf. Carlos M. Macció, Alf. Mariano Navajas, Alf. Rolando Del Río, Alf. Alfredo Lámela y Alf. Oscar Fernández. Sentados en el suelo: Alf. Jaime Meregalli, Alf. Juan A. Villanueva y Alf. Remo Laporta.

Pilotaje de 1938. Dado que la Escuela Militar de Aeronáutica aún carecía de las comodidades necesarias, se alojaba junto a sus camaradas en el cercano Hogar Artigas, donde años después se instalaría el Instituto Rubino, en la intersección de las rutas 8 y 101.

Cumplido el período de instrucción, los exámenes de vuelo se cumplieron a partir del 13 de diciembre, y el 30 de diciembre de 1938 se entregaron los brevets. Al Alférez Oscar Fernández le correspondió el Brevet de Piloto Aviador No. 93.

En marzo de 1939 comenzaron en la Escuela Militar de Aeronáutica los Cursos de Aplicación para Oficiales y Personal de Tropa, en los que se instruía a los recién egresados Pilotos Aviadores en la práctica del combate aéreo, la navegación y el bombardeo, utilizando para ello también los aviones Potez, de origen francés, además de continuar volando los Tiger Moth. Al terminar este curso se recibía el brevet de Piloto Aviador Militar (P.A.M.).

El 14 de octubre de 1939 decolaron en una misión de entrenamiento de combate aéreo, el DH 82 No. 10 pilotado por el Alf. Oscar Fernández, y el DH 82 No. 14 con el Alf. Juan Alfaro en los mandos. Las maniobras del ejercicio de caza son exigentes y arriesgadas, y durante una de ellas los aviones chocan entre sí, perdiendo el Tiger Moth de Fernández las alas del lado derecho, lo que lo precipita hacia tierra en un vertiginoso tirabuzón. Esta situación provoca fuerzas que dificultan en extremo al piloto salir del avión para lanzarse en paracaídas. Cuando Fernández logra sobreponerse a esas fuerzas, salta de la cabina y logra abrir su paracaídas, pero está ya demasiado cerca del suelo. El impacto lo hace perecer en forma casi instantánea.

Por su parte Alfaro, cuyo avión sufrió daños menores, pudo controlarlo y aterrizar sin mayores inconvenientes.

El Alférez Oscar Fernández fue el vigésimo integrante

de la Aviación Militar Uruguaya que se agregó a la lista de sus mártires, la Escuadrilla del Silencio.

La Escuela Militar de Aeronáutica en los tiempos del Alf. Oscar Fernández



Para tener una visión más cercana de lo vivido por Oscar Fernández en sus Tiempos de Vuelo, es bueno leer lo que escribió Jaime Meregalli, su camarada y compañero de curso, sobre su propio “primer vuelo solo”:

Año 1938 - Curso de Pilotaje de Oficiales

Instructor: Tte. Carlos M. Sención – Alumno: Tte. Jaime Meregalli. Avión: Tiger Moth

Llegó el día de salir solo el Tte. Meregalli.

Como era corriente, luego los demás compañeros daban su buena paliza festejando la salida solo, comenzando por pegar palmadas en la cabeza que parecían garrotazos.

El Tte. Meregalli previendo estas palmadas en la cabeza, colocó debajo del gorro de vuelo varias chinches que sus puntas sobresalían debajo del cuero del mismo.

En cuanto se acercó a la línea muerta sus compañeros fueron a recibirlo, y apenas bajó del avión, comenzó la paliza en la cabeza, pero al mismo tiempo los gritos de los que pegaban, retirando de inmediato sus manos pinchadas y donde aparecían las primeras gotas de la roja sangre. Pasada la sorpresa la venganza fue grande, y quitándole el gorro de vuelo lleno de pinchos la paliza fue por partida doble, seguida de baños de aceite y todo lo que aquellos "buenos y pacíficos" compañeros se les

ocurrió hacer.

Francamente para aguantar aquellas biabas había que tener 10 en educación física. Suaves los muchachos...

Muy probablemente Oscar Fernández haya sido uno de los que sufrieron en sus manos el agujijón de las tachuelas del casco de Meregalli. En todo caso, seguramente fue participante del ritual cuasi salvaje con que se festejaba el primer "solo" de cada piloto. Y sin lugar a dudas Oscar Fernández disfrutó de ese sentimiento sin par de la camaradería entre aviadores, los que han elegido el aire para darles sentido a sus vidas.

Fuentes: *“Aportes para la Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya”, de Jaime Meregalli y Carlos Bernasconi; “Historia de la Fuerza Aérea Uruguaya”, de Juan Maruri; Documento manuscrito de Jaime Meregalli, Museo Aeronáutico.*



Aterrizaje forzoso *por Jorge Cobas González*

–Triple Tres en final, tren bajo y controlado, viento de los 300 grados 8 nudos, autorizado toque y siga en Pista 36.

–Triple Tres recibido.

Tras el diálogo entre la torre de control y su piloto, el T-6 se hamacó suavemente para quedar perfectamente alineado con el eje de la pista. Un suave golpe de mano hizo girar el compensador de profundidad lo suficiente como para que el piloto debiera ahora presionar apenas hacia adelante el

bastón para mantener la vieja máquina en la pendiente perfecta de planeo. Otro suave alabeo hacia la izquierda sirvió para compensar el viento leve que desde el Noroeste, amenazaba con desplazar la aeronave fuera de la correcta trayectoria de final.

El alumno piloto estaba completando la primer vuelta de pista de su primer vuelo solo. La emoción que se había sentido gloriosa en "inicial", en esos breves instantes en que no hubo nada que hacer, había desaparecido, sustituida por



absoluta concentración. Ese aterrizaje debía ser perfecto, no tanto para la satisfacción y orgullo de su instructor de vuelo, o para el lucimiento ante los muchos pares de ojos de los camaradas que criticarían sin piedad cualquier rebote contra la pista, sino por sí mismo. Este piloto no había nacido para otra cosa que volar, y volar es, entre otras cosas, aterrizar bien.

Allá adelante, la Ciudad de Pando que lo había visto nacer, bajó hacia el horizonte y quedó oculta al descender el FAU 333 hacia el umbral de pista, siempre en planeo perfecto. No había habido necesidad de corregir con motor en final, y solo bastaba ahora volver a compensar un poco más hacia arriba, mientras se aflojaba paulatinamente el bastón, que se desplazaba hacia atrás permitiendo subir la nariz del avión y disminuir la velocidad.

El piloto mantenía apenas un poco de presión en el palonier derecho, junto con una ligerísima inclinación hacia abajo del ala izquierda, para contrarrestar la brisa del Oeste. Así había que volar el T-6, tratándolo con firmeza, pero con la misma suavidad que a "teta de novia"...

Al borde de la pérdida, el viejo T-6 flotó brevemente a 30 centímetros del suelo y luego, magistralmente, su piloto lo

depositó con exquisita suavidad en la pista, un "tres puntos" perfecto que arrancó aplausos y vítores en la lejana tribuna de espectadores: "- ¡¡Bien Pájaro!! ¡¡Muy bien!!"

Sin permitirse nada más que apenas un fugaz destello de satisfacción, tras dejar correr el avión unos metros, el piloto levantó los flaps y avanzó la palanca de gas a fondo para completar el "toque y siga". Se abrió la mariposa del carburador, dando paso a un torbellino de aire que arrastró consigo un torrente de combustible a través del múltiple de distribución hacia las cámaras de combustión, donde ordenadamente las bujías se encendían al compás de la batuta de los magnetos, dando chispa a la mezcla y provocando la deflagración que impulsaría cada pistón, éste a su biela y todas ellas al cigueñal, en la sinfonía circular y repetida del Pratt & Whitney R-1340 a toda potencia. La manecilla del manifold indicaba ahora 36 psi en el compresor.

Los 600 caballos de fuerza desatados se aplicaron a las grandes palas de la hélice del Texan, que se prendieron al aire tirando del avión y acelerándolo sobre el cemento, mientras el piloto con palonier derecho controlaba el torque que pretendía llevarlo a la izquierda.



Foto mural en el Casino de Cadetes de la EMAer

El T-6 dejó la pista. Tras controlar en el variómetro ascenso positivo, el novel piloto metió "push" y levantó el tren de aterrizaje. Las luces indicadoras pasaron de verde a rojo mientras las ruedas se replegaban, y luego se apagaron. Alcanzadas las

95 millas redujo la potencia a 30 pulgadas y las RPM de la hélice a 2200. Todo parecía muy fácil. Es que el entrenamiento había sido riguroso y este piloto lo había aprovechado.

Y nada de distracciones. Automáticamente sus ojos comenzaron a explorar el terreno adelante y a los costados: "-Si se produce una falla de motor ahora, aquél campito bordeado de eucaliptos es mío." Y cuando ese campo quedó atrás: "-Si la falla es ahora llego bien a ese sembrado a la izquierda..."

Mientras tanto el T-6 seguía fielmente el trazado y la rutina de la vuelta de pista. Ahora estaba en inicial, la pierna del viento, ya con rumbo Sur, a precisos 1300 pies de altura, apenas pasada la prolongación de la 09-27. Y había unos segundos de distensión en la sucesión de tareas del piloto, que repitió lo que había hecho en la primera vuelta de pista: volverse a mirar la cabina trasera para comprobar y regocijarse de que allí no estaba su instructor, que realmente estaba volando solo. Y nuevamente sintió llenársele el pecho con la emoción del acontecimiento.

En ese momento explotó el cilindro número 3, descabezándose contra el capot del motor. Al violento estampido siguió una nube de humo y aceite, mientras las RPM se venían abajo y el avión temblaba como poseído por el demonio. Las vibraciones eran tan fuertes que al piloto la vista se le nublaba y le costaba mantener las manos sobre el bastón y la palanca del acelerador.

El piloto redujo potencia, con lo que los estertores del agonizante motor disminuyeron en violencia y el torrente de humo en caudal, permitiéndole ahora reflexionar sobre la más urgente decisión a tomar: donde aterrizar.

El campo que tenía elegido al momento de la explosión estaba a su derecha, ligeramente al costado de la Ruta 101. Se veía como un terreno prolijamente sembrado en el eje Este-Oeste, y desde la actual posición del FAU 333 lo podía alcanzar

perfectamente.

Pero las pistas de la EMA estaban allí, abajo a la izquierda, y parecían también muy buenas para intentar en ellas el aterrizaje forzoso, con la ventaja de poder hacerlo con el tren abajo, salvando al avión de mayores daños. Pero nuevamente el entrenamiento recibido hizo reflexionar al piloto. La pista más cercana, la 27 de pasto, estaba allí abajo a la izquierda, pero para enfrentarla el viraje a baja altura y sin potencia debería ser muy escarpado, para luego aterrizar con viento de cola. No, esa opción era demasiado peligrosa...

La pista 36 también estaba cerca y tentadora, pero también exigiría un viraje muy apretado, con el viento empujando hacia ella, todo lo cual se parecía en mucho a la situación que provoca la fatídica pérdida por comandos cruzados en pierna base, y que le habían machacado tanto que había que evitar. El piloto descartó también la opción pista 36, y volvió a mirar hacia la derecha, hacia ese campo paralelo a la 101, mientras iniciaba el viraje hacia allí.



El avión perdía altura rápidamente y ya estaba a menos de 500 pies. El piloto recordó instintivamente el procedimiento para el forzoso. Lo había tenido que recitar tantas veces en las últimas semanas que se le había hecho carne. Es que bastaba con que un alumno piloto cercano al primer "solo" pasara siquiera cerca de cualquier instructor de vuelo, para que éste le espetara la orden de recitar alguna de los tantos procedimientos de emergencias que tenía la cartilla del T-6, lo que debía hacerse

sin ningún titubeo. Y la de "Aterrizaje forzoso" era lógicamente una de las preferidas...

Había comenzado bien, no perdiendo el control del avión. Ahora lo mantenía con una velocidad que optimizaba el planeo y aseguraba no entrar en pérdida. Decidido el aterrizaje en un campo sembrado, sabía que debía hacerlo en el mismo sentido de los surcos del terreno, por lo que con rápidos golpes de bastón y palonier, alineó al T-6 enfrentando las señales que había dejado el arado en aquel campo que ahora era el suyo, el que debía recibirlo sí o sí, porque ya no había posibilidad de elegir otro.

A los 300 pies sobre el terreno el sembrado comenzó a mostrar sus detalles. Los surcos se espaciaron y el plantío irreconocible desde la altura se convirtió ahora en preciosos manzanos aún jóvenes, ya no arbustos sino regulares arbolitos de entre dos y tres metros de altura.

El piloto no dudó. Sabía que la decisión que había tomado segundos antes era irrevocable. Aterrizaría allí. Entre los surcos había uno que parecía más ancho que los otros, y se alineó con él. Bajó los flaps y ordenadamente completó los pasos de la emergencia. Ya rozando la copa de los manzanos cortó la batería, afirmó su mano izquierda en la cubierta del panel de instrumentos y apretó los dientes, mientras continuaba volando el avión con la mano derecha en el bastón y los pies sobre los paloniers.

Las ramas superiores comenzaron a golpear las alas a derecha e izquierda, mientras el fuselaje pasaba libre en el medio de las dos filas de árboles. El ruido era ensordecedor. Los golpes a lado y lado aumentaban su intensidad a medida que el avión bajaba y los troncos de manzano que destrozaban sus alas eran cada vez más gruesos.

El piloto siguió volando el T-6. A cada golpe de árbol se oponía con golpes de palonier y bastonazos. Luchó denodadamente para mantener el avión entre las dos filas de

manzanos mientras en la batalla se perdían alerones y trozos de ala, y el bosquecillo era prolijamente talado.

Finalmente, un árbol más robusto que los demás se interpuso frente

al ala izquierda y casi arrancándola detuvo el avión que obligado giró hacia él finalizando su carrera. Pero el piloto y su avión habían ganado: el fuselaje permanecía incólume y dentro de la cabina, ileso su ocupante.

El "triple tres", que fue el primer T-6 matriculado en la Aeronáutica militar en el lejano 1942, tuvo honrosa y larga vida entrenando pilotos, y ese día culminó su carrera dignamente, como lo hacen los buenos aviones, protegiendo hasta el final a sus tripulantes.

En cuanto a ese pichón de piloto que en su primer vuelo solo había superado con creces una de las emergencias de vuelo más graves que se pueden enfrentar, se cuenta que el entonces Jefe máximo de la Fuerza Aérea, un Brigadier conocido tanto por su bigote como por su prontitud en aplicar sin miramientos graves penas en este tipo de situaciones, debió resignar su ira sancionatoria cuando, tras la investigación correspondiente, tanto el Director de Seguridad de Vuelo como el Director de la EMAer le confirmaron que en la resolución de la emergencia el piloto había seguido rigurosamente los procedimientos establecidos, y que los criterios empleados en las difíciles circunstancias habían sido los mejores posibles.

El alumno piloto completó el curso de vuelo, y al final de ese año de 1967 recibió su Despacho de Alférez y las alas de Piloto Militar, continuando luego una carrera aeronáutica brillante



donde los malignos dioses aéreos siguieron encarnizándose con él, sometiéndolo a la misma prueba del aterrizaje forzoso por falla de motor otras tres veces.

Sí. En cuatro ocasiones ese mismo piloto resolvió felizmente el difícil problema de quedarse sin motor sin tener una pista a la vista, haciendo un aterrizaje forzoso seguro

Creo firmemente que lo que sucede es que los dioses del vuelo le tienen envidia a ese simple mortal, y entonces han intentado derribarlo a toda costa.

También creo que hay que poner en duda si ese aviador es realmente un ser humano, porque cuentan que se ha visto que por el cuello de la camisa le asoman plumas.

No en balde a José Berastegui le dicen "Pájaro"...



Mucha historia en una foto

por Jorge Cobas González

–Mirá esta foto que sacó el "Perro" Igenes allá por 1974.

–Mirala bien, y escuchá todo lo que te cuenta...

Fijate en la Plaza de Armas. Para quién no la "vivió", solo parece ser una gran superficie asfaltada. Pero para quienes la tuvimos como el centro geográfico de nuestra vida durante cuatro años, esa Plaza de Armas es un personaje en sí mismo, que nos recuerda de las muchas vueltas que le dimos a paso ligero y puteando bajito, y de las tantas vueltas a paso ligero que



ordenamos dar, siendo puteados también bajito.

Ver ese asfalto me hace sentir nuevamente la voz exigente del "Negro" Belén en las clases de Educación Física:

–Un dos tres cuatro. Un dos tres cuatro. Un dos tres cuatro. ¡Otra serie! Un dos tres cuatro. Un dos tres cuatro. Un dos tres cuatro. Aflojando... ¡Ahora al piso! ¡Cuarenta flexioneeeees... Yá! Un dos uno, un dos dos, un dos tres, un dos cuatro...

¿Ves los cadetes formados para rancho? ¿No te hacen acordar de las fuentes de polenta con su siempre mísera capita de tuco? ¿Y de los días gloriosos en que había milanesas con puré?

Después de rancho, un rato de Casino, donde completábamos la dieta que siempre parecía escasa, con aquellas "milojas" deliciosas en las que dejábamos el sueldo, mientras mirábamos de lejos la mesa de ping pong que llegaríamos a disfrutar recién al llegar al cuarto año en la Escuela...

Los aspirantes están formados a la derecha de la foto, y desde enfrente de las filas del Curso Profesional, a la izquierda, surge un vozarrón:

–¡Estire las manos y pegue los dedos Cadete Igenes, guarrrrrrdeaaaarresto!

Y las estiraba y pegaba los dedos no solo "el Perro", sino todos por mero reflejo de supervivencia. A los "apretados" que ya las tenían estiradas les quedaban arqueadas...

No se ven, pero se adivinan bajo los árboles del jardín a la derecha de la foto, los bancos de cemento y madera donde intercambiábamos con nuestras madres bolsa de ropa sucia por bolsa de ropa limpia y planchada, durante las horas de "visita" de tanto domingo en que quedamos "presos", mientras devorábamos la torta de la que no podíamos guardar ningún resto bajo pena de sanción por "Tener alimentos no autorizados".

–Pobrecito m'hijito. Otra vez sin licencia. Tenés que cuidarte y portarte mejor.

–Yo me porto bien Mamá. Lo que pasa es que ese jueputa Sargento de Sección me tiene entre ojos...

–Comé, comé, que estás muy delgado...

Y la gravilla de los senderos de ese jardín nos cuenta de demasiadas promesas de amor a las dulces novias que llegaban a visitarnos, a veces acompañadas de alguna amiga "botonera", cuyo "enganche" con algún cadete de año superior nos podía proporcionar los beneficios de una familiaridad prohibida pero muy conveniente...

Al fondo de la imagen, detrás del edificio de los Cursos, se entrevén los árboles del rondín 4, donde seguramente sigue estando aquella mujer sin cabeza y también su degollador espantoso y siempre acechante, espectros que en las primeras guardias como Aspirantes en noches negras como boca de lobo, llenaban de pavor nuestras almas infantiles recién apartadas de "mamita".

A la derecha de la foto la vieja Guardia, a donde volvíamos desde esos rondines en las noches invernales a descongelarnos frente a la estufa de leña, para quedar calentitos y luego volver a helarnos por una hora, con la consecuencia de terribles sabañones que nos dejaban las orejas como repollos...

De esos árboles que rodean la Plaza de Armas, bajo los

que debíamos pasar en el camino al rondín en las noches ciegas de niebla, surgían a veces ominosos gruñidos que nos helaban la sangre, y alguna vez saltó de ellos a nuestras espaldas algún superior chistoso, dando al tiempo un grito aterrador y provocándonos un susto de muerte... A su tiempo llegó nuestro turno de hacer lo mismo, siempre "en beneficio de la formación del carácter del novel Aspirante".

Ese que está parado al lado de la Guardia, debe de ser el Trompa que recién termina de tocar Rancho. El mismo cuya madre era la más mentada cuando antes del muy temprano toque de llamada, arruinaba nuestros últimos segundos del siempre escaso sueño con sus "*pirruuuu pirruuuu pi ri pi pi*", al calentar la boquilla del clarín...

¡Es dura la vida del Cadete!

Pero, de vez en cuando, ocurría que al regreso de alguna misión sobraba JP-4 en los tanques de los aviones del Grupo 2, y al pasar en el través de la EMA, bajo el casco del guía surgían estos mismos recuerdos, por lo que se escuchaba un:

–Artigas Torre, buenos días. Fuerza Aérea 208 y sección, 5 millas al Sur, 2000 pies, para pasaje bajo sobre instalaciones con rumbo Norte.

Y tras la autorización de la Torre el ladero apretaba formación porque pasarían sobre el público más exigente del mundo, en el que provocarían ese sentimiento sin par que generaba el brusco golpe de sonido de los reactores pasando a mínima altura y, si había suerte, la visión de los aviones alejándose en un viraje en ascenso...

Apagado el rugir de las turbinas, los miserables y aún terrícolas cadetes se sentían otros, muy lejanos de las vicisitudes del presente, vislumbrando las recompensas de un futuro épico, y diciéndose para sus adentros:

–A esos yo los voy a volar algún día...

Es mucho lo que puede contar una foto...



FAU 358: un avión amigo *por Jorge Cobas González*

Los aviones son -y los pilotos lo sabemos bien- como personas.

Y como las personas, los aviones tienen marcados atributos de carácter

que los diferencian nítidamente unos de otros.

Algunos aviones son aparatos rencorosos que tienen el alma torcida,

y a veces en final corta se les ocurre guiñar y tirarte afuera de la pista.

Y otros, como las malas personas, están llenos de mañas,

como los que no quieren salir de los tirabuzones...

Como las personas, algunos aviones nacen con crónicos problemas de salud,

y pasan toda su vida enfermos, como con frío, cobijados para mantenimiento dentro del hangar, siempre con alguna pérdida de aceite

o un magneto que cae unas vueltas de más...

Hay aviones que están solo para las buenas.

Todo marcha bien si está CAVOK y brilla el sol.

Pero a la menor lloviznita su radio deja de funcionar, sus giros enloquecen

y te dejan perdido cuando más los necesitas.

Pero están los otros, los aviones nobles,

los que son como los buenos amigos,

los que están al firme siempre que es necesario.

Son los que no aflojan ni con agua, ni con viento, ni con frío.

Los que cuanto más importante es la misión, mejor se portan.

*Los que cuando la cosa se pone brava protegen sus tripulantes,
y se rompen ellos, pero los pilotos salen caminando.*

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

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

—¡Había llegado! ¡Estaba por volar por primera vez!

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

Pero el entusiasmo inicial inmediatamente se transformó en descorazonamiento:

—¿Cómo voy a aprender a volar algún día, si en este monstruo



ni siquiera puedo ver por dónde voy?

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

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

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

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

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

Aprendimos a "sentir" la proximidad de las pérdidas de velocidad, y a entrar y a salir de ellas. Aprendimos a recorrer la peligrosa curva en descenso de la "pierna base" del circuito de tránsito ("push", flaps, -Artigas Torre, 340 en base,



tren bajo y asegurado), manteniéndonos lejos de la siempre acechante pérdida por comandos cruzados.

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

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

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

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

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

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

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

Porque el T-6 FAU 358 prestaba servicios en la Escuela Militar de Aeronáutica desde hacía muchos años, y tenía mucha experiencia en enseñar a los cadetes los trucos y la magia del vuelo, a la vez que soportaba sin quejarse los malos tratos. Ese T-6 era como esas yeguas viejas, muy mansas, que soportan sin corcovar a los malos jinetes, por lo que era uno de los aviones

que se elegían para los primeros "solos" de los pichones. El 358 perdonaba todos nuestros errores, y muchas veces parecía que solamente había que soltar los comandos para que aterrizara solito y suavemente.

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

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

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

–Aflojá las nalgas, que así las patadas duelen menos...

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

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

negro por la abertura del capot que cubría el R-1340.

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

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

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

Y el FAU 358 se quemó lenta, lentamente. Las llamas, respetuosas, ni siquiera crepitaban, limitándose a cumplir su tarea ingrata de derretir suavemente el aluminio que a tantos pilotos

ayudó a subir al cielo.

Quienes dicen que los aviones no tienen alma, que por haber nacido máquina no sufren, otra cosa dirían si hubieran estado allí...



Lección magistral: cinco litros de nafta *por Jorge Cobas González*

Febrero de 1965. En la Plaza de Armas de la Escuela Militar de Aeronáutica está formado absolutamente todo el personal de la Institución. Los únicos que no están presentes son los centinelas apostados en los puestos de vigilancia del perímetro.

Destacan en el conjunto por su vestimenta civil y por lo poco marcial de su formación, treinta muchachos de entre 16 y

20 años. Son los Noveles Aspirantes, el nuevo grupo de alumnos del Cuerpo de Cadetes, que llegados a la EMAer apenas ayer, aún no han recibido sus uniformes. Entre esos mal alineados muchachos está un imberbe que, cuarenta años después, utilizaría el seudónimo de Pilotoviejito para publicar las Memorias del Tiempo de Vuelo de la aviación militar del Uruguay.

Preside la ceremonia el propio Director de la Escuela Militar de Aeronáutica, el entonces Coronel (PAM) José D. Cardozo, luego Brigadier General y Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea.

En medio de un silencio sepulcral, el Ayudante solicita la autorización pertinente al Director de la EMAer, y procede a leer la Orden del Día, luego de llamar a ocupar el centro de la Plaza de Armas a un viejo Sargento.

En la Orden del Día se detalla cómo este Suboficial, durante las horas de la madrugada en que arriesgaba menos a ser visto, había extraído combustible del bimotor FAU 503, el Beechcraft AT-11 asignado a la Escuela. El Sargento, uno de los más antiguos de la Unidad, había llenado una damajuana de 5 litros, mediante el dispositivo de drenaje de combustible ubicado en la parte inferior del ala del avión. Seguramente, el destino de ese combustible sería el tanque del viejo auto del Sargento, esos grandes y sedientos motores de la década del 50, que aceptaban casi cualquier tipo de combustible, incluyendo el aeronáutico de 130 octanos, que destruiría a muchos de los motorcitos que mueven nuestros autos de hoy.

Pilotoviejito no recuerda al detalle las consideraciones sobre “honradez”, “confianza”, “deber”, “ejemplo”, “reglamento”, “servicio”, etc., contenidas en esa Orden del Día. Lo que le quedó grabado a fuego fue el castigo impuesto al ladrón de cinco litros de nafta. Se le imponía al Suboficial con más de veinte años de servicio, la pena de la degradación deshonorosa, y

la expulsión de por vida de la Institución.

Y así se cumplió. Se llamó al Soldado con menor antigüedad de la Unidad, quien procedió a acercarse al

Sargento para arrancarle de sendos tirones las escuadras que, cosidas a las mangas del uniforme, simbolizaban el rango del Suboficial. Inmediatamente, otros dos Soldados armados llevaron y expulsaron al ex Sargento por la puerta trasera de la EMAer.

Como ocurre generalmente con las lecciones magistrales, Pilotoviejo y sus compañeros no se percataron inmediatamente de que acababan de recibir una. Fue con el paso del tiempo, que Pilotoviejo asimiló cabalmente la importancia y el valor capital de esa lección, como guía de conducta en la vida.

Pilotoviejo siempre agradecerá al “instructor de vuelo” de ese día, el Coronel José D. Cardozo, la lección impartida a los futuros oficiales de la Fuerza Aérea Uruguaya:

La vida se debe "volar" con las alas de la honradez, siempre "sustentadas" por el honor. Si perdemos la "sustentación", caemos en "pérdida" y se termina el "vuelo".

Pilotoviejo nunca olvidará la lección de los cinco litros de nafta.



Volando en la turbonada *por Jorge Cobas González*

Eran los primeros días de marzo de 1968. El curso de piloto para los cadetes de tercer año de la Escuela Militar de

Aeronáutica había comenzado con la fase de "Selección". Eran 19 lecciones de vuelo que determinarían quienes continuarían realizando el curso como pilotos, y quienes tendrían la mala



suerte de ser destinados a ser "Navegantes con Diversos Roles".

Mi instructor era Nelson Huguet, un petizo compadre al que debo agradecerle haber dejado bien establecidos los cimientos de mi conocimiento aeronáutico.

El 4 de marzo, después del mediodía, salimos a cumplir la segunda lección de vuelo (S-2), en el T-6 FAU 367. El verano se había estirado y hacía un calor insoportable. El cielo, totalmente despejado de nubes, lucía un color azul profundo coronado por un sol que calentaba el aluminio del Texan de tal forma que la inspección pre vuelo era imposible de realizar sin guantes: el metal quemaba. Era uno de esos días en que era posible freír un huevo sobre el ala del avión...

En ese mi segundo vuelo de instrucción, Huguet me permitió seguirlo en los comandos durante el decolaje, y una vez que superamos los 1300 pies de altura y estuvimos fuera del



área de tránsito del aeródromo "Gral. Artigas", me ordenó tomar los controles y llevar el avión al sector de vuelo asignado.

–30 pulgadas en el compresor, 2000 RPM. Mantenga el avión en ascenso a 110 millas.

Pero en el segundo vuelo las cosas no son nada fáciles para el aprendiz de piloto:

–¡Se le cae la nariz! Mantenga la línea del horizonte fija a la mitad del capot, y vigile que la velocidad ni aumente ni disminuya de las 110.

–Corrija un poco la mezcla... ¡No, no! ¡Tanto no!

Y desde la cabina trasera el instructor impedía el apagamiento del motor que casi provocamos...

Llegados al sector de vuelo asignado, comenzó la lección con "vuelo recto y nivelado". Y aprender esto que parece tan fácil, es en realidad un pequeño suplicio:

–Está trepando. Empuje y compense.

–¿No ve que se le cae el ala izquierda? ¡Corrija!

–No pierda altura. Tire del bastón y compense.

Y no nos daban ni ojos ni manos para ver todo lo que había que controlar y hacer todo lo que había que hacer...

Empapados en transpiración, llegaba un momento en que pensábamos que era inútil, que jamás lograríamos cumplir con el objetivo de ser pilotos. Volar era mucho más difícil de lo que en nuestros sueños nos habíamos imaginado.

Justo cuando comenzábamos a desear que aquella tortura terminara, resonó en los auriculares la voz con urgencia del operador de la torre de control de la EMA:

–A todas las aeronaves en vuelo: se aproxima una turbonada por el suroeste. Aterricen de inmediato.

Tras acusar recibo, Huguet dijo -Míos los comandos, y puso proa al aeródromo Gral. Artigas, aumentando la potencia

al máximo permisible en crucero. Otros dos aviones que estaban en otros sectores de vuelo, también contestaron que se dirigían a aterrizar.

El sol continuaba brillando, y el cielo seguía azul. Allá adelante, aún lejana sobre el Río de la Plata, y a muy baja altura, lo que parecía una oscura franja de nubes avanzaba. No me pareció que hubiera razón para tanta urgencia.

Sin embargo, aquello se convirtió rápidamente en una mortal carrera entre las nubes y el avión, donde nuestro aeródromo era la meta. Por encima de la nube negra que avanzaba velozmente pegada a la superficie del mar, ya se formaban rápidamente otras nubes alargadas y de bordes deshilachados que indicaban la extrema velocidad del viento que las impulsaba.

El FAU 367, en descenso hacia la pista a la máxima velocidad permitida, vibraba y hacía resonar toda su estructura.

Pero la nube también avanzaba arrolladora, y al ir descendiendo nuestro avión, ya se erguía como una sólida muralla infranqueable que, en su parte inferior, pegada al terreno, era un gigantesco rollo de color verde oscuro, de 500 metros de alto y 100 kilómetros de ancho.

Nada de realizar un padrón de tránsito reglamentario. Nos zambullimos directamente hacia la cabecera de pista 36, y aterrizamos ya con fuerte viento de costado y las primeras gotas de lluvia golpeando el parabrisas. El cielo azul de verano súbitamente se oscureció, y prácticamente se hizo de noche.

Huguet sacó el *Texan* de la pista y carreteó velozmente por el *taxiway* semicircular que llevaba al estacionamiento. El viento, soplando del Noroeste, aumentaba cada vez más su velocidad.

Atrás nuestro, los otros dos aviones, que estaban en sectores más alejados, también picaban hacia final de la

pista 36.

Y súbitamente, la turbonada llegó. La temperatura cayó 10 grados, y el viento cambió rapidísimamente, metiéndose bajo nuestra ala izquierda y casi volcando el avión. Ahora soplaba del Este.

No llegaríamos al estacionamiento. Huguet giró velozmente sobre el *taxiway*, poniendo proa al viento. La lluvia se convirtió en catarata que entraba por todos lados a nuestra cabina, y la velocidad del viento comenzó a aumentar de forma tal que solamente aplicando potencia se lograba que el *Texan* no "caminara" hacia atrás.

El primero de los otros T-6 ya estaba en final. El grito de advertencia de Huguet por la radio hizo que abortara la aproximación, dando un motorazo que dejó una estela de humo negro, para poner rumbo al Aeropuerto de Laguna del Sauce, seguido por el tercer avión.

Pero para nosotros el baile seguía. El *Texan* vacilaba frente al huracán, que empujaba sus alas y lo desplazaba hacia atrás, venciendo sus ruedas frenadas e intentando levantarlo para arrojarlo lejos y destrozarlo.

Y entonces comenzamos a volar en tierra. Huguet aumentó la potencia en el motor, empujó el bastón hacia adelante y con la nariz baja y la rueda de cola en el aire, el avión enfrentó el viento y "volamos" en la corriente de aire igual que si estuviéramos a 5000 pies de altura.

Desde la cabina trasera, con las ruedas del tren principal apoyadas en el piso y la hélice girando a centímetros del suelo, durante más de 4 minutos el "petizo" Huguet "voló" magistralmente en la tormenta el FAU 367, evitando que capotara. Luego la turbonada continuó su camino, y finalmente la fuerza del viento disminuyó lo suficiente como para que pudiéramos



llegar sin riesgo al estacionamiento.

Los otros aviones le ganaron apenas la carrera a la turbonada, y llegaron antes que ella a Laguna del Sauce, donde aterrizaron y se pusieron a resguardo.

El instructor Nelson Huguet y el alumno piloto, empapados hasta los calzoncillos, bajamos del avión y lo entregamos a los mecánicos de vuelo. La lección S-2 se dio por cumplida.



Académicos resplandores *por Julio Díaz Pujado*

En el espacio físico de un salón de clase mis compañeros y yo afrontamos el examen de Aerodinámica. Es el último del período de formación académica. A mi amigo el T-6 lo he visto prácticamente a diario durante los tres últimos años, siempre en

manos de otros. Su motor produce estridencias inarmónicas. Su impertinencia sonora trepida las cristalinas ventanas azules del aula. El profesor interrumpe su exposición, el conocimiento se retrae y se abren todas las ventanas de los sueños.

Ensimismados observábamos cómo el calendario iba perdiendo sus hojas de números enmarcados. Cercano el desafío de volar comenzaba a circular el manual de vuelo del ensoñador T-6 como si allí estuviera el guión de la mejor película de acción. Conocido su contenido el actor ensayaba en un espacio desprovisto de decorado y utilería.



La obra podía tener un final trágico. Los actores recordaban la ululante sirena de la Torre de Control y la espesa columna de humo negro lacerando el horizonte. Ya inertes, ajenos al movimiento de rescate, los pilotos recorrían caminos inescrutables mientras nosotros los espectadores, silenciábamos consternados nuestras voces. Con el tiempo acaecerá efímera una evocación, casi una anécdota...

El tribunal de examen habla con voz queda; nosotros

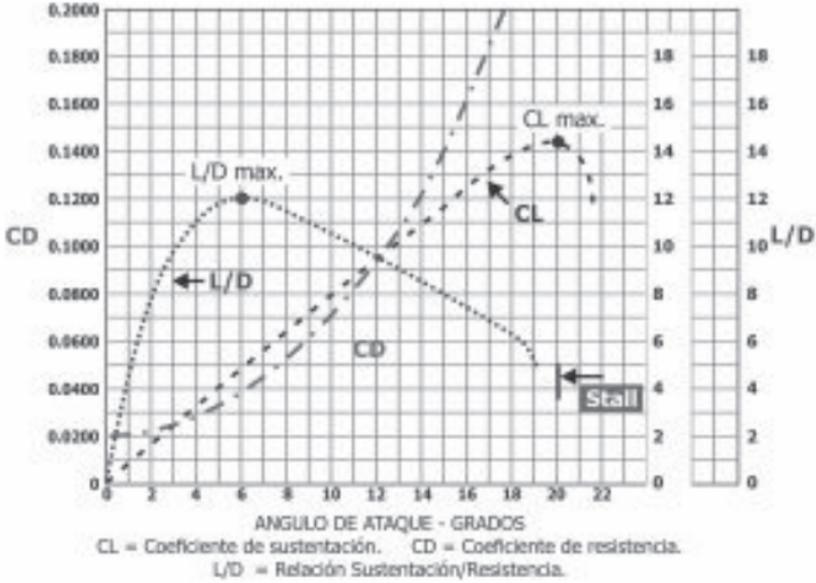
resignados observamos con detenimiento como el secretario introduce, una a una, las bolillas numeradas dentro de una esfera de alambres dorados. Mario, el profesor titular luce el uniforme con sus relucientes alas doradas de piloto. Los corrillos lo definen por su destreza en el pilotaje de aviones. La ciencia aerodinámica es la culminación de sus conocimientos. Su figura se asocia, axiomáticamente, a la investigación. Con él es posible discernir los principios físicos que explican el vuelo del avión, un aparato más pesado que el aire; exponer el teorema de Bernoulli; entender de una vez y para siempre las fuerzas desiguales que genera la velocidad del aire a través de un perfil alar. Concentrado como el velocista de cien metros antes del disparo de partida, repaso mi cuaderno de apuntes.

