

JULIO DÍAZ PUJADO



*El Sueño
de Volar*

Fotografía del Coronel Aviador José P. Banfi.
Avión T-6 D Escuela Militar de Aeronáutica, 1969.

© Julio Díaz Pujado

ISBN: 978-9915-40-185-0

1ª Edición, Noviembre 2020

Impreso en Central de Impresiones Ltda, Montevideo - Uruguay
Queda hecho el depósito que marca la ley.

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, sin el permiso previo por escrito del autor.

INDICE

PRÓLOGO	7
CAPÍTULO I <i>El aula</i>	9
CAPÍTULO II <i>La vocación</i>	15
CAPÍTULO III <i>El alumno</i>	21
CAPÍTULO IV <i>Volar</i>	27
CAPÍTULO V <i>El examen</i>	33
CAPÍTULO VI <i>Cuando el destino nos alcance</i>	37
CAPÍTULO VII <i>El Vuelo por Instrumentos</i>	41
CAPÍTULO VIII <i>Evocación</i>	47
CAPÍTULO IX <i>La Acrobacia Aérea</i>	51
CAPÍTULO X <i>El Deportivo Aeronáutico en Wembley</i>	57
CAPÍTULO XI <i>El Aerotécnico</i>	65
CAPÍTULO XII <i>La Navegación a Baja Altura</i>	71

CAPÍTULO XIII	77
<i>El Aeródromo Militar</i>	
CAPÍTULO XIV	83
<i>La Cabina de Vuelo</i>	
CAPÍTULO XV	89
<i>Un desenlace inesperado</i>	
CAPÍTULO XVI	97
<i>En perspectiva</i>	
EPÍLOGO	103
<i>Por qué José Artigas</i>	
AUTOR	109
<i>Julio Díaz Pujado</i>	

Agradecimientos

A la Fuerza Aérea Uruguaya.

A mi familia.

A mi hermana Diana por su apoyo.

PRÓLOGO

La profesión del aviador militar tiene épica. Quienes la eligen y logran transformarse en un integrante de la Fuerza Aérea viven en plenitud el arte de volar. El avión emociona, seduce, tiene el encanto que producen las grandes creaciones de la humanidad. Un agente transgresor del espacio aéreo, lugar que siempre le resultará inabarcable por su lúcido vínculo con el infinito. Volar relaciona al hombre y a la mujer con el espíritu y la materia. Por ello es que no extraña la peculiar sensación que despierta en el piloto. Volar es crear, como también lo hace el obrero que construye un edificio o el intelectual que escribe una apreciada obra.

Para conservar la integridad y la grandeza de su profesión, el aviador reconoce en la discreción y la humildad unos poderosos aliados. Romper esos postulados le resulta una carga pesada porque conoce que su tarea no tiene excepcionalidad, simplemente es un oficio que compite con otros y, hacia su interior, comprueba, a plena conciencia, que lo hace mejor persona. Todo integrante de la Fuerza Aérea está convencido de que la vida sólo vale por el sacrificio que hace en nombre del deber.

La palabra, una detrás de la otra, representa con cercana exactitud, lo que aquí se escribe. Sencillamente, está presente en el autor, la intención de permitir que las mismas fluyan. Un pretendido pequeño homenaje a la organización que me formó, protegió y me hizo una persona útil en la medida que mis aptitudes me lo permitieron.

Existe un desafío por lograr la necesaria coherencia de la propuesta. Se trata de un relato que recorre ciertos escenarios de la vida del aviador. Una vocación que nace como una inquietud, cuya dimensión será descubierta en el ejercicio de la profesión. Una vez develada, resulta un

acuerdo de inestimables dimensiones. En ella se vive con intensidad, obra la amistad, se devela el valor de la gratitud y la lealtad. En el aviador hay una búsqueda insaciable del cumplimiento de la tarea encomendada y una obsesión por alcanzar la mayor perfección posible. Creo que no busca una recompensa explícita; pretende sí, un reconocimiento de lo *“bien hecho”*.

Cuando un escritor escribe, siente un impulso incontenible por publicarlo. Un libro no es más que un libro, una sumatoria de páginas impresas. Quien escribe tiene la indisimulada expectativa de que alguien acceda a su lectura. Tan sólo basta un lector para que el libro se transforme en una obra y el autor, con ese generoso gesto, podrá decir, con humildad, tarea cumplida.