Días atrás, en el período de estudio libre junto al Polaco Max, el Flaco Julio, el Colorado Antonio, Aldo y el Gringo diseñamos la estrategia de preparación para el examen: conocimiento de todos los contenidos del programa y capacidad de sostener la exposición inicial durante cinco minutos. En segunda instancia y ante las preguntas responder con claridad y firmeza conocedores de los beneficios que reporta dar una buena impresión al tribunal; en tercer lugar no inventar u opinar; eso no lo tolera el perfeccionista de Mario. Debíamos preservar su prestigio frente a los otros dos integrantes del tribunal puesto que este excéntrico profesor militar nos caía bien.

La mañana fue avanzando. Max hacía de su arrojo una confianza infinita en sus afirmaciones cognoscitivas; Julio, algo torpe, superaba la instancia con la nota mínima; Antonio luchaba palmo a palmo su promoción; Aldo era simpático y tenía la virtud de la síntesis; el “Gringo” tenía una inteligencia natural y una memoria prodigiosa; nunca lo veíamos leyendo un texto de estudio y sin embargo era capaz de dar acertadas respuestas relacionadas con los temas del programa. Ahora me toca exponer.

Extraigo la bolilla 3 e identifico la cuestión a desarrollar: *Origen de las Fuerzas Aerodinámicas*. ¡Bienvenida sea! exclamo internamente. Imágenes y palabras afloran en mi pensamiento sin que pueda evitarlo: veo a Mario desplegando una cartulina con un perfil alar antes de dar la clase; distingo nítidamente título y subtítulos en el manual; también los subrayados de mis apuntes. No logro recordar la síntesis elaborada para la exposición inicial. Mi mente trabaja, clasifica conceptos, ordena; pero hay una disfunción entre lo que pienso y lo que dibujo en el pizarrón y digo:

–Este es el perfil del ala, aquí el borde de fuga o salida...adelante el borde de ataque con el radio de curvatura. El ala en su parte superior hace una curva más pronunciada que la parte de abajo, por lo tanto hay una línea de espesor máximo; también está la cuerda y la línea de curvatura media, entonces...



Variación de la sustentación y resistencia, según ángulo de ataque.

Mario se da cuenta que a mis conocimientos le falta algo de encarnadura. Me interrumpe y me ayuda:

–Le falta establecer gráficamente la corriente de aire, su dirección y la inclinación del perfil.

Lo incluyo en el dibujo, retomo la palabra y defino todos los elementos que se van agregando en el pizarrón: el perfil simétrico con ángulo de ataque positivo, la diferencia de presiones dinámicas, las fuerzas sustentadoras, el coeficiente de sustentación...

–¿Por qué un avión entra en pérdida? –interrumpe el Teniente Cejas quien hasta ahora había permanecido sin hablar. Conozco la respuesta, me siento *agrandado*; al tiempo que explico dibujo una gráfica:

–El coeficiente de sustentación depende únicamente, para cada tipo de perfil, del ángulo de ataque. El coeficiente aumenta hasta un momento en que a partir de un cierto ángulo de ataque la corriente de aire se desprende, deja de existir el tipo de distribución que daba origen a la sustentación y el avión entra en pérdida o en otras palabras –agrego– pierde las condiciones que le permite un vuelo normal y controlado.

Cejas asiente con su cabeza; Mario sonrío orgulloso, mira al Teniente Solbes y lo anima a formular una pregunta.

El Teniente Solbes es muy conocido por todos nosotros, es un oficial del curso de cadetes. Su particularidad es su método para educar. Exigir, presionar, si es necesario denostar; *el sufrimiento temple el ánimo* –esgrime–, si no existe hay que crear las condiciones para que esté presente. Con su cabeza inclinada elige una pregunta leyendo los temas que figuran en una hoja escrita junto a la esfera del bolillado, levanta sus ojos y me mira con malicia y una expresión de triunfo en su rostro:

–Usted definió muy bien todos los factores que intervienen en el proceso de creación de la diferencia de fuerzas sustentadoras

que se generan en el perfil alar...

Una pregunta muy elaborada –pienso– y me doy cuenta que *este hijo de p... me va a c...* Por un instante lo veo en el centro de la plaza de armas y todos nosotros corriendo con el fusil a cuestas, una forma de sancionar que solía frecuentar. Con los brazos cruzados observaba cómo, sudorosos, nuestras fuerzas decaían a medida que aumentaba el número de vueltas y el Máuser incrementaba su peso específico.

Su pregunta interrumpió mi disquisición interior llena de odio:

–¿Podría expresar la fórmula para calcular la *resistencia total al avance* a la que se ve sometido el avión? –y mirando a Mario agregó–:

–Porque tengo entendido mi Mayor que Ud. lo hacía calcular en clase.

¿Cómo sabía eso? ¿Acaso había leído la libreta del profesor con los temas dados en clase? Mario me miraba, confiaba en mí, pero yo no podía pensar, aquello era artero, premeditado, alevoso. Quise ensayar una respuesta, tomé una tiza, me acerqué al pizarrón, levanté mi mano... Me enegueció un sentimiento de ira, me di vuelta, adopté una posición erguida, impersonal y solamente expresé:

–No recuerdo, no tengo una respuesta.

Mario era un *bien pensado*, no vivía mi tragedia interior y Solbes... Solbes saboreaba su triunfo. Momentos antes pensaba en una nota 10 con felicitaciones. Cuando me comunicaron 5.50 –el mínimo para aprobar el examen– me di cuenta que la sabiduría pasaba por “dar vuelta la página”.



Cuando el destino nos alcanza

por Julio Díaz Pujado

Sobre la pared izquierda de la sala de operaciones luce una Carta Aeronáutica a una escala de 1/1.000.000. Su contorno revela los límites de nuestro país, pero también recorre espacios ajenos. Su policromía es inteligente y puede interpretarse a través de las referencias que contiene en su extremo derecho. Con el ostentoso título de matices hipsométricos nos indica que el cero absoluto está a nivel del mar. Un verde amistoso revela que la tercera parte del Uruguay no supera los 100 metros o los 328 pies de altitud; de allí en más los tonos de marrones se extienden e intensifican en las dos terceras partes restantes para señalarle al piloto, mediante el diseño de unas curvas de nivel, que en esta geografía las elevaciones del terreno no alcanzan los 600 metros de altitud. No es difícil por lo tanto seguir las caprichosas formas de las suaves estribaciones y discernir desde ellas las conocidas divisorias de aguas. Sorprende sí las infinitas vías fluviales cuya multiplicidad sedujo al gobernador Hernandarias cuando despuntaba el siglo XVII y los grandes ríos míticos referentes de una geografía humana y por lo tanto histórica como solía recordarnos nuestro profesor de Geografía: el río Uruguay cuya toponimia incorpora el registro de la aborigen raza guaraní; más allá el Paraná regional, vía fluvial larga, caudalosa y de comunicación profunda; más acá la interioridad del río Negro...

Estudiándola nos damos cuenta que el hombre construye obras de arte que merecen ser contenidas en las cartas aeronáuticas. Allí se puede leer en color amarillo la dimensión de una ciudad, villa o pueblo; en rojo las rutas de comunicación terrestre; en negro las líneas férreas, estaciones, puentes. A estos signos convencionales se le agrega en un color violeta la información aeronáutica: aeródromos, instalaciones de radio,

servicios de tránsito aéreo, restricciones del espacio aéreo, ayudas visuales.

–Es una Carta visual –solía recordarnos el profesor de Navegación Aérea–; sólo sirve para volar en condiciones de vuelo con referencias visuales, es decir, tener un contacto permanente con la superficie de la tierra. Las cartas de vuelo instrumental tienen un mayor grado de abstracción.

Tan cierto es esto último que nos parece que perdemos el contacto con una realidad más amena. Eran los mantos de nubes o el vuelo a grandes alturas las que impiden ver las sinuosidades de los ríos, las líneas de la costa o la ubicación de las ciudades, y de esta forma compararlas con las que recoge la carta de navegación visual que no es ni más ni menos que la exacta reproducción a escala del terreno.

Hemos aprendido, por otra parte que las Cartas de Vuelo por Instrumentos son representaciones gráficas con *carreteras* virtuales que señalan la ruta que deben seguir las aeronaves en su vuelo. También expresan distancias en millas náuticas y mediciones angulares bajo el símbolo de un círculo que apunta invariablemente hacia el norte magnético. Figuran allí estaciones terrestres que emiten señales electrónicas y líneas que delimitan jurisdicciones de control del tránsito aéreo. Se agregan números que definen la forma de comunicación con las estaciones de radio.

La otra parte de tan singular diálogo se ubica en la cabina de vuelo. Es allí donde el piloto interpreta ese enigma técnico traduciendo la lectura que exponen gráficamente los instrumentos de navegación. Así determina con certeza su posición en el espacio sin visualizar los accidentes geográficos que se ofrecen generosamente debajo del manto de nubes.

Algunos autores llaman a esta materia Tecnología del Vuelo, devastador título para el alumno piloto y regocijo retórico

para el experimentado profesor, quien ha de agregar el nombre más preciso de Navegación Aérea por Instrumentos. Títulos asibles para el aprendiz aunque no llegue a comprenderlo en toda su extensión: radiofaros, indicadores radio magnéticos, sistema de aterrizaje por instrumentos, radar, mapas y cartas, proyecciones, altímetros, velocímetros, giróscopos...

Mientras mi mano continúa suspendida sobre el impreso vacío del Plan de Vuelo, la considerada voz del Oficial de Aeródromo quiebra mi aletargada ensoñación. Los recuadros del impreso son llenados con mecánica premura. Emprendo el recorrido hacia la “línea muerta” no sin antes apreciar en una pared blanca la foto en blanco y negro de un piloto. Si alguien la observa con detenimiento distingue una mirada joven dentro de un rostro serio, algo triste.

Una rutina cargada de emociones. Los procedimientos se ajustan al metódico esfuerzo del disciplinado piloto. Cuida los detalles porque la búsqueda de la perfección es, en definitiva, el acabado de una esfera representando su universo.

El inarmónico sonido del motor radial --atemperado por el auricular-- me permite escuchar las instrucciones del controlador militar. El recorrido de la pierna inicial del tránsito visual permite una secuencia que culmina con el tren de aterrizaje desplegado. En la pierna base me absorbe la espectacular rutina del crepúsculo vespertino y en el viraje a final distingo a los cadetes en la explanada del hangar 1 culminando sus ejercicios físicos. Un poco más allá el edificio del anfiteatro con sus dos alas de las cuales rescato las vivencias pretéritas de los salones de clase.

Nariz del avión debajo del horizonte. La secuencia de la instrucción de vuelo reclama, asevera, sentencia una y mil veces la repetida oración del dogma: “pista, bolita, velocidad”. En el tubo aceitoso del indicador de inclinación y viraje se desliza

errática una pequeña esfera negra mientras la nariz del avión permanece ligeramente por encima del horizonte. Una vibración recorre mi cuerpo y el cielo –ahora sí–, apartado de mí vista. Un postrero esfuerzo con la palanca de potencia y una desesperada manipulación del bastón de comando.

La vertiginosa cercanía de la tierra me permite percibir el suave olor de su pureza. Se muestra acogedora, amigable... pero nunca antes que el destino nos alcance.



Como lo vieron Firpo, Fratta y García

Prefacio

Una multitud observando un mismo acontecimiento puede tener tantas interpretaciones, o visiones, como personas la compongan. Ya lo dejaba implícito Albert Einstein en su *teoría de la relatividad*; todo dependerá de si vamos en un vagón del ferrocarril, en que a través de sus ventanillas, veremos el paisaje que pasa delante de nuestros ojos, o si estamos en la estación y es el *tren*, al que vemos pasar. Los siguientes tres relatos refieren a un mismo hecho ocurrido en la Escuela Militar de Aeronáutica, a mediados de los 70, década en la que se sucedieron muchos hechos dignos de contarse, como lo es el de esta peripecia sufrida por un paracaidista.



como lo vio Elbio Firpo Peluffo

El Día de la Parva

Sonia me ayuda a ponerme el paracaídas. Se para descalza sobre sus puntas de pie y se esfuerza en colocarlo en mi espalda. Yo me agacho sonriendo para facilitarle la tarea. Sonia es bajita, rubia y muy simpática. Es una de las alumnas del “Cheda” que espera realizar su primer salto desde hace unos meses.

Estamos en el aeródromo de San José. Es pleno verano y hemos acampado junto al río donde esperamos volver hacia mediodía después de realizar un par de saltos.

Debajo de mi elegante mono blanco tengo puesto mi traje de baño. Mi entusiasmo se divide entre el salto y la perspectiva de la fresca corriente en compañía de Sonia y el resto de las alumnas. Nuestro Instructor Saturnino Correa examina con parsimonia mi equipo. El piloto del Cessna 182 matea en short y romanitas debajo de sus alas.

Me despertó el brusco frenazo de la Kombi al detenerse frente a la Guardia de Prevención de la Escuela. Sentía frío. Siempre sentía frío al bajar de la camioneta abrigada por alientos y modorra y el cálido aroma de un mate cebado en la oscuridad del último asiento.

Nos saludamos sin sacarnos las manos de los bolsillos y caminamos hacia el hangar. Sobre la larga mesa de plegado se apilaban los paracaídas de espalda y de emergencia, las botas y los cascos. Retiramos el velamen desplegado que los cubría en prevención de alguna gotera y nos vestimos en silencio.

Comenzaba a amanecer. Desde la Guardia un toque de tambor.

Cargamos los equipos y caminamos hacia el campo. El cielo era, aún, una sorpresa. La niebla se levantaba y una brisa

leve soplaba desde el norte. Estiramos un gran nylon en el suelo y acomodamos los “chutes” encima. El frío del pasto helado me pasó de las botas a los pies y de ahí a todo el cuerpo.

El sonido de un motor en vuelo. El U-17 llegaba puntual.

Como nuestros retorcijones que nos empujaban infaliblemente a los servicios.

Nuestro instructor ya estaba allí. Nos dejaba hacer en silencio.

El Cessna se detuvo sin apagar el motor. Corrimos a sacar la puerta y los asientos. La ráfaga gélida de la hélice nos dio de lleno en el cuerpo. El piloto inmóvil, envuelto en bufandas, levantó su mano a modo de saludo. ¿Quién sería? Lo sabríamos cuando al momento de “cortar motor” hiciera sonar la bocina que anuncia la “pérdida” o por el contrario, no redujese lo suficiente complicando nuestro salto.

-¡Romero...! ¡Miranda!... ¡Taboada...! ¡Se preparan...!

-¡Rápido...! ¡Rápido...! ¡Rápido! -la voz de Fry, megáfono en mano, sonaba estridente y metálica.

Desde que comenzamos el curso en la Escuela de Aeronáutica, un par de semanas atrás, nos habíamos convertido en espectáculo. Todo el mundo mirando el cielo siguiendo la lenta corrida final del U-17 hacia el punto de salto.

En el centro de ese enorme circo de tres pistas, Charles “Chuck” Fry.

Recordaba vagamente al actor Brian Dennehy. Ancho de espaldas, cabello castaño claro y ojos azules. Era imposible no mirar su pecho donde una constelación multicolor de condecoraciones se extendía simétrica bajo las alas de su insignia de paracaidista.

Un pudor injustificado detuvo siempre mi propósito de preguntarle donde y cuando las había obtenido. De lo que no tenía dudas era que mis superiores se sentían algo abochornados

en su presencia. Nuestras honorables y pacíficas medallas, siempre algo exageradas en tamaño, las habíamos recibido por cursos de pasaje de grado, Estado Mayor, años de servicio o en intercambios protocolares de alguna visita a países vecinos.

Creo que en el fondo Fry disfrutaba de esa popularidad silenciosa y reverente.

Cuando un lunes muy temprano entregó dos grandes bolsas llenas de patos al Sargento Primero encargado de la cocina, el gesto multiplicó su prestigio. Los comimos el martes al mediodía con la totalidad de los Oficiales presentes. En la mesa del Director, Fry, circunspecto y amable, volvió a ser centro de todas las miradas.

Nuestro Instructor se había pasado el fin de semana en algún remoto lugar de la Laguna Merín alterando sensiblemente el equilibrio ecológico de los tiernos palmípedos.

No faltaron rumores que afirmaban que todos habían muerto de un certero impacto entre los ojos.

Me arrastré hasta el final de la cabina. Me seguía el Sgto. Romero. Romero era negro. Nunca antes había pensado en la palidez de los negros. Transforman su rostro en una máscara amarillenta y los ojos aumentan su expresión de asombro. Apoyó su espalda en mis rodillas. Después subió un tercero. Y aún, el Jefe de Salto.

Carreteamos. Desde mi incómoda posición divisé algunos cadetes envueltos en sus capotes junto a los salones de clase.

Eran nuestros primeros saltos comandados. El invierno no entraba a la cabina, formaba parte de ella, nos aturdía con el ventarrón helado de la hélice, nos hacía bajar la cabeza, entumecía manos y cerebros.

Iniciábamos la corrida final hacia el punto de salida. Se acercaban empequeñecidos, dormitorios, Plaza de Armas, salones y hangares.

Estábamos atentos a las señales del Jefe de Salto. El indicaría al piloto cuando sacar potencia y ordenaría al primer paracaidista que saliera fuera de la cabina y apoyara sus pies en la rueda y las manos en el montante del ala.

Saltaba el primero. Romero se corrió hacia adelante. De pronto lo vi “planchado” al costado del fuselaje. Me corrí hacía afuera. Esperé la señal y con un ligero envión, para no pegar con mi cabeza en la rueda, me dejé caer.

Por un instante pude mantenerme estable cara a tierra, pero no lo suficiente para llegar a los once segundos en que la velocidad comprimiría el aire y me sostendría como un colchón. Me fui de lado. El pánico se apoderó de mí. Llevé la mano a la anilla y tiré con fuerza. Caía de espaldas. El velamen, arrastrado por el pilotín, comenzó a desplegarse y vi las cuerdas pegando sobre mis botas.

Velamen abierto y silencio. A la izquierda tenía el blanco, una cruz de lona blanca. Fuera del cono de viento todo intento por llegar sería inútil.

Toqué tierra muy lejos, sobre un charco de agua, casi al extremo de una de las pistas. El Capitán Espínola venía hacia mí por entre las chircas del campo. Chueco y fornido, Espínola era el más viejo de nosotros. Detrás de su gesto burlón y recia apariencia, se descubría un hombre reflexivo. Mientras me sacaba el casco me ayudó a recoger el velamen extendido y revuelto antes que el pasto lo humedeciera.

Pocas veces teníamos oportunidad de hablar a solas. Todo el equipo se movía como un solo hombre. Había poco tiempo para charlas que no fueran referentes a la apremiante actividad del curso. Mi mala aproximación nos concedía unos minutos hasta llegar al grupo que divisábamos distante.

-Anoche estuve con el “Instru” -comentó-, y habló bastante.

–¿En serio? – contesté sorprendido conociendo los sobrios diálogos de Fry poco dado a las expansiones verbales.

–En serio. -repitió Espínola- Los capitanes lo invitaron a un “picadillo” en el Casino y el “viejo” aceptó.

–¿Y como ca... hicieron el milagro?

–Nos ayudó mucho su primo inglés...nos bajamos una botella de “Johnny”- contestó riendo.

Hace días que la nieva sobre Corea. Las operaciones de combate están suspendidas desde hace dos semanas. Sin embargo las bajas no dejan de producirse entre los soldados de comunicaciones. Y no precisamente por los soldados norcoreanos. Un enemigo mucho más sutil provoca más daño que el fuego enemigo: las ratas. Día tras día los roedores se comen con sus afilados dientes la recubierta plástica de los cables cortando la imprescindible comunicación entre unidades. Y los soldados deben repararlas. Sus gruesos guantes les impiden sentir los pequeños cortes en la línea. Entonces se los sacan. Recorren cientos de metros buscando con sus manos desnudas los pequeños cortes. Y las manos se congelan. El terrible invierno coreano cobra su precio en dedos y extremidades muertas. No hay día en que un camarada sea trasladado a un hospital de campaña.

Y están las infecciones. Comienzan con una ligera fiebre hasta que es demasiado tarde y los soldados mueren.

Por eso odian a las ratas.

Por las noches, arrebujados en sus abrigo, encienden una vela en medio de la carpa que los cobija. A su lado un trozo de queso. Forman un círculo alrededor de la menguada lumbre y esperan a que lleguen. En sus manos sostienen una pesada Colt 45.

Se preparaba la segunda vuelta. El Cabo Belkis Alvarez realizaba su primer salto con apertura manual. Respetamos su



palidez. Hay algo solemne en la partida de un paracaidista a su primera caída libre.

Estiramos el paracaídas sobre el nylon y comenzamos el tedioso y delicado plegado. El Cessna se alejaba hacia la cabecera. Un tractor pasó arrastrando una cortadora de pasto. Formaba parvas que diseminaba en el campo.

La ambulancia, con chófer y enfermero a bordo, esperaba estacionada a un costado

del hangar.

El cielo se cubría de nubes altas. La brisa aumentaba. En el horizonte se acumulaban los cúmulos. Crecían oscuros. Allá arriba el avión iniciaba la corrida final. Suspendimos la tarea. El Cessna se acercaba silencioso al punto de lanzamiento. Un pequeño punto se desprendió de bajo sus alas. Una mancha blanca y roja se frustró en su apertura. Un giro anormal de un cuerpo que caía vertiginoso. El velamen se desplegó en dos partes cruzado por una o varias cuerdas. Alvarez caía en un violento péndulo. Debía accionar su paracaídas de emergencia.

Otra seda blanca se separaba del vientre de Alvarez.

N. del A.: la imagen es una reproducción de la acuarela de mi entrañable amigo, piloto civil e Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

Pero tampoco llegó a abrirse. Llevado por la velocidad y el giro la tela se arrolló alrededor de su cuerpo cubriéndolo totalmente.

El chófer de la ambulancia, distraído en la cabina, charlaba con el enfermero.

—¡Ambulancia!... ¡Ambulancia! —clamó Fry apuntando con el megáfono al desprevenido chófer.

Desde la Torre de Control aullaba la sirena.

Lo vimos pasar por última vez cayendo velozmente ya muy próximo a la tierra.

Acompasábamos el lento paso de Fry hacia lo irremediable.

Rodeando el lugar una pequeña multitud silenciosa e inmóvil se abrió dejándonos paso. De pronto un murmullo creciente se transformó en gritos y exclamaciones. Y entonces lo vimos.

Sostenido por el enfermero, Alvarez avanzaba entre risas y lágrimas a nuestro encuentro.

La parva sobre la que había caído volvía a ser pasto seco que el viento dispersaba.

En seguida vino la lluvia. Y ese día ya no paró.

Prematuramente oscurecida por la tormenta la mañana se hizo noche.

La “Kombi”, como un vientre cálido y seguro, nos regresaba a la ciudad.

Sobre el techo metálico la lluvia se deshacía en torrentes.



como lo vio Renato Fratta Risso
Nacer de Nuevo

El año 1975, con mi jerarquía de Alférez de segundo año, habían llegado para mí muchos cambios, algunos buenos y otro no tanto. Al terminar el Curso de Vuelo Avanzado en la Base de Durazno me destinaron a la poco querida Unidad de Servicios de Aeródromo en Boiso Lanza, y me asignaron a volar en la Brigada de Mantenimiento y Abastecimiento, en el Aeropuerto

Internacional de Carrasco, a donde debía llegar luego de los incontables ruegos a mis jefes, y los más de 20 kilómetros de traslado. Pero como siempre mi vocación fue volar, resolví no quejarme y no dudé un instante en calificarme en todas las aeronaves que estaban destinadas a ser voladas en la USACBL, entre ellas, dos Cessnas 182-D y dos U-17A.

Fue así que el 22 de julio de 1975 me designaron para efectuar un vuelo de lanzamiento de paracaidistas en la Escuela Militar de Aeronáutica. Temprano en la mañana decolé desde Boiso Lanza en el FAU 741 que era un utilitario Cessna 182-D, para efectuar diez lanzamientos de paracaidistas del novel grupo que estaba formando el Mayor de las Fuerzas Especiales de Estados Unidos, e instructor de paracaidismo militar Charles Fry, quien entre sus distinciones contaba con la ser haber sido integrante de los famosos Jumping Ambassadors. Este grupo estaba en la etapa de selección de sus integrantes reclutando para ello integrantes del Ejército y de la Fuerza Aérea.

Al llegar fui recibido por uno de nuestros mecánicos (el Cabo Pérez), quien procedió a configurar el avión para el lanzamiento, lo que básicamente consistía en retirar la puerta de copiloto, sacar el asiento y poner los enganches para los saltos de apertura automática. Después coordiné la actividad del día con el Mayor Fry e hice el plan de vuelo. Luego de realizadas estas operaciones y estando pronta la aeronave comencé lleno de entusiasmo con mi serie de vuelos.

Era julio y el día se presentaba espléndido aunque muy frío. Esto hacía que tuviéramos que utilizar guantes y protección adicional para estar volando tantas horas con temperaturas muy bajas. Hice tres primeros vuelos siempre con el instructor de salto a bordo que era el Sargento Cardozo (aerotécnico de la ETA), y que había sido calificado por Fry para ser instructor del nuevo grupo en formación.

Fue entonces cuando comencé el vuelo del que guardo nítidamente en mi memoria las imágenes hasta el día de hoy. En el iban el instructor, Sargento Cardozo, el entonces soldado de la USACBL Belkis Álvarez y otro alumno más del que no recuerdo su nombre. Como siempre, antes de subir al avión, el instructor hacía a los alumnos "pagar" el vuelo con unas 100 flexiones de brazo y cuando terminaban les hacía la clásica pregunta que utilizaban los instructores de paracaidistas para infundir valor: "¿tienen miedo de morir?" A lo cual los alumnos contestaban al unísono y gritando a pleno pulmón "No, señooooor". A continuación les dijo: "si es así, entonces ríanse de la muerte". Por lo que los alumnos comenzaron a emitir unas carcajadas que en realidad sonaban como algo mixto entre verdad y mentira.

Subimos a 7000 pies y después de hacer una serie de virajes para alinearnos con la pierna de lanzamiento y reducir la velocidad, empezamos el trabajo. Cardozo llamó al primer alumno que adoptó la posición de lanzamiento sacando su cuerpo fuera del fuselaje, apoyándose en la rueda derecha del tren y ejecutando un salto con éxito. Luego del lanzamiento, Cardozo, me pidió inclinar las alas para poder seguir el descenso de su alumno. Una vez que tocó tierra seguimos acomodándonos para efectuar el segundo lanzamiento.

Seguidamente llamo al "Soldado Álvarez". Allí apareció Belkis en la puerta e intentó salir fuera del fuselaje. Lo hizo con prudencia y seguro. Cardozo le transmitía las órdenes gritando, porque el ruido con la puerta abierta era muy fuerte, hasta que estuvo en posición y Cardozo le dio la orden de saltar, y al instante saltó.

El asunto fue que después del salto y ya virando, veo que en su descenso una o más cuerdas se habían pasado por sobre el velamen, formado lo que se conoce con el nombre de un "soutien"

en su paracaídas principal, por lo que su velocidad de descenso era bastante más rápida que la normal. Miro a Cardozo y veo en su cara disgusto y estrés. Lo sigue mirando y pidiéndome continuar el viraje. Algo, evidentemente, había salido mal. Continúo inclinando las alas y cuando dirijo mi vista por segunda vez y logro ubicarlo, grande fue mi sorpresa al ver que el paracaídas principal tenía enroscado a su alrededor el paracaídas de emergencia, que en la desesperación Belkis había abierto sin seguir correctamente los procedimientos para estas situaciones anormales, y ahora sí, ¡¡¡caía muy rápido!!!

Pero lo que ocurrió después fue algo verdaderamente milagroso. Quiso Dios que en los días previos al vuelo alguien diera la orden de comenzar a cortar el césped de la pista auxiliar de la EMA, y que el pasto cortado fuera acumulando a una distancia prudencial de la pista 01-19. La parva tenía en su centro una altura cercana a un metro y medio y allí justito, exactamente en el centro, cayó Belkis Álvarez.

Descendimos lo más rápido que pudimos y aterrizamos para luego dirigirnos a la línea. Desde allí nos trasladamos corriendo al lugar de aterrizaje de Belkis previendo lo peor. Lo que habíamos visto desde arriba era desalentador, un montón de gente aglomerada junto a la parva y varios vehículos dirigiéndose hacia la zona, entre ellos una ambulancia.

Cuando me acerco veo a Belkis Álvarez, con el semblante lívido discutiendo con el Mayor Fry. Este le decía en un español agringado; "tienes que tirarte de nuevo y ahora, es la única forma de que puedas seguir en el grupo", al tiempo que Belkis le contesta (palabras textuales): "ni en pedo me vuelvo a tirar más".

Creo que ese fue su último salto, se rió de verdad de la muerte y vaya que sí nació de nuevo...



como lo vio Gabriel A. García Cataldo
¡Cómo el Maná!
Este También Cayó del Cielo

Más allá del hangar, el rondín de guardia N° 2 se erguía cercano a las grises calles de rodaje que serpenteaban por el recién cortado pasto del campo, que dejaba al descubierto la siempre oculta cabecera de pista 01. Se hicieron las seis, comenzaba a amanecer y como era costumbre, abandoné el puesto y me dirigí a la Guardia para hacer el relevo. Miré hacia atrás y entre labios murmuré: *¡qué día espectacular será el de hoy!* Había pasado las últimas dos horas de la madrugada en él, solo escuchando el canto del pájaro “aguatero” sin poderlo ver. Las tenues luces del amanecer me pintaron un cuadro diferente.

La Escuela estaba brillante por donde la vieras. Las paredes de impecable color blanco, puertas, ventanas y postes de color “azul 23” y coronando el jardín el timbó enorme y desnudo al que el rosal amorosamente envolvió con sus rosas rojas que contrastaban con el oscuro tronco. Abajo, las tonalidades verdes de los arbustos y del prolijo césped de los canteros, completaban la paleta del natural.

Ese día de invierno el cielo se había presentado totalmente despejado, el viento calmo y al sol de la mañana apenas se le sentía una agradable tibieza cuando nos daba en la cara. Ya habíamos desayunado y la formación estaba frente a los alojamientos; los clases nos pasaban revista en busca de alguna “mascada” que pudiéramos llevar escondida entre las ropas. Todos sin excepción deseábamos que terminaran de una buena vez; el helado pavimento de la plaza de armas comenzaba a hacerse sentir en la planta de los pies.

El timbre que indicaba el comienzo de la primera hora de clase se sintió en la lejanía y el Sargento encargado de la formación dio por terminada, esta vez, la infructuosa búsqueda de algún alimento no autorizado. En realidad ningún alimento

era autorizado, salvo el que se nos proporcionaba en las distintas comidas o colaciones. ¡No era que pasáramos hambre! El tiempo entre una comida y otra, era extenso; el trajín del día era exigido y la propia juventud que vivíamos, requería algunas calorías extras tales como galletitas, dulces de cualquier tipo y lo máximo, una barra de chocolate. Pero todo esto recién enumerado eran excusas, la realidad era que no se podía ingerir absolutamente nada fuera de los horarios o locales para ello. Eran los reglamentos. Esto si era real y como todo lo prohibido tiene un “sabor especial”, era eso exactamente lo que los cadetes buscaban.

A paso ligero arribamos a los salones de clase e inmediatamente rompimos filas y nos adentramos al acogedor calor interior del aula en que seguramente el profesor de turno ya estaría a la espera de sus alumnos. Por lo general esta situación no se daba nunca y eran los cadetes los que esperaban a que su profesor hiciera su entrada. Para los cadetes de 1er. Año del Salón “A”, sabíamos que el Prof. Rendo, de Matemáticas, ya estaría en su lugar. Habíamos visto su viejo Ford “Prefect” de color negro en el estacionamiento y siempre se había mostrado muy puntual al llegar a clase.

Entrado en años, bajo de estatura, regordete y calvo, el Profesor Rendo se había mostrado muy comprensivo con las tareas a que los cadetes, sus alumnos, estaban obligados. Para ese entonces hacía más de 25 años que dictaba clases en la Escuela Militar de Aeronáutica. Luego de habernos ubicado, cada uno en su lugar, el Profesor nos saludó con un “buenos días” y como si nada hubiese pasado, comenzó con la clase que traía preparada.

La primer hora pasó entre desarrollo de fórmulas incomprensibles, el sonido de rayas y puntos provenientes del accionar de la tiza sobre el pizarrón, apuntes que tendían más a la gráfica del sueño y el propio dormir, este último, producto de la guardia de la noche anterior, de la que se volvía a la realidad

por algún “motorazo” de los aviones que pasaban cercanos. ¡Al fin el timbre! Que indicaba la finalización de la “hora de clase” y el comienzo de los muy cortos, pero reconfortantes cinco minutos de recreo. A algunos les daba el tiempo para alejarse hasta los servicios higiénicos al otro lado del corredor, otros para dar unas pocas pitadas a un cigarrillo que apagarían por la mitad y reservarían el resto para el próximo descanso y otros como en mi caso, para varias cosas a la vez, entre ellas, espabilarme un poco para aguantar la dormidera de los próximos 45 minutos de clase.

¡Esos eran los días más temidos por los cadetes! Cualquier pestañeo que durara más de lo corriente podía ser causa de “dormir en el salón de clases”, y el hecho de que el profesor de turno fuera civil, no era más que un agregado que contribuiría negativamente. Ni que hablar de ir al baño y quedarse dormido y faltar a la siguiente hora de clase, o lo que era peor aún, quedarse dormido cuando las clases ya habían terminado y todos se habían retirado del área de los salones. Seguramente habría varios cadetes buscando al dormido. Y seguramente el cadete repetiría en “sabatina”, o “dominguera”, aquella guardia que fue origen de su cansancio, que a su vez fue causante de la dormitada, y por consiguiente motivo de la sanción. Todo debía cambiar o el círculo no se abriría hasta 28 días después, desde la última salida con licencia, en que la “orden” (de carácter higiénico –más mental que físico–), salvaría al arrestado de permanecer dentro del perímetro de la Escuela por la eternidad.

¡Por suerte nada de eso sucedió! No significaba que otras catástrofes interfirieran el normal desarrollo de la vida de los internados.

La premisa anónima que se había venido transmitiendo verbalmente a través de los tiempos de que, “el militar siempre está en falta”, es una hipótesis aceptada que no tiene otra conclusión posible.

La segunda hora de Matemáticas venía desarrollándose

peor que la primera. El enorme y negro pizarrón se había llenado de fórmulas que ha medida que la escritura se acercaba a su límite derecho, se hacía más apretada y por lo tanto más confusos e ilegibles se hacían sus caracteres y signos. Para colmo de males mis ojos se entrecerraban y lo que lograba ver en el pizarrón era apenas... ¡un rayerío insoportable!

Los rayos de sol que ingresaban por una de las ventanas laterales daban en mi hombro derecho y el cansancio y la modorra me tenían a mal traer cuando, casi entresueños, me pareció escuchar la sirena que anunciaba zafarrancho.

¡No me pareció! ¡Si se escuchaba la sirena! Casi simultáneamente, todos en el salón, salieron de él corriendo y como por arte de magia me encontré como todos, en la parte trasera de los salones y mirando hacia el cielo, viendo como un paracaidista con sus arreos entreverados se precipitaba más rápidamente que lo acostumbrado. Percibimos además los inútiles movimientos de sus piernas y brazos, intentando vaya uno a saber que y que cosas le pasaban por su mente en esos instantes. Incrédulos de la situación de la que éramos testigos, vimos su caída hasta que el edificio de Operaciones se interpuso ante nuestra mirada. Todos pensamos lo peor: ¡Pobre tipo! A algunos los conocíamos “de vista”; había oficiales y tropa entre ellos, de los que todos a su vez, nos sentíamos orgullosos de que esas maniobras, parte del curso que realizaban, las hicieran en nuestra Escuela. Es el sentimiento de pertenencia y a ellos, los sentíamos como nuestros.

Muchos cadetes corrían para situarse al otro lado del edificio de Operaciones y poder observar mejor; otros, los que volaban o preparaban sus vuelos ya estaban allí desde antes. Para cuando llegamos y vimos el tumulto de gente, no podíamos avanzar más para no entorpecer el accionar de la ambulancia y de los socorristas que se arrimaban al lugar del impacto.

La acción se desarrollaba a escasos cientos de metros desde nuestra posición, de repente notamos que de entre una

gran parva de pasto, que había sido cortado días atrás y que aún no se retiraba, rescataban al paracaidista que acaba de caer justo en medio de ella.

Luego nos enteraríamos de los pormenores de los horribles momentos vividos y el nombre del protagonista, que resultó ser el Soldado Belkis Álvarez; luego de la negativa experiencia y habiendo pasado muchos años desde aquellos días, culminó su carrera en la Fuerza Aérea Uruguaya pasando a situación de retiro con el grado de Sub Oficial Mayor.

Ese fue “el día de la parva” en la Escuela Militar de Aeronáutica.



Prologo con Ómnibus *por Elbio Firpo Peluffo*

*En efecto, nada ni nadie podrá reemplazar jamás al
compañero perdido. Los viejos camaradas no se
crean. Nada vale tanto como el tesoro de los
recuerdos comunes, de tantas horas vividas juntos...*

Antoine de Saint-Exupery
“Tierra de Hombres”

Sobre las seis de la tarde empezaba a ponerme nervioso. El ómnibus salía a las nueve de la noche. Eso cuando tenía Primera. En invierno ya era de noche. El ritual del domingo de tarde empezaba por la pastafrola con dulce de leche que me hacía mi madre en tanto planchaba la ropa que llevaría para una larga semana, o un largo mes. Cuando estaba lista la partía al medio y la acomodaba entre tibiezas de horno y de ropa recién



planchada. A las ocho me iba a la calle Florida, tiempo suficiente para no arriesgar perder el ómnibus y sus nefastas consecuencias. Alrededor del 7-E1 ya se encontraban otros

“sunchos” como yo con las manos en el capote, las blancas gorras y el orgulloso pañuelo blanco abrigándonos el cuello. El viejo Leiland, de plataforma abierta, no nos protegería del frío ni del polvo que nos esperaba después del Aeropuerto de Carrasco, agazapado en el camino de tierra pronto a lanzarse sobre la blancura de nuestras camisas y depositarse, inmisericorde, sobre la funda impoluta de nuestro cubrecabeza. De aspirante nunca sabía donde sentarme. Adelante tenía la ventaja de ver quienes irían subiendo. Una cosa tenía clara, ofrecerle el asiento a los clases y a los cadetes de segundo. La prudencia aconsejaba también a los cadetes de primero, al menos el amague. La mayoría de ellos nos tuteaban a pesar de su relativa antigüedad de un año.

Pero a no descuidarse con su “macanudez” y sus gestos cancheros, los cadetes de primero suelen ser muy memoriosos. En general, aunque hubo excepciones, nadie aceptaba el ofrecimiento. Si me sentaba atrás perdía la visión del camino. Un clase que subiese rápido y que no me diera tiempo a pararme podría hacerme iniciar mal la semana. Personalmente prefería ir parado desde el Control de la calle Dante. No lo hacía para evitar que mis camaradas me cargaran durante todo el viaje diciéndome “apretado”. A partir del Aeropuerto de Carrasco quedábamos

solos en el ómnibus.

Ocasionalmente algún granjero de la zona que descendía en una de las pocas paradas de la ruta. En ese último tramo antes de llegar a la Escuela, rodeados de oscuridad, sometidos al monótono ruido del motor y a la mortecina luz del techo, solíamos adormecernos. Bien podíamos estar en una nave sideral rumbo a Marte. Nada se veía tras las ventanas que reflejaban nuestros rostros resignados. Siempre pensé que ese tramo de la 101 constituía el imaginario puente entre el mundo profano que acabábamos de dejar y otro muy diferente, casi ilusorio, que nos esperaba delante de los focos del ómnibus que apenas iluminaban el polvoriento camino. Después de la última curva, cuando la carretera se extiende recta, la veíamos aparecer en la negrura. Una luz blanca, como un faro en un mar de tinieblas. Sacudíamos el polvo de las gorras, nuestra propia modorra, éramos otros, prontos ahora para entrar, purificados, a un reino exclusivo. Ese era el significado del viaje, pero entonces no lo sabíamos.

La carta al Cabo Honorario Rúbén Fernández es un pretexto para la nostalgia, en todo caso nuestra nostalgia, la de la tanda del año 61. Pero no diferente a la de todas las promociones que han pasado por la EMA. Todas han tenido un Fernández, un Pérez o un Rodríguez o comoquiera que se llamase el clase que más admirábamos. De igual manera los Cabezas, Gordos, Flacos, Picas, Flaflis, Negros o Polos. Todos existieron y seguirán existiendo en la memoria de quienes compartimos las blancas paredes de la Escuela, su extendida Plaza de Armas, los frescos corredores, el banco del jardín bajo el florecido jacarandá, las nieblas y las lluvias. Y los aviones. Solo nosotros, felices iniciados, sabíamos lo que significaba amar aquellas ruidosas chapas, el ronco y apremiante sonido de una arremetida, el quejido de una hélice desbocada, la angustiosa llamada de la sirena. Después regresábamos al mundo profano convertidos en

heraldos de un reino mágico, admirados y consentidos por nuestros padres que nunca entendieron del todo nuestra extraña vocación.

El monólogo imaginario entre un anciano, con claros síntomas de alteración, que le escribe a su Jefe de Sección confundiendo pasado y presente con ingenuas referencias a su falta de memoria y las urgencias de su enfermedad prostática, nos habilitan con dudoso humor, a la reflexión de nuestros miedos. Mientras la memoria cercana es cada vez más elusiva y caótica, olvidando fechas, nombres de nietos, llaves y dinero, se agudiza la distante. Y recordamos a los que partieron temprano, hace ya mucho tiempo, como si fuera ayer. El ómnibus intemporal y el polvo de la ruta.



Carta al Cbo. Hrio. Rúben Fernández Ubal

Mi Cabo Honorario, le escribe el Asp. Elbio Firpo, de la primera sección del Curso Preparatorio, no se si me recuerda, usted era mi jefe de sección en el año 61. No estoy muy seguro cuanto hace de esto porque a veces se me olvida en que año vivo y, aunque eso no es realmente importante, me preocupa que la gente piense que lo hago a propósito. Tampoco recuerdo si usted ascendió a Sargento, si fuera así, desde ya le estoy pidiendo disculpas. Le escribo porque ayer alguien me leyó algo en la computadora donde lo nombraban muchas veces y al final aparecía su foto con una gorra puesta. Por eso lo reconocí, porque usted usaba el polí echado para atrás, me acuerdo clarito. Supongo que el de la foto era usted, no quisiera equivocarme, porque se veía un poco viejo... de más. No se ofenda, yo no soy mucho más joven que usted, yo tengo diecinueve, así que usted debe andar en los veinticinco. Me acuerdo cuando lo conocimos, me refiero a la tanda de aspirantes de aquel año. Se gastaba

una pinta de recio a lo Jean Paul Belmondo, mono de vuelo abierto hasta la mitad del pecho, el pucho en la boca y arrastraba los “pepos” como diciendo: aquí vengo yo. Se rumoreaba que había sido camionero y que tiraba la piña. Como era bastante veterano y del Cerro la gilada lo respetaba. Me refiero a sus compañeros de promoción. Nuestros clases. Sin ofender Jefe pero ¡Qué tandita! A usted le gustaba jugarla de reo pero siempre supimos que era una pose. Lo que no podrá negarme que usted tenía algunos preferidos, el “Pica”, el “Yayo” y el “Polito” eran medio consentidos suyos. Cada tanto los “tipiaba” pero yo siempre pensé que estaban acomodados. ¿Se acuerda aquella mañana que pasó revista de afeitadas? Usted me dijo -¿Se afeitó aspirante?- Yo le contesté, medio sobrador, lo reconozco -No tengo barba, mi Cabo-. Entonces usted se acercó a mi cara y me arrancó el único pelito que tenía con sus dedos. Después mirándolo, preguntó -¿Y esto qué es? Y ahí nomás me “tipió” por no afeitarme. A partir de ahí me tuve que rasurar todos los días a pesar de mi profusión de granos y granitos que me la hacían pasar verde. Al que no quería mucho era a mi amigo el “Flafi”. Yo creo que fue por aquel chiste que le hizo cuando le preguntó –en una de sus habituales mazoqueadas- si sabía como le decían los aspirantes. Cuando le dijo con sonrisa bobalicona, paraguas de cigarrillo, usted se rió, pero en el fondo creo que nunca le perdonó aquello y cada tanto le daba “pa’tabaco”, porque como era medio dormilón y su cama estaba al lado de la suya, usted se la cantaba sin enfriarse. Sin ofender mi Cabo, o Sargento, mire que a mi también me habían bautizado Ñato. Pero en honor de la verdad ese sobrenombre que compartimos no me hizo merecedor de ningún trato especial de su parte. Que año aquel año, Jefe. Por primera vez sentimos sonar la sirena de la Torre de Control. Había caído el Cabo Hammann. El T-6 se había negado a salir de un tirabuzón. Años después la

escucharíamos otras veces. Pero aquella vez fue especial. Una especie de bautizo al revés. No se si me explico. Nacíamos a la profesión que amábamos de la manera más dura, con una partida. Discúlpeme, mi cabo, ¿de que hablábamos? Por que tuve que levantarme para tomar unas pastillas para... la verdad que no se para que son. Y aproveché para ir al baño. ¿A usted no le pasa? Me refiero a tener que ir tan seguido al baño. Pero en fin. Creo que le estaba contando cuando me invitó a volar en el 202. Había techos bajos y apenas salimos nos metimos en la sopa. A lo cinco mil pies, después de unos cuantos minutos de vuelo, me preguntó si alguna vez había hecho un “tonneau” por instrumentos. Una pregunta retórica, por supuesto. Recuerdo que me dijo que me quedara derecho en el asiento. Usted apoyó la cabeza sobre el panel de instrumentos y efectuó la maniobra. Me entró una desorientación espacial de aquellas. La experiencia valió por todas las clases teóricas que habíamos tenido sobre el tema. Bueno, mi Cabo, o Sargento, no lo quiero distraer por más tiempo, pero como le digo, alguien me leyó algo de un tal Menéndez y me mostraron una foto que por lo viejo debe haber sido de su padre, respetuosamente dicho. Algo recuerdo de este Menéndez. Era uno rubiecito? Porque si era rubio y volaba en el Grupo “dosh” debe haber llegado lejos. Los rubios siempre tuvieron más suerte que los morochos en el Grupo. Muchos llegaron a Jefes. Usted no era rubio, precisamente, y tampoco lo que se dice un Alain Delon, así que debe haber terminado volando C-47. Dudo que tampoco un Fairchild porque allí también iban los lindos. Le pido perdón por mi mala memoria. Sepa que siempre le tuve un afecto muy especial, como toda mi tanda. Pocos pueden atravesar cuarenta años y ser recordado con el cariño de aquel año 61 cuando lo conocimos. Y ahora lo dejo. En realidad no se que hago acá. Ah, claro, pedí para venir a estudio libre porque pasado mañana

es el cumpleaños de mi madre y quiero hacer la solicitud para que me dejen salir el sábado que estoy preso por un Uno que me saqué en Matemáticas. Siempre vengo a la Sala de Dibujo porque me gusta ver la Plaza de Armas tan tranquila a esta hora de la noche. A menudo vienen mis amigos, el aspirante Enrique Díaz, que le decimos “El Tejo” y el “Suncho” Méndez. No se si lo escucha mi Cabo, pero el trompa está tocando silencio y una niebla invernal esta cubriendo la EMA.

Asp. Elbio Firpo Peluffo



El Inocente

por Elbio Firpo Peluffo

*“Uno vuelve siempre a los viejos
Sitios donde amó la vida.”*

*Julio Cesar Isella
“Canción de las simples cosas”*

Prefacio

Solíamos sentarnos con Antúnez en el banco del jardín que miraba hacia la ruta. Especialmente en Primavera cuando el aire tibio nos acercaba el fuerte aroma de la cocina, despertador de jugos gástricos, y el perfume de los aromos, en una exacta mezcla entre lo profano y lo inefable. Hasta hace poco se reía de mi salto fallido sobre Morales, de mis pies marcados en su colcha, de aquella revista de armamento, de la sorpresa de todos. Le confesé lo que durante cuarenta años mantuve en secreto. Y me

gustó verle reír casi hasta las lágrimas y entonces insistí en la anécdota agregando detalles olvidados.

Porque Antúnez no se reía a menudo y ahora, mientras el mate circulaba entre camaradas, sabedor de que abandonaba la formación, me sentí irremediamente triste.

Y lo recordaré en relevos invernales, siempre puntual, siempre prolijo, aunque fueran las tres de la madrugada, la alta noche, la noche profunda donde todo esta quieto. El rocío condensado en gotas, se desliza por las chapas de la ambulancia, de la roja autobomba, empapa los pastos, los árboles desnudos.

Y los aviones. Me acercaba a ellos lentamente, apoyaba mi mano sobre la punta de ala, recorría su borde de ataque, me detenía en los faros de aterrizaje, después, parado frente al motor, aspiraba profundamente el recio bálsamo de aceite quemado y combustible. Acariciaba la hélice helada, en tanto, desde lo más hondo de la enorme máquina, surgían los pequeños crujidos, súbitos estiramientos metálicos, imperceptibles notas que tañían, desafinadas, los cables de comando.

Hoy, como siempre, entrego mi colaboración a la crítica, no a la bondadosa sino a aquella que sabe leer entre líneas, la que juzgará con inteligencia algún exceso escatológico intencionalmente buscado o la provocadora frase para los nacidos en el jurásico.

Antúnez ya no está con nosotros. Una noche de estas saldré a buscarlo. Recorreré los rondines donde se estacionaban los pesados T-6, muy cerca del pozo lleno de aceite usado para nuestro bautismo de vuelo. Escucharé sus inconfundibles pasos de largas zancadas. A la difusa luz de los faros de mercurio lo veré llegar atravesando la niebla con el fusíl al hombro.

Sabré entonces que serán exactamente las tres de la mañana.



La Plaza de Armas es un enorme espejo de cielo encapotado donde toda la lluvia del Invierno se deposita en charcos que destrozamos a paso ligero al ir y venir de los salones. Como soy de los más altos suelo estar a la cabeza de la formación y entonces elijo los más gordos para aplastarlos con toda la fuerza de mis indestructibles “Incalcuer” empapando a los “sunchos” de mis camaradas que mastican el nombre de mi madre sin abrir la boca.

Anochece temprano y debo prepararme para una larga guardia de segundo turno. Bajo el cubrecierre descubro el frío cuerpo de mi Mauser dormido en vaselina que deberé retirar meticulosamente exponiéndolo a la humedad que acecha en los rondines.

Guardo el tapaboca de bronce, retiro la vaina y el acero bruñido de la bayoneta aparece punzante. Quito el cerrojo y limpio minuciosamente a fuerza de cuero y trapo hasta que los círculos concéntricos de las estrías se destacan en el cañón, disminuyendo como en un embudo hacia la boca. Por más precauciones que tome alguna gota se deslizará corrosiva en esta noche lluviosa provocando una reacción química que amenace mi licencia.

¡Se va la guardia! Llega la voz perentoria desde el corredor, y media docena de roperos soportan el golpe nervioso de sus dueños.

¡Paren un poco, locos, que me falta el correaje! Los “sunchos” ya están allí. Hace horas que se afeitaron, perfumaron, lustraron bronces y zapatos y nos miran condescendientes desde sus impecables bufandas azules y el olor de cuero lustrado hasta la náusea.

¡A formar!

–Dejame en segunda fila que me falta un botón y no me dio para afeitarme.

¡Derecha alinearse! El Cabo es un alemán rubio y fornido al que los “sunchos” aman y ofrecen sus pechos salientes a la más minuciosa revista. Pero el “germano” ni los mira. Apenas un reajo lo dice todo. Son de los míos. Ahora viene la carne de cañón donde el flamante Cabo Honorario, piloto excelso de AT-6, aumentará sensiblemente su nota de Aptitud Militar.

—¿El botón?

—Recién se me cayó.

—No se afeitó?

—Tengo granitos. Tiros sueltos. Y por hacer una aclaración indebida. Quinto grado con suerte y antes de empezar la guardia.

A la una de la madrugada sigue lloviendo. Protejo mi Mauser lo mejor que puedo debajo del poncho y marchó al rondín asignado. Una hora después vuelta al Cuerpo de Guardia buscando el calor de la estufa a leña. Me desparramo en una silla.

—Siéntese bien.

—Si, mi Cabo.- Se me caen los párpados. Mis compañeros exhiben sus libros de estudio sobre una mesa. El alemán lee el manual de vuelo. Cada tanto dialoga con los conceptuosos que le preguntan como sacar a un “Texan” de un tirabuzón.

—No se duerma.

—No, Señor.-

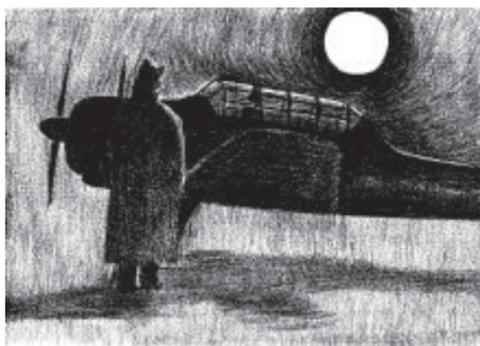
Intento mantenerme despierto masticando una galleta de campaña. Y las migajas caen descuidadas sobre mis “Incalcuer” empapados, mi poncho y mi sueño.

Todos me



miran.

Otra vez al rondín. Por suerte es el del hangar viejo donde la larga fila de AT-6 crepita bajo la lluvia. Rondín de apariciones y aparecidos. Ligeramente tenebrosos, como grandes peces sin naríz, los Texan empapan



sus escamas y el agua corre por los números y las insignias y se desliza por las alas bajo de las cuales me acucillo al resguardo.

Las tres. En esta guardia ascéptica ni pensar en el más ligero aroma a mate.

¡Atención! El señor Comandante de la Guardia. Un Teniente bajito y atildado, Oficial de los cursos e instructor del germano. Sonrisa. Si despeja volamos el lunes a primera. Comentan algo del Manual. Los conceptuosos siguen con geometría analítica. Estrujo la novela Colección Bisonte que no pude ni podré sacar de mi bolsillo so pena de ser incinerado.



—Que no se duerma, ¡le dije!

Me pongo firme sacándome la baba de las comisuras de los labios. Parto al último rondín con el Mauser bajo el brazo.

Amanece. El trompa calienta el instrumento de llamada. *Pu-Pu-Pu-Pu*. Después el toque largo y desafinado que provoca el pánico en los dormitorios. *Levántese y guarde arresto*. Pobre consuelo el estar aterido, cansado y medio dormido, imaginando desde el rondín el descontrol de los Cursos.

Sábado. La lluvia nos salvará de Instrucción pero seguro

habrá revistas para todos los gustos.

Desayuno. Las mesas son pequeños feudos. La del Encargado de Curso, temible personaje ya con escuadras de Sargento, es la más envidiada. Allí está Morales, nuestro compañero de tanda, bufón del rey, siempre eximido, siempre fumando, pegado a los clases y administrando los comestibles no autorizados de su mesa pantagruélica. También Fouche, apodado “el rata”, Cadete de Tercero sin escuadras que sobrevive gracias a los despojos del Encargado de Curso cuando este organiza las célebres cacerías de cadetes para incrementar su menguada Aptitud Militar.

Pertenezco a una mesa secundaria presidida por un clase secundario y sin escuadras que nos autoriza tímidamente a llevar manteca que yo debo guardar en mi ropero. Precisamente ahí me vió Morales cuando la llevaba al comedor al dejar la Guardia.

Instrucción suspendida. Arreglo de roperos. Fouché me llama:

–¿Qué llevaba hoy al comedor en el bolsillo del capote?

–La servilleta –contesto–. Sonríe.

–Sincérese. ¿No llevaba manteca?– Extiende el brazo y apoya su mano sobre mi hombro. Sonríe. Después de todo es compañero de mi jefe de mesa.

–Si, mi Cadete.

–Tranquílcese, el Encargado de Curso tomará en cuenta su franqueza.



–Acompañame, te pasaron a la guardia. Corro con el Sargento de Semana a cumplir el protocolo de arrestado a rigor y vuelvo al Curso.

Morales me mira por detrás del ropero. Pego un salto. Mis pies embarrados quedan marcados en la colcha de Antúnez cuando me impulso sobre Morales. De nuevo a la guardia.

Antúnez me recrimina. Me agregan cinco días más por falta de compañerismo.

Se va la licencia. Quedamos pocos. Morales como Walker, tan campante. Tercera por estar eximido. Por lo menos el “chivatón” lleva quince días sin hacer Instrucción, guardias o cuarteros.

Mañana ¡guardia dominguera!

Gris y ventoso pero ha dejado de llover. Está muy frío. Me acerco al armero para desvestir al Mauser, entonces me fijo en él. Abridito en su cubrecierre y cubierto por el brillante tapaboca. Tiene pelusa acumulada por la falta de instrucciones y de guardias. El Máuser de Morales es inocente de las iniquidades de su dueño. De su mezquindad y falta de compañerismo. Inocente. Presiono el resorte del tapaboca y giro. La boca del cañón me mira. *Puif. Puif.* Dos. Un gusto metálico me queda en los labios. Después me apresuro. Se va la guardia.

Lunes despejado. Desde muy temprano roncan los T-6 en la línea. Corremos hacia los salones. Morales a paso redoblado con los eximidos. Antúnez no me perdona la pata en la colcha. El sargento de semana: Tenés cuartero. ¿Otra vez? ¡Hice la



semana pasada! Hay uno en Comisión y Morales eximido. Cuarto turno. A las tres y cuarto de la madrugada corrí el tapabocas. *Puif. Puif.* Tiene angina de pecho. Quince días eximido de guardia e instrucción. Antes de despertar al quinto turno de cuartelero. *Puif. Puif.*

Si hubiera sabido. Ya era tarde. No se preocupe mi Cadete. Respondí a mi clase secundario sin recriminarle su falta de albúmina-, para evitarme más problemas suspendió la mantecadillo. Morales untaba generosamente su tostada con mermelada. Mezclaba la cocoa con la leche y me miraba sobrador desde su mesa azul cármica. Recordé esa mirada en la siguiente visita a su fúsil y me exigí en la ofrenda. Sería exagerado decir que disfruté el frío contacto del caño... pero.

¿Sales, fosfatos y carbonatos me dijo, Doctor? Y también sustancias orgánicas como la tialina, la maltasa y la lisozima. ¿Le interesa la odontología, Cadete? Mucho, Doctor. ¿Y son corrosivas? Mucho, disuelven las sustancias ingeridas en especial la tialina sobre el almidón y otras combinaciones químicas altamente abrasivas. Abandoné el consultorio tarareando una canción absurda donde repetía: parótidas, sublinguales, submaxilares, larailará, larailará.

Increíblemente Morales lleva dos meses eximido. Nuestra mutua simpatía me ha costado cara. No pasan dos días sin que el Rey me fusile por algo beneficiando al “rata”. En mi diaria visita al fusil del “buchón” compruebo su absoluta negligencia. He llegado a sacarle el polvo a su cubrecierre, lustrarle el tapaboca y ponerle vaselina. Me pregunto, en tanto lo acicalo, por sus estrías.

La cosa reventó un viernes a fin de mes. Zafra relámpago de “tipas” que el Rey organizaba en beneficio de sus menesterosos compañeros. Llegábamos de los salones y ya nos esperaban en el Curso al lado de los armeros.. El cirujano mayor,

el “rata” y todos los clases. Fusíl, Cadete. Sacábamos el cubrecierre y lo ofrecíamos al ojo del amo. Falta vaselina. Cantonera sucia. Otro. Morales recién llegaba con el grupo de eximidos. Cadete Morales, fusíl. Con la displicencia habitual el “buchón” tomó el arma y comenzó a retirar el cubrecierre. Todos mirábamos. Un olor tibio de puchero venía desde la cocina.

Atención para Rancho. El cubrecierre no salía. Rápido cadete. No puedo. A ver, ¡deme acá! El Rey pegó un tirón al cuero. Un líquido espeso color ladrillo corría lentamente desde el cerrojo manchándole las manos. El acero brillante había desaparecido entre costras de óxido. Después de varios intentos se desprendió el cerrojo con escalofriante sonido. Un *glup, glup, glup*, agónico acompañó la salida de la indescriptible melaza.

La ejecución de Morales fue sumaria. Pese a su endémica eximición fue llevado a paso ligero a la guardia. En la mesa real el puesto de bufón quedó vacante y hasta el genuflexo Fouché, alias “el rata” cayó junto con el “batilana” por su responsabilidad como Jefe de Sección, Tres meses después Morales, que no había nacido para ser militar, pidió la baja.

En mis oraciones diarias nunca olvido al inocente Mauser de Morales nacido en Alemania en 1911 y sacrificado por una causa superior en campos de la Escuela Militar de Aeronáutica en el año del Señor de 196...

Amén.



N. del A.: las ilustraciones que acompañan este relato son interpretación gráfica del piloto civil e Instructor Paracaidista Carlos Colman Amaro.

El Examen

por Elbio Firpo Peluffo

*Para mis inolvidables profesores,
Coroneles Arquitectos
Juan Calanchini y Jorge Steineck.*

El período de “estudio libre” se iniciaba al otro día de la finalización de cursos. Significaba la posibilidad de estudiar en los jardines y salones preparando los exámenes a nuestro libre albedrío y bajo nuestra responsabilidad. Etapa especialmente inquietante para mi ante la proximidad de las pruebas, cuyas “vedettes” más cotizadas eran, sin duda, Geometría Analítica y Matemáticas.

Sentado en el banco bajo un frondoso romero, veía pasar las horas con inquietud creciente y, al mismo tiempo, con una pasividad que aún me asombra. Acaso persuadido por mi natural inclinación a la humanística, había cerrado toda posibilidad a mi intelecto de prepararse para las ciencias exactas, lo que por otra parte, me daba un inmejorable pretexto, para ocultar carencias tan elementales como la resolución de una raíz cuadrada, sin mencionar divisiones y restas. Ni hablar entonces de Cálculo Infinitesimal o del trazado de curvas, verdaderos galimatías a los que había, definitivamente, rehusado enfrentar.

Envidiaba el tesón que mis compañeros de promoción ponían en la tarea. Asistía como pasivo espectador al desarrollo de las fórmulas y problemas con que llenaban los pizarrones. Su entusiasmo me resultaba incomprendible. Ellos, por su parte, habían abandonado todo intento para mejorar mis aptitudes, convencidos de que mi cerebro era una tábula rasa de férrea consistencia.

Los “de la derecha”, con promedios que oscilaban entre el nueve y el diez, corrían con total tranquilidad, preocupados únicamente por el lugar que ocuparían en el segundo año de cadetes. Entre sus cálculos no estaba el perder algún examen. Seguían los esforzados y anónimos mediocres, capitalistas de problemas de años anteriores, libretas de fórmulas y voluntad de lucha. No esperaban resultados brillantes, aspiraban a salvar la valla rozando con su cuerpo la varilla. Eran los que sacrificaban el Casino de la noche por la inhóspita soledad del salón de clase y machacaban sus neuronas hasta más allá del toque de silencio..

Los “tablones”, últimos en la escala, admiradores de los primeros, a quienes consultaban como un oráculo, pero sabedores de la distancia que los separaba, solían mezclarse con los segundos. Estos los aceptaban y aumentaban su autoestima, practicando con ellos hasta el hartazgo, las mismas fórmulas y ejercicios. En el fondo todos sabían que los “tablones” terminarían su sufrimiento en el aserradero del examen, donde sus cabezas, huecas o muy macizas, rodarían sin contemplaciones.

Mi orgullo impidió siempre aceptar una ubicación en este “tercer mundo” donde me ubicaban mis compañeros.

–“La inteligencia es una media que no se mide por el valor de sus extremos”-solía repetir cada vez menos convencido, a medida que los aciagos días de los exámenes se aproximaban.

Mientras los “adoquines” se confiaban a los hados para salvar el trance, consideré que mis posibilidades –con hados o sin ellos– serían prácticamente nulas, por lo que comencé a preparar un plan para aumentarlas.

El verano se acercaba. La “Plaza de Armas”, calvario húmedo de los inviernos de Instrucción, se convertía en la “plancha de armas”, donde nuestros “Incalcuer” se pegaban a la viscosa superficie y adquirían su persistente aroma que

impregnaba dormitorios y salones. Esta estoica práctica sucedía a la hora de la siesta. Sesenta minutos dispuestos por la Dirección para que recuperáramos fuerzas, pero que en realidad, aumentaba nuestro sufrimiento al arrojarnos medio dormidos a la sofocante canícula.

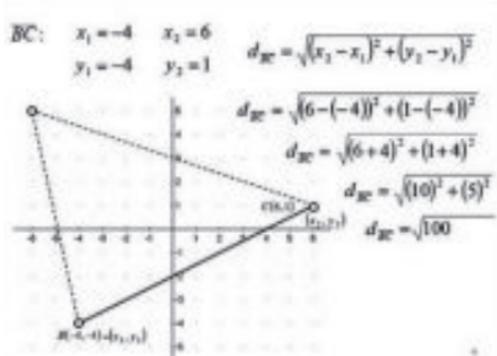
El primer examen a que nos enfrentaríamos sería Geometría Analítica e inmediatamente después , Matemáticas.

El temor ancestral por los números se veía acentuado por la figura legendaria del Coronel Arquitecto Pardavilla, viejo Oficial Superior apodado entre otros mote, el “Poroto”, atendiendo al evidente parecido de su cabeza con un frijol. Extremadamente serio y reglamentario, era el verdugo oficial de cuanto “tablón” se cruzara en su camino y al momento de esta narración, sumaban varios. No había nada personal en estas” ejecuciones “que año a año ,se repetían “matemáticamente”. Era algo así como el encargado de mantener el equilibrio ecológico dentro del Cuerpo de Cadetes, apostado al final o al principio del “puente de los burros”. Cumplía su misión mesiánica, desapasionada y asépticamente. Nada de dramas en el momento de la verdad: si sabe salva, si no sabe pierde. Esta “geométrica” línea de conducta, lejos de mitigar la sensación de terror que su presencia despertaba entre los “tablones”, la exacerbaba a extremos inauditos.

Como contrapartida de Pardavilla, estaba el Coronel Lubeck. Alto y rubio, de ascendencia alemana, Lubeck era, no obstante, afable y cariñoso con los cadetes. Al contrario de Pardavilla, quien nunca sonreía, él lo hacía a menudo. Pero los “adoquines”no se confiaban. La “pareja refrescante”, como solían apodarlos, no concebía la carencia del númen matemático y muchas veces lo que el “Poroto” no ejecutaba, lo hacía su escudero.

Dos días antes del examen tenía planificada la forma en

que intentaría la gran jugada. Debía en principio poner mi cuello en manos de mis amigos. Éramos todos conscientes que el riesgo era mucho y que el “Poroto” no dudaría un instante en cercenar varias cabezas en lugar de una.



Por otra parte, las “mesas” de Pardavilla se formaban con Lubeck y con secretarios que nunca se destacaban por su bondad o simpatía. Solían comportarse como verdaderos pesquisas en busca del papelito acusador o la mirada cómplice. Yo debería esperar a que llegaran a mis manos los problemas resueltos, confiando en que la pequeña red organizada dentro del salón, venciera la dura vigilancia de la mesa.

Por supuesto que “los de la derecha” no formaban parte del complot. De sobra sabía que durante la prueba se harían impermeables a toda súplica que proviniera de los menesterosos mentales y creo que, íntimamente, compartían la política ecológica de Pardavilla. Tampoco ellos concebían la alegría de los “tablones” cuando en un escrito obtenían un seis, menos de diez toda nota le resultaba ofensiva.

Llegado a este punto debo hacer un pequeño paréntesis, disquisición necesaria que una las dos puntas de esta anécdota, sin la cual su final sería poco entendible.

Sometidos a la presión del estudio, a la proximidad de los exámenes, al calor, la Instrucción Militar Práctica, a la prueba de los ochocientos metros, a los clases y aún a la petulancia creciente de los cadetes de segundo año, los de primer año

vivíamos en una estrecha relación amalgamando inquietudes y esperanzas. Esta presión buscaba escapar de muy distintas maneras, la mayoría de las veces a través del humor y de las bromas más o menos pesadas.

El que yo sostenga que el sentido del humor es una cualidad indispensable del ser humano y que su práctica sea de las más saludables, no implica que esta opinión sea compartida. Aún hoy me cuesta concebir personas que no lo tengan.

El cadete Godoy era una de esas personas.

Un día antes del examen, sin que recuerde ahora por que circunstancias, Godoy estaba al frente de nuestra formación como Sargento de Semana. Formábamos frente al salón de clase con esa displicencia que surge de la ausencia del superior. Charlábamos. De pronto, sobre la Plaza de Armas apareció el Teniente X, Oficial de los Cursos y verdadero azote de los cadetes.. Godoy reaccionó al estímulo, ordenando un modulado:

-¡Guardar silencio!

La orden desató una ola de burlas de las que, reconozco, hice uso y abuso. Godoy, impedido de actuar por la presencia de X apretó sus morcillescos dedos sobre el pomo de la bayoneta que llevaba en el cinto y masticando las palabras, musitó:

-¡Qué te voy a clavar la bayoneta en el pecho... qué te voy a clavar!

Nueva andanada de burlas, que hicieron que Godoy se pusiera morado de furia y de las que, sin imaginar el desarrollo que tomarían los acontecimientos, fui único promotor.

Terminado el doméstico incidente, por llamarlo de alguna manera, lo olvidé por completo. Me dediqué a repasar los temas orales, donde no podía contar con la ayuda de mis compañeros y a recordarles a éstos, con plomiza insistencia, que sin ella era hombre muerto.

Esa noche, a la hora de “casino”, víspera del período de

exámenes, los “tablones” de todos los años marchaban a “estudio”. Se les veía preocupados mientras formaban y llamaban nerviosos a los rezagados, entretenidos con la “coca y la milhoja” Envidié su empeño e íntimamente me recriminé el fatalismo con que enfrentaba los hechos y la frágil esperanza a la que me aferraba.

Más tarde no pude dormir. Pardavilla se aparecía en el sueño desvelándome con sus jeroglíficas funciones e integrales. Con los ojos abiertos escuchaba el roce de las zapatillas de los cuartereros sobre las baldosas. Cada tanto el golpe metálico de su bayoneta contra la silla, marcaba el paso de la noche.

Escuché los relevos y la frase que musitaba al oído –“es la hora”-mientras se despertaba al “entrante” con un zamarreo de hombros.

El día amaneció espléndido. Cantaba la chicharra anunciando otra jornada de calor. Se cortaba el pasto, se pintaban paredes y árboles.

La Escuela se vestía de verano. Desde temprano los T-6 roncaban en la línea.

A paso ligero marchamos a los salones. Ubicados frente a nuestros escritorios, esperamos que se hicieran las ocho de la mañana. Nos asomábamos a la puerta del salón esperando descubrir la llegada del “Poroto” desde el edificio del Comando.

–¡Ahí vienen!”– gritó alguien.

Sentí que se aceleraba mi ritmo cardíaco y un nerviosismo general se apoderó de todos.

–¡Atención!”– el “Poroto” y su séquito hicieron su aparición. Lubeck y el Teniente X, el secretario, flanqueaban al “verdugo” con rostros circunspectos.

Por disposición de Pardavilla nos cambiaron de lugar. Aunque esperaba esa maniobra, me sorprendió que por su expresa orden me colocara en el último lugar, sin ningún escritorio a mis

costados. La “operación” se vería sustancialmente complicada. El rescate quedaba reducido a una sola vía de aproximación: a través de quien se sentara delante de mí.

No reparé entonces que el cadete Godoy ocupaba ese lugar.

Las admoniciones corrieron a cargo del Teniente X con su mejor rostro de carcelero. Disfrutaba infundiéndonos el terror de lo que nos pasaría en caso de copiar.

Pardavilla nos miraba impávido. Asintió cuando X dio por terminada su “operación psicológica”, como dando su conformidad con la actuación de su Secretario.

Después dio comienzo el examen.

Puestos los ejercicios y la función a ser resuelta, “los de la derecha” mostraron su regocijo y se intercambiaron miradas “sobradoras”. Pan comido para los eruditos de la clase. Para el “pelotón”, la cosa sería más gemida. Por mi parte, si un chino hubiera llenado el pizarrón con frase en su idioma, el resultado, desde el punto de vista del estímulo cerebral, no hubiera cambiado.

Desde mi atalaya de ignorancia, hice mía la frase: “Quien nada sabe, nada teme”.

La primera parte de mi estrategia consistía en esperar. Darle tiempo a que mis compañeros resolvieran los ejercicios y después veríamos.

El tiempo pasaba lentamente mientras llenaba mi hoja con funciones y operaciones absurdas. No había que levantar la sospecha del Teniente X, quien se paseaba, para colmo de males, entre los escritorios, mirando nuestro trabajo como si entendiera.

La primera hora fue de un absoluto silencio.

Mis compañeros se esforzaban. Perez agitaba su mechón rubio al tope de sus “revoluciones”. Plonkis garabateaba ganchos increíbles, escondiendo la cabeza entre sus largos brazos. Yo

esperaba por Fortunatti. Confiaba en mi amigo que, sentado contra la pared, se afanaba tanto en la tarea como en unir sus fosas nasales con los labios, en un movimiento mecánico que la preocupación acentuaba.

De mi cordón umbilical con la salvación, Godoy, veía sus puntiagudas orejas sobresaliendo de su pequeña cabeza.

De pronto, la primera señal. Ribas había terminado. Nunca una mirada tuvo tanto valor para mí. ¡Inolvidable Ribas!. Fornido y lampiño, siempre dispuesto a dar una mano.

Fortunatti por su lado se las ingenió para avisarme que estaba pronto a pasarme los problemas.

Solo faltaba la oportunidad.

El Teniente X no descansaba en su celoso control. Pardavilla tomaba un café con Lubeck. “Los de la derecha” empezaban a entregar. El “Negro” Piñeyrúa, impertérrito, parecía resolver los ejercicios sin problema, incluso coloreaba las funciones.

Faltando cuarenta minutos para finalizar el escrito se presentó la oportunidad.

—¡Teléfono para el Teniente X!— anunció el ordenanza. En esa fracción de segundos en que Pardavilla concedía la autorización para que X atendiera el teléfono, en tanto Lubeck se levantaba para sustituirlo en el control de la clase, dos diminutos papeles en forma de bolita trazaban un semicírculo en el aire y se posaban en el escritorio de Godoy.