CAPÍTULO I

El aula

La perspectiva del tiempo, un concepto tentador. Al menos para mí, luego de observar la evolución del hombre a través de tres generaciones. El presente es una forma de mirar el origen con desmesurada nostalgia y voluntad esclarecedora. Senectud es una palabra avasalladora; prefiero hablar de un tiempo pasado que me espoleó sin darme cuenta. Tengo doce años y me sorprende un montón de libros sobre el escritorio de un aula de Liceo. La vergüenza es no saber; al mismo tiempo, la admiración y el temor hacia el profesor de indudable erudición. La verdad es transparente, no existe el lugar para la duda del conocimiento que se imparte; la conducta no es tema de disensos, el bien y el mal se configuran con esmerada precisión. Entendemos de amistad y cercanías desperejadas, unos camaradas más próximos que otros y una manifiesta timidez hacia el otro sexo. Los pantalones cortos provocan resignación y vergüenza hasta que la adolescencia marca su airada rebeldía frente a los progenitores.

Difícil nos resulta discernir entre la forma y el contenido. Pero no nos importa. Me esmero en vestir bien y hablar con corrección y respeto, normas que violento cuando en el “campito”, el calor de una disputa “futbolera” dispara el otro yo del doctor Jekyll, el señor Hyde. Es el momento de comprender al Fausto de Johann W. von Goethe cuando la profesora de Literatura expone las dos naturalezas del ser humano. Pero todavía no es tiempo para renunciar al idealismo benefactor. Me guía el soleado azul del cielo y el simétrico vuelo del halcón. No me resulta atractivo el errático

desplazamiento de un temeroso grupo de palomas cuando detectan su presencia. Quiero ser un ferviente patriota antes de comprender el cultural concepto de la ciudadanía. La Patria es una emoción, un sentimiento desbordado. Es la Provincia Oriental de José Artigas, la suave colina de Las Piedras, las Instrucciones del Año XIII, las arenas de la Agraciada, el sable en mano de Lavalleja en Sarandí, la patriada misionera de Rivera, la República independiente de los constituyentes, la ilustración de Varela, el Tabaré y la Leyenda Patria de Zorrilla de San Martín, la ondulada penillanura, hábitat de los orientales. La forma es la celebración y el contenido, la sangre de sus precursores. La ciudadanía, en cambio, es el ejercicio virtuoso de la soberanía, el respeto inalienable del Estado de Derecho, la Constitución y las Leyes, la conciencia irrestricta del deber de servir al bien común y la sublimación de los ideales de libertad y la justicia.

La tabla rasa de la conciencia comienza a imprimir los desafíos de la experiencia. Al preguntarme sobre el origen de la vida, la diseño más divina que darwinista. No me importa la discusión aleatoria, está presente la esperanza con la existencia de Dios o con su ausencia. La Naturaleza está viva, aparece inconsulta. No me esmero en racionalizar su perfección, sino simplemente a admirarla. La dimensión del ser humano sorprende, inserta en ella, brega por someterla. Sin embargo, quedará sujeto a sus providenciales límites. Pero es su imaginación la que hace y hará amigable. Ingeniero compulsivo, el hombre protagonista la salpicará con inusitada recurrencia a inexplicables destrucciones sin dejar de prescindir de su genio creador. Veo a mi madre extrayendo un trozo de carne de la fiambra y a su iluminada sonrisa cuando en el hogar se instaló un novedoso refrigerador. Esta misma madre observará, sin creerlo totalmente, al primer hombre en la Luna. Es verdad, el personaje de Sófocles, Antígona, acierta en su teatral proclama cuando pregona

que *“muchas son las cosas extraordinarias, pero nada lo es más que el hombre”*.

El salón de clase es el templo del conocimiento. La espontaneidad me hace responsable sólo por la presencia inmanente de la intuición porque, simplemente, la razón se configura para el corto plazo. Es la lección del día, los apuntes, el timbre regulador, los camaradas, la prueba mensual, el carnet de las notas, el ceño fruncido de mis padres, la incertidumbre del examen, un pase de año para demostrar un progreso sin percibir el valor del conocimiento. El aprendizaje es un universo que sobrepasa mi capacidad de comprenderlo en su justa dimensión. Muy lejano está su origen. Sin embargo, como si se tratara de una cocción a fuego lento, voy descubriendo la importancia del pasado y su herencia cultural. Para Occidente, es el Cercano Oriente, griegos, helenos, romanos y el credo cristiano. Es en Grecia en donde el revolucionario esplendor de la razón despierta el inconmensurable valor del Hombre y la pródiga Naturaleza. La concepción griega del universo incorpora ese principio de racionalidad suprema que se convertirá en el signo específico del desarrollo de la cultura occidental. Roma construye la República y, más tarde, un Imperio; además de las poderosas legiones, elabora un heredado Derecho y hace posible la expansión del Cristianismo. El pasado seduce y parece despertar un inusitado interés humano por explicar el presente. Ciencia, arte, política... toda una esclarecedora intervención humana, una marcha incontenible hacia la aprehensión de todas las cosas.