Los pulgares de Fortunatti y Ribas, me hicieron una escondida señal de éxito.

Todo iba saliendo bien. No obstante, había que apresurarse antes de que X regresara. Lubeck ejercía un control mucho menos severo y se distraía a menudo.

A todo esto, Godoy , recuperado de la sorpresa inicial ante la llegada de los “proyectiles”, los fue desplegando con absoluta impunidad, dado que los minúsculos papeles, desaparecían, prácticamente, entre sus fantásticos “dátiles”. Posteriormente observé que comparaba su propia labor con lo recibido por vía aérea y corregía su trabajo.

Comencé a ponerme nervioso. X podía regresar en cualquier momento y su “gestápica” tarea tornaría nulos los esfuerzos realizados. Fortunatti y Ribas enviaban coléricas miradas a Godoy, presionando para que me entregara la vital información.

Finalmente acercó su cabeza al escritorio de tal manera de no ser visto por Lubeck y girándola clavó sus ojos en los míos. Supongo que el dueño de “Malevo”, el célebre poema de Osiris Rodriguez Castillo, debió sentir lo mismo que yo cuando dice, casi al final de la obra:

*“...y en las brasas de sus ojos
Se habían quemado los recuerdos...”*

Después, lentamente, muy lentamente, puso en su boca, uno por uno, los preciados “papelitos”. Los ví desaparecer entre sus colmillos lobunos y amarillentos. Junto con ellos, mientras los masticaba, desaparecían mis últimas esperanzas. Una mueca “giocondesca” acompañó sus movimientos de glotis mientras tragaba.

Supe entonces que estaba equivocado. Godoy no carecía de humor, poseía una sorpresiva y profunda veta de humor negro.

El Teniente X hizo su aparición. Lubeck se sentó.

El control policíaco fue restablecido.

No tardé en entregar. Todo nuevo intento era imposible. Mi postrer pensamiento fue calcular a que altura del organismo

de Godoy se estarían deshaciendo mis ilusiones.

Pardavilla mantuvo sus porcentajes habituales. Bajó el hacha sobre el cuello de tres “tablones”, cuyas cabezas rodaron en noviembre. El “Negro” Piñeyrúa, cuyas funciones en tecnicolor de nada le sirvieron; Romero, quien había confiado en sus débiles neuronas y quien escribe, cuyo exceso de humor se convirtió en lápida.

En Febrero Pardavilla jugó con ventaja. Colocó a los “adoquines” uno en cada extremo del salón, formando un triángulo del que yo ocupaba su vértice más alejado.

Después, con impoluta elegancia, nos degolló por segunda vez. El “Negro” Piñeyrúa salvó el trance, pero bastante chamuscado. Romero ejerce hoy la digna profesión de Odontólogo y yo, repetidor penitente, ocupé sin chistar mi lugar entre las “piedras.”



El Calefactor *por Elbio Firpo Peluffo*



Cuando Saldías, entrando al amplio salón de remates de la calle Galicia, descubrió el calefactor entre muebles desvencijados y herrumbrados electrodomésticos, el corazón le dio un vuelco. Caminó con dificultad entre multitud de trastos viejos y se detuvo delante del pesado artefacto pintado de

verde oliva, extrañamente limpio y exhalando, todavía, un lejano y familiar olor a gas oil. Porque no tuvo dudas que fuera el mismo calefactor que, con un bramido de ogro contenido, entibiaba el dormitorio del Curso Profesional en los crudos inviernos de la EMA.

A una edad que la memoria reciente se escapaba como arena entre los dedos, la antigua se afirmaba con una claridad sorprendente. Apoyó las dos manos sobre la fría superficie metálica y recordó la noche en que el calefactor había producido el milagro del único encuentro afectivo con Godoy en tantos años de convivencia.

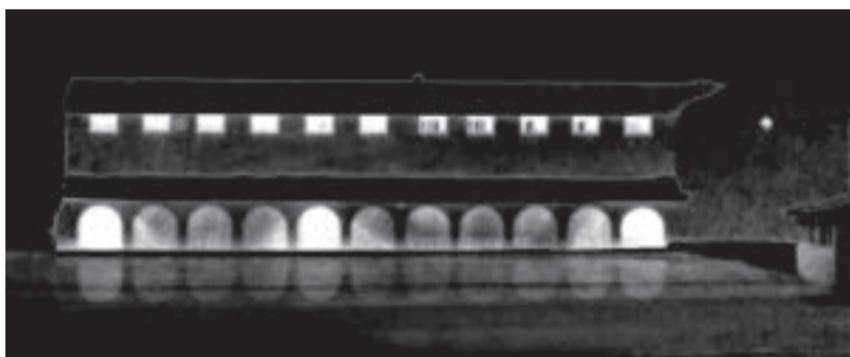
La cosa había comenzado un viernes lluvioso y gélido alrededor de las cinco de la tarde. La ausencia de un profesor había motivado el consabido y peligroso “despiole” en el salón de Primer Año de Cadetes. El ambiente estaba pesado. El humo de los cigarrillos era imposible de ocultar. En cualquier momento un “clase” entraría y ordenaría sacar lista de los fumadores y de los que promovían desorden. En la redada caerían todos. Para colmo de males había veintiocho cadetes de tercero, la mayoría sin escuadras, que confiaban obtenerlas gracias al Encargado de Curso, un morocho inmisericorde al que todos temíamos. Con honrosas excepciones, el resto de la pesada tanda de futuros alferéces, eran macanudos. Nos tuteaban, se condolían incluso de la severidad de su compañero, pero en la noche, reunidos en el cuarto del “negro” se repartían nuestros despojos como monedas destinadas a las vacías alforjas de su Aptitud Militar.

Saldías no estaba dispuesto a perder su licencia el último día de la semana por culpa de sus ruidosos compañeros. Más aún después de haber invertido dos cajillas de cigarrillos americanos en el escribiente de Bedelía para que le sacara el “tres” que había obtenido en Matemáticas y que de figurar en la lista lo dejaría “preso” por estudio.

Decidió correr el riesgo de “desaparecer” en esa postrera y peligrosa hora, cuando era más que probable la ocurrencia de una incursión punitiva por parte de los depredadores de costumbre.

Descartó el baño del anfiteatro porque no podría permanecer allí más que unos minutos. Optó por irse al dormitorio con el pretexto de ir a buscar un libro. No dudó en comprometer a su encargado de año para que lo autorizara.

A las seis y cuarto de la tarde ya era noche cerrada. Seguía lloviendo, cuando, a paso ligero, se lanzó a la oscura Plaza de Armas.



Por entonces, toda vez que un profesor faltase, se había dispuesto un Servicio de Imaginaria a ser cumplido por los cadetes de Primer año.

Entre las seis y las siete de la tarde ese servicio estaba cubierto por el cadete Godoy.

Saldías respiró aliviado cuando abrió la puerta del alojamiento de cadetes y lo recibió la cálida atmósfera del ambiente.

El fuerte zumbido del calefactor, poderoso y amable.

Sacudiendo las gotas de su polí contra su capote fue directo a su ropero.

Pero se olvidaba de Godoy.

Parado en el medio del dormitorio le bloqueaba el paso en actitud amenazante.

–¿Káses aka?– dijo con su habitual distorsión fonética.

–No jorobes, Godoy, vengo a buscar un libro– contestó en tono conciliador Saldías.

–No padés estar aká– insistía Godoy.

Saldías intentó adelantar un paso. Godoy cerró su mano izquierda sobre el pomo de la bayoneta que colgaba de su costado.

–¡Raterate!

Saldías suspiró con desánimo. Lo que menos quería un enfrentamiento con Godoy. De hecho no pasaba un día sin que lo tuviera. Varias veces habían llegado a las manos antes que sus compañeros se lo sacaran de encima. Y hablando de manos, las de Godoy eran extrañamente grandes. Sus dedos recordaban gruesas butifarras. El puño cerrado con el que lo amenazaba habitualmente, metía miedo. En esas circunstancias, pleno de furia, comenzaba a tartamudear repitiendo siempre la misma frase –¡¡Ka ta voy a matar...ka...ka...ka ta voy a matar...!!

Godoy tenía razones para querer matarlo. Saldías no dejaba de “cargarlo” toda vez que podía. Eso sí, siempre delante de sus camaradas que acudirían a salvarlo cuando la cosa se pusiera fea. Era tan sencillo. Godoy tenía la cintura humorística de un buzón. La amenaza física era su respuesta a las bromas. En general no pasaba de eso, pero con Saldías era diferente, de tener la oportunidad cumpliría la reiterada promesa de romperle la nariz, el órgano más expuesto de la morfología de Saldías. Una hermosa y sensible estructura ósea de aquilinas y quebradas líneas.

Enfrentados en el solitario dormitorio, separados por un par de metros, Godoy achicaba sus ojos y adoptaba, ridículamente, la postura de un cowboy a punto de desenfundar.

Lejos de Saldías la intención de tomarse a golpes de puño con su irascible camarada. El solo quería pasar esa última hora asegurando su licencia.

Bajó la cabeza con gesto de no poder creer lo que le estaba pasando y se acercó, haciendo tiempo, al calefactor ubicado a su derecha. Godoy hizo lo propio. Ahora, solo el pesado mamotreto funcionando al máximo de su potencia, los separaba de una inminente colisión.

Por sobre el olor del gasoil caliente, Saldías creyó percibir otro bastante más desagradable. El aliento de Godoy. Desde el primer día que lo conocieron, los integrantes de la tanda de aspirantes recién ingresados, aprendieron a mantener cautelosa distancia de esos efluvios malsanos de increíble pestilencia.

Es probable que la adrenalina que generaban las glándulas suprarrenales de Godoy, preparándose para atacar, incrementara su pútrido hálito.

Debía eyectarse. Como indicaba la emergencia que aprendería años más tarde al encenderse la luz roja de fuego en la cámara plena y por la tobera de escape una ominosa estela de humo anunciaba la proximidad del desastre.

Pero el cadete Saldías estaba volando peligrosamente bajo.

Los acontecimientos de aquella noche permanecieron pudorosamente guardados en la memoria de sus protagonistas. Con excepción de la tanda, que mantuvo escrupuloso silencio, el resto del Cuerpo de Alumnos, nunca tuvo noticia alguna.

El propio Saldías, casi septuagenario, no sabría como narrarlos sin exponerse a las más hirientes críticas y dolorosos comentarios. Sería condenado en la vejez a una injusta y oprobiosa mortificación

Imagina que de contarlo -Saldías se consideraba a sí mismo como un hombre delicado- haría alusión a su lejanísima primera infancia cuando su madre amorosamente lo alimentaba

y cambiaba sus pañales mojados. Aquella lógica falta de raciocinio en un bebe de pocos meses que no tenía sobre sus órganos el control que los años y la educación aportarían.

Felices y breves días donde la culpa no tenía cabida.

Saldías debía convencer a su audiencia que su indefensión absoluta frente a Godoy justificaba la medida tomada.

Recordaba claramente cuando Godoy comenzó a tartamudear el repetido y amenazante estribillo:

–¡¡Ka tevoi a matar!!... Ka... Ka... Ka... tevoi a matar... Ka... Ka...!!

Y sus compañeros de clase no estaban para impedir que cumpliera su amenaza.

Fracciones de segundo para que el pesado puño quebrara con insoportable dolor el elaborado caballete nasal de románica genética.

Entonces se abandonó al recuerdo primigenio en la cunita familiar pintada por su padre.

Mirando beatíficamente a Godoy se alzó sobre sus puntas de pie casi rozando la ardiente chapa verde oliva del quemante calefactor.

El mínimo error en la delicada maniobra lo hubiera convertido en un fenómeno de feria.

Y sonrió aliviado. Su madre ya venía con un pañal seco.

La nube de vapor se elevó hasta el techo con un sonido de fritanga. Y siguió creciendo en tanto un olor áspero y picante impregnaba con su pestilencia la impoluta limpieza del alojamiento.

Por unos instantes ambos contendientes desaparecieron en la humareda.

Después Godoy gritó alarmado:

–¡¡Kasés...!! ¡¡Loco!!

De su rostro había desaparecido la agresiva expresión de

furia sustituyéndola por el pánico.

Idéntica expresión se reflejaba en Saldías.

Bueno es aclarar que ese temor intenso que desencajaba sus semblantes no era producto de la sorpresiva reacción química a la que se vieron expuestos.

Nada de eso.

El miedo era a la “tipa” que se iban a comer por la gravedad del hecho.

Uno por hacerlo, el otro por permitir.

Como dos buenos “sunchos” que eran, dejaron de lado sus diferencias en pos de un bien superior.

—¡Andá abriendo las ventanas... Godoy!! ¡Yo voy por un trapo de piso!

Sin discutir Godoy, manija de bronce en mano, se dio a la difícil tarea de abrir una por una todas las ventanas.

La pequeña manivela dorada se perdía entre sus dedos girando a increíble velocidad.



Saldías se apresuraba empapando el único trapo de piso que encontró en uno de los retretes.

Sobre el calefactor, evaporados los elementos acuosos, una gelatina oscura y burbujeante, comenzaba a quemarse arrojando al aire un espeso humo negro que Saldías sofocó en rápida maniobra cubriéndola con el trapo.

Comenzaba a ingresar por puertas y ventanas abiertas una vivificante pero helada corriente de aire.

Los minutos corrían. Saldías siguió restregando la ardiente chapa del calefactor intentando borrar hasta la última mancha adherida a la superficie. Con los dedos chamuscados siguió hasta que el trapo comenzó a encenderse.



Después corrió hasta su ropero, tomó su frasco de loción “after shaving” y derramó cuidadosamente la mitad de su contenido sobre la chapa que acababa de fregar.

Nada como la desesperación de un “suncho” apretado.

–¡Ya se vienen! -anunció el otro que desde la entrada mantenía las puertas abiertas.

–¡Empezá a cerrar! –ordenó Saldías– ¡Y pásame la otra manija que te ayudo con las ventanas!

Los primeros en llegar fueron sus compañeros de año. Ateridos y mojados entraron al dormitorio culpándose unos a otros por la sanción colectiva que el Encargado de Curso les había impuesto por “No acusarse los responsables de una falta cometida”.

Saldías no pudo regocijarse por lo acertado de su decisión. La angustia de ser descubierta su falta pesaba sobre su espíritu como una pesada lápida.

–¡¡Atención!! –anunció alguien– ¡El señor Encargado de Curso!

Silencio absoluto. Solo la lluvia deslizándose por los desagües.

Y el latido metálico del ultrajado calefactor.

Flanqueado por sus sicarios el Sargento Encargado de Curso parecía más oscuro y temible que de costumbre.

–¡Cadete Godoy! ¿Usted es el Imaginaria de Servicio?– y sin esperar la respuesta del interpelado, continuó– ¿De donde viene ese olor nauseabundo?

Tieso como un poste, Saldías, medio oculto por el armero y sus altos fusiles Mauser, esperó, con irreprimitible aceleración cardíaca, la respuesta.

–Fue el kalafactor, mi Sargento, ampazó a humear y tuvimos que abrir las ventanas y la puerta para que se fuera. Me ayudó el cadete Saldías.

–¿Y el olor a perfume? –insistió el sombrío Torquemada.

–El olor era tan desagradable que el cadete Saldías le echó un poco de su loción de afeitar, mi Sargento.

Largo silencio. La duda reflejada en los negros e inteligentes ojos del Encargado mirando fijamente a Godoy.

–¡Bué! –dijo finalmente– Que abran las puertas y algunas ventanas. Es preferible pasar frío a tener que aguantar este tufo. ¡Hagan continuar!

Se preparaba la guardia. Se retiraba la vaselina de los fusiles. Algunos “sunchos” se cortaban la cara con una afeitada de último momento.

En el nervioso movimiento previo al rancho nocturno se cruzaron Godoy y Saldías.

Precavidos como siempre, miraron a los costados por las dudas, después se dieron la mano y sonrieron.

El año siguió el curso predeterminado. Con la primavera se abrió el período de estudio libre y vinieron los exámenes. Como el agua y el aceite las relaciones entre Godoy y Saldías volvieron a sus cauces habituales. Una circunstancia humorística provocada como siempre por Saldías aprovechando que Godoy estuviese a cargo de la formación del año, tuvo consecuencias inesperadas. El incidente había ocurrido la víspera del examen de Geometría Analítica. El día de la prueba Godoy interceptó, copió y finalmente se comió, los papelitos salvadores que le enviaban sus siempre fieles camaradas.

Saldías perdió el año.

Después de ese episodio los puentes se cortaron para siempre.

–Permiso... permiso señor... ¿Nos permite...?

Dos empleados de la casa de remates venían a retirar el calefactor donde se apoyaba.

Murmurando una excusa, Saldias se apartó respetuoso.

Había mucho de duelo en su mirada cuando se lo llevaron para siempre.



Los Tallarines

por Elbio Firpo Peluffo

Mi mujer ha descubierto, no sin cierta alarma, que en ocasiones me río solo. Sin razón aparente. No he querido contradecirla en su insistente opinión de que consulte a mi médico de cabecera sobre el asunto. Aduce que, a mis constantes olvidos y distracciones, se agrega ahora esta preocupante sensación de convivir con una persona que habla sola. Imagino como paso previo a una incipiente locura, que a mis años, se podía haber instalado cómodamente.

Aclaro que hasta el momento eso no ha ocurrido pero confirmo plenamente lo de la risa espontánea y así se lo he transmitido sin darle mayores explicaciones. Seguramente, la falta de argumentos que justifiquen tal conducta, lejos de conformarla, reafirmen la certeza de su diagnóstico.

Precisamente ayer sobrevino el último incidente.

Imposible saber que cosa trajo a mi mente la lejanísima memoria de los tallarines ocurrida en campos de la EMA junto a mis camaradas de primer año en tiempos de estudio libre, cuándo, finalizadas las clases, podíamos estudiar en los jardines, bajo los árboles o sentados en los cómodos bancos, blancos y azules, dispuestos al aire libre.

No tengo dudas que fue un jueves de noviembre alrededor de las dos de la tarde.

El jueves era el día, gastronómicamente hablando, de mayor peso específico, por así decirlo. Se sumaban a la contundente costilla que ocupaba medio plato, los tallarines con tuco y como postre, el exquisito Martín Fierro. Era también día de Educación Física, por lo que a la hora del Rancho, los jugos gástricos arañaban nuestras mucosas estomacales como gatos coléricos.

Media hora después, calmada nuestra necesidad primaria, formábamos soñolientos en la Plaza de Armas y luego de romper filas, en el Casino de Cadetes, nos comíamos una milhoja de dulce de leche que nos bajábamos con una coca helada.

Ansiábamos llegar a nuestro banco. Abrir un libro y cerrar los ojos en una siesta imposible, atentos al que el “suncho” infaltable oficiara de campana.

Precisamente ubicado detrás de la Sala de Dibujo, a resguardo del sol y frente al camino que iba desde la vieja Sala de Operaciones a la línea de T-6, frecuentemente transitado por Instructores y alumnos en su paso a los aviones. A distancia prudencial de los obligados gritos de atención y saludos, disfrutábamos de una espléndida vista de la actividad aérea. Bastante más lejos, próxima al Hangar viejo, los cadetes de segundo año se ufanaban en los frágiles PT-19.

Hacia calor. La pesada ingesta hacía trabajar en “primera” a nuestros sobrecargados vientres. Cabeceábamos. Cada tanto sacudíamos la modorra limpiando de un manotazo la saliva que se escapaba de nuestras desencajadas bocas.

Obligada costumbre ancestral de los novicios pedir que nos lleven a volar. Aventurada solicitud con remotas posibilidades de éxito que ratifica ante nuestros camaradas cuán fuerte e indubitable es nuestra vocación.

Los elegidos para el pedido, considerado “improcedente”, no eran Oficiales del Curso de Cadetes, eso significaría una inmediata sanción disciplinaria, tampoco a especímenes extraños, de mono de vuelo impecable, que solo volaban los lunes por obligación reglamentaria. Los candidatos debían pertenecer a la inefable condición de “buenos tipos”, preferentemente entre los grados de Tenientes Segundos “viejos”, Tenientes Primeros o incluso algunos Capitanes. Su aspecto físico no era importante, pero jamás se lo solicitaríamos a ningún Oficial petiso. Me hago responsable de esta afirmación por cuánto no tengo recuerdos amables de Oficiales de baja estatura durante mis largos años de Servicio. Por supuesto que muchos pueden disentir con esta particular opinión.

El Teniente Primero (PAM) que surgió por detrás de la Sala de Dibujo con apresurado paso pertenecía a esa aludida condición.

Vestía el mono de vuelo reglamentario y mientras guardaba un par de guantes en el bolsillo inferior de su pierna derecha, hizo “continuar” con amable gesto. Iba a rumbo a la línea de los PT. Sin duda ligeramente atrasado. Probablemente por alguna consulta de último momento de algún profesor. Su destino era de Oficial Ayudante en Bedelía de los Cursos.

El primero de los cuatro cadetes en reaccionar ante la oportunidad fue Antonio Clemenza apodado “El Cabezón”.

Es probable que el pedido de Clemenza no lo tomara totalmente desprevenido, que incluso lo esperara. Nos conocía a todos desde hacía tiempo. La sorpresa fue para Clemenza cuándo el Oficial mirando el reloj le dijo:

-Le doy diez minutos para estar en Operaciones, conseguir un mono de vuelo y llegar al 634 antes que termine la inspección pre vuelo. Así que ¡Corra!

No tardó Clemenza, de natural tranquilo y reposado, en

salir disparado rumbo a Operaciones mientras nosotros, muertos de envidia, no podíamos creer la suerte del Tano.

A pesar de la distancia que nos separaba de la línea de PT lo reconocimos al trepar a la cabina trasera del 634 con su paracaídas y casco de cuero.

Los próximos minutos los dedicamos a intentar ubicar el avión de Clemenza. En algún momento vimos un PT, muy alto sobre el campo, “tirando” algunos loopings combinados con toneles lentos. Sometidos al “ruidaje” de los Texan entrando y saliendo de la línea con potentes motorazos, el lejano Fairchild parecía girar impulsado por el silencio. Después lo perdimos de vista.

Habían pasado más de dos horas y Clemenza no aparecía. La distancia que nos separaba y el sol reflejándose en el polvo que levantaban las hélices, nos impidió observar su regreso.

Finalmente lo vimos venir desde Operaciones cortando camino rumbo a nuestro banco. Nos adelantamos a recibirlo y en alborozado círculo lo acosamos a preguntas.

–¿Eran ustedes los que estaban haciendo *loopings* sobre el campo?– Dijo uno.

–Si, éramos nosotros...y también hicimos tirabuzones y un par de toneles y vuelo invertido.

–¿Y?– Dijo otro pasándose la mano por la panza.

–Perfecto... nada de nada.

–¿Algún mareo?– insistía.

–Para nada... un completo placer.

Para entonces, un súbito cambio en el resplandor solar, nos permitió advertir que el rostro de Clemenza tenía el color verde ceniciento de las máscaras de yeso y que la sonrisa, que seguramente venía ensayando desde que bajara del PT, era el forzado rictus de sus comisuras en una dolorosa simulación de alegría.

Y para mayor escarnio de Clemenza y sin que el lo advirtiera, dos largos tallarines colgaban de uno de sus hombros apenas tremolando en la declinante tarde.



Estoy sentado en mi sillón preferido justo en medio del corralito luminoso de una lámpara de pie. Descubro su mirada desde el extremo del living en penumbras.

No tengo un libro, la radio esta apagada, no estoy hablando por teléfono. Nada que justifique esta risa solitaria e irreprimible.

Sus ojos oblicuos me miran con preocupación y tristeza. La abrazo con ternura infinita. Y ella, acercando su boca a mi oído, me murmura quedamente:

–Bicho... ves porque tienes que ir a ver al médico.

Y yo quise contarle de Clemenza, de aquella tarde lejanísima, de mis camaradas, de los rudos Texan y los delicados PT, todos girando en un cielo crepuscular e inmaculado.

Y en cambio, apretando un poco más mi abrazo, le susurro:

–Quédate tranquila, Amomo...mañana sin falta pido hora.



**Las Historias Nunca Contadas
de Mythus Konstantinos Papadoropoulos Theodoridis**



*A John Baird (1888-1946)
Inventor de la televisión.*

por Gabriel A. García Cataldo

Prefacio

Siempre encontraremos individuos que por su personalidad, características físicas o su fisonomía, los hacen únicos. La literatura universal está lleno de ellos, reales o imaginarios. Desde los personajes de los cuentos de los hermanos Grimm, las caracterizaciones de la novelas de Julio Verne, Víctor Hugo, o los Alejandro Dumas -padre e hijo de igual nombre-, y tantos otros que por si mismos configuraban personajes, todos dignos de admirárseles o aborrecerlos, según sea la postura del lector a su respecto.

La mayoría de ellos, los personajes, son gente real desfigurados, disfrazados, caricaturizados por sus creadores para

incorporarlos a las creaciones literarias de carácter histórico, mitológico, o ficticio. Así nos encontramos con Quasimodo "el jorobado" de la obra "Notre Dame de París" creada por Víctor Hugo; con Edmundo Dantés "El Conde de Montecristo" que Alejandro Dumas padre creó a partir de un personaje real. Phileas Fogg el excéntrico millonario inglés de "La vuelta al Mundo en 80 días" de Julio Verne; John Clayton III, Lord Greystoke, más conocido como "Tarzán de los monos" creado por Edgar R. Burroughs -que ni siquiera conoció personalmente la selva dónde interactuaba su personaje-; y así tantos otros...

Al igual que en la vieja serie de TV de los años 60, "La Ciudad Desnuda" (Nueva York), donde el narrador indicaba al comienzo y al final de cada capítulo: "*Hay ocho millones de historias en la ciudad desnuda, ésta es sólo una de ellas...*", nuestra querida Escuela Militar de Aeronáutica también tiene sus historias, sus leyendas y también sus fábulas y mitos. Un mito es un relato que refiere a acontecimientos prodigiosos, protagonizados por seres sobrenaturales o extraordinarios. De uno de sus más sobresalientes representantes: "*...ésta historia es solo una de ellas*".



En los años en que me tocó vivir en la Escuela Militar de Aeronáutica, había un cadete descendiente de griegos: Mythus Konstantinos Papadoropoulos Theodoridis. Tanto oficiales como alumnos le llamábamos "Mito", para no repetir su extenso e impronunciado nombre que resultaba por demás aburrido. Él mismo, tenía la orden superior de presentarse como tal y excluir sus apellidos, salvo en aquellas oportunidades que si lo requerían.

A pesar de que estaba más adelantado que nosotros, llegamos a tener cierta confianza que no nos prodigaban sus

compañeros de año. La diferencia en el trato era tan notoria que apenas pasados unos meses comenzamos a darnos cuenta del porqué.

De buen corazón y siempre atento, era muy apreciado por sus compañeros y no tanto por sus superiores y por la mayoría de sus subalternos. Algunos consideraban que no debería estar y otros se preguntaban cómo lo había hecho (el de haber llegado hasta esa instancia tan avanzada, no tanto en los estudios, pues era muy inteligente, sino en el tiempo). Su condición de Navegante, con la especialidad que se recibiría el día que así fuera, hacía que estuviera más tiempo en las instalaciones de la Escuela que sus compañeros pilotos. Esta promoción, a la que pertenecía Mito, fue la más pequeña en esos años de "tandas" multitudinarias.

Aún se mantenía en nuestro Instituto la práctica de que los arrestados "simple" recibieran de visita a sus familiares en el Casino de Alumnos y en el pequeño parqueizado enclavado entre la Plaza de Armas y el alambrado junto al camino "Pérez", que pasaba frente a la entrada principal. Desde este lugar, que estaba coronado por un gran timbó, más conocido como "oreja de negro", en que un rosal de flores rojas, había trepado inusitadamente hasta gran altura por su oscuro tronco -era bello ver ese contraste-, percibíamos la polvorienta Ruta 101 hasta la loma que se perdía en el horizonte. Sentados en el banco de material pintado de blanco con sus travesaños de madera orientado hacia ese punto cardinal esperábamos divisar el ómnibus de la línea 7E1 que traería a nuestras novias y familiares para un corto encuentro luego de una larga y ansiada espera.

Había veces que el sinnúmero de personas que nos visitaban eran tantas que se nos hacía un día de fiesta, pues con ellas siempre venían los pasteles, tortas y otros manjares que nuestros familiares habían preparado exclusivamente para

nosotros. No era este el caso. Quienes estábamos arrestados ese domingo éramos pocos y prácticamente del mismo año. Cómo no podían faltar y también en la misma condición estaban algunos de nuestros guías, los "cadetes de año superior" (frase acuñada y prolongada en el tiempo por el mismísimo Mito).

Uno de ellos era el griego Mito. Se podía decir que este era uno de los infaltables del fin de semana.

La visita transcurrió como cualquier otro domingo y la lluvia que se había desatado más temprano no influyó en la reunión con la familia. Terminado el tiempo, la visita se fue retirando hasta solo quedar los acostumbrados moradores: los cadetes; algunos con un "trozo" de recuerdo en sus manos, que les duraría muy poco. Otros mirábamos con cierta tristeza a las últimas personas caminando por la mojada ruta, aunque el cielo ya se mostraba azul y el sol estaba en todo su esplendor, acercándose al atardecer.

Todavía quedaban unos minutos para que los arrestados pudieran disfrutar del esparcimiento en el Casino. No era algo normal que se permitiera extender momentos de ocio luego de retirada la visita, pero esa tarde era de "clásico" y el encuentro futbolístico estaba por comenzar en el "Centenario". El Oficial de Disciplina era de los "futboleros" y había autorizado Casino hasta la finalización del partido. El aparato de televisión existente era vetusto y sus gastados controles -por tantos años de uso-, hacían difícil que la imagen apareciera en la curva pantalla. Ello dependía de alguien que lo supiera tratar con el cariño debido.

A Leites, el casinero, se le podían pedir infinidad de cosas, pero manejar el televisor para que se viera, era algo que nadie había logrado que hiciera. Fue entonces que Mito hizo su aparición por la entrada al recinto y se quedó parado bajo el umbral de la puerta, cual vaquero entrando al *saloon* en busca de pleitos. Él, se quedó mirando a todos los que allí estaban, y

todos lo que allí estaban, ante su presencia, quedaron mirándolo estáticos y en silencio. El que estaba agachado frente al televisor, así quedó; el que en ese momento iba a darle a la bola del billar quedó como petrificado; el que se llevaba un yo-yo



a la boca quedó como haciendo el saludo militar en un tiempo. Leites, apoyado sobre sus codos en la barra y sus manos en el mentón, miraba impávido una escena que se repetía.

Esto duró solo unos segundos por lo que rápidamente todo volvió a la normalidad. Ya, luego de un año comenzábamos a conocerlo y sabíamos que estas reacciones, tanto de él como nuestras, eran un juego. Juego del que teníamos que tener cuidado para que no dejara de ser solo eso y se transformara en un martirio.

Con las manos en los bolsillos, el polí echado hacia atrás y su andar precipitado, desigual, casi tambaleante, ingresó en la estancia. Rodeó la mesa de billar y se paró frente a los que estaban tratando de que se viera algo en el viejo aparato de televisión.

Sin mediar palabra hizo a un lado a los cadetes, observó el panorama, cables sueltos, los tramos de la muy maltratada antena de "cuernitos" estaba unida con trozos de cinta scotch y carecía de su antigua y rectilínea forma de "V", por lo que se asemejaba más a una "Z". Manipuló los cables, pidió que le alcanzaran un cuchillo de punta roma para usar a modo de destornillador y desapareció agachándose detrás del mamotreto. La turbamulta de cadetes miraba y esperaba delante del aparato que emitía un "shssssssss" ensordecedor por su altavoz, a que se pudiera ver, aunque fuera, una sombra en la infernal lluvia gris que se visualizaba en su pantalla.

Rato estuvo así agachado detrás sin que sucediera nada especial y para los cadetes, incluyéndolo, la peor pesadilla era que el tiempo se acababa y deberían irse sin poder ver aunque más no fuera una jugada del partido, que ya llevaba varios minutos de comenzado. Esta oportunidad no se repetiría quien sabe hasta cuando.

En un momento saltó desde atrás, cual muñeco de resortes y apareciendo por encima del aparato, gritó:

—¡Tráiganme baquetas! Cadetes, baquetas... todas las más que puedan -y continuó-, ¡Rápido! ¡A paso ligero...!



Varios salieron corriendo hacia los alojamientos donde se encontraban los fusiles en sus armeros.

El "Imaginaria" no pudo deducir lo que estaba ocurriendo. Varios de sus compañeros, destornillando y sacando una por una las baquetas de todos los fusiles que prolijamente estaban colocados en los armeros, hasta que no quedó ninguna. Así como llegaron, se fueron sin decir una palabra.

El Imaginaria anotó en el Cuaderno de Novedades el extraño acontecimiento.

Cuando hubieron llegado ante la presencia de Mito, le hicieron entrega del paquete de baquetas, que se desparramaron por el suelo cual "juego de mikado".

Mito comenzó a unir baqueta con baqueta atornillando la base de una, con la cabeza de la otra; y agregó



otra, y otra... Al fin cuando consideró que estaba bien así, conectó los cables de la antena a las dos líneas de baquetas que había hecho. El griterío que se armó se sintió en la cercana ciudad de Pando.

–Se veeeeeee... muévala un poco hacia la izquierda...– acotó uno apenas percibiendo una silueta.

–Vamos a agregar algunas más...– dijo Mito, viendo que daba resultado su invento.

Continuó añadiendo una más y otra más, y otra. La antena por así decirlo había tomado unas dimensiones inusitadas. Quienes ingresaban al Casino de Alumnos y se topaban con ese ingenio fabricado con las reconocibles baquetas, no solo no podían creer lo que veían, sino que al recorrer con la vista esa línea se encontraban al final de ella, con la figura de Mito haciendo de director de obra. Mientras, algunos cadetes ensamblaban las baquetas y otros las dirigían hacia los lados voceados por otros tantos, frente a la pantalla chica. El invento daba resultado. Aún en el primer tiempo del partido se logró ver a los jugadores y a distinguir sus camisetas.

Mito, parado en medio del Casino miraba la pantalla del televisor y dirigía a algunos cadetes para que inclinaran una parte de la antena hacia la izquierda y a los que sostenían la parte derecha, a que se cerraran un poco. En un momento las maniobras casi no se podían realizar, por lo que uno de los "cuernos" tuvo que ser sacado al exterior del edificio, por una de las ventanas existentes. Casi estaba en lo máximo que el aparato podía ofrecer y todo era perfectamente distinguible y visualizable, inclusive "aquella", la pelota, así que todos se fueron acomodando para asistir a la televisación del partido.

Habían pasado apenas unos minutos cuando de improviso, y ante la estupefacción de los televidentes, se escuchó un gran estruendo..., cual latigazo... *¡Blaaaaaaffffffssshhhh!* Y la



gen casi nítida que se veía, se transformó en un punto brillante en medio de la pantalla.

Por detrás del aparato se elevó una pequeña nube de color azulado.

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

–*¡Está prohibido hablaaaaar!*– gritó Mito, en los

alojamientos.

En el más sepulcral de los silencios los cadetes hacían arreglo de equipo. Cada uno armando sus pilas de camisas y otras ropas que iban doblando sobre las blancas colchas de sus camas y que terminaban por acomodarse con perfección extrema en los fríos estantes de los roperos metálicos.

–Fue un rayo, me dijeron.– comentó uno, en voz muy baja a su vecino de ropero.

–*¡Que rayo ni ocho cuartos! Si había un sol que rajaba la tierra...*



La Tgrrrrampa

por Gabriel A. García Cataldo

La vida de internados que comenzábamos como cadetes de la Escuela Militar de Aeronáutica presentaba muchos matices que para los recién ingresados, cada uno de ellos que se presentaba, era una novelería. Estos iban acompañados, evidentemente con un cambio de aptitudes y de actitudes, sumado

a los cambios de ánimo y de temperamento.

El rango de edades variaba entre los 15 y los 21 años; algunos muy jóvenes frente a los mayores, que ya eran hombres hechos y derechos. En los primeras semanas de convivencia nos fuimos conociendo, tanto es así que las diferencias de edad y otras, se nos fueron olvidando al cabo de unos meses, el trato era igualitario entre todos. Principalmente para nuestros superiores, que nos veían y trataban en esa forma sin hacer distinciones de ningún tipo y nos medían con la misma vara. Hoy, a tanto tiempo de ello, pienso que eso fue lo que nos hizo olvidar las diferencias que teníamos, en todo sentido. Luego se presentaron, como es razonable, otro tipo de diferencias que tenían más que ver con el estudio, las aptitudes físicas para realizar determinados deportes y hasta la simpatía, en más o en menos que prodigábamos hacia nuestros compañeros y superiores.

El primer mes fue de iniciación a la vida militar. Un febrero muy caluroso en que a nuestro ingreso se nos entregó el "uniforme de fajina"; este consistía en un pantalón de gruesa tela color gris oscuro, una chaquetilla y un "kepi" o casquete con visera, de la misma tela y mismo color, y un par de botas de cuero de media caña, acordonadas y suela de goma. Para quien nos veía a la distancia, nos asemejábamos más a niños jugando a ser militares, con la ropa de papá, o a aquellas visiones que nos mostraban las películas, de los ejércitos asiáticos en que sus integrantes parecían usar uniformes cuatro tallas más grande. Así, nos sentíamos nosotros.