Recuerdo también otros eventos. La columna de mercurio indicando los 760 milímetros, en un fino tubo transparente de vidrio, experimento que demuestra -según la repetida expresión del profesor de Física- el valor de la presión atmosférica al nivel del mar; las amarillentas hojas de la tabla de logaritmos, propias de una ciencia humana rectora de la

vida; la conspicua e inquisidora sonrisa de las damas cuando la cátedra explica gráficamente los aparatos reproductores femenino, y, sobre todo, el masculino; la tabla de Mendeleiev, el trascendente Ariel de José Enrique Rodó, sin exceptuar la utópica creación del Esperanto y la encadenada presencia del inglés como lengua franca. Creo que fuimos felices ignorando el integrador propósito de aprendizaje de todo el conjunto de las disciplinas académicas.

Los progenitores protegen y con adusta expresión acompañan ese proceso cultural y humano de formación, sin que, por supuesto, tengamos clara conciencia de ello. La conducta pierde su poder de abstracción cuando ellos marcan cotidianamente los límites y develan su interés por el futuro personal de sus hijos. Mi respuesta combina la seguridad del amor propio y el temor a la frustración, con mucho de inconciencia e inmadurez. La familia estaba allí y su tránsito cotidiano es especialmente dinámico. Una construcción natural, donde la razón hipoteca su desmedida pretensión de establecer los límites del amor que allí, en la familia, se procesan.

Pertenecemos a un lugar, la mayoría de las veces el lugar donde la experimentada partera del pueblo nos trae al mundo. Ese sentimiento se atesora y engrandece. Allí está la comunidad, desbordante inventario de vivencias y anécdotas dignas de contarse repetidas veces. Personajes de referencia popular, otros de presencia adusta y erudita. Humildes personas dignificando su hogar por el deber y el trabajo; también aquellos protagonistas que transitan la vida representando el más alegre y mundano teatro, cuyos hábitos rutinarios construyen emotivas y públicas historias pueblerinas. El pregonero no necesita emitir a viva voz su incontinente alocución; toda la comunidad está informada por la tenaz debilidad del pernicioso chismorreó. Amores desafortunados, infidelidades inocultables, inconductas

manifiestas, bodas precipitadas como resultado de amores irrefrenables. Autoridades y dignidades, paisanos, comerciantes y trabajadores, todo el dinamismo del gentío afincado y la cotidiana presencia de visitantes ocasionales. El bar, las cantinas de clubes sociales y deportivos, el gimnasio, el parque o la plaza; un anárquico diseño urbano configura los lugares para el entretenimiento, o simplemente, el mero esparcimiento.

El atardecer es momento de encuentro para cinco, seis, tal vez, siete amigos cercanos del liceo. Una levemente empinada calle. Atrás queda el Bar-Hotel, la estación de servicio, el consecuente agente-custodia en la entrada de la Comisaría, la Tienda, el otro Bar de la competencia. Al final, una edificación de dos aguas y un letrero impreso en madera indicando que allí estaba instalada una modesta catedral ferroviaria. Ella pertenece a la historia jamás escrita del pueblo, es el venturoso origen del poblado. La estación es el testimonio moderno de la cercana y predecesora posta de carruajes. En la visita a la Estación hay un rutinario y no publicado rito de homenaje. El andén es el punto de comunión; los parroquianos y eventuales pasajeros, que nunca superan la docena, esperan debajo de un amigable alero. Curiosamente, todas las miradas están orientadas en la misma dirección, respondiendo a la ansiada expectativa de ver aproximarse el “*motocar*” vespertino. El Jefe de la Estación nos había históricamente ilustrado sobre el origen señalando que “en 1839 fue inaugurado el primer trayecto de un ferrocarril uniendo las ciudades inglesas de Liverpool y Manchester”.

Primero su inconfundible imagen y después el sonido, o viceversa. Allí está un portentoso sujeto metálico que cobra vida. Anuncia su llegada con un estridente pitido; a medida que su figura se agranda, un familiar chirrido de frenos se acrecienta hasta su detención frente a nosotros.

Identificamos a los que descienden y despedimos a los que lo abordan. Un indescriptible placer sentimos el estar allí, una ceremonia de singular solemnidad, un protagonismo de culto que reclama una constante presencia. El Jefe de la Estación ha dicho también que esta *“innovadora creación, es el producto de la natural vocación humana por menoscabar el tiempo en beneficio de la distancia; una locomotora y decenas de vagones portadores de preciosas cargas; millonaria presencia de pasajeros e infinitas historias humanas”*. Cuando parte, nadie abandona el lugar, El ceremonial culmina cuando la silueta de sus vagones desaparece y deja como último testigo a las relucientes vías que le sirven de camino.