Los cadetes eran diferentes a nosotros. Muy diferentes. Desde que los más nuevos nos llevaban un año o más, en la carrera que estábamos comenzando, pero esto no era lo que hacía la diferencia. Entre ellos y nosotros ésta, estribaba en el uniforme. Con sus pantalones de color azul piedra, camisas celestes de manga corta adornadas por los "graditos" e insignias y ...

¡Zapatos! ¡Que frescos y relucientes se los veía! A pesar de que algunos estaban allí sin ninguna causa aparente, nosotros no lo sabíamos, luego nos enteraríamos: o pérdida de vacaciones, en el peor de los casos, o curso de vuelo, en el mejor de ellos.

Nuestros días fueron transcurriendo entre la instrucción militar y la actividad física. Gimnasia y deportes, los más llevaderos. Faltaba solo que transcurriera febrero para comenzar las clases y lo más importante, poder usar el lindo y agradable uniforme con que veíamos transitar, por toda la Escuela, a los cadetes. Esto no sucedió hasta pasada más de la mitad del año. ¡Qué mal nos sentimos hasta entonces!

Desde el momento que nos asignaron los salones de clase en el ala izquierda del complejo edilicio formado por las aulas y el anfiteatro, nuestra vida de "internados" cambió. Ahora pasábamos gran parte del día escuchando a nuestros profesores, tomando nota de sus clases, estudiando y eventualmente cuando el tiempo lo permitía, escribiendo una carta a nuestra querida familia.

Con este cambio vino el de ser punibles. Es decir, ya habíamos aprendido las normas de convivencia, las reglas militares que nos regirían de ahí en más y cada falta que cometiéramos, la pagaríamos con la pérdida de una cuotaparte de nuestra licencia de fin de semana, que de por si, ya era muy corta.

De los compañeros que habíamos ingresado al principio, ya algunos habían abandonado la carrera por distintas causas y por ende, la Escuela. La más común era la de "no adaptarse a la vida militar". Ciertamente es que un internado para los que nunca lo vivieron, se hace difícil. Ya en esta misma época pocos eran los lugares en que se podía vivir de tal manera y entre ellos se encontraban las escuelas militares algunos institutos de preparación para la carrera eclesiástica y unos pocos colegios

religiosos cuya extinción de esa modalidad se venía apreciando.

La sensibilidad o simple sensiblería, nos atacaba por cualquier suceso que involucrara a alguno de los compañeros. Dentro de ello estaba el "abandono", o la ida de baja de alguno de ellos cuando así lo decidían. Significaba una pérdida de un pedacito de nosotros mismos. Casi inmediatamente nos reacomodábamos y el lugar vacío de quien antes allí se sentaba, desaparecía. Esto hacía que nos olvidáramos de que allí hubo uno de nosotros, pero no olvidamos jamás a los compañeros que decidieron seguir otra carrera, otra forma de vida diferente.

En una ocasión y ya pasados algunos meses, en el salón quedaba un solo pupitre vacío. La silla que le correspondía la tomó otro compañero y dejó en su lugar la suya, que estaba con una pata a punto de quebrar. Un día, se llevaron el escritorio para otro salón. La silla sola y maltrecha la arrumbaríamos en un rincón al fondo del nuestro, para que nadie se sentara en ella.

Fuimos conociendo a nuestros profesores de las distintas materias, los cuales algunos nos parecieron demasiado antipáticos, otros menos, y otros que a pesar de que se nos presentaban muy rígidos y reglamentarios, se ganaron nuestra simpatía.

En este primer año, las materias eran diversas y por lo general profundizaban los conocimientos adquiridos anteriormente en el liceo o en preparatorios y se entraban en temas a nivel de facultad. Como en todo grupo humano, los habíamos de todos los tipos de extracción cultural. Unos provenían directamente del liceo, mientras que otros habían cursado ya algunos años de alguna carrera profesional universitaria. Entre estas materias del año de Aspirantes, las había las propias a la carrera que emprendíamos y la otras, las de cultura general y las más importantes: Análisis Matemático I y II, Geometría Analítica (teórica y práctica) y Física. Más tarde nos

enteraríamos que por su encare e importancia estas últimas hacían las veces de "filtro". Quienes no superaran estos obstáculos de entrada, quedaban atrapados como el pez en la red y los escollos para la continuidad en la EMAer se presentaban más dificultosos.

De estas materias y, para el momento que vivíamos eran muy importantes para nuestra profesión de futuro en la que se nos requerirían estos conocimientos en forma asidua y continua, a lo largo de ella. Pero pareciera que frente a los propios inconvenientes de aprendizaje que presentaban las materias en si, se sumaban a ellas las antipáticas caras de los profesores titulares y su rigidez en el trato para con nosotros.

El profesor que nos tocó en Análisis Matemático I, reunía todas las condiciones enumeradas anteriormente y más, dado que él mismo había sido alumno de la Escuela y se había sentado en los mismos pupitres que hoy ocupábamos. El Mayor Esteban Macarrone no había día en que se presentara en clase e hiciera pasar al frente a algún alumno designado al azar, para interrogarlo sobre la "sucesión de Fibonacci", la "Regla de Ruffini" y hasta el mismísimo "Teorema de Fermat". Estas pasadas al frente significaban volver al asiento sin haber podido decir una palabra, mientras que él –y nosotros lo sabíamos–, repetía una vez más: –"Siéntese, tiene un uno".

Por este motivo el Mayor Macarrone se había ganado nuestra más alta antipatía y hecho acreedor del apelativo de "Atila", que en nuestro caso era, por ser el "rey de los unos".

$$\begin{array}{r|rrrrrr}
 1 & 2 & 0 & -3 & 4 & -9 & 6 \\
 & 2 & 2 & -1 & 3 & -6 & 0 \\
 \hline
 & 2 & 2 & -1 & 3 & -6 & 0
 \end{array}$$

$$\begin{array}{r|rrrrr}
 1 & 2 & 2 & -1 & 3 & -6 \\
 & 2 & 4 & 3 & 6 & \\
 \hline
 & 2 & 4 & 3 & 6 & 0
 \end{array}$$

$$\begin{array}{r|rrrr}
 -2 & 2 & 4 & 3 & 6 \\
 & 2 & 0 & 3 & 0 \\
 \hline
 & 2 & 0 & 3 & 0
 \end{array}$$

Del profesor de Análisis Matemático II, el Ingeniero Sigfrido, de los profesores "Roca Menta", hermanos, primos, o creo que nunca supimos lo que eran y que nos

enseñaban Geometría Analítica, más vale dejarlo por acá y no profundizar en recuerdos poco agradables para la mayoría de los cadetes de la época.

De esta nómina se salvaban a nuestro entender, por el comportamiento profesor-alumno y su dispuesta intención a enseñar, el Coronel Arquitecto Steinback, de Análisis Matemático II, y el Teniente Coronel (PAM) Enrico Cerutti, de Física.

El Comandante Cerutti, cuarentón, de mediana estatura y tez muy blanca, tenía una rara forma de pronunciar la "R" en aquellas palabras que la contenían. Para quienes no lo conocían, hasta podían confundirlo fácilmente con un ciudadano francés.

No se nos presentaba como a un "ogro" a punto de comerse los niños crudos, como nos lo habían pintado. Es decir la bravura no la tenía él en persona sino la materia que dictaba. Pero a contraposición de sus colegas profesores de las materias difíciles, este tenía ese "no se qué" de hombre bonachón, que se ganó rápidamente nuestra simpatía. Sus métodos de enseñanza fueron diferentes a los que nos habían acostumbrado en los pocos meses de estudio que llevábamos. Tanto así, que no se limitaba a hacerlo en el aula y cuando la "meteo" lo permitía, la abandonábamos para ir a algún lugar enjardinado lejos de las instalaciones y dictar la clase con sus alumnos sentados sobre el césped. Esto, no solo llamaba la atención de prácticamente todos los integrantes del Instituto, sino que el resto de los cadetes, de años superiores, nos hacían notar su celo para con nuestro profesor y sus métodos. La verdad es que nos enseñó y aprendimos su materia como ninguna otra. Realmente... ¡Un "adelantado" en pedagogía!

El efecto de filtro, de la materia del Comandante Cerutti no dio resultado con nuestros compañeros de año. No quiere decir que los otros no lo hubieran logrado: enseñar y filtrar a su vez; lo hicieron, o mejor dicho, lo intentaron. Era nuestra

supervivencia en la Escuela y, o nos esforzábamos por mantenernos en ella, o sucumbir en los largos desarrollos de los exámenes de fin de año.

Llegamos a esperar el día de la clase de "Física" como quien espera el rico postre luego del plato principal. Se hacía entretenido y a diferencia de otras materias, quien la dictaba, lo hacía en forma amena y cordial. Pero ese jueves fue diferente, el Comandante Cerutti se nos presentó como de costumbre, pero en lugar de dictar la clase se propuso hacernos un test escrito.

—Grrreparta...— le dijo al derecha de la clase, que con el brazo extendido le entregaba un manojito de hojas mimeografiadas.

El Encargado de Clase dio a las filas pares, unas hojas con los ejercicios y otra diferente a las impares. Se aseguraba de esa manera que quienes estuvieran a los lados no se pasaran el resultado y darse vuelta o hablar durante un test; de hacerlo, seguro que harían guardia "sabatina" o "dominguera".

Lo que nunca había hecho el Comandante Cerutti, pareciera que lo quería hacer todo el mismo día. Como que si alguna vez le hubiéramos fallado o intentado alguna tramoya para burlar su buena fe y a su vez nos hubiera descubierto "in fraganti", caminaba por entre las filas observando a todos y a cada uno de sus alumnos en su deambular. Nadie se animaba siquiera a mover su cabeza, ni a sacar su vista, de las hojas que tenía a su frente.

El silencio más sepulcral era el de ese momento. Mientras cumplía con desarrollar los problemas expuestos, por mi cabeza rondaban las preguntas incontestables sobre la actitud tomada por Cerutti: ¿Qué bicho le *habgrrrá* picado? —pensaba para mis adentros, remedando el "arrastre de la erre". De momentos se quedaba al frente observándonos. De repente ingresaba por uno de los corredores entre filas de mesas y se quedaba en el fondo, sin que nadie se atreviera a mirar a ver que cosa estaba haciendo.

Hacía rato ya que iba y venía cuando ingresó en el corredor en cuyo final y recostada contra la pared estaba la silla abandonada. Debido al largo rato que hacía que estaba de pie y caminando sin cesar, esa visión se le presentó como una oportunidad a sentarse y dejar descansar por unos segundos aunque sea, sus doloridos pies.

¡Entonces fue cuando sucedió! Un fuerte y extenso chirrido seguido de un golpe seco: *¡iiiiieerrrrrrrr... cataplasssst!*

Esta vez, y por unanimidad, todos nos dimos vuelta hacia donde provenía el tremendo ruido.

Vimos al Comandante Cerruti levantarse de su desparramada caída y una vez que logró hacerlo, entre manotazos que se daba para quitarse el polvo del oscuro uniforme, manifestó:

*–¡Silla con tgrrrrampa!**

Por suerte no fue malpensado, ni lo tomó a mal y nuestra buena relación se mantuvo siempre.



** N. del A.: los integrantes de mi promoción siempre recordamos esta frase cuando encontramos una silla desvencijada.*

**Las Historias Nunca Contadas
de Mythus Konstantinos Papadoropoulos Theodoridis**

**EL
DESFILE**



*Un nostálgico recuerdo a Tiro Loco McGraw,
personaje animado de Hanna-Barbera.*

por Gabriel A. García Cataldo

Prefacio

En los dos años que compartimos la EMAer con el griego Mito, fueron infinidad los acontecimientos por él protagonizados. Desde los más jocosos, hasta se podría decir, los más trágicos, que por suerte y gracias quien sabe a que dios del Olimpo, nadie salió lastimado, salvo su propio orgullo.

Es lógico, para un militar, el manipular armas y ser éstas un elemento más de su quehacer diario. El conocimiento de ellas, tanto en su utilización, como en su tratamiento es aprendido desde el ingreso a la aeronáutica militar y de sus principales

características, la seguridad es un punto al que también, desde el comienzo, se hace énfasis. En la historia de la EMAer, existen algunos antecedentes esporádicos de heridos e inclusive muerte, por distintas razones en el uso de armas.

En cuanto a lo que nos atañe, no recuerdo que en tan corto período de tiempo hayan habido tantos disparos sin razón y que el protagonista fuera siempre el mismo: ese era Mito, que en varias ocasiones y lugares se le escaparon tiros..., no llevé la cuenta..., pero si recuerdo, que fueron distintos tipos de armas.

De todas esas veces, de la que más me acuerdo, fue la de esta historia, que de no haber sucedido tal cual... El autor de la misma hubiese sido otro, ¡O ella no hubiera sido contada!



Comienzos de agosto. Cada vez que se aproximaba una fecha patria nuestra instrucción militar práctica se acentuaba en extensión y en rigurosidad. Es decir lo hacíamos por más tiempo del acostumbrado, quitando parte de él a la educación física, que si nos daban a elegir y a pesar de que ambas nos dejaban extenuados, esta última tenía el sabor del disfrute, y se parecía mucho al ocio. Y la rigurosidad en los movimientos, por la cercanía de un desfile, en que nuestra Escuela debía ser la mejor y más perfecta en hacerlo, determinaba la rigurosidad con que nuestros superiores valoraban lo que hacíamos.

Cuando digo superiores me refiero a los superiores todos, incluyendo a los “cadetes de año superior”. Que estaban en igual o peores condiciones que nosotros. No solo se deberían cuidar ellos, sino que su licencia de fin de semana dependía en forma directa de sus subalternos: nosotros.

Esto casi era una ecuación matemática y se traducía en números. Más cantidad de arrestados por más cantidad de días.

Al decir del Capitán Píriz, Jefe del Curso Profesional de la época: “un cuartel sin arrestados es como un jardín sin flores”. Que profundidad tenían esas palabras y cuan verdaderas se transformaban a medida que el día del desfile se acercaba.

Terminada la instrucción militar práctica y una vez arribados a nuestro alojamiento, teníamos apenas cinco minutos para estar nuevamente formados. Pero esta vez, vestidos con el equipo de gimnasia. La pista de atletismo con su cancha de fútbol en medio, nos esperaba. Todavía no era tiempo de cantar victoria, el “profesor Boligoma” –así llamábamos al profesor de educación física–, nos esperaba.

No bien llegábamos, nos distribuíamos como en un tablero de ajedrez, cada uno en imaginario recuadro sobre el césped de la cancha, a veces de color blanquecino que daba la escarcha y que se mantenía, a pesar de lo avanzado de la mañana.

–¡Saltando en el lugar!– gritaba Boligoma, ordenándonos el primer ejercicio de calentamiento de una serie interminable de estiramientos de brazos, piernas, giros a la derecha, a izquierda, cuclillas, flexiones, etcétera, etcétera, que nos tenían ocupados en cuerpo y mente por más de media hora.

La finalización de los ejercicios de calentamiento y la gimnasia en general no significaba que había pasado todo. El “Negro” Belén, que ostentaba el grado de Teniente Coronel y a quien apodábamos cariñosamente el “dios verde”. Esto tenía una explicación; si bien ya vestía el uniforme azul de la Fuerza Aérea a la que fue destinado perteneció prácticamente desde su egreso como Alférez de Educación Física del Ejército, hacía relativamente poco que lo usaba; pero lo que nunca pudo dejar fue su amada capa de fieltro verde cuando las circunstancias climáticas adversas del invierno lo requerían. Esta era ahora su única reminiscencia que revelaba su extracción del arma de tierra y en esta oportunidad la llevaba puesta.

Belén nos reunía alrededor de él y mirando únicamente su tabla portapapeles comenzaba a ordenar:

–¡El plantel de atletismo a mi izquierda!– hacía una pausa larga y continuaba-, ¡El plantel de esgrima a la derecha! -otra pausa prolongada-, ¡El plantel de fútbol, detrás mío...!

Así nos distribuía, de acuerdo al tipo de actividad física en que cada uno se desarrollaba. Y para los “bolsas”:

–Los que no pertenecen a ningún plantel...– para él, pertenecían al “plantel de los que no pertenecían a ningún plantel”–, ... ¡A mi frente! Y continuaba:

–Todos..., a correr la vuelta al campo.

¿Para qué nos separaba por planteles, si los tres kilómetros y medio -que era la distancia a recorrer, o mejor dicho correr, pues antes de los 25 minutos que se demoraban en transitar esa distancia debíamos estar a su frente nuevamente, en la pista de atletismo de la Escuela-, la íbamos a hacer si o si, todos?

En esta prueba, que difícilmente se pudiera zafar, era una de las remotas posibilidades en que los cadetes de diferente año le daban impulso a otros. Recuerdo a Nicolo, Cadete de Primer Año –y yo siendo aún Aspirante–, en una de las tantas vueltas en la que solo faltaban unos pocos cientos de metros para llegar, me impulsó a resistir el cansancio y llegar airoso antes del tiempo límite.

Luego, al arribo y casi sin tener lugar a un merecido descanso, el Comandante ordenaba que cada plantel se dirigiera a sus actividades. Luego venía el baño, aunque de muy corta duración, era extremadamente reconfortante, seguido del almuerzo, unos minutos de relax y a marchar a los salones de estudio a recibir los conocimientos que nos impartirían nuestros profesores.

Los estados anímicos en general, eran cambiantes hora a hora, dependiendo lo que marcaba el horario dispuesto para los

cadetes, que si bien lo sabían de memoria, lo que no podían controlar eran sus pensamientos que nunca acompañaban el ritmo del reloj; que cambiaba además, con el día de la semana, con el mes y hasta con la estación del año.

La cercanía de un día festivo entre semana y más aún, cuando debíamos concurrir a un desfile, nos deleitaba y enfervorizaba. Esto tenía sus pro y sus contras. Por un lado nos permitiría salir de la Escuela y podríamos ver gente y quizás, hasta nuestros familiares entre la multitud. Lo malo era que si el desfile que haríamos, salía mal, mal volveríamos, y tal vez con una sanción que no nos permitiría salir el próximo, o próximos fines de semana en uso de nuestra tan preciada licencia.

El 25 de agosto llegó y por la mañana muy temprano comenzamos a vestir nuestro uniforme de gala, preparándonos para salir rumbo a la ciudad de Florida, donde desfilaríamos, junto a las otras escuelas militares. Esta vez iríamos en ferrocarril, donde el tren sería de exclusividad para llevar a todos los efectivos militares que participaríamos de los festejos del día de nuestra independencia.

Mito ahora, además de “cadete de año superior”, ostentaba el grado de Cabo Honorario y no dejaba pasar oportunidad sin hacérselo saber. Así que como integrante de la compañía de desfile y a cargo de una de sus secciones, desde temprano en que formábamos en la Plaza de Armas, venía haciéndonos indicaciones y nos reprendía con dureza y severidad. También durante el traslado en ómnibus hacia la estación del ferrocarril, y aún ya instalados en los vagones, no dejaba de pasearse por ellos con cierta altanería y escudriñaba a sus subordinados como si fuéramos niños escolares.

Sus compañeros se descansaban en él y lo dejaban que alimentara su ego; por otro lado nosotros, hasta lo preferíamos. Solo era ponerle cara de circunstancia para que desviara la vista

y profiriera algún grito de advertencia a ciento ochenta grados de donde nos encontrábamos, al que acudía atropelladamente para encarar a algún otro desprevenido. A la vez que se alejaba, las sonrisas se transformaban en risotadas que eran apagadas por el ruidoso traqueteo del tren.

Llegamos a la ciudad y desde la estación misma salimos desfilando al son de “Los santos vienen marchando”, entonada por la Banda de Músicos de la Fuerza Aérea a nuestro frente. Luego siguieron otras marchas y hasta la infaltable “Soy aurinegro”, la marcha de Peñarol, de quien su director, el May. (B.M.) Walter Miños, era acérrimo simpatizante.

El desfile se desarrolló tal cual estaba previsto y nuestra “Escuela”, como sucedía siempre, fue la mejor.

El regreso, como en casi todos, y principalmente debido al cansancio, fue tranquilo y distendido hasta llegar a la Escuela.

–Tengan cuidado cadetes... descarguen las armas antes de entrar...– dijo Mito parado bajo el dintel de la puerta de entrada a los alojamientos del Curso Profesional.

Ingresó el último cadete y detrás de él, Mito, manipulando el cerrojo de su fusil y repitiendo una vez más “Cadetes, descarguen los fusi...”, cuando se sintió un fuerte estampido:

“Blummmmmmm...” El “Toro” Varela, con quien compartíamos el ropero, y yo, en ese momento guardábamos nuestras pertenencias y casi al instante, cuando aún retumbaba el disparo en la amplia sala de los alojamientos, sentimos: “chass, chap, clack...”, en las metálicas puertas del ropero que en ese momento estaban abiertas y que nos oficiaron de escudo.

Atónitos nosotros, y todos los que allí estaban, no dábamos crédito al ver a Mito con su fusil humeante, inmóvil y sin saber que hacer; a sus pies, una baldosa inexistente del piso daba claras señales desde dónde habían partido las peligrosas esquirlas.

El Toro y yo nos felicitamos por haber sido salvados de

milagro, de otra más, del accionar insensato de “Tiro Loco McGraw”.

Antes que nadie le dijera nada, tomó sus pertenencias, inclusive el colchón de su cama, y se dirigió al “Cuarto de Banderas” en el recinto de la Guardia de Prevención.

Sería su alojamiento por las próximas semanas.



Credo Aeronáutico

por Daniel Puyol Castiglioni

Soy aviador militar porque así lo quise cuando todos en mi casa incrédulos se persignaban, y mi alma juvenil y desafiante, no podía resistir la fuerza inexplicable que la llevaba por la polvorienta ruta 101, con la marcha decidida del que camina hacia donde pertenece.

Porque desde el día mi ingreso nada me fue extraño, ni los dormitorios, ni los salones, ni la instrucción, y vi por primera vez el hangar y la línea muerta, con la veneración y el respeto del peregrino que llega a Santiago.

Porque desde entonces no he dejado de mirar al cielo ni un solo día, con ese deslumbramiento único que se siente por lo encumbrado y dominante y con el agradecimiento, cada día renovado, de aquel al que Dios le permite subir algunos peldaños de su azul infinito.

Porque soy hermano de mis colegas aviadores que comparten mis sueños y que son los únicos que entienden la necesidad permanente e imperiosa de abrir las alas y volar como pájaros.

Seré aviador militar para siempre porque nada de lo que le suceda a la Fuerza Aérea jamás me será indiferente, porque cada día que pasa veo a Delfa inalterablemente hermosa desde su bronce eterno, y la obra del tiempo, empeñado en erosionarme, solo logra dejar al descubierto la esencia de mi ser que muestra claramente que soy hijo de la Escuela Militar de Aeronáutica, nieto de Berisso, de Boiso Lanza, de Gestido y de Tydeo.



El Testamento de Solanilla

por Daniel Puyol Castiglioni

En Montevideo, a los veinte días del mes de diciembre de mil novecientos ochenta y seis, estando en pleno goce de mis facultades físicas y mentales, hago saber a quien corresponda, pero muy especialmente a la Fuerza Aérea Uruguaya, lo siguiente:

Mi nombre completo es Washington José Solanilla Berriel, soy nacido en el Sauce, departamento de Canelones, el día nueve de marzo de mil novecientos doce, y resido desde el año mil novecientos sesenta y cuatro en el predio del Museo Aeronáutico de Montevideo, gracias a la inestimable generosidad de mi gran amigo y fundador, el Coronel Aviador don Julio Mastrogalli (Q.E.P.D.), de quien me honra haber sido su más cercano colaborador.

En estas últimas semanas me ha sido diagnosticado un cáncer de pulmón en su etapa terminal, debido a mi arraigada adicción por el cigarrillo, por lo que dejo al criterio del Poder Judicial la disposición, luego de mi muerte, de los pocos bienes con que cuento, de la manera que la ley prevé para estos casos.

En mi carrera militar llegué al grado de Sargento

Primero Técnico Especialista en Electrónica en la Aviación Militar primero, y en la Fuerza Aérea Uruguaya después. Mi vida profesional se desarrolló en el naciente mundo de las telecomunicaciones sin hilos, en las décadas de los años treinta y cuarenta, y sin pecar de falsa modestia, debo decir que llegué a ser el que más sabía del tema en el Uruguay. Los transmisores y receptores no tenían secretos para mí, los sistemas de telégrafos y más tarde la telefonía y la televisión fueron mi pasión y mi causa, y aún hoy creo saber más sobre estos asuntos que la mayoría de mis colegas.

No fui pródigo en amores, tampoco tuve familia ni hijos, es por ello que aprecio agradecidamente, la inmensa consideración que don Julio tuvo para conmigo, al nombrarme curador de este museo y permitirme residir en sus instalaciones, en la intersección de las avenidas Dámaso Antonio Larrañaga e Industria.

Siento por esta casa un cariño muy especial ya que ayudé en su construcción, y en la obtención de muchas de las piezas que se exhiben, y puedo dar fe de la veracidad de todas ellas, así como de los hechos que mi Coronel relató y escribió a lo largo de su vida próspera y fecunda. A mí me tocó estar a su lado y compartir con él sus sueños y sus preocupaciones. Festejamos juntos sus éxitos y lloramos abrazados sus derrotas; por eso luego de su muerte, todos mis esfuerzos se orientaron a conquistar los objetivos que él se había propuesto en vida y que no tuvo tiempo para alcanzar.

Pero la máxima realización personal y postrer logro de mis desvelos me llegó tarde, accidentalmente ahora, cuando ya la llama de mi existencia se apaga, tal vez para que no me vaya de este mundo creyendo que he vivido en vano.



Abril de 1973

Los jóvenes aspirantes de los grupos A y B están reunidos en la puerta del anfiteatro donde en unos minutos tendrán clase de Historia de la Aviación.

Como tantas otras cosas en la vida, ese gran salón parecería haberse achicado con el tiempo. Si uno penetra en él hoy en día, seguramente no le causará la impresión de atrio majestuoso que tenía en aquellos años, cuando recién ingresados en la Escuela Militar de Aeronáutica, nos deslumbraba con su tamaño. Posiblemente esto ocurra porque el tiempo, además de nuestro físico, ha hecho crecer también nuestras ambiciones, y llegada la madurez todo nos termina resultando pequeño, escaso e insuficiente.

A su frente se desarrolla oblonga y soleada la Plaza de Armas con sus dos filas de fresnos amorosamente cuidados, de troncos cenicientos pintados a la cal y hojas brillantes de color esmeralda desde setiembre hasta mayo; una a cada lado de su eje longitudinal. Bajo el intenso sol de marzo, su cubierta de asfalto exhala un vaho invisible, pegado al suelo, que hace reverberar las imágenes de los dormitorios y el viejo casino de cadetes, allá en el fondo, tan lejos como alcanza la vista. Ella conserva todavía reminiscencias indiscutibles de foro romano. Es allí donde ocurre a diario lo esencial de la vida de los jóvenes proyectos de pilotos militares, y también lo extraordinario, aunque esto, pocas veces en el año. Fue precisamente en ese lugar donde una vez se uniformaron de parada, para asistir acongojados al funeral del jefe caído en actos del servicio, y donde en otra ocasión festejaron alborozados, en espontánea vuelta olímpica el ascenso a la divisional "A" de la Liga Universitaria de Fútbol. En ese pavimento grisáceo quedaron grabados para siempre sus sueños más queridos, sus humildes ilusiones, su sudor y su perseverancia.

Esa tarde tienen clase de Historia de la Aviación. A la

distancia se ve llegar caminando a paso lento y renqueando hacia la derecha al Coronel Aviador Julio Mastrogalli, profesor de la materia, un sobreviviente genuino de la época de la aviación heroica. Trae su portafolios marrón en la mano y sus innumerables vivencias a cuestas. Él lo sabía todo, había volado los Tiger Moth y los Waco, había vivido en el hogar Artigas, conoció personalmente a Berisso, a Ibarra, a Gestido y se telefoneaba periódicamente con Larre Borges. Su cascada voz, no siempre diplomática, contaba las verdades más íntimas de la Aviación Nacional, con el desparpajo de quien, con los años, ya ha cruzado todas las fronteras de la discreción y la prudencia, y expresa sus testimonios a voz en cuello, sin detenerse a considerar que estos puedan llegar ser bien recibidos. Al verlo venir es fácil imaginarlo con su casco y abrigo de cuero lustroso, sus botas de montar acordonadas al frente y su pañuelo de seda blanca, que vuela con el viento de la hélice hasta casi la mitad del fuselaje del Potez XXV, de cabina descubierta.

El encargado de año grita: “¡Atención!”, y todos se paran firmes. Mastrogalli responde sin detenerse con un saludo militar casi francés, dejando ver la palma de su mano derecha oblicuamente presentada hacia el frente.

Detrás del Coronel, todos los aspirantes ingresan al anfiteatro ocupando sus lugares por orden de derechas. Hilario Maffini se sienta en la última fila, merecedor de su número de orden cincuenta, en un ingreso de cincuenta y cinco alumnos.



En el silencio del museo se puede sentir la presencia del espíritu siempre inquieto de don Julio. Fue él quien diseñó sus planos con forma de hangar. Lo pensó con sus huesos de potentes columnas de acero, recubiertos de una dura piel de chapas acanaladas que soportan desde su cumbre globos aerostáticos, paracaídas e incluso aviones de madera y tela, que en la calma de ese recinto parece que todavía vuelan. Cuando el viento del

invierno lo azota desde el suroeste, su inmensa caja de resonancia produce largas sinfonías donde destacan agudos silbidos de flautas y clarinetes, sobre las estruendosas percusiones de timbales y celestas de fondo. Es que el museo está vivo, respira, y en sus salas que huelen a barniz y a aceite de motores, la Aviación Nacional se vacuna contra la indiferencia y el olvido de los hombres. Si uno afina el oído podrá escuchar a don Carlos Mercader recitando “Lo viejo aeronáutico”, que resuena desde cada rincón como un rezo sin tiempo. El día que nos hayamos ido, lo que quede de nuestro paso por el mundo de los aviones posiblemente permanecerá allí, resguardado en su seno.

No fue sino hasta este año, en que un joven Teniente Primero Aviador llegó una tarde de abril hasta la sede del museo. Acompañaba a su amigo el Teniente Primero de Seguridad Terrestre Yamandú Bentrovatto, que andaba en busca de material para apoyar su monografía sobre Seguridad y Defensa de Instalaciones del Curso Elemental de Comando, de la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo. Mientras Bentrovatto revolvía libros y papeles, Hilario Maffini, que así se llamaba el Teniente Aviador, se aproximó hacia donde yo estaba y decididamente abrió el diálogo haciéndome muchas preguntas sobre nuestros aviones y nuestros precursores, que en mi condición de curador del museo, me apresuré en responder. Mis vivencias y mis años me permitieron detectar que había dentro de él algo más que una simple curiosidad, se veía que tenía en su mente un tema que necesitaba aclarar. Seguí pacientemente el interrogatorio seguro de que llegado el momento lograría descubrir exactamente qué era lo que le preocupaba. A similitud de la iglesia, nadie viene al museo en busca de algo material. Es que todo lo que custodio aquí tiene solamente valor afectivo, espiritual. Nadie puede robarse y poner a la venta el Castaibert, simplemente porque nadie se lo iría a comprar, y quienes amamos ese avión, preferimos verlo en este lugar, preservado en el museo.

Esto me ha hecho sentir por años como el sacerdote ermitaño de la aviación. Los fieles llegan hasta mi confesionario en busca de saciar su fe aeronáutica, y yo me encargo de darles las respuestas. Soy el intermediario entre ellos y sus dioses, que están dentro de estas paredes, son visibles y reales, y mirados desde abajo, que es como se deben mirar los aviones, hasta tienen forma de crucifijo.



-La Aviación Nacional es lo que es hoy en día gracias a la esforzada participación de nuestros precursores. Esta escuela, que abrió sus puertas en Cerrillos en 1913, y se consolidó en el viejo Aeródromo del Camino Pedro de Mendoza en 1916, tuvo en la persona del Capitán Juan Manuel Boiso Lanza, a su más destacado piloto y a su primer director. Jóvenes aspirantes, -prosiguió Mastrogalli, -imagínense por un momento lo que fue aquella gesta heroica, véanlos a los primeros alumnos reunidos con el instructor francés Marcel Paillette en el frío del otoño, teorizando sobre motores, aerodinámica y corrientes de aire, temas que todavía no estaban lo suficientemente entendidos por aquellos años, y sobre los cuales no había experiencia alguna, ni textos, ni libros que los trataran, en la descampada soledad del potrero de Los Cerrillos, o dentro del primitivo hangar de chapas acanaladas y tirantes de madera, que servía de hogar al viejo Farman, que más que un avión parecía una cometa gigante, y al pequeño Bleriot de motor rotativo. Eran hombres de espíritus fuertes, no tengan dudas, enfrentaban lo desconocido con astucia y coraje, y su intrépida epopeya jamás fue para lograr el lucimiento personal, todo lo contrario, fue por el engrandecimiento de la Patria. Creían en el país y en sus instituciones, y veían en la aviación no solamente el arma defensiva ideal, que acabaría siendo la vanguardia de la Patria, sino también un medio para comunicar a los hombres, acortando las distancias en ese Uruguay de los inicios del ferrocarril y de

las caravanas de carretas.

En ese contexto destacó la labor del Capitán Juan Manuel Boiso Lanza, nuestro primer director, que fue premiado en todos los eventos aeronáuticos que participó. Hablaba en francés como los príncipes, era diestro para el vuelo y corajudo. Había peleado en Masoller y no le tenía miedo a nada. Yo creo que probablemente esto haya sido lo que le costó la vida. La historia oficial relata que luego de un vuelo de patrulla de ocho aviones Nieuport, y cuando ya estaban por aterrizar en la escuela de aviación de Port Long, en Pau en el sur de Francia, su avión se precipitó a tierra al entrar en pérdida durante el viraje hacia la final del campo. A mí esto siempre me dejó inmensas dudas; pude oír hace años el testimonio de dos suboficiales franceses que lo conocieron en Pau, de que las cosas pudieron haber sido diferentes. Personalmente yo creo que lo mataron de un disparo en la nuca que provino de otro de los aviones de la formación. Eso mismo era lo que creían los dos suboficiales, hoy lamentablemente desaparecidos, sin dejar constancia escrita sobre este asunto.

En Port Long Boiso Lanza era el mejor, le dieron un único vuelo doble comando y ya lo autorizaron a volar solo, era el que llevaba y traía aviones desde Paris, cosa que los franceses anhelaban y el propio director de la escuela lo quería como instructor. Imagínense la situación, un completo desconocido, proveniente del Uruguay un país poco menos que ignorado, que jamás había combatido en el aire, iba a ser seleccionado como instructor en la tierra de Garroz, Fonk y Guynemer. Si faltaba algo era ganador con las minas y metía las manos como un remolino, verdaderamente un fenómeno.

La noche anterior al vuelo fatídico, hubo una trifulca memorable en el casino de oficiales de la escuela. Salió a defender al francés D'Estrain que era su amigo y combatieron espalda con espalda contra cinco aviadores franceses que se la tenían jurada. Aquello fue dantesco, hubo piñazos a discreción y

finalmente los cinco agresores volaron hacia afuera del casino por las puertas y las ventanas, lástima que de esto tampoco haya quedado referencia oficial escrita.

Por eso estoy seguro que lo mataron, el ser humano llega a ser enormemente cruel y despiadado cuando lo acicatea la ambición y el rencor, y además en aquellos años los aviadores morían como moscas, ¿quién se iba a enterar?, ¿quién lo iba a reclamar?, nadie, simplemente nadie.

Esta aseveración proveniente nada más, ni nada menos que de la autoridad suprema de la historia de la Aviación Nacional, dejó al auditorio atónito y perplejo. ¿Pudo haber sido posible que nuestro primer director, en lugar de morir en un accidente como siempre se dijo, hubiera sido derribado por los propios franceses?, y si fuera cierto, ¿habría alguna vez medios como para profundizar la investigación y confirmarlo?... Las mentes de los adolescentes hervían de pensamientos encontrados. Si alguien se atrevía a acusar injustamente a su director de negligencia o impericia aeronáutica, allí estaban sus alumnos legatarios para reivindicarlo, para poner las cosas en su lugar algún día.

Esa clase fue de una solemnidad única para los aspirantes. Por primera vez la Fuerza Aérea se les abría, les autorizaba los pantalones largos, y les contaba por boca de su más encumbrado investigador, uno de sus secretos mejor guardados, una confidencia perturbadora, desafiante, que ya no iban a poder olvidar fácilmente.



Marzo de 1986

–Buenos días muchachos–, dijo el Mayor de Comunicaciones y Electrónica Teobaldo Gurméndez al entrar al salón, -es un gusto para mí estar hoy aquí y poder impartir la materia de mi especialidad, correspondiente al Curso Elemental

que la Escuela de Comando programó para ustedes en este año lectivo. Le he solicitado permiso al Director para adelantar todas mis clases a fin de poder terminar la asignatura a mediados de junio, ya que el mando ha dispuesto que me vaya a España a fines de ese mes, para realizar una maestría en operación y mantenimiento de radares de vigilancia y equipos de control, con lo cual si les gusta la electrónica estarán de parabienes, ya que tendremos clase todos los días. Esta capacitación en el Ejército del Aire Español me va a llevar no menos de diez meses, así que una vez terminadas las clases, posiblemente ya no nos veamos hasta el año que viene.

Gurméndez era un personaje muy querido dentro de la Fuerza Aérea y la promoción de Maffini se regocijó, al saber que había sido elegido para darles clase de Comunicaciones. Había ascendido de tropa hacía más de quince años, lo que le daba, frente a otros oficiales, el hándicap adicional de conocer uno a uno, los componentes de los aviones por dentro. Reconocía las válvulas, los diodos y los transistores por su número de parte y la función específica por la cual habían sido incluidos en el corazón de los complejos sistemas electrónicos. Su permanente dedicación al estudio, ya desde sus años como recluta, le había servido para obtener por mérito varios cursos de especialización en la Escuela Interamericana de Defensa, a orillas del canal de Panamá.

—Antes de hablar sobre los equipos—, siguió Teobaldo,—haremos una breve reseña de los métodos de propagación de las ondas de radio que, como todos saben son tres. Primero la transmisión terrestre en la cual las ondas viajan pegadas a la superficie del planeta, como sucede con las emisoras de A.M. Luego tenemos la transmisión por línea de vista, que es el caso de los V.H.F. y las estaciones de F.M., a la que les es imposible superar obstáculos físicos como montañas o edificaciones. Por último recordaremos que existe también la transmisión

ionosférica, como los transmisores de H.F., en la cual las ondas parten del transmisor, rebotan en la ionósfera y regresan a la tierra, donde vuelven a rebotar nuevamente hacia el espacio, determinando lo que se conoce con el nombre de distancia de salto, y que será mayor o menor de acuerdo a la frecuencia en que se transmite, y a la altura de la ionósfera. Esta es una particularidad muy interesante ya que las ondas permanecen subiendo y bajando indefinidamente entre la tierra y la ionósfera a medida que van perdiendo su intensidad, pero sin desaparecer totalmente. Yendo un poco más lejos, se puede aventurar que hay comunicaciones emitidas en el pasado que aún permanecen rebotando entre la tierra y la ionósfera sin solución de continuidad. Estoy seguro que un el futuro muy próximo, el hombre podrá contar con receptores lo suficientemente potentes y sensibles como para poder captar transmisiones provenientes del pasado, en lo que será algo así como desarrollar la ciencia de las paleo-comunicaciones, ¿quedó entendido?

–Sí mi Mayor–, respondieron varios.

A Maffini le brillaron los ojos y una idea tan revolucionaria como disparatada se le instaló en la cabeza.



Aunque ya era tarde y había finalizado el horario de visitas al museo, su conversación me atraía y decidí seguir escuchándolo. El teniente Maffini le dio varias vueltas al tema de los precursores y centró su curiosidad sobre la vida de Boiso Lanza. Por allí venía la punta del hilo. Ya lo estaba haciendo tragar el anzuelo cuando Bentrovatto se acercó con varios libros en la mano que me los pidió prestados y se fueron.

Me quedé con pena e intriga de saber qué era lo que buscaba y de que se hubiera ido con las manos vacías. Pero mi curiosidad no duró mucho tiempo, a la noche Hilario Maffini estaba de vuelta en el museo en su Vespa de color blanco. Traía con él una Coca Cola de litro y medio, un paquete con pizzas

que había comprado en el bar de General Flores e Industria, y muchas ganas de seguir el diálogo.

–Buenas noches mi teniente, ¿qué lo trae por acá a estas horas?, por lo visto tiene ganas de degustar algo–, comenté.

Maffini aún un tanto serio y marcial respondió de inmediato:

–Bueno mi sargento primero, hoy cuando vinimos por los libros de Defensa de Instalaciones me quedé con el afán de seguir la conversación, ya que Benvotatto y yo somos alumnos del Mayor Teobaldo Gurméndez, quien nos dijo que usted es el número uno en equipos de comunicación, antenas y satélites, lo que no es poca cosa.

–Teobaldo es un buen amigo y me quiere bien, por lo que exagera un poco los conceptos sobre mi persona, pero pase, siéntese–, invité.

Dejó las pizzas y el refresco sobre la mesita que uso para cenar, mientras yo arrimé un par de vasos y unas servilletas. El ambiente estaba preparado, ahora iba a saber qué era lo que quería.

–Sabe Solanilla– comenzó Hilario–, tengo una pregunta adentro que arrastro desde que era aspirante recién ingresado en la Escuela Militar de Aeronáutica, algo atravesado en la garganta que no puedo hablar libremente con cualquiera sin temer que me tomen por loco. Concretamente una vez, quien fuera nuestro profesor de Historia de la Aviación y su amigo, el Coronel Julio Mastrogalli, mencionó en clase sus serias dudas sobre la muerte del Capitán Boiso Lanza. Él no creía la historia oficial del accidente y pensaba que lo habían matado de un disparo que partió desde otro de los aviones de la escuadrilla. De ser así a nuestra historia oficial le estaría faltando un pedazo muy importante, y a esta altura difícil de recomponer. Pero lo peor sería que tal vez, se estaría acusando a nuestro primer director de un accidente en el que no tuvo responsabilidad. La injusticia subleva a los hombres, y los aviadores desarrollamos

desde jóvenes una solidaridad innata con el accidentado ya que, un incidente le puede ocurrir a cualquiera y a ese pobre piloto, nadie está dispuesto a defenderlo. Si sobrevive se vuelve un paria, las instituciones lo desprecian, al tiempo que los fabricantes de los aviones y las empresas de seguros, dispondrán de ejércitos de abogados que se ensañarán contra él hasta el martirio. En la Fuerza Aérea todos sabemos que fue usted el más cercano colaborador de don Julio hasta el día de su muerte, y también sabemos que en las versiones públicas sobre temas históricos, conviene ser muchas veces, más prudente que veraz, ya que los muertos, muertos están, y las relaciones diplomáticas nunca deben ser descuidadas. He leído cuanto ha llegado a mis manos sobre la vida de nuestro primer director, y hasta he comprado dos ejemplares del Diario del viaje del Capitán Boiso Lanza en la biblioteca del Centro Militar, pero allí no hay nada, obviamente fue escrito para ser elevado al mando superior del ejército por lo que difícilmente iba a encontrar allí datos sobre las personas, sus comportamientos y sus emociones, ¿sabe algo más usted sobre esto?, ¿qué era lo que intuía el Coronel Mastrogalli y que nunca pudo confirmar?

La pregunta de Hilario tan directa y sin rodeos me dejó sin respuestas por un instante. Yo sabía exactamente a lo que el joven teniente se refería, ese tema lo habíamos tratado mil veces y era exactamente así, don Julio siempre creyó que a Boiso Lanza le habían disparado desde otro de los aviones de esa formación.

—En realidad mi teniente, este es un asunto muy delicado, y a esta altura muy difícil de investigar; peor aún, si profundizáramos sobre el punto y lográramos determinar que don Julio tenía razón, probablemente nadie querría sacarlo a la luz pública; podríamos estar llegando a aceptar de que por años sostuvimos una verdad que estaba equivocada, y hasta se podrían resentir nuestras relaciones con Francia que hoy son excelentes.

Entonces Maffini volvió a la carga mostrándome el

entusiasmo y la convicción que ponía en este empeño:

—Mire Solanilla, para los aviadores resulta decepcionante que cada vez que ocurre un accidente la opinión pública en pleno, opte por el camino más fácil, y todo el mundo a coro elija culpar al piloto que ya no puede defenderse. Si existe la menor posibilidad de reivindicar a mi primer director créame que yo lo voy a hacer, en este momento tengo varias ideas en la cabeza y pienso que es usted uno de los pocos que puede llegar a entenderme. Lo primero que quisiera ver, siempre que eso sea posible, es toda la correspondencia epistolar de la época con su familia y sus amigos. Yo sé que él escribía frecuentemente a sus más cercanos y que firmaba sus cartas con el nombre de su hermano fallecido, Eduardo. Es posible que la biblioteca de Boiso Lanza guarde escondido algún secreto revelador, a espera de que alguien lo encuentre. Si llegamos a poner todos los datos en orden, y logramos avanzar sobre bases ciertas y esclarecedoras, luego con toda seguridad voy a requerir de sus conocimientos en electrónica, para llevar adelante un proyecto mucho más ambicioso aún, tanto, que si lo digo hoy podría resultar tan descabellado que no me animo a comentar ni siquiera con usted.

Quedé intrigado aunque la propuesta no me desagradó en absoluto. En realidad lo que más me sedujo fue el entusiasmo que el joven teniente le ponía a una idea que cuando menos, podía catalogarse de extemporánea, ya que de los hechos que se trataban ya habían pasado sesenta y siete años, eso es mucho tiempo; pero, ¿qué tal si después de investigar llegáramos a descubrir algo importante?, ¿qué pasaría si yo mismo, a mi edad, lograba determinar que se había cometido un error al acusar injustamente a Boiso Lanza como responsable del accidente que le costó la vida?, entonces se reivindicaría al primer director de la Aviación Militar, que era el sueño quimérico de Maffini, y desde el cielo lloverían las abundantes bendiciones de don Julio sobre mí y mi excéntrico compañero de aventuras.

—Muy bien mi teniente—, respondí—, todavía no veo todas las cartas sobre la mesa pero me agrada el desafío, a veces los museos acaban siendo las parteras de insospechadas verdades históricas, y a eso me debo. La biblioteca del Capitán Boiso Lanza es la segunda de la derecha y puede leer libremente todo lo que allí encuentre, yo estoy siempre aquí, como usted sabe esta es mi casa, así que no dude en llamarme cuando lo requiera.

Comimos las pizzas y brindamos, por el éxito de una tarea que se presentaba difícil e incierta, con la sonrisa anodina del astronauta que parte al espacio.



Mayo de 1986

En los días que siguieron Maffini visitó diariamente el museo. Traía en el pequeño baúl de la Vespa un cuaderno de doscientas hojas donde anotaba y confirmaba infinidad de detalles una y otra vez. Trabajaba largas horas en silencio frente a la biblioteca. De a poco Solanilla se fue encariñando con aquel personaje entusiasta y díscolo, que compartía con él gustos similares.

Un viernes de noche cerró el museo y se fue a caminar por Dámaso Antonio Larrañaga rumbo al Pueblo Ituzaingó. El confuso proyecto de Maffini lo tenía inquieto, desconcertado, necesitaba darse un tiempo para pensar y poner sus ideas en orden. Recorrer las amplias avenidas de Montevideo es siempre un placer. Para el que sabe observar, es posible apreciar la visión futurista y el acertado criterio planificador de los arquitectos que la proyectaron. La obra de los Petrarca, los Millán y los Fabini, escrita en piedra y cemento, resiste vigorosamente a la obsolescencia, y aparece intacta en cada rincón de la ciudad que ellos diseñaron hace décadas, pensando en los que vinimos después. Encendió entonces un cigarrillo y se sumergió en sus meditaciones bajo los enormes y añejos paraísos.

Muchas veces se lo había acusado de ser extremadamente celoso y hasta de creerse el dueño del museo, pero la realidad era otra muy alejada de la mezquindad. Él no solamente vivía en el museo, él vivía por y para el museo. Ahora tenía frente a sí a un joven que lo arrastraba a una aventura que lo desafiaba, pero que tal vez no tuviera las fuerzas suficientes para correr. Hay edades para todo y cuando uno llega a la madurez es tiempo de dosificar las emociones y serenarse, pero, ¿quería realmente eso?, ¿sería razonable plegarse como un adolescente a la loca apuesta de Hilario Maffini, o sería mejor hacer valer su condición de respetable hombre mayor, su sensatez y sus canas? Luego fue más allá, se vio a sí mismo a sus setenta y cuatro años como un ser estéril, yermo, sin familia, sin hijos, un árbol que nunca dio flores, el que siempre hizo lo correcto y lo prudente, ni un milímetro más. Y si moría mañana, ¿qué diría su lápida?... “Aquí yace el cauto y mesurado Solanilla”, seguramente.

Entre Maffini y Solanilla el diálogo se volvió intenso y emocionante; sin quererlo el corazón del viejo Sargento Primero se empezó a llenar de ilusiones que creía perdidas después de la muerte de don Julio. La loca investigación de Hilario lo renovaba, le daba una razón para vivir y de llegar a producir algo único, un logro extraordinario a una edad en que ya no lo esperaba. Se hicieron amigos, conformaron un equipo y empezaron a funcionar coordinadamente en las largas y áridas tareas de investigación.

Entonces un día, cuando la confianza aventajó a la cautela, Washington le entregó un sobre que Maffini debía cuidar con esmero.

—Hilario, hace un mes que estamos ordenando toda la información disponible y creo que ya es momento oportuno para que usted vea esto. En nuestra búsqueda este documento bien podría ser considerado como uno de los eslabones perdidos que nos están faltando. Léala pausadamente, se trata de una carta de Boiso Lanza a su amigo el Capitán Adhemar Saenz Lacueva y

repare bien en su contenido y en su fecha. Cuídela con su vida si es necesario y mañana me la trae por favor.



Port Long, 9 de agosto de 1918.

Querido Adhemar:

No creas que exagero si te digo que estando aquí, en la bella Francia, extraño como un loco nuestra querida escuelita del Camino Mendoza. Ya les debe haber llegado el hangar que se compró en Bélgica, y lo que supo ser el campo de una lechería, debe estar hoy pletórico de ese intenso ruido de motores que para nosotros es música celestial.

Vos sabés que yo confío mucho en vos y en esos muchachos que el mando nos asignó y que son de fierro, buenos aviadores y mejores personas. Aunque falte presupuesto con gente así da gusto trabajar. Acordate del objetivo principal que nos trazamos desde el inicio, todo esto está aún en pañales y debemos mostrarle a la superioridad, y a la opinión pública, que no se está gastando el dinero estatal en vano.

Aquí en Europa, la aviación está definitivamente consagrada. En el frente de batalla ya nadie concibe un reconocimiento a pura caballería, ni un reglaje de tiro de cañones sin apoyarse en el medio aéreo. Estas noticias van a tardar en llegar a nuestro país, pero cuando estuve en París pude ver una filmación documental sobre Guynemer, que supo ser el piloto del momento aquí en Francia, que te deja el corazón helado. Decenas de aviones combatiendo entre ellos, en una especie de carrera de perros y gatos que los franchutes llaman “pursuit”, para proteger las grandes formaciones de bombarderos que lanzan sus explosivos sobre las líneas

enemigas. Ahí está el futuro de la guerra y sobre esa base debemos construir nuestra doctrina de defensa, no hay dudas.

A Magdalena, aunque está aquí en Pau, casi no la veo. Estuvo conmigo hasta hace unos días en que resolvimos el tema del alojamiento, y allí quedó instalada y sola, en su nueva casa. Es que la escuela y las tareas propias del estado de guerra me absorben, y me tienen recluido las 24 horas del día, como cuando éramos cadetes. A ella es otra que extraño con locura.

Estando aislado aquí en Port Long, me hice amigo de un francés que se llama D'Estrain que es Capitán de Artillería como yo. Es un rico tipo al que le gustan las carreras de caballos y la noche. Antes de ayer y con gran aspaviento, llegó a esta ciudad Mademoiselle Claudinette, una francesita de pelo amarillo y ojos almibarados, que canta y baila en los teatros y cabarutes. Estaban todos afilados por conquistarla y al debut no faltó nadie, ni el Director de la Escuela. Claudinette desde que llegó no le sacó los ojos de encima a mi amigo lo que hizo enfurecer a varios ya que D'Estrain es Capitán, pero recién ascendido. Parece que algunos trasnochados pretendían que se las cediera como muestra de cortesía y deferencia al grado, ¿podés creer?

Como era previsible anoche aparecieron cinco de los contrariados celosos en el casino de oficiales, a pedirle cuentas. D'Estrain y yo tomábamos un Pernod en la barra antes de la cena cuando se nos vinieron encima. No tuvimos más remedio que defendernos, nos pusimos espalda con espalda y repartimos piñazos hasta que los corrimos del casino. Pero varios de ellos quedaron seriamente resentidos, a D'Estrain lo insultaron de todas formas y a mí lo más suave que me dijeron fue "indio con plumas", ¿te imaginás?

En fin, mañana cuatro de ellos vuelan en la formación que tenemos prevista para bien temprano en la mañana, sólo espero que los ánimos se hayan calmado para entonces.

Amigo, no te aburro más con mi cháchara y te mando un abrazo grandote que se lo debes hacer extensivo a todos nuestros camaradas. Para vos y tu familia mis mejores deseos y no te olvides de jugarle unos boletitos a “Pretty eyes” en Maroñas, vos sabés que esa yegüita no pierde.

Escribime pronto,

Eduardo.



Hilario leyó aquel papel amarillento en el que la tinta azul se había vuelto sepia con los años, sobre el escritorio de su cuarto, iluminado por la vieja lámpara de lectura que alguna vez fue del banco del navegante de un Shorts Sunderland, regalo del aerotécnico don Andrés Barreto. Lo examinó una y otra vez con el ánimo jubiloso de quien comienza a descifrar un misterio celosamente guardado por años. Se sentía Howard Carter, Champollión. El sueño de reivindicar a su director y su búsqueda de semanas, empezaban a dar los primeros frutos prometedores. Era el momento de pasar a otra etapa de la investigación, una etapa más desafiante y comprometida.



—Washington, aquí le traigo la carta, realmente estoy asombrado, tenemos que hablar—, comenzó contundentemente Hilario, —no imaginaba que este documento, que es altamente revelador, se conservara. Incluso le miré los matasellos, concuerdan las fechas, todo, es auténtico.

—Mi teniente—, respondió Solanilla que aún no se animaba

a quebrar el trato militar, -yo le dije que mirara las fechas y leyera bien el contenido, es original, y cuando don Julio la consiguió, ya cerca de su muerte, redobló sus esperanzas de llegar al fondo de este asunto, pero aunque le sobraban ilusiones, le faltó tiempo y murió sin poder agregar nada más a este tema.

-Muy bien-, prosiguió Hilario-, lo que vamos a hacer ahora es llevar adelante un plan que tengo en mi mente, para el cual necesitaré de su compañía y su experiencia. Le explicaré brevemente de qué se trata.

Entonces Hilario desarrolló con todos los detalles la teoría del Mayor Teobaldo Gurméndez sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación del tipo de paleo-comunicaciones, y recuperar mensajes del pasado en la banda de frecuencias de H.F., debido a los constantes rebotes de las ondas hertzianas entre la ionósfera y la superficie de la Tierra.

Al escuchar todos estos argumentos, junto con el nombre de Teobaldo Gurméndez, quien había sido uno de sus alumnos predilectos, una sonrisa se dibujó en el duro rostro de este hombre mayor, poco afecto a exteriorizar sus sentimientos. La idea incontenible de Maffini era un aluvión que se le venía encima, pero que ahora él no iba a dejar pasar. Lo acompañaría sin condiciones, hasta donde la utópica aventura lo llevase, sin reparar en su privativa cordura, ni en sus años. Aunque fuera tarde en su vida, se preparó para correr con todas sus fuerzas hacia esa meta lejana e insegura. Sin más trámite se comprometió con el joven teniente para desarrollar en el museo todas las partes técnicas del proyecto que intuía.

Entonces Hilario continuó con la pregunta que Solanilla estaba esperando:

-¿Cree usted que será posible crear un receptor o aumentar la sensibilidad y la capacidad de recepción a uno ya existente, de manera que pueda captar señales de H.F. provenientes de la escuela de Port Long en 1918?, y si así fuera, ¿sería posible discriminar las comunicaciones al punto de detectar las que nos

interesan y no otras?

El recio carácter del viejo Sargento se quebró por primera vez en muchos años y con voz entrecortada respondió:

–Mi teniente, es posible, claro que es posible, tengo toneladas de manuales y todas las revistas especializadas que he juntado por décadas. Aquí no falta un solo número de “Mecánica popular” ni de “Electrónica para todos”. Yo siempre creí en que hoy se puede lograr eso y más aún. En la actualidad es posible conseguir todos los componentes que serían necesarios para incrementar las capacidades de recepción del equipo Hammarlund SP 600, una joya de la electrónica, que está aquí en el museo en perfectas condiciones de uso. Es más, todas las partes que se necesitan están en plaza, y esta altura resulta incomprensible que nadie se haya ingeniado para unir las piezas de ese rompecabezas electrónico. Pero yo sé cómo hacerlo, tengo el plano completo dibujado aquí en la mente, créame, yo soy el único que puede hacerlo. Ahora, un proyecto de esta envergadura va a costar caro y aunque tenemos lo principal, igualmente se necesitarán varios miles de pesos y una paciencia infinita para lograr captar las señales que queremos provenientes de la escuela de Port Long. Además, si bien todas las novedades importantes eran transmitidas por H.F. al Comando General del Ejército francés en Paris, nada nos asegura que este hecho haya sido comunicado al mando tal como fue, pero creo que de todos modos debemos correr el riesgo. Si usted está dispuesto a invertir tiempo y dinero, existe la posibilidad de que tal vez encontremos algo. Ya escuchó lo malo, ahora oiga lo bueno, además del Hammarlund aquí en el museo tenemos el otro componente más costoso. Es la antena, habrá que comprar varios metros de cable, pero yo puedo adaptar las parabólicas del RADAR de precisión, el viejo P.A.R., a las necesidades de nuestra búsqueda con la certeza de que las podremos orientar con precisión milimétrica. Tenga en cuenta que las transmisiones de H.F. que realizaron los franceses durante la gran guerra fueron escasas y todas en

unas pocas frecuencias que yo conozco, eran años en los que casi no se utilizaba la transmisión sin hilos, recuerde nada más el hundimiento del Titanic en 1912, sólo el Carpathia escuchó el pedido de auxilio y otros buques que navegaban más cerca ni se enteraron; o la misma torre Eiffel que estuvo a punto de ser demolida por el ayuntamiento de París y se salvó por los servicios prestados a la Patria como antena receptora de mensajes. Tenga claro que esto es casi como buscar una aguja en un pajar, pero estoy seguro de que una vez que empecemos a recibir comunicaciones del año dieciocho la búsqueda se hará más fácil. Llegado ese momento y con algo de suerte, tal vez podamos reivindicar usted a su director, y yo a mi amigo.

Los ojos del anciano brillaban, Hilario esperó unos instantes a que Solanilla se recuperara de su sollozo y preguntó:

—Pero si esto era posible, ¿por qué razón usted y don Julio no lo intentaron antes?

—Porque nunca conseguimos un componente que nos faltó, una válvula especial que habría aumentado la sensibilidad del Hammarlund exponencialmente y que nunca pudimos encontrar. La rastreamos sin éxito acá y en el extranjero, la buscamos en las casa de repuestos y en los cambalaches, se la pedimos a los americanos, a los alemanes y a los rusos, pero nada se logró, nunca la obtuvimos. Después de la muerte de don Julio, tarde aprendí, que esa pieza se podía sustituir por un pequeño circuito integrado, pero yo ya no tenía fuerzas para luchar, ni nadie con quien compartir la gloria en caso de lograrla. Mi amigo se había ido y yo no contaba con los recursos que se necesitan para llevar a cabo esta obra. Desde entonces no pienso en otra cosa, se nos escapó la verdad de entre las manos, por poco, por muy poco...

—Muy bien,- dijo Hilario—, no hay tiempo que perder, este es el plan: hoy mismo voy a solicitar el préstamo a la Caja Nacional de Ahorro y Crédito para comprar todo, mientras tanto usted hace la lista de todas las partes necesarias. En lo que demora

la aprobación del anticipo, buscaremos el lugar apropiado para instalar el equipo y haremos un plan de rastreo de señales que incluya las frecuencias, los días y las horas en que será más factible la propagación y recepción de las señales, ¿de acuerdo?

El viejo Sargento era otro, había rejuvenecido, parecía un adolescente, tenía un desusado gesto de complacencia y unas chispas brillantes emergiendo de sus ojos verdosos, castigados por el tiempo y las soldaduras.



El lugar elegido para emplazar el equipo de comunicaciones fue el interior de la bodega de bombas del viejo bombardero AT-11, ubicado a la izquierda de la entrada del museo. En sus entrañas se instaló el Hammarlund y un enorme transformador que Solanilla fabricó con sus propias manos. Un grueso cable de alimentación lo unía al abastecimiento de energía eléctrica que venía desde el panel principal de distribución, y una maraña de conductores más finos hacia la antena del RADAR.

—Es necesario disponer de la mayor potencia posible mi teniente, no porque queramos hacer un baile, sino porque a mayor potencia mayor recepción y mejor nitidez en el sonido,— explicaba el sargento.

Maffini gastó toda la plata del préstamo en los componentes electrónicos, cables, uniones, parlantes y otras herramientas que Washington había previsto como necesarias. En los días que siguieron, luego de la puesta del sol, parecía que el museo despertaba de su letargo. Una intensa labor industrial era llevada a cabo por los dos socios, en el secreto de un proyecto que por ahora nadie debía conocer.

Se estableció un horario de trabajo mínimo de cuatro horas diarias que comenzaba a las siete de la tarde y que a veces llegaba hasta la madrugada. Entonces se dedicaban febrilmente a unir piezas, tender cables y ajustar las conexiones del novedoso

Hammarlund, que ahora modificado, había sido bautizado por Solanilla como el R.A.F.M.M., sigla identificadora del Receptor de Alta Frecuencia Modelo Museo. Con unos pocos ajustes el receptor cupo exactamente dentro del bomb bay del AT-11; sus cables de alimentación y de antena eran sigilosamente conectados de noche y desconectados hacia la madrugada para que no interfiriesen, ni fuesen descubiertos por nadie durante el horario de visitas del museo.

Hilario colaboraba con su amigo en todo lo que le era posible, pero esta era una etapa netamente técnica, por lo que Solanilla le pidió que lo dejara trabajar solo. No era un tema de celos, ni de molestias, era un procedimiento de ahorro de energías para más adelante, cuando se iniciase la extenuante fase de las escuchas radiofónicas. Para entonces Maffini debería estar capacitado para copiar sin errores los mensajes en código Morse provenientes del pasado.]

Hasta el propio AT-11 pareció revivir con la quimérica aventura de los socios. Se lo veía lustroso, su aluminio y sus escarapelas habían recobrado parte de su antiguo fulgor. Ese era un avión destinado a cosas grandes, a la hazaña, al descubrimiento; no en vano había sido el elegido por Amundsen Lipitor para su gesta antártica del año 1964. Adosados a los



asientos de sus pilotos, los añosos arneses aún olían a Old Spice.

Al tiempo que en el museo Washington soldaba y componía inverosímiles circuitos, en la Escuela de Comando Hilario repasaba mentalmente el alfabeto Morse una y otra vez, mientras el Mayor Prado, profesor de Mantenimiento, repetía en hipnótica letanía, las disposiciones generales de la Reglamentación 66-1. Completamente fascinado por el disparatado proyecto, su imaginación volaba hacia textos que la escuela de Port Long le enviaba al comando de la Grand Armée, en enigmáticos puntos y rayas que él debía descifrar en los días venideros.

—No se queme la cabeza, mi teniente—, le había dicho Solanilla—, los mensajes van a ser fáciles de identificar. Todos comienzan con el nombre del emisor, que para nosotros será la escuela de Port Long en Pau y seguirán luego con el destinatario, o sea el Comando General; así que será suficiente con memorizar y descifrar en Morse estos dos elementos, y luego escribir en un cuaderno los puntos y las rayas que corresponden al texto del mensaje-. Hecho esto, Washington lo traduciría a lenguaje claro, en francés por supuesto, y los que apareciesen como interesantes serían remitidos a Fernando Maffini, hermano de Hilario, que era profesor de ese idioma para pasarlos al castellano. Hilario no soportaba el suspenso y por las noches pasaba en su Vespa por el museo a visitar a su amigo. Desde la profunda oscuridad del museo el R.A.F.M.M. despertaba rejuvenecido de su sueño de décadas. Solanilla lo manipulaba con puntilloso cariño paternal, pero todavía iba a demorar varios días en poder ser probado. Hubo que sustituirle partes oxidadas y hasta sacarle telas de araña de su recóndita anatomía, con el esmerado cuidado que se le pone a las cosas que están destinadas a una tarea colosal e inigualable. “Este es nuestro Apolo 11”, decía, pero la máquina portentosa aún requería de más tiempo y más paciencia, ante la ansiedad contenida de sus futuros operadores.

Maffini consumía su tiempo en la Escuela de Comando

sumergido en sus pensamientos y en una expectación sólo comparable con la de la sala de espera de la maternidad. Pero una mañana, al sonar el timbre anunciando el recreo de las once, encontró un papelito adhesivo amarillo junto al teléfono del corredor de los salones, en él que el escribiente de servicio había apuntado escuetamente:

Para: Tte.1°(Av.) Hilario Maffini De: Sgto.1° Washington Solanilla
“Hoy despega el Apolo”

Maffini sonrió al leerlo y tuvo que fabricar una excusa para sus compañeros de clase intrigados por el enigmático mensaje. Contó ansiosamente las horas que faltaban, y a la caída del sol llegó como un bólido al museo para ver con sus propios ojos la puesta en marcha del R.A.F.M.M.

Solanilla era una de esas personas que, aunque de carácter sombrío y retraído, debería estar sonriendo todo el tiempo. Cuando la satisfacción le alcanzaba el alma, su semblante se iluminaba y en su rostro se podía ver una sonrisa tan grata y expresiva, que parecía desentonar con su ánimo frecuentemente opaco. Exultante de alegría, esperaba a su amigo en la puerta trasera del museo. Lo tomó del brazo y rápidamente lo condujo hasta la panza del AT-11 para mostrarle el renovado equipo que se mostraba reluciente, preparado para la gran aventura.

Una vez hecha la noche, rápidamente los ilusionados cófrades procedieron a hacer las conexiones con los gruesos cables de energía, y los más delgados de las antenas. Washington permaneció dentro del avión e Hilario de pie frente al panel eléctrico principal del museo, donde debía habilitar el paso de la corriente hacia el potente transformador creado por Solanilla. Con una linterna de mano el sargento le haría señales a su socio para que, cuando estuviera todo pronto, conectara la energía siguiendo el mismo código que usan los trabajadores de los omnibuses montevideanos: un destello largo significa parar y dos continuar la marcha.

A las veinte horas con veinticuatro minutos todo estuvo listo dentro del AT-11 y Washington envió su señal acordada de dos destellos lumínicos. Hilario conectó el grueso cable y habilitó el paso de la energía hacia el enorme transformador, accionando la potente llave de corte del tipo cuchilla, que despidió una chispa azul al producirse el contacto. En ese mismo momento todas las luces parpadearon por la descomunal demanda, incluso las amarillas, de gas de iodo, del cantero central de la avenida Dámaso Antonio Larrañaga, ante el asombro del improvisado operador eléctrico. Maffini corrió hacia el AT-11 donde a Solanilla le brillaba la cara de la emoción, en la tenue penumbra de la bodega de bombas, pálidamente iluminada por la luz del dial del R.A.F.M.M. y por una lamparita de doce volts que colgaba del techo. En el vientre del viejo bombardero, ahora convertido en sala de radio, el viejo Hammarlund volvía a la vida; su voz se volvía a escuchar tan clara como hace años y sus oídos estaban prontos para proyectarse hacia lo lejano, hacia el nacimiento de las comunicaciones sin hilos. Los socios festejaron alborozados las primeras señales de radio que se captaban con total claridad en la banda de H.F. Ahora la labor del viejo sargento iba a ser fundamental. Sería necesario analizar el espectro de alta frecuencia, definir correctamente los horarios de mejor captación, eliminar perturbaciones, orientar la antena con precisión quirúrgica y tener fe, mucha fe.

En los tres meses que siguieron trabajaron noche tras noche sin desmayos, desafiando al frío y al cansancio sin obtener espíritu. Al igual que el peregrino que camina hacia La Meca, a los amigos los conducía la fe, nada explicable ni racional, era una pequeña epopeya moderna en la que solo ellos creían, y que no estaban dispuestos a abandonar al primer contratiempo. Cada tanto el R.A.F.M.M. recibía inequívocos mensajes del ayer que los socios festejaban con alegría desbordada, como aquella noche en que lograron captar la versión completa de Lili Marleen, una canción emblemática entonada por todos los soldados durante

la Segunda Guerra Mundial, emitida por Radio Hamburgo en épocas del Tercer Reich, luego de un comunicado a la población del Oberkommando der Wehrmacht/OKW.

Vor der Kaserne Vor dem großen Tor

Stand eine Laterne Und steht sie noch davor

*So woll'n wir uns wieder seh'n Bei der Laterne woll'n
wir steh'n*

Wie einst Lili Marleen.

Unsere beide Schatten Sah'n wie einer aus

Daß wir so lieb uns hatten Das sah man gleich daraus

*Und alle Leute soll'n seh'n Wenn wir bei der Laterne
steh'n*

Wie einst Lili Marleen.

Pero todavía estaban lejos, faltaba mucho por recorrer.

Washington a esta altura no reparaba en horarios ni sacrificios, su vida había cambiado definitivamente y la dura labor de la vigilia nocturna parecía reanimarlo. No obstante su semblante se veía deteriorado por el esfuerzo físico y tosía a cada rato. Hilario se preocupó por su salud pero el viejo sargento simplemente no le hizo caso. Llegado setiembre Solanilla optimizó sus cálculos al máximo y una noche clara de luna creciente, logró una orientación de la antena que permitió captar por primera vez inequívocos mensajes de la guerra de 1914. Ahora sentían que por fin, estaban más cerca. Depurando la recepción y eliminando el ruido de las descargas estáticas, allá abajo, casi inaudibles, estaban los mensajes en Morse de la Grand Armée. A partir de ahora la tarea sería definir los mensajes deseados, copiarlos en Morse, descifrarlos al francés y enviarlos a Fernando Maffini para que los tradujera. Este último esfuerzo fue desmesurado y brutal. Infinitas veces vencieron el frío y el sueño entre termos de mate y reparadoras tazas de café que se alternaban para calentar, y requirieron de los conocimientos del

profesor de francés cientos de veces. Pero los resultados deseados demoraban en llegar.

Hilario, el más entusiasta de los dos, cayó en depresión y vio decaer sus fuerzas ante la enorme magnitud de la tarea y los resultados inciertos. De pronto su ánimo se había debilitado y por primera vez creyó estar corriendo alocadamente atrás de una quimera inalcanzable. Entonces una tarde, a la salida de la Escuela de Comando, tomó su Vespa y se fue hasta la Capilla de Lourdes en la esquina de la avenida Rivera y la calle Michigan en Malvín. Cuenta la historia que la Virgen María se le apareció a una niña pastora en una gruta, en Lourdes, un pequeño poblado del sur de Francia, muy cercano a donde estuvo emplazada la escuela de Port Long en Pau, en febrero de 1858. Desde entonces es venerada allí y en todo el mundo y es reconocida por escuchar los ruegos de sus fieles.

Maffini ingresó por la puerta de la derecha de la nave principal de la pequeña iglesia iluminada desde los seis ventanales, más altos que anchos, que miran al norte, hacia la avenida Rivera. La luz del sol penetraba en la penumbra del templo, haciendo visibles las minúsculas partículas de polvo que la imperceptible brisa levantaba del suelo. Allá en el fondo un Jesús crucificado presidía esa capilla dedicada a su madre.

Hilario se arrodilló y rezó en el noveno banco de oscuro roble pidiéndole a la Virgen que le enviara una señal, tan sólo eso, un rastro, un vestigio de que estaba siguiendo el camino correcto y no corriendo detrás de una entelequia alocada.

Allí permaneció por espacio de quince minutos sumergido en profunda oración, antes de ponerse de pie para mirar fijamente la pequeña figura angelical de mármol, coronada por doce estrellas. Caminó hacia el extremo derecho del banco de madera, donde la luz de la tercera ventana iluminaba la placa de bronce, tan común en estos muebles, que identifica a quien lo ha obsequiado a la parroquia. Allí Hilario, con el corazón conmovido, pudo leer la pequeña inscripción grabada en el

bronce que decía:

“Magdalena Bellinzon de Boiso Lanza y Familia”

Al ver esto Maffini cayó de rodillas y besó la placa donada nada más, ni nada menos que por la esposa de su primer director, aquel a quién dedicaba su mayor esfuerzo. La señal le había llegado antes de lo esperado y colmado de nuevo entusiasmo, corrió hasta el puesto de venta de flores, ubicado en la placita frente al Club Malvín, donde compró un ramo gigante de clavelinas, que depositó en el florero a los pies de la santa madre del niño Jesús.

—Esto no lo voy a comentar con nadie, ni siquiera con Solanilla, porque van a pensar que estoy loco— se dijo, y salió en su Vespa a toda velocidad rumbo al museo, con la convicción de que ahora el éxito estaba cerca.

Y así fue, en menos de dos semanas comenzaron a captar mensajes de la escuela de Port Long fechados en agosto de 1918, hasta que un día, entre el ruido estridente de las descargas estáticas, pudieron rescatar un informe en particular, fechado el día once y que Fernando Maffini tradujo así:

Sr. Inspector General de L'Armée de l'air:

Cúmpleme reportar a Usted que en el día de ayer diez de agosto de 1918, un avión del tipo Nieuport, perteneciente a la escuadrilla de entrenamiento de esta escuela, se precipitó a tierra perdiendo la vida el Capitán del ejército uruguayo Juan Manuel Boiso Lanza. Stop. La autopsia practicada por el Doctor Henri Du Bois identifica heridas y quemaduras en el setenta por ciento de su cuerpo, y un impacto de bala en la región occipital izquierda sin orificio de salida. Stop. Ampliaré cuando tenga más detalles. Stop.

Saluda atentamente, Jaques Champagnat, Comandante Director. Stop.

Con el mensaje en la mano Washington e Hilario

festearon abrazados. Rieron hasta las lágrimas emocionados por el logro de su mayor esfuerzo, de la exitosa gesta nacida del coraje y la determinación de dos hombres que creyeron en un sueño de justicia, y que nunca abandonaron. Los ojos empañados del viejo sargento se dirigieron hacia el banco donde todas las mañanas se sentaban a tomar mate con don Julio. Hasta allí fue caminando despacio y con un gesto de ternura dirigido hacia el Más Allá, acarició el respaldo y repitió varias veces en voz alta: “tenía razón mi Coronel, lo logramos, lo logramos”.



Hilario reunió toda la información y redactó el fruto de sus esfuerzos, siguiendo el formato de solución de problemas. Robustecido en su más profunda convicción, le sugirió a su compañero de aventuras que si ese trabajo era aceptado como su tesis final de graduación en la Escuela de Comando y Estado Mayor Aéreo, entonces quedaría para siempre constancia escrita de los hechos y consecuentemente se habría acumulado suficiente evidencia, oficialmente admitida, como para reescribir los libros de historia de la aviación, con la verdad que don Julio sabía y que ahora veía la luz.

Washington estuvo de acuerdo y cuando el borrador estuvo pronto, él mismo lo pasó a máquina con tres copias a papel carbónico. La tesis final relatava en 165 páginas todo el proceso técnico y documental, seguido por los dos amigos para lograr los resultados propuestos al inicio de la investigación. Allí se describía pormenorizadamente todo el plan, detalle por detalle, y se sustentaban con firmes evidencias las conclusiones a que se había llegado. Desde el punto de vista argumental el trabajo era sólido y resistía todo tipo de análisis por minucioso que fuera; la única objeción que se le podía plantear era que el mensaje que viajó por el tiempo, hasta los sensibles parlantes del R.A.F.M.M., era irreproducible en ese momento. Para volverlo a escuchar y certificar su autenticidad, sería necesario

formar una comisión “ad-hoc” que se encargase del tema, y que debería estar dispuesta a pasarse todas las noches de los próximos tres o cuatro meses, junto a los dos radio-operadores en la panza del AT-11, a la espera de interceptar por segunda vez el mensaje proveniente del pasado.

El lunes siguiente Hilario compiló el trabajo original y sus tres copias en cuatro carpetas prolijamente encuadernadas y numeradas, siguiendo las normas de la Escuela de Comando para la producción de las monografías finales de graduación. Lo guardó con cuidado en su portafolios y se dirigió a la reunión que tenía fijada con sus compañeros de tesis, a las cuatro de la tarde en la casa del Teniente Primero de Administración Adalberto Ruglio.

Allí lo esperaban además sus otros dos compañeros de tarea, el Teniente Primero Aviador Mauro Lugano y el Teniente Primero de Administración Jaime Luis Nogueira, quienes junto con Ruglio y Maffini debían redactar el trabajo final de investigación y tesis en equipo, que a esa altura venía atrasado, muy atrasado.

El tema propuesto en principio era la creación de una oficina de asuntos jurídicos para atender las necesidades del Personal de la Fuerza Aérea, dado lo caro y complejo que habitualmente son estos servicios. Pero todavía ninguno de los cuatro había escrito una sola línea sobre el punto. Entonces Hilario les propuso cambiar el tema y usar el trabajo que llevaron a cabo junto a Solanilla como tesis final del grupo, convencido de su virtud y su contundencia, y de la comodidad adicional que significaba tenerlo ya redactado y con las tres copias exigidas.

Sentados alrededor de la mesa del comedor de Ruglio todos escucharon una y otra vez los argumentos de Maffini, mientras el dueño de casa luchaba denodadamente por contener la hiperactividad de Alejandro, su hijo de seis años, que circulaba a toda velocidad en su patineta, atropellando los muebles y haciendo tambalear los retratos y los floreros.

Terminada la exposición Hilario requirió la opinión de sus compañeros.

—Bueno—, comenzó Lugano—, yo creo que mejor que eso, deberíamos hablar sobre algo no tan técnico sino más cultural, tal vez los pintores impresionistas famosos, por ejemplo, ¿qué mejor que rescatar a Renoir, a Van Gogh, a Gauguin?, y comenzar la exposición con una frase enérgica, palmaria, que atraiga la atención del auditorio, algo así como el viejo proverbio árabe que dice: “cuando llegues a tu casa pégale a tu mujer, tu no sabrás por qué, ella sí”; algo aplastante, eso es lo que se necesita.

Los otros tres compañeros quedaron en silencio al oír semejante propuesta que batía los records del absurdo y el disparate, superando con creces el extravagante planteamiento de Maffini.

Seguidamente se escuchó la posición del dueño de casa que se expresó en estos términos:

—Bueno, yo creo que para este trabajo deberíamos... ¡Alejandro, vení para acá!, ¡sacá el gato del horno, gurí del diablo, te voy a matar!...

Jaime Luis Nogueira los escuchaba sin inmutarse, haciendo gala de su característica flema británica heredada de su abuela venida al Uruguay desde la Sajonia profunda, mientras se acariciaba la comisura de los labios con sus dedos índice y pulgar. Cuando sus compañeros quedaron en silencio y Ruglio consiguió sujetar a Alejandro, Nogueira se limitó a decir:

—¿Terminaron de decir barbaridades manga de orates?, ustedes están rematadamente mal de la cabeza, y a esta altura son los candidatos ideales para sustituir a los Tres Chiflados por el impresionante volumen de barbaridades que son capaces de generar en un minuto. La tesis va a ser sobre la oficina de asuntos legales para el Personal de la Fuerza Aérea como estaba previsto y se acabó, ¿oyeron?

Por más que Hilario insistió, no hubo manera de hacerlo cambiar de opinión.

Esa misma tarde y evitando llamar la atención, Solanilla fue a la consulta médica en el Hospital Militar por el dolor en el pecho y la persistente tos que lo aquejaban desde hacía varios días. Cuando en la noche Hilario regresó al museo le preguntó:

—¿Me hizo caso? ¿Fue al médico? ¿Qué le dijo?

—Bueno—, respondió Washington—, no le gustó mucho la tos crónica que tengo hace tiempo y me mandó a hacer varios análisis esta semana, y a usted ¿cómo le fue con sus compañeros de tesis?

—Mal Washington, mal, no quisieron ni saber de elevarla a la superioridad como trabajo final, pero usted sabe que yo no me entrego fácilmente, mañana mismo iré a hablar con el Jefe del Curso, el Director de la Escuela, el Jefe de Comando o el Comandante en Jefe si es necesario, alguien debe leer esto.



En los días que siguieron Hilario fue una y otra vez con tozuda insistencia a presentar nuestro trabajo a todas las autoridades de la Fuerza Aérea, y hasta a la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, pero sin ningún resultado positivo. Donde eran corteses le decían que no tenían tiempo para eso, y donde no lo eran lo despedían por loco y lo sacaban a patadas.

Cuando llegó noviembre el médico, con todos los análisis a la vista me diagnosticó el cáncer de pulmón en fase terminal y me dio tres meses de vida. La enfermedad me trae mal, me ha hecho perder peso y ya no soporto las náuseas ni la tos, que no se me va ni con jarabe ni con whisky. Aun así he prometido nunca quejarme y soportar con dignidad los rigores de la agonía.

Entonces viendo que todas las puertas se cerraban, decidí guardar el R.A.F.M.M., el transformador y todo el cablerío, en

una caja de madera al lado del Potez XXV, avión que don Julio amaba. Estaba cerca la Navidad y le pedí a Hilario que me llevara en la Vespa hasta el Cementerio del Norte.

La tarde era soleada y algunos teros cantaban sobre el pasto corto del terreno despejado. El despliegue de obras de arte a lo largo de las amplias avenidas es gratificante para la vista y el alma. Muchas veces me he preguntado por qué razón las estatuas más bellas las tenemos que venir a admirar en un lugar tan lúgubre como este, en lugar de tenerlas expuestas en los parques y las plazas de la ciudad, tanta belleza aquí donde casi nadie la aprecia, algo irónico, contradictorio.

Nos apeamos frente al Panteón de la Fuerza Aérea y Maffini me ayudó a bajar los escalones entre las imponentes paredes de granito negro. Ya mis fuerzas han empezado a flaquear y me tiemblan las manos y las piernas. Sostenido por el brazo de mi socio, medité unos minutos frente a la fachada principal del enorme mausoleo, mientras buscaba el lugar de reposo de don Julio. Entonces providencialmente encontré una ranura, un delgado intersticio entre las losas de piedra, justo sobre el lugar donde una placa de bronce decía: “Coronel Aviador Julio Mastrogalli”. En ese momento le pedí a Hilario que me alcanzara el trabajo original de la tesis, e introduje una por una las 165 hojas que fueron a parar en la oscuridad del otro lado, directamente sobre su féretro.

Cuando terminé sentí una profunda paz espiritual. Tuve la certeza de que mi amigo había recibido el mensaje con beneplácito. Entonces miré al cielo y le dije:

-Don Julio, apronte el mate que una mañana de estas iré por allí a visitarlo.

Sargento 1º Técnico Especialista

Washington Solanilla

(luce firma)



Polidoro *por Daniel Puyol Castiglioni*

La historia que voy a contarle a continuación ha llegado a obsesionarme profundamente ocupando su sustancia y sus derivaciones, un lugar preponderante en mis pensamientos diarios, no en una disyuntiva de creer o no creer, sino en una rémora de convicciones en pugna, lo elevado enfrentado a lo banal, lo justo a lo arbitrario, lo real a lo quimérico. Debido a ello le rogaré su mayor apertura intelectual y su ponderación al analizarla, por la severidad de sus conclusiones y la trascendencia de los valores en consideración.

Debemos tener mucho cuidado cuando se juzga ligeramente a las personas o cuando, inmerso en la opinión de la comunidad, uno acaba cediendo a la facilidad de un fallo condenatorio apresurado, casi siempre fundamentado en el sentir popular y no en la razón o la evidencia. Años atrás cuando prestaba servicios en la Escuela Militar de Aeronáutica por poco caigo en esta torpeza, en perjuicio del Sub-oficial Mayor Aerotécnico Polidoro Aramburu, a quien todos consideraban un delirante y un fantasioso irredento, sin jamás haber escuchado sus conceptos, ni haberle concedido la oportunidad de justificarse. Nada de eso era así, la verdad me fue revelada con el tiempo; Polidoro no alucinaba, era realmente un visionario, un adelantado a su época, que al igual que Copérnico y Galileo, resultaba incomprendido por los hombres de su tiempo.

Simpatiqué con él desde el momento mismo que lo conocí cuando yo no era más que un Aspirante recién ingresado, y él ya portaba escuadras de Sargento Aerotécnico sobre su uniforme siempre impecable, donde nunca faltaban los anteojos Ray-Ban modelo Aviador de gota mediana, ni el reloj Seiko Navigator

Timer, marcas de grifa infaltables de quien quisiera exhibir su condición de miembro activo de la Fuerza Aérea de aquellos años. Parado bajo el intenso sol del mediodía, sus lentes macartuescos despedían brillos dorados que destellaban reverberantes, bien visibles desde cada rincón de la plaza de armas. Su escasa estatura y su andar de paso corto le habían reportado el mote de “el Pollito”, más que nada para diferenciarlo de otro, más corpulento y desabrido al que le decían “el Pollo”. Polidoro tenía la actitud de los auténticos sabios, defendía sus convicciones en voz baja sin que nada ni nadie fuera capaz de enojarlo ni de sacarlo de sus casillas, por más apasionado que fuera el debate. En su charla siempre amena, se mostraba plenamente conforme con su vida y no ocultaba la satisfacción con ese destino, forjado en el esfuerzo personal y en la perseverancia, que lo había llevado a recorrer con singular éxito el empinado camino del escalafón de tropa. Con el tiempo me fui encariñando con este personaje entusiasta y emprendedor, de palabra fácil y gesto franco, afincado desde siempre en la Jefatura de Estudios, acaso el lugar más circunspecto de la Escuela, hasta con remilgos de monasterio jesuita, porque los militares y los curas no somos iguales pero nos parecemos. Era su reino la bedelía, los salones de clase, la imponente biblioteca y el viejo anfiteatro que compartía con Zunzunegui el peluquero y con Larrouget el técnico operador del cine. Los tres juntos parecían los personajes de un cuento de hadas; bajito y con el pelo blanco Polidoro, alto, gordo y risueño el Zunzu y flaco, narigón y de orejas abiertas Larrouget.

Años después de mi egreso una inesperada orden de Comando General vino a depositar mi existencia en la Escuela Militar de Aeronáutica, con el tormentoso deber de comandar una sección de cadetes del Curso Profesional, lugar donde se trabajaba a destajo muchas más horas de las que había que cumplir en otras reparticiones del Instituto, sin más recompensa que la que otorga la satisfacción del deber cumplido. Cuando

mis obligaciones en el Cuerpo de Alumnos fueron bajando en intensidad pude encontrar ratos libres en las tardes que destinaba para huir del hastío, y escuchar de boca de Polidoro sus incontables vivencias y sus historias, que algunos desprevenidos se apresuraban a calificar de irreales.

–Vos sabés que un día hace muchos años, yo me encontraba tomando mate en el banco de Operaciones que entonces quedaba en el edificio seis por cuarenta, al lado del hangar viejo que hoy es gimnasio, cuando de pronto vi que un DC-6 de Iberia venía directo a aterrizar en la cabecera 18. Como yo sabía que en Carrasco también había otra pista 18-36, enseguida me di cuenta de lo que estaba pasando, me dije: “no hay más que cuando el piloto perforó la capa de nubes bajas, confundió la Escuela con Carrasco y viene derecho a aterrizar en la 18-36 de nosotros que apenas tiene 800 metros de largo”. Imagínate nada más el desastre que iba a ser aquello, al inmenso Douglas no le alcanzaría la pista para frenar e iba a terminar haciéndose añicos fuera de la zona regularizada, e incendiándose entre las piedras de la cañada del camino de Pérez. Entonces me armé de valor, me subí al jeep de Operaciones y salí a toda velocidad hacia la pista con un trapo rojo en la mano que arrebaté en el apuro de la sección Paracaídas. Manejé como un loco por el taxiway y al llegar a la 18-36 doblé decididamente hacia la izquierda y lo enfrenté. Allí venía él, era un monstruo enorme y plateado volando bien bajo, ya casi tocando las pajas de colas de zorro y resuelto a aterrizar. Yo mientras tanto, agarré fuertemente el volante del jeep y no me aparté ni un milímetro de la raya del centro, y en medio de la angustiante situación, agité con todas mis fuerzas el trapo colorado. Recién en el último instante el piloto alcanzó a verme e inició la maniobra de aproximación frustrada cuando las ruedas casi tocaban el suelo. El jeep quedó justo en el medio del tren principal que pasó por sus costados apenas a centímetros, el viento poderoso de las cuatro hélices a plena potencia me voló el polí y los lentes Ray-Ban, y hasta

acabé tosiendo por el olor a humo del escape de los motores. Cuando regresé a Operaciones todos me aplaudían y me abrazaban por mi temple y osadía. Esa misma noche llegó a casa un telegrama colacionado de felicitación y agradecimiento del presidente de la compañía en Madrid, diciéndome que por haberles salvado la vida me concedían pasajes en Iberia ilimitados, a cualquier parte del mundo para cuando yo quisiera; pero viste, con mi sueldito de milico es difícil irme de viaje, y además si me voy, ¿con quién dejo el perro?

Eso fue verdad, yo lo sabía, la misma historia me había llegado por rumores de otras personas que en su afán por denostarlo se ensañaban con él diciendo que era otro producto refinado de su mente soñadora. Nada de eso, yo confiaba en mi amigo y confidente, y estaba seguro de que el tiempo le iba a dar la razón, todos iban a terminar redimiéndolo públicamente después de tantas calumnias y falsedades en su contra.

Las noches en la Escuela tienen algo de mágico e inspirador. Al recorrer los senderos de pedregullo entre el olor pegajoso del horno de ladrillos, la mente vuela por el espacio y uno se descubre abstraído hollando el mismo césped que en algún momento pisó el Arc en Ciel de Jean Mermoz. En la oscuridad más profunda se alcanza a divisar su silueta curvilínea estacionada frente a la línea de los Tiger Moth, que se recorta difusa sobre la luz mortecina del boliche de Lazo. Es que este suelo es sagrado para la aviación, estos pastos están bendecidos por nuestros antecesores quienes comandan desde el Más Allá nuestra suerte



y nuestro destino. Polidoro sabe mucho acerca de esto y algo se le escapó un día mientras tomábamos café en la bedelía, pero en el acto me di cuenta de que se trataba de un

asunto reservado, algo privado a lo que yo no podía acceder. Entonces mientras me deslizo en mi caminata nocturna, aguzo los sentidos que me traen ruidos y luces lejanas. No sé por qué razón varias veces, interrumpiendo el silencio de la noche, he escuchado las estrofas de la marcha Mi Bandera coreada a pleno pulmón por mucha gente y saludada después por una salva de aplausos. He seguido con curiosidad el rumbo de donde proviene esa música que parece que sólo yo la oigo, y he logrado determinar que es desde dentro del anfiteatro que, aunque a esa hora debe estar cerrado, da la impresión de que vibra y ocurren en su interior cosas tan extrañas, que no me atrevo a comentar con nadie. Es una insensatez, nadie me va a creer, me van a tratar de loco, ya no sé qué hacer, sólo Polidoro en su infinita sabiduría, puede llegar a comprenderme, el día que junte suficiente valor iré a hablar con él y le contaré todo.

Esa tarde me dejó hablar todo lo que quise y me escuchó pacientemente. Al finalizar mi discurso cerró la puerta de la bedelía y respondió:

–Muy bien, al fin tenemos otro iniciado, hacía tiempo que no aparecía ninguno, bienvenido al clan.

–¿De qué me estás hablando Pollito?, no entiendo nada, ¿qué es eso de los iniciados?

–Bueno, como te imaginarás es algo secreto que no está al alcance de cualquier persona. Seguramente vos fuiste elegido porque debes ser instructor de vuelo, ellos consideran muy bien a los instructores que continúan su tarea a lo largo de los años.

–Sí Pollito, así es, soy instructor, pero no entiendo nada, decime quiénes son ellos y de qué se trata.

–Muy sencillo, lo que vos ves y oís son señales, la Escuela está llena de ellas que sólo los iniciados somos



capaces de verlas e interpretarlas. ¿Nunca te fijaste que el reloj de la plaza de armas está siempre detenido en las cuatro y diez, y por más que lo reparan anda un poco y siempre se termina parando en esa misma hora? Bueno, eso no ocurre por casualidad, es por una razón histórica y representativa que en tu condición de recién iniciado hoy te voy a revelar. Ese reloj nunca marcará otra cosa que las cuatro y diez porque fue esa la hora en que Boiso Lanza y Berisso acordaron despertarse mutuamente, para iniciar su célebre vuelo en Farman desde Los Cerrillos hasta Playa Malvín, en ese instante histórico los aviadores uruguayos demostraron al mundo que eran capaces de volar solos, con sus propias alas, allí comenzó todo; ya lo viste, simple y expresivo, enigmático para quien nada sabe. Sucede que este edificio, que acaba siendo un claustro, también tiene su iglesia para atender los asuntos espirituales, y esa catedral no es otra que el anfiteatro. La preside desde lo alto su reloj emblemático y es allí dentro donde suceden las cosas extrañas que las almas puras y libres de prejuicios son capaces de ver y oír, tal como vos me lo contaste, pero únicamente en las noches de luna llena. Esa noche en que se forma la luna completa hay asambleas multitudinarias dentro de ese recinto. Entonces el anfiteatro se llena de gente, vienen todos, todos los que fueron directores, generales y brigadieres e invitan a sus amigos, que se congregan en una celebración íntima y carismática que sólo los iniciados pueden ver y participar, y en la que estos benefactores del instituto le dan órdenes desde el Eterno al Director de la Escuela para conducir mejor sus destinos, empleando mensajes que yo mismo, en mi condición de iniciado escogido, transmito puntualmente a las cuatro y diez de la tarde del día siguiente en su despacho, y que nadie hasta el día de hoy se ha atrevido a desobedecer, porque el poder y la autoridad no vienen de los hombres, vienen de lo alto a través de sus hijos dilectos. Luego siguió.

—Mirá no más, la última luna llena fue el jueves pasado.

A las once de la noche Selene brillaba enorme en el cielo. Ese día no me fui a casa y me preparé para asistir a la reunión de los iniciados en la que se iba a tratar un tema importantísimo. Puntualmente todo estuvo preparado para una celebración de gala especial, Larrouget se encargó de todos los detalles; habían alfombras rojas en ambas puertas de acceso, el escenario engalanado con el enorme telón de fina pana de Persia color azul Francia, adornado con dos formidables canteros artificiales de rosas blancas y rosadas, y sobre el viejo tocadiscos Phillips el añejo disco de pasta que de un lado tiene el Himno Nacional y del otro la marcha Mi Bandera. Ellos mismos eran amigos de los maestros Usera y Bonomi y es por eso que prefieren la marcha que cantan a coro. Desde siempre la Escuela Militar de Aeronáutica desfila y desfilará al son de sus notas, esto es algo que se resolvió hace muchos años en otro congreso de luna llena, te explica algo, ¿verdad?

—Sí, ahora caigo, esa es la música que escucho por las noches—, respondí todavía incrédulo.

—El Zunzu, que había dejado su máquina cero y sus tijeras, vestía de frac y recibió a todos los invitados en la entrada, quienes llegaron ataviados de rigurosos uniformes de gala y les entregó una rosa a cada uno, iguales a las que estaban sobre el escenario. Era un espectáculo vistoso e increíble. Habían uniformes azules y gris pizarra, gorras navales, quepis franceses, charreteras de nudos húngaros y hasta casaquillas verdes abotonadas a los costados; sobre las que brillaban resplandecientes las centenas de condecoraciones que ellos supieron ganar, para honra y prestigio de todos nosotros. A las doce de la noche Marcel Paillette que presidía la asamblea por ser el director más viejo, dio orden que se ejecutara la marcha Mi Bandera que todos cantaron y aplaudieron con entusiasmo. Luego se hizo un silencio convocante y en su español de erres alargadas anunció: “Amigos,

para la noche de hoy tenemos un anuncio muy especial que lo trae una persona muy apreciada por todos nosotros, para ello demos la bienvenida a nuestra querida amiga Delfa Ferreira, ¡la mujer alada!”. En ese momento las luces de la sala se atenuaron y Delfa ingresó al recinto de la mano de Larrouget, alumbrada desde lo alto por el reflector que la iluminaba a pleno de pies a cabeza, era una escena única, mágica y teatral como sacada de una película de Steven Spielberg. Estaba bellísima, era una venus deslumbrante cuando entró al salón caminando elegantemente sobre la punta de sus pies, tal como la ves en la estatua, mientras su piel de seda brillaba ante los ojos de todos con luz propia y destellos de cristal de Bohemia. Aunque estaba completamente desnuda nadie miraba su hermosa figura con procacidad o con lujuria, ni pensarlo, una simple cavilación libidinosa hacia la soberana de la Aviación Nacional, sería considerada un gesto impuro y por lo tanto prohibido para los iniciados que se limitaban a admirarla reverentemente con fraternal devoción. De su espalda nacía el par de enormes alas blancas que Belloni le otorgó para siempre. Al pasar por mi lado sus suaves plumas me acariciaron con infinita delicadeza y amor maternal. Nadie es capaz de concitar tanta admiración y tanto respeto como ella, nadie conmueve la voluntad y el alma de los aviadores eternos con igual intensidad. Uno a uno subió los seis escalones hasta quedar parada frente a nosotros en medio del escenario. Fue allí cuando abrió sus alas bien amplias hasta dejarlas en la misma posición que muestran las del escudo de la Escuela y con su voz de violines anunció:

—Hermanos aviadores de todos los tiempos, soy portadora de un mensaje importantísimo que nos va a elevar un peldaño más en la virtud y la nobleza. Todos trabajaremos juntos para derribar una de las últimas barreras que todavía nos afectan y nos afligen, y daremos una dura batalla contra el prejuicio y la

postergación. Este mandato supremo nos hará más justos y nobles, y nos enaltecerá espiritualmente, evidenciando la justa medida de nuestra naturaleza humana y nuestra probidad, y como resultado nos pondrá a la cabeza del continente, porque la Aviación Nacional nació para ser vanguardia de la Patria y ahora lo será también de América toda. Polidoro eres el encargado de transmitirle al Señor Director que desde mañana mismo y para siempre, las mujeres serán admitidas como pilotos de combate de la Fuerza Aérea Uruguaya, en igualdad de condiciones a las de todos los que por años abrazaron la carrera de aviadores militares. ¡Qué Amelia Earhart, Valentina Tereshkova y Mirtha Vanni nos ayuden e iluminen nuestro camino!, he dicho.

Una estruendosa salva de aplausos saludó el mandamiento que provenía a través del éter infinito e incorruptible, desde la alborada natal de los tiempos del vuelo.

Debo confesar que dudé. Por primera vez desconfié del discurso de mi mentor espiritual y fui receloso de lo que me había dicho. Era absurdo aceptar la idea de que estaríamos obligados a incorporar mujeres pilotos, que no serían otra cosa que una carga para la organización militar por sus espíritus débiles y quejumbrosos, algo así como admitir soldados con limitaciones, incapaces de resistir las duras condiciones del entrenamiento para el combate. Y si tenemos que pelear, ¿cómo irán a la batalla?, maquilladas y de tacos altos seguramente, qué esperanza, esto es un desatino, su lugar está en la casa, es allí donde tienen su universo y su realización, ese es su auténtico teatro de operaciones. Tenía la mente turbada, era un propósito francamente ilógico y descabellado, la orden del mando eterno me produjo un profundo escepticismo, y debo decir que por un instante vi a Polidoro con los mismos ojos de incredulidad que lo veían los otros en la Base.

Por dos años más presté servicios en la Escuela Militar

de Aeronáutica siempre aferrado a mi convicción más absoluta sobre la inconveniencia del reclutamiento femenino antes de ser transferido a Carrasco. Hice todo tipo de cambios y arreglé los servicios de manera que cada vez que hubo luna llena yo estuve de guardia o dentro de la Unidad. Afiné mi oído, busqué por todos lados y me moví en la oscuridad procurando las señales que ahora no aparecían. Deseaba desde lo profundo de mi alma asistir a uno de esos congresos reveladores y ser admitido como miembro pleno del círculo selecto de los más cercanos a nuestros precursores, nuestros auténticos héroes, pero algo lo impedía. Después de dos años no recibí ningún indicio y perdí la fe. Luego de un tiempo me retiré definitivamente de la Fuerza Aérea y albergué una espina clavada en el corazón que me decía que tal vez fuera cierto, y que Polidoro era solamente un soñador empedernido y un fantasioso sin cura.

Es febrero. El sol del mediodía baña a pleno el campo de aviación y el viejo hangar, hermano de nacimiento del bâtiment seis por cuarenta. Sentado en el boliche de Lazo me abstraigo en insondables cavilaciones mientras contemplo con singular nostalgia los T-41 en tránsito de vueltas de pista. Pronto habrán cadetes volando solos, a la manera de Berisso, quien desde lo alto derramará abundantes bendiciones para sus nuevos retoños. El viento del norte trae el inconfundible olor del horno de ladrillos y el pasto recién cortado. Sobre el horizonte lejano un torre-cúmulo crece gigante por el calentamiento del verano, arrastrando a su paso las capas altas de alto-estratos que quedan adosados a su enorme cabeza como si se tratara de un sombrero.

Tengo el sentimiento de que algo muy mal hice en la vida, y que tal vez por mis necios prejuicios, dejé pasar una oportunidad única, especial, incomparable, celestial...





Aeronoticias de América para el Cono Sur titula en la portada de su edición de hoy que una muy destacada actuación le cupo a la Mayor Aviadora María Elena Mendiberry, piloto de combate de la Fuerza Aérea Uruguaya en el ejercicio combinado con las Fuerzas Aéreas de Chile, Argentina, Brasil y Estados Unidos, Salitre 2014, que se llevó a cabo bajo las condiciones extremas del desierto de Atacama, donde las temperaturas alcanzan a los cuarenta y seis grados al mediodía y al cero centígrado durante la noche, razón por la cual es considerado el lugar más árido del planeta. Mendiberry junto a su compañera de promoción la también Mayor Aviadora Camila Acuña, ostentan la honrosa distinción de ser las dos primeras mujeres pilotos de combate en nuestro continente, las pioneras de América Latina.



Vuelo Solo *por Ricardo Zecca Bustamante*

*Este es un pequeño paso para la humanidad
y un gran salto para un hombre.*



En fa foto, el cadete Buscapié pronto para salir solo

Estaba con un pie en la Facultad de Arquitectura cuando decidí dedicarme a otra cosa. Hacía ya tiempo que me había dado cuenta de que para ser arquitecto, no alcanzaba con que me gustaran las matemáticas y dibujase bien: me faltaba "alma". Cuando hacía trabajos de creación y composición de cuerpos, yo estaba horas dibujando prolijamente las figuras, trazando rectas impecables y círculos perfectos. Algunos compañeros de estudio, con los mismos temas, en solo cinco minutos y a pulso, encastraban el papel y cuando comparábamos los trabajos, los

de ellos eran bellezas y el mío un mamarracho. Además, con las integrales, el cálculo diferencial y las ecuaciones de tercer grado, me percaté de que las matemáticas no me gustaban tanto. Cambiar de rumbo fue una sabia decisión.

Cuando me planteé "y ahora ¿qué hago?", para indicarme el camino se unieron la profecía de mi abuelita Pilar con mi hobby.

Mientras yo estaba naciendo en el sanatorio Canzani, pasaba por su frente, sobre la calle San Martín, un desfile militar al son de las marchas de su banda. Doña Pilar, interpretando alguna señal arcana, predijo:

—Mi nieto va a ser militar.

Pasaron los años y siendo ya casi bachiller, alternaba los estudios con mi afición por la equitación. Como se trataba de un deporte caro, económicamente inaccesible, para practicarlo me enlisté como reservista voluntario de caballería —llegué a sargento—, donde además de andar a caballo, me introduje en la vida militar y me gustó.

Paralelamente, había desarrollado un especial interés en los aviones de guerra y lo que con ellos tuviera que ver; recuerdo haber ido varias veces al aeropuerto, por entonces verdaderas excursiones, para visitar un B-36 y admirar desde lejos un Avro Vulcan. Leía las revistas de Bill Barnes y no me perdía película sobre el tema.

Por todo eso, que me gustara la vida militar y los aviones (más que los caballos), cuando llegó el momento de optar, la elección de la Escuela de Aeronáutica fue simplemente un corolario, un resultado lógico, aunque no por ello dejó de darle un patatús a mi madre, primero cuando supo de mis intenciones y luego, cuando hubo de firmar me el permiso para volar.

La transición de la vida civil a la militar, de la libertad propia de una adolescencia irresponsable a la rendición de cuentas por los actos más triviales que invariablemente me llevaban a prisión, la adaptación a ser simplemente "uno más" y convivir

con un centenar de individuos de orígenes y costumbres hartamente heterogéneas, todo eso, era ni más ni menos que el peaje que tenía que pagar para llegar al objetivo: ser aviador. Para alcanzarlo, además de asumir los avatares propios de vivir en una academia militar, existía un último escollo que era el proceso de selección por el que se elegirían quienes seguirían volando como pilotos y quienes lo harían en las especialidades de navegante.

Durante los dos primeros años, en los que todos éramos avestruces -teníamos alas pero no volábamos- nuestro principal esfuerzo estaba destinado a sobrevivir a lo cotidiano. No voy a describir acá cómo eran esas jornadas, pero para quien esté interesado en el tema, existe un librito que escribió un tal Vargas, *La Ciudad y los Perros* creo que se llama, en el que se detalla la vida de los cadetes militares.

El fantasma de la selección que podía truncar nuestras aspiraciones, sólo aparecía esporádicamente en las charlas del salón de clase, de las guardias y cuando las tandas que nos precedían pasaban por ese trance. Aún entonces, era algo muy lejano que nunca nos alcanzaría, al menos eso nos parecía.

Cuando llegado el tercer año comenzamos a volar y la segregación fue inminente, el fantasma se materializó y tuve miedo porque, por más que los navegantes fueran tan profesionales y necesarios como los pilotos, lo que yo quería hacer era manejar aviones y en ello había invertido los últimos años.

La selección era un sistema perverso y, en cierta forma, nos sentíamos traicionados por la organización que desde un principio, pensábamos, tendría que habernos marcado el campo de carrera. Todos teníamos la vocación de ser pilotos y, aún en el caso de ser aptos y eficientes, los últimos en las calificaciones serían separados de la instrucción de vuelo para realizar los cursos de su nueva especialidad. Con los íntimos intercambiábamos confidencias y hacíamos nuestra propia selección en la que, como

no podía ser de otra manera, nosotros siempre salíamos favorecidos. Sin embargo, en mi caso, la situación fue bien distinta.

El pasaporte a la felicidad era salir solo: después del primer "solo" ya éramos pilotos, y sólo algo excepcional y aún nunca ocurrido, podría cambiar las cosas.

Volábamos PT-19, una máquina maravillosa con la que se podían hacer todas las piruetas conocidas, hasta la "curva da mourrinha", pero que en aquellos momentos, amenazó con convertirse en un escollo insalvable y, por lo tanto, en mi verdugo. Su motor, un Ranger invertido, que según los mecánicos gastaba más aceite que nafta, era sencillo y confiable, accionaba una hélice de madera de paso fijo, hermosa, que al día de hoy es pieza de coleccionista. Como no tenía sistema eléctrico, todo se operaba a mano y el instrumental consistía en cinco "relojes", velocímetro, altímetro, taquímetro, triple y brújula, que no por escasos, dejaban de complicarnos la vida.

La cabina era abierta y el fuselaje de tela por lo que los chijetes de aire se colaban por todos lados y aún en verano antes de subir había que abrigarse muy bien: para la cabeza una gorra de cuero con antiparras, tal como se ve en las fotos de aviadores antiguos; en el torso varios buzos y una campera que podía ser la del uniforme de base porque como no había entrega de equipo de vuelo, cada uno lo armaba lo mejor que podía; en las manos dos pares de guantes; en los pies dos de medias y, los pudentes, botas forradas de corderito; para las piernas, debajo del pantalón usábamos calzoncillos largos de franela que cuando los compraba, yo comentaba a la vendedora que eran para mi abuelito porque me daba vergüenza confesar su uso. Cada tanto aparecían unos pantalones acolchados que en los B-25 se calefaccionaban por electricidad: aún sin este detalle sofisticado, eran una maravilla de calentitos. Algunos instructores recordaban haber usado las camperas del juego, pero nosotros nunca vimos ninguna. Aún arropados así, en invierno se pasaba frío.

Para comunicarse con el alumno, el instructor desde el asiento trasero se valía de un sistema tan rudimentario como efectivo: él hablaba por un embudo común, de los de plástico, su voz se "transmitía" a lo largo de una manguera de las de regar y llegaba a los oídos del alumno a través de unas orejeras insertas en la gorra. Era un interphone de una sola vía por el que viajaban las instrucciones, comentarios y puteadas del instructor. Ocasionalmente también llegaba a los oídos del alumno un chorro de aire helado porque el instructor para castigarlo por algo, había expuesto al viento la boca del embudo.

La parte teórica de los procedimientos y maniobras la había aprobado sin problemas y ni el motor, la mecánica o los cinco instrumentos, tenían misterios para mí. Con la práctica era otro cantar. A pesar de los esfuerzos de El Pato y El Tuerca, mis instructores, en el despegue recorría toda la pista y cuando digo "toda", me refiero a lo largo y a lo ancho, por lo que me hice acreedor al apelativo de Buscapié porque, aunque apuntara para un rumbo, salía para cualquier otro. En el ascenso solo ocasionalmente mantenía las 80 y 2000, en crucero la altitud era más o menos, y de los aterrizajes, más bien "terrorizajes", mejor ni hablar.

Pero mientras yo pasaba por esas dificultades, el mundo a mi alrededor seguía andando. Comenzaron las salidas "solo" de mis compañeros, algunos con apenas siete horas de vuelo y yo, con muchas más, veía ese objetivo aún lejano y quizás inalcanzable porque las vacantes de piloto se estaban acabando. Aquellas charlas con El Ñato y El Dientudo en las que los tres zafábamos de la guadaña, eran lejano recuerdo de un pronóstico equivocado: ellos ya estaban del otro lado de la barda, pero yo aún lejos de sortearla. Los comentarios sobre los vuelos "solo" que hacían mis amigos me dolían, me ponían nervioso y, a veces, sorprendía en ellos miradas de condolencia, como si yo fuera un enfermo terminal. Más aún, ocasionalmente oía algún comentario hiriente sobre mis performances aeronáuticas y todo eso llevaba

a que cada vez volara peor.

Ya tenía veinte horas de vuelo cuando el momento de la verdad se hizo inminente. Las horas y los plazos vencían y quedábamos siete alumnos para ocupar tres vacantes, cuando se supo que ese día habría una reunión de instructores en la que se decidiría la suerte del desecho del cual yo era parte.

Para abreviar el cuento, ese día salí solo.

De ese vuelo no tengo ningún recuerdo especial, excepto que significó el fin de un vía crucis que en sus últimas estaciones había sido realmente duro de soportar. El despegue, la ida al sector, las maniobras, el aterrizaje son imágenes borrosas en mi memoria, quizás porque quedé absorto por la paz espiritual que me arrolló. Bajé del avión, todavía en una nube.

Lo que me volvió a la realidad fue la ritual patada en las posaderas que el instructor me dio, como echando al pollito del nido, libre ahora de la protección de sus mayores.



Ese era el punto de partida, la luz verde, para que el resto de la tanda, únicos autorizados a participar, iniciara la liturgia de la choteada, también conocida como marta que, en mi caso, fue especial. Como yo era de los últimos en ser choteado, la mayoría podía ensañarse con tranquilidad, sin temer por revanchas. Además, era natural que hubiera algunos resentimientos porque en mi carácter de encargado de año, sin dejar de ser compañero, era el responsable inmediato de apretar la disciplina del grupo.

Las listas de los que fumaban en el salón, aunque fuera por orden de un oficial, era yo quien las levantaba y eso no me hacía nada popular. El anuncio de "se va segundo año" hecho frente a los dormitorios, también tarea a mi cargo, era una frase ominosa porque quien quedara atrás, sería indefectiblemente víctima del Pacman que disfrazado de Alférez, Teniente o Capitán, se especializaba en cazar cadetes rezagados que en solitario transitaran por la plaza de armas.

La ceremonia de la choteada comenzaba cuando el homenajado, después de recibir el saludo de los jefes, trataba de escapar y llegar a sagrado en el alojamiento donde sería intocable, tierra del Papa según la costumbre heredada de la España clerical. Todos lo intentamos y nadie jamás lo logró porque se bloqueaban las rutas de escape y la vestimenta de abrigo usada para volar aquellos aviones abiertos, era como un Michelín que trababa los movimientos y frenaba a los más rápidos.

El paso siguiente consistía en la repetición por parte de todos y cada uno de los compañeros, de la patada simbólica del instructor. Cada patada, en mi tanda éramos veinticinco y algunos hacían bis, variaba entre la aplicada con el empuje y a potencia reducida y la del que se ensañaba asestándola sin limitaciones, de punta y a veces usando botas.

Después de desvestir completamente al festejado, se procedía a la reproducción del aterrizaje. Para ello era transportado por cuatro corredores, los más fuertes y veloces, que lo sostenían de brazos y piernas y, al grito de "¡tocó de rueda!", sin detenerse en su carrera reproducían con la humanidad colgante el toque sobre la explanada de bitúmen. Luego vendría el "¡nóóó: fue aplastada!" y vuelta a "aterrizar", ahora aplastando.

Si el festejado se sacudía lo acusaban de resistirse, si permanecía quieto decían "más fuerte que no le duele" y si pedía clemencia, era culpable de insultar. Estaba claro que cualquiera fuese su actitud, siempre merecía ser castigado y la consecuencia

era invariablemente la misma: ¡adelante con el programa! Dado lo inmutable del destino, algunos elegíamos el camino de insultar y salivar a los agresores, por lo menos, mientras teníamos fuerzas para hacerlo.



Aterrizaje aplastado

Paso seguido, la tanda aplaudía al ya bastante machucado héroe del momento y hubiese estado bien si no fuese que lo hacía sobre nalgas, piernas y espalda, hasta que se formaban unas ampollitas que, cuando comenzaban a sangrar, indicaban que se debía suspender la palmatoria -así se llamaba este tratamiento- porque no éramos salvajes. Algunos recibían cortesías especiales. Yo fui receptor en mis partes pudendas de un tarro lleno de hormigas negras, culonas y lo que es peor hambrientas.

Otro fue manteado.

La manteada consistía en utilizar una frazada o algo semejante, en forma tal que operada manualmente se comportara como una cama elástica. Lo distinto de ese caso, fue que el tránsito de la adyacente Ruta 101 se detuvo y la gente se amontonó para ver a un individuo desnudo que daba volteretas a cinco metros del suelo; el show terminó cuando la manta al



Manteada. El photoshop ocultó "las partes"

recibirlo se rompió y el acróbata se salvó solo por su juventud y fortaleza.

Los notoriamente velludos eran sometidos a procesos de depilación, pelo por pelo, que en sus pechos, espaldas y piernas dibujaban artísticos diagramas.

El último acto era la zambullida. Al costado del hangar de mantenimiento había un pozo de dimensiones semejantes a las de una fosa de cementerio, donde se tiraba el aceite que se sacaba de los motores de los aviones y en él era arrojado el novel piloto. Antes de proceder, se debía tener la precaución de asegurarse que el nivel del aceite no fuera tal que el bañista se ahogase. Ese aceite, originalmente pesado y ahora además quemado y mezclado con agua y barro, constituía una crema negra, espesa, gelatinosa, hedionda, que cuando el cuerpo lacerado del forzado nadador se impregnaba de ella, paradójicamente resultaba un bálsamo por lo fresco del menjunje y porque significaba el fin del tratamiento.

Seguían unos encares finales cuando el bañista trataba de arrastrar dentro del pozo a quien lo ayudara a salir y luego, una vez afuera, se desarrollaba una suerte de toreo en el que el aceitado procuraría abrazar a algún compañero.

Finalmente, el homenajeadó podía dirigirse al alojamiento donde en el duchero lo esperaba un gran balde de nafta y un trapo de piso, únicos elementos capaces de desprender de la piel, cabellos y pelambre en general, el engrudo en que se había convertido la emulsión al entrar en contacto con el aire. Realmente dolía porque, además de tener varios lados del cuerpo en llaga viva, para limpiar todo había que meter el trapo con nafta en la nariz, oídos, ombligo, recovecos y orificios varios. El momento emocionante de la higiene se producía cuando quien estaba empapado en combustible de alto octanaje y rodeado de vapores explosivos, observaba que un amigo, aliado suyo, con un fósforo en la mano hacía la mímica de encender un cigarrillo.

Más allá de que este ritual parezca agresivo o violento, la

realidad es que pocos han sido los que necesitaran de médicos para reponerse. A veces quedaban rengueras, dificultades para sentarse y alguna matadura por curar, pero no mucho más que eso.

Lo peor de la choteada, más que los golpes, hormigas y aceite, era que no la hicieran. Omitirla era un tratamiento dedicado a los compañeros especialmente rechazados, no queridos, y resultaba patético ver que después del saludo del instructor, el joven piloto quedaba solo en medio de la línea de aviones porque sus compañeros seguían en lo suyo, indiferentes a quien acababa de dar un paso trascendente. Otra política que también se aplicaba a estos sujetos era chotearlos y "matarlos", y estos sí terminaban en la enfermería.

Ahora que hay mujeres piloto en la Fuerza, no tengo muy claro cómo ha evolucionado esta costumbre de la choteada. ¿También a ellas las desnudan y les palmean la cola?

La salida "solo" es un hito para los que la llevan a cabo y para los que no lo logran. Significa la bifurcación de los campos de carrera en la que la alegría de unos, es solo comparable con la desazón de los otros. Al sistema de selección ya lo califico de perverso y ahora le agrego ingrato e injusto. De los de mi tanda, que por ser los más negados ocupamos las últimas vacantes de piloto, algunos pudimos desarrollar largas carreras en las que debimos volar diversos tipos de aviones, con las dificultades



normales de cualquier otro colega y no más. Así como en aquella reunión de instructores unos fuimos favorecidos y otros fueron perjudicados, nadie puede afirmar con certeza que los así designados navegantes, realmente no eran aptos para ser pilotos. Por el contrario, estoy convencido de que de ese sistema, más que aptitudes, lo que juzga es la rapidez en el aprendizaje.

Ha transcurrido casi medio siglo de aquel primer vuelo "solo" que marcara definitivamente el rumbo de mi vida. Solo porque él ocurrió, comenzaron los años locos y pude dedicarme a ejercer la profesión más linda del mundo.



Matasanos

por Ricardo Zecca Bustamante

*Dedicado a mi amigo el Dr. José C. Cuadro,
ginecólogo, de quien sin saber bien por qué,
fui su paciente.*

Cuando elijo historias de aviadores para escribir sobre ellas, normalmente prefiero las que se refieren a errores, omisiones o burradas sin consecuencias graves porque no encuentro gracia en narrar lo bien que un piloto solucionó un problema o ejecutó una aproximación difícil, es decir, lo de casi todos los días y que nos hace tan vanidosos. Tampoco gusto de escribir sobre hechos trágicos.

Ahora con los médicos, apliqué la misma filosofía y los casos que cito no son para dar una calificación lapidaria sino, como he hecho con los pilotos, para destacar una gaffe. Los galenos, junto con los aviadores y los abogados (me quedé corto pues debí incluir también a otros profesionales.), son los

más convencidos de su elitismo y superioridad intelectual, pero al referirme a ellos no puedo menos que recordar con afecto a Boccoleri y Leoni quienes a su ciencia agregaban una enorme dosis de calor humano y a Clark que convirtió mi deteriorada vejiga, para describirla con unidades de medida aeronáuticas, en un acumulador de medio galón a 25 psi.

El Viejo era el médico de la EMA, la escuela de aeronáutica, cuando ingresé en el 58. Era el líder del grupo sanitario de la escuela, que además estaba integrado por un odontólogo y media docena de enfermeros. En lo que tiene que ver con el dentista, llegado el caso preferíamos aguantar el dolor de muelas a atendernos porque, sin considerar la capacidad profesional del doctor, los equipos del consultorio metían miedo al punto que las pinzas parecían de carpintero y el torno apenas más avanzado que los de a pedal.

Los enfermeros, encabezados por El Perro, eran bastante eficientes e inclusive algunos tenían buena mano para inyecciones y extracciones. A veces ellos olvidaban la higiene sanitaria y las medidas preventivas para dejarse llevar por los instintos: en El Difuncho, villa a orillas del Frasquito y pegada a la Escuela, vivía una señora que era familiar de un camarada y por eso se atendía en nuestra clínica; ella era profesional del sexo y cuando concurría a la enfermería por el tratamiento de su sífilis, los enfermeros que le daban las inyecciones se las cobraban “en especies”.

El Viejo, en invierno o verano vestía siempre igual, con campera de cuero y boina por lo que dada la semejanza con los protectores de los fusiles, sus pacientes decíamos que andaba de cubrecierre y tapaboca. Terapéuticamente se manejaba con unos pocos principios básicos:

–Si el síntoma o el dolor del paciente era de la cintura para abajo, la invariable receta era “autorizado a usar alpargatas y 24 horas eximido de gimnasia”.

–Si era de la cintura para arriba “piramidón”, la aspirina

militar.

–En caso de problemas estomacales o intestinales “muchacho, ¡cuidate con lo que comés!”.

Muy errado no debería andar porque la mayoría sobrevivimos.

Sus criterios sobre la asepsia eran particulares. El Gordo Puchala sufría de periódicos embates de golondrinos y solo cuando no aguantaba más el dolor, concurría a visita médica para que se los cortaran. Era el último recurso porque además de que se lo hacían “en seco”, El Gordo contaba que al bisturí aún se le veían las huellas del lápiz al que habían sacado punta con él y que el cirujano le devolvía el filo frotándolo contra el mármol de la mesa.

En los años que compartimos destino en la Escuela, el fracaso más significativo que le conocí al Viejo fue la diarrea del cadete Laureano quién debido a ella, durante meses visitó el baño diez o doce veces diarias. Lucía demacrado y además de que sus emergencias lo obligaban a abandonar abruptamente cualquier cosa que estuviera haciendo– clases, gimnasia, ejercicios militares– se dormía sentado, parado y hasta caminando. Era evidente que así jamás hubiera podido volar. Llevaba una vida de mierda, valga la redundancia, pero como era tenaz y las autoridades lo bancaban, la situación se iba dilatando. Finalmente fue a su casa con licencia médica y ya no regresó. Nunca supe que fue de él.

Sin embargo, cuando la situación fue extrema, El Viejo demostró lo que valía. Faltaban unos días para que don Luis Batlle Berres asumiera la presidencia del Consejo Nacional de Gobierno que en esos años constituía el poder ejecutivo. Con ese motivo se habían reunido en Carrasco dieciséis T-6 procedentes de Durazno, de la EMA y los propios de la Base 1, que integrarían una de las escuadrillas de la flota del desfile aéreo. Era una época formidable y bastaba con ver las líneas de C-47, F-51 y B-25 para darse cuenta de que en esa Fuerza

Aérea no volaba quien no quería hacerlo. En un vuelo de entrenamiento para ese desfile fue que se produjo el accidente.

El Pesca Alonso era un joven Alférez piloto de uno de los T-6 de Durazno. En la escuela se había ganado ese mote porque era un muchacho inquieto que siempre estaba atento a lo que ocurría a su alrededor, a la búsqueda de cualquier pequeña o gran cosa que hiciera más llevadera su vida de cadete: estaba siempre “a la pesca” sin que esto significase que fuera ventajero porque por el contrario, era un buen camarada.

Nunca quedó claro si el avión fue mal cargado o hubo una falla en los indicadores, pero el hecho fue que en el transcurso del vuelo el T-6 de Alonso quedó sin combustible y el motor se apagó. Abandonó la formación y comenzó a buscar un lugar donde aterrizar; no era nada demasiado complicado porque tenía altura suficiente y todos los que volábamos monomotores nos entrenábamos asiduamente en la selección de campos no preparados y en padrones sin potencia. Para facilitarle más las cosas, estaba a pocas millas de la EMA y decidió aterrizar en la 36 que con sus ochocientos metros de bitumen le aseguraba una llegada cómoda. Las comunicaciones de los T-6 eran complicadas: unos pocos tenían VHF, algunos estaban dotados de HF (los famosos 3023 y 4710) y la mayoría, simplemente no tenían nada y operaban por luces y señales. Este último era el caso del avión de Alonso y por eso no pudo reportar qué le ocurría, cuáles eran sus intenciones ni tampoco recibir informes que hubieran sido salvadores. Fue por eso que El Diablo pudo meter la cola.

Su padrón de emergencia fue perfecto, configuró para aterrizar, sobrevoló el umbral a 20 o 30 pies y tocó en tres puntos. Cuando todo auguraba un final feliz, se estrelló contra un muro de escombros que atravesaba la pista, interdicta y fuera de servicio por reparaciones. Alonso piloto de otra unidad no lo sabía, al no tener comunicaciones no había sido posible

advertirle y él, concentrado en el procedimiento, no observó las luces rojas que la torre desesperadamente le dirigió cuando a último momento vio al avión y captó sus intenciones. De cualquier manera, sin motor y cerca del suelo no hubiera tenido muchas opciones. El impacto a sesenta millas fue tremendo y el avión sufrió destrozos tan importantes que quedó irrecuperable. El piloto minutos después fue rescatado de entre los restos, estaba todo cubierto por la sangre que le manaba de una enorme herida en la frente que como luego se comprobaría, más que una herida era una importante fractura con hundimiento del hueso frontal. Inicialmente lo dieron por muerto, pero cuando detectaron signos vitales se abocaron al problema de mantenerlo vivo hasta que pudiera recibir la atención adecuada.

Ya estaban subiéndolo a una ambulancia cuando apareció El Viejo que estaba en su horario de servicio. Detuvo el traslado para hacer los primerísimos auxilios y al notar la fractura que a pesar de la sangre era visible por el desplazamiento del hueso, con un bajalenguas metálico que tenía en sus bolsillos –algún testigo diría después que se trataba de una vulgar cuchara– calzándolo entre ambos bordes de la grieta hizo palanca y reubicó el hueso hundido casi en su posición original. Así fue Alonso llevado al hospital.

Se recuperó después de una convalecencia larga y penosa, pero gracias a la reducción de la fractura que El Viejo en medio del campo y con una chapa de fierro le había hecho, increíblemente no tuvo ningún tipo de secuela al punto que especialistas hablaron de “un acto de Dios”. Alonso no tuvo problemas neurológicos, los ojos inmediatos al lugar del golpe salieron ilesos y tanto fue así, que siguió con su actividad de vuelo con absoluta normalidad, como si no hubiese pasado nada. Lo único que le quedó fue una enorme cicatriz, más que eso era una zanja, en el lugar del hundimiento y que como seguía la línea superciliar, lo convertía en un cejudo exagerado

y no en un deforme. Todo gracias al Viejo.

Ese accidente fue un avance, una premonición de lo que a Alonso le ocurriría treinta años después. Conducía su automóvil por la Ruta 5 hacia Montevideo, ya había pasado Durazno y a la altura de Pueblo Goñi se encontró con un gran incendio de campos. El viento impulsaba la humareda sobre la carretera y allí se metió Alonso. Quedó sin visibilidad y antes de poder detener el vehículo, se estrelló contra uno de los camiones de bomberos que estaba combatiendo el fuego. De ese choque no sobrevivió.

Cuando El Viejo se jubiló lo sustituyó El Cabeza de Chanco, quien se iba al otro extremo pues cualquiera fuese la afección, el enfermo era enviado al Hospital para que lo viera un especialista. No obstante, El Cabeza era peligroso aunque en otro sentido: como profesional tenía grado de oficial, alférez o teniente, y aún sin tener educación militar y como a todos los civiles equiparados, le encantaba jugar a los soldaditos dedicándose a sancionar a los cadetes que lo consultaban, como si nosotros no tuviéramos suficiente con los clases y oficiales de los cursos. Cada tanto le daba arranques y se dedicaba a campañas preventivas.

Entre otras le dio por las venéreas lo que, vista la categoría de algunas de nuestras ocasionales parejas no estaba de más. Ello lo llevó a revisar el pene a los ciento veinte cadetes; era grotesco vernos masivamente haciendo cola en la puerta de la enfermería, de braguetas abiertas y los más previsores o exhibicionistas, ya con el miembro al aire. De a uno pasábamos frente al Cabeza que sentado en una silla nos observaba y sin tocarnos daba directivas: “levántelo”, arremangue” y a veces agregaba “tuérzalo a la derecha, ahora a la izquierda”. Fiel a línea de conducta, media docena de alumnos marcharon al calabozo por “absoluta falta de aseo personal, mantener el pene en deplorables condiciones de higiene”. Aparte de eso, no encontró más nada, pero la peculiar

revista indujo a atribuirle al Cabeza cierta orientación sexual.

Pero la que más recuerdo porque fui parte destacada, fue la rutina que adoptó cuando asumió el rol de sicólogo. Concurrí a enfermería por un esguince de tobillo, yo era futbolista, y El Cabeza como últimamente hacía con todos los que lo consultaban, aprovechó para someterme a su nueva especialidad. El test consistía en que él decía una palabra y el analizado debía contestar con lo primero que le viniera a la mente. Yo ya iba prevenido y la verdad es que me molestaba que me agarraran para experimentos idiotas, pero como no podía negarme, opté por seguirle la corriente a mi manera. El diálogo fue más o menos así:

–¿Avión?

–Vagina.

–¿Hélice?

–Sutien.

–¿Motor?

–Bombacha.

–¿Accidente?

–Preñez.

A esta altura El Cabeza dejó sobre la mesa el lápiz con que iba anotando mis respuestas y yo pensé “ahora me fusila por tomarle el pelo”. Pero no, me miró reflexivamente por unos segundos y finalmente preguntó:

–¿Usted tiene problemas con alguna mujer?

–¡Ojalá fuera con una, son varias!

Después de darme una serie de consejos y recomendaciones sobre la forma en que yo debería encarar mis relaciones sentimentales, me despidió amablemente.

Por esos años los sicólogos eran *rara avis*, sin mayor trascendencia en la actividad laboral y por eso zafé sin consecuencias. Las cosas con el tiempo han cambiado y hoy día los ingenieros de la mente no faltan en ningún tribunal de concurso ni Oficina de Personal, la que ahora se designa como

de Recursos Humanos. La diferencia entre conseguir una vacante o ser descartado, muchas veces radica en la interpretación que el postulante le da a una mancha de tinta o el camino que siga para unir unos puntitos; que sea instructor y tenga cinco o diez mil horas de vuelo a RRHH le interesa un rábano. Por suerte cuando aún volaba me di cuenta de ello y ponía más empeño en el test de Rorschach que en los de instrumentos y reglamentaciones y por supuesto, abandoné toda idea de hacer bromas sutiles.

El Cabeza de Chanco en general nos amargaba la existencia, pero sus peculiaridades nos lo hacían más soportable y ocasionalmente divertido.

Se celebraba el aniversario del Liceo Militar del Prado y el helicóptero, un Hiller de cuatro plazas, era una de las principales atracciones. Finalizada su participación los pilotos saludaron al público y autoridades y se aprestaron a emprender el regreso. El área de operación estaba limitada por la arboleda por lo que el despegue obligaría a ganar altura en hovering, es decir, un ascenso vertical en vuelo estacionario y en eso estaba cuando la caja de transmisión se desconectó. La abrupta falla dejó al helicóptero sin velocidad ni sustentación, la altura a la que ocurrió no era suficiente para intentar una autorrotación salvadora y desde ocho o diez metros cayó a plomo. Como mantuvo la actitud de vuelo, el primer golpe lo aguantaron los patines que se partieron y luego el fuselaje que sufrió abollones importantes; el plexiglás del gran parabrisas frontal saltó en pedazos y las puertas laterales volaron fuera de sus marcos deformados. El público que observaba el despegue rodeaba al punto de impacto desde muy cerca pero nadie salió lastimado porque el helicóptero, si bien descalabrado, quedó entero y ni siquiera hubo un principio de incendio. Después del desbande inicial, mientras unos corrían hacia los restos para auxiliar a los tripulantes, no faltó quien pidiera apoyo a un centro médico ubicado enfrente al lugar

del accidente del otro lado del Camino Castro.

Los voluntarios se limitaron a comprobar que el piloto Juancho y su acompañante El Pinta estaban vivos, shockeados pero conscientes; se quejaban de dolores y no era para menos pues el culazo había sido tan brutal que hasta los asientos había deformado. En aquella época todavía no se habían inventado los paramédicos por lo que los llegaron con las dos ambulancias serían doctores o enfermeros y fueron quienes se encargaron de sacarlos de entre la chatarra y ubicarlos en los vehículos. Las dos ambulancias se desplazaron en caravana y así llegaron juntas al Hospital donde aún no habían tenido tiempo de organizar la recepción: era domingo y todo, traslado, aviso y llegada había ocurrido muy rápido. Por eso el equipo que atendió a los accidentados era mínimo e improvisado al punto que un solo traumatólogo dirigía el operativo y trataba alternativamente a uno y otro. Comprobó que ninguno había sufrido heridas ni fracturas visibles y las radiografías indicaron que El Juancho, más allá de machucones y dolores, no tenía nada importante. En cambio las RX del Pinta detectaron que entre el atlas y el coxis había varias vértebras afectadas sin que, afortunadamente, se apreciaran lesiones medulares.

Juancho fue llevado a su casa sin más recomendaciones de que hiciera quietud y que en una semana volviera al hospital por control. Para los dolores le recetaron novalgina, más fuerte que la aspirina pero no tanto como la morfina. El pronóstico era que en unos días todo estaría normal.

El Pinta no fue tan afortunado pues su RX había detectado severas lesiones de columna que podrían evolucionar en problemas neurológicos. Lo enyesaron completamente desde la coronilla hasta la ingle y en ese gran encofrado, sólo dejaron dos orificios laterales por donde salían los brazos, un agujero en la cara para que pudiera respirar, ver y comer y otros dos agujeritos descubriendo las orejas. Era como una gran armadura medieval de yeso que convertía su cabeza,

cuello, torso y cintura en una unidad rígida, sin posibilidad de movimiento en ningún sentido. Así marchó el pobre Pinta a su casa con tratamientos para el dolor y severas recomendaciones.

Los amigos que visitaban al Juancho en su domicilio, notaron que a pesar del diagnóstico estaba cada vez peor, más dolorido porque los calmantes no le hacían efecto, casi sin poder moverse y en vista de eso le mandaron un médico de la base quien cuando lo vio, no dudó en conseguir una ambulancia y devolverlo al Hospital. El traumatólogo que lo atendió, distinto al del día del accidente, no se conformó con la historia clínica, quiso partir de cero y ordenó toda una serie de nuevos exámenes, análisis y radiografías. Cuando estas estuvieron prontas y fueron estudiadas, resultó que entre el atlas y el coxis El Juancho tenía varias vértebras afectadas. Un técnico que había sido parte del equipo que los había recibido días atrás, recordó que esta RX era muy parecida a la que había motivado el yeso de El Pinta. La pidieron al archivo, las compararon y resultó que no sólo eran semejantes sino idénticas. La conclusión fue que el día del accidente se había confundido las radiografías y como consecuencia, enyesado al sano y dado de alta al quebrado. Cuando trajeron y revisaron a El Pinta éste les dijo que estaba lo más bien, que no le dolía nada y que con las limitaciones del caso se movía sin problemas. Entonces tuvieron la certeza del cambio y lógicamente, regresó a su casa libre de yeso.

Juancho, luego de un pasaje por la sala blanca, lo hizo a la suya ahora dentro de un flamante encofrado, semejante al que había usado El Pinta hasta minutos antes. Pasaba mal pero por lo menos sabía lo que tenía y con los nuevos calmantes, de los fuertes, los dolores disminuyeron. El yeso que era muy incómodo le dio la tranquilidad de que peor no iba a estar, pero también le trajo la picazón; ya le habían dicho que eso ocurriría y para combatirla tenía una varilla de medio

metro de largo con una manito en un extremo con la que se suponía, que metiéndola por debajo del yeso, podría rascarse. Los hechos le demostraron que el alcance de la manito era extremadamente limitado y no tuvo otro remedio que acostumbrarse a convivir con el picor permanente en pecho, espalda y cabeza. Las otras partes al sur del yeso estaban al alcance del agua y por eso no picaban.

Pasaron los días, al cabo de un par de semanas se sentía casi bien y después de discusiones y peleas con sus padres – vivía con ellos– empezó a salir. Al principio se limitaba a ir frente a su casa, a los jardines de Concepción del Uruguay, y a medida que fue agarrando confianza comenzó con escapadas nocturnas para encontrarse con los amigos. Para ello se enfundaba en una enorme camisola, casi una túnica, y se cubría la cabeza con una gran gorra. Con eso más o menos disimulaba la escafandra pero lo que no podía ocultar, era que se movía como si fuera un robot. Era de rigor que todos le firmásemos el yeso y como había espacio suficiente, incluimos dedicatorias de todo tipo y flechas apuntando a lugares críticos con comentarios al tono. Parecía un tótem ambulante. Regresó a los boliches de los que había sido habitué y era inevitable que se organizaran festejos y celebraciones por “el resucitado”, festicholas que alguna vez lo dejaron medio muerto.

Siguió saliendo con los amigos y cuando apareció una amiga complaciente, no se amilanó ni negó a ella. Sobre este encuentro, Juancho comentaría que el yeso se extendía tan abajo que llegado el momento, tuvo de apuro que hacerle un recorte casero. Cuando un mes después le sacaron el encofrado, ese pequeño recorte en forma de U fue el único que conservó de recuerdo.

A pesar de todo, se recuperó bien.



Los Aerodinos

Los Aerodinos

(dinosaurios aeronáuticos)

EDUARDO AGUIRRE PACHECO (Montevideo, 1941), se retiró con el grado de Coronel (1959 - 1996). Con cuarenta años acumulados como piloto en la Fuerza Aérea, PLUNA y la aviación comercial. Pionero Antártico, tuvo el privilegio ser uno de los conductores del primer vuelo hacia el "continente blanco". Eduardo no es un novato en esto de escribir y su experiencia nos lleva a épocas lejanas cuando aún vestía el uniforme de Cadete y junto a otros compañeros creó el boletín de la EMA "Patín de Cola". También fue el creador, editor y escritor del Diario Digital de Noticias del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346, en su primera etapa. Tiene dos libros publicados: "El Misterio OVNI - Los archivos oficiales abiertos" (Ed. De la Plaza, Colección Testimonios, 2002), e "Historias por el Aire" (Eduardo Aguirre, 1999). Es en este último título donde Eduardo hace gala de sus vastas vivencias personales y las traslada aquí en forma de ameno anecdotario, por momentos, humorístico y que en otros se torna hasta mordaz.

JORGE COBAS GONZÁLEZ (Montevideo, 1948), más conocido por su *nom de guerre* "Pilotoviejo", con el que firma en su sitio web "Memorias del Tiempo de Vuelo" y su perfil de Facebook con ese mismo nombre. Aprendió a volar en aviones North American AT-6 "Texan" en la Escuela Militar de Aeronáutica, y culminó su carrera de aviador como piloto instructor de reactores Lockheed T-33 "Shooting Star", también conocidos como "T-Bird", en el Grupo de Aviación N° 2 (Caza) de la Fuerza Aérea Uruguaya (1965 - 1983). Estando en actividad también voló aviones Beechcraft T-34 "Mentor" y Cessna AT-37 "Dragonfly". En vuelos comerciales aviones Vickers Viscount y Boeing 737; y el Cessna 180 en vuelos de lanzamiento de paracaidistas. Actualmente reside en Centroamérica y es director editorial de un diario de economía y negocios.

JULIO R. DÍAZ PUJADO (Cardona, Soriano, 1946), egresado de la Escuela Militar de Aeronáutica como aviador militar. En su vida profesional fue distinguido como 1ro. en el Curso de Vuelo Avanzado y en 1968 obtuvo el Premio Seguridad de Vuelo. Instructor de Vuelo por

Instrumentos en aviones T-6 (1968-1972) y en aeronaves F-27 y FH-227 (1978-1998). Como piloto de aviones de transporte participó desde sus inicios en la Campaña Antártica (diciembre de 1984-mayo 1990) e integró el Consejo Antártico Uruguayo. Fue Director General de Infraestructura Aeronáutica (1994-1997). En 2007 obtuvo el título de Licenciado en Humanidades opción Historia por la Universidad de Montevideo, desempeñándose en la actualidad como docente en la cátedra de Historia de América Moderna. En 2009 publicó un ensayo político "El ascenso de los extremos. Parlamento, Militares y Guerrilla en la crisis de 1973"; en 2010 un relato testimonial "Tras la Línea del Horizonte. El mundo interior de Juan Aviador Equis" y en 2014 una ficción histórica "José Artigas ha muerto, vive el hombre".

ELBIO R. FIRPO PELUFFO (Montevideo, 1943) Coronel Aviador. Piloto de Caza, Paracaidista y Escritor de la Fuerza Aérea. El más prolífico narrador que ha tenido la Fuerza Aérea Uruguaya; sus cuentos aparecen en distintas publicaciones de la FAU desde los años sesenta, tales como: "Misión Cumplida" de la Dirección de Seguridad de Vuelo, el "Boletín Informativo" de la Dirección de Relaciones Públicas, el anuario "Alas" de la Escuela Militar de Aeronáutica. Es padre intelectual del personaje *Rolando Saldías*, protagonista de la mayoría de la historias aeronáuticas por él contadas. Actualmente se reproducen sus cuentos en el Diario Digital de Noticias del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346 (www.grupo346.com.uy/descargas), del cual es asiduo colaborador. Tiene dos libros publicados: "A la derecha del Roble" Ed. Rumbo (ISBN: 978-9974-80-882-9), 2008, un anecdotario de cuando cumplió funciones como Edecán de la presidencia; y "El Casco y otros cuentos" Ed. Cruz del Sur (ISBN: 978-9974-69-477-4), 2014, un libro que reúne diferentes narraciones de diferentes temas, en el que también está incluido lo bélico (El Casco, que da nombre al libro), lo aeronáutico y también la náutica (dos de sus dos pasiones) y últimamente ha incursionado a escribir sobre el "golf", deporte que abrazó luego de su retiro de la Fuerza Aérea (1961 - 1992).

RENATO FRATTA RISSO (Montevideo, 1951), ingresó a la EMA en 1970; se calificó como piloto en 1972 y egresó como Alférez (PAM) en 1973. Voló distintas aeronaves como Cessna T-41D "Mescalero", North

American AT-6 "Texan", Cessna U-17A, Cessna 182, Douglas C-47 "Dakota", EMB C-95 "Bandeirante" y Lear Jet 35A. Fue Jefe del Grupo de Aviación N° 6 (Transporte) desde 1987 a 1989. Se retiró como Coronel (Av.) en enero de 2006. Luego de su retiro, trabajó cinco años en Unidades de aviación de ONU en Eritrea, Etiopía y Timor Leste como "Chief Technical Compliance". Ha escrito su biografía y diversos cuentos relacionados con su actividad.

GABRIEL A. GARCIA CATALDO (Durazno, 1955), vivió su niñez entre la Escuela No. 1 "Gral. Artigas" de Durazno y la Base No. 2 de la Fuerza Aérea en Santa Bernardina, cuando su padre revistaba allí. Él se considera, entre sus camaradas aviadores en la categoría de noveles escritores, ya que fue la necesidad la que lo impulsó a escribir cuando se hizo cargo de la edición del Diario Digital de Noticias del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346 (www.grupo346.com.uy/). Con el temor de quedarse sin material para publicar, comenzó a escribir sus propios cuentos y a publicarlos en el Diario. Gracias a la difusión obtenida se lo invita para participar como coautor del libro "Distancias del Agua" (Ministerio de RR.EE., U.T.U. y Embajada de Cuba, 2012), un ejemplar que reúne narrativa cubana y uruguaya. Ingresó a la EMAer en el año 1974 y siendo Cadete participó como impulsor, redactor y fotógrafo de la revista "Alas" en su edición de 1977, luego de que por más de veinte años el anuario no fuera publicado. Su destino en el Grupo de Aviación N° 4 (Transporte), a mediados de los 80, lo convierte en "transportero" y en "cuatrero" (Grupo 4). Sus últimos años en la Fuerza Aérea los transita en la Dirección de Seguridad de Vuelo de la que llega a ser su Director; en forma conjunta fue el editor del boletín de prevención de accidentes "Misión Cumplida" que se distribuía en la época. Con el grado de Mayor solicita el pase a situación de retiro (1974 - 1994). En 2013 promueve y realiza un libro en homenaje al centenario de la Fuerza Aérea: "Antología de Aniversario - 100 Años de la Aviación Militar del Uruguay" (ISBN: 978-9974-98-890-3) de narrativa relacionada a historias y anécdotas aeronáuticas, escritos por aviadores militares.

DANIEL H. PUYOL CASTIGLIONI (Montevideo, 1956), es un escritor amateur y un enamorado de la Fuerza Aérea Uruguaya (1973 - 1997). Son de esa época sus mejores recuerdos y sus amigos más queridos,

siendo esta publicación una idea suya para homenajear a la que fuera "su Escuela", en donde aprendió a volar. Sabiendo de la existencia de varias historias que hacían referencia a la EMAer o su entorno, contadas por camaradas es que se le ocurre invitarlos a formar parte de esta idea y entre todos escribir este anecdotario. Además de sus actividades como Comandante de Boeing en COPAAirlines, se toma su tiempo para escribir narraciones de esa época y relatos contemporáneos así como temas profesionales, en lo que se orienta hacia la reducción de accidentes de aviación y al aporte de sus experiencias a los aviadores más jóvenes, como manera de retribuir en algo, el privilegio que recibiera de sus antecesores cuando le otorgaron el don de volar. Sus cuentos se han publicado en "Antología de Aniversario - 100 Años de la Aviación Militar del Uruguay" (ISBN: 978-9974-98-890-3), 2013; en el Diario Digital de Noticias del Grupo Simbólico de Transporte Aéreo 346 (www.grupo346.com.uy); y en la publicación de la Dirección de Seguridad de Vuelo de la Fuerza Aérea "Misión Cumplida Siglo XXI". Sus libros publicados son: "Durazno, tierra de aviadores" (ISBN: 978-9974-99-638-0), 2014; y "Manual Básico de CRM para la Aviación" (ISBN: 978-9974-91-206-9), 2016.

RICARDO A. ZECCA BUSTAMANTE[†] (Montevideo, 1939 - 2016), fue un escritor con vasta experiencia y que tiene en su haber varios libros ya publicados: "Cargueros del Aire" (Banfield: R y C Ed., 2006), es una colección de anécdotas diversas mientras "manejaba" aviones de transporte por los cielos del mundo, según sus propias palabras; "Aviadores" (Del Sur Ed., 2009), recorre en cada capítulo, desde las etapas formativas, la vida de un piloto de la Fuerza Aérea Uruguaya; en "Cuentos de Aviones" (Torre del Vigía Ed., 2011), su último libro, agrega "otras" historias que no solo nos muestra la experiencia del "Comandante" Zecca, sino que la avala. Retirado como Teniente Coronel de la Fuerza Aérea (1958 - 1981), se dedicó a la aviación comercial volando en ARCO, AEROURUGUAY, PLUNA y RACE AV, entre otras. Su última actividad aeronáutica la desarrolló como Inspector de Seguridad Operacional en la Dirección de Aviación Civil del Uruguay. Los cuentos de su autoría aquí publicados fueron amablemente cedidos por su hijo, el May. (Av.) Ricardo Zecca Gutiérrez.

*—¡Si me permite...! Voy a hacer una respetuosa aclaración
mi Cabo: “un aerodino, es una aeronave más pesada
que el aire capaz de generar sustentación por sus
propios medios.”*

Este libro se terminó de hacer
en Montevideo a los 30 días
del mes de septiembre de 2016

ESCUELA MILITAR DE AERONÁUTICA

1916 ~ 2016

100 AÑOS *¡Este no es un libro de Historia! Es un libro de historias.*
ENSEÑANDO A VOLAR

Relatos de hechos y sucesos que tuvieron por protagonista principal a la Escuela Militar de Aeronáutica, a sus eventuales y temporales huéspedes, los cadetes y a los integrantes de sus cuadros de personal superior y subalterno que voluntaria, o involuntariamente se implicaron a su entorno, y personas que estuvieron ligadas a las actividades que en ella se desarrollan. No se puede aseverar que lo aquí narrado por estos aviadores llamados “Los Aerodinos” hayan ocurrido en la realidad, o por el contrario, sean recuerdos de hechos, cuyos perfiles, la bruma del tiempo ha ido difuminando.