Más tarde, para mí, el tren, otro viaje. El comienzo de un nuevo norte.



Estación del ferrocarril

CAPÍTULO II

La vocación

El último año de Liceo marca la culminación de una etapa. Frente al futuro, la vocación es un desafío y el acierto en la elección un inocultable logro. Hay en las labores del campo una pasión promovida por el paisano; el obrero, por su parte, celebra con entusiasmo la línea de la plomada, el granjero la exuberancia de sus hortalizas y frutas apreciadas en el mercado y el limpiavidrios hace inmaculado el reflejo del sol. Impulsado por la sencilla dignidad del trabajo, el avión resultó ser el instrumento elegido para la construcción de un sueño; un cadencioso latido en el tiempo.

Una menguada afición por la mecánica desata el impulso necesario para abordar el conocimiento de la compleja ingeniería de un motor de avión. Luego, la cuestión de la aerodinámica y las actuaciones del avión. Es, también, un ineludible deber el estudio de la atmósfera y de todos los eventos que allí ocurren. En definitiva, el medio en el cual se desplaza una aeronave más pesada que el aire. La ciencia, por su parte, explica la “*dinámica de los fluidos*” y el “*origen de las fuerzas aerodinámicas*”. La mera observación devela la importancia del estilizado perfil sustentador de las alas y las reveladoras funciones de lo que llaman académicamente, superficies móviles que incorpora su estructura. La lista resulta inagotable: la innovadora creación de los “*motores a reacción*”, “*limitaciones estructurales*”, “*velocidades*”, “*distancias*”, “*despegues y aterrizajes*”...

Estoy pronto. Reunido con mis camaradas me despiden con alegría. Es el solar familiar el que toma una dimensión

afectiva. Antes de partir echo un vistazo por las hojas vidriadas de una amplia puerta y reparo en el rostro de mi madre. Impresiona su mansedumbre y hallo una expresión más formal en la de mi padre. Con el corazón oprimido franqueo el límite de la puerta, intuyendo que al cruzarla, doy el primer paso para ser un hombre, origen del camino. Un adolescente que no teme enfrentar, no lo intimida el destino, no percibe los peligros o los infortunios. Lo seduce la libertad, la arrogancia de la propia independencia.

Una natural timidez anhela encontrar la calle vacía. Sin embargo, una escena cotidiana se va trazando. Apoyado sobre el marco de la puerta del Bar de su propiedad, don Federico, un vecino de mediana edad, extiende y agita su brazo en amigable saludo. El verano declina y los paraísos que ornamentan la calzada ofrecen su sombra. Inmediatamente después se percibe el sugestivo olor del pan recién horneado en la panadería que identificamos como *“de la esquina”*. Una suave brisa modera la intensidad de su provocador aroma y despliega en la memoria una sucesión de postales pueblerinas.

A través de la abovedada calle de rústico bitumen, se distingue el consultorio dental del doctor Vicente, un acreditado profesional, reconocido por extraer piezas dentales sin anestesia, para probar el coraje de los más jóvenes. Más adelante, la tienda de mi amigo José, infaltable testimonio de la diáspora judía, permanece aún cerrada. No lo está, sin embargo, la relojería de don Pablo, ni el prestigioso almacén-bar ubicado en la ochava de la esquina. Su dueño, un inmigrante español, representa la imagen del trabajador. Para él y su mujer, en el trabajo el sufrimiento de prestarlo es fugaz y el goce de haberlo prestado, duradero

Don Néstor, prominente ciudadano de profesión sastre, saluda con cortesía. Su impecable forma de vestir armoniza

con su oficio. Años atrás, ya veterano, ostentó la capitanía de un equipo de básquetbol, derecho adquirido por ser un dirigente del club. El ritmo lento que le imprimía al juego, exacerbaba a sus más jóvenes compañeros. Con él aprendimos que, a pesar de otras razones, la autoridad se ejerce en el acierto o en el error y no se pone en tela de juicio.

En la vereda de enfrente una antigua casa sirve de sede a la farmacia (o botica, como evidencia semántica de tiempos pretéritos). Don Esteban, su dueño, no representa la edad que le atribuyen. Lo ha rejuvenecido un segundo matrimonio con una discreta y joven mujer con varios hijos. Frecuentar su negocio significaba alimentar su proverbial felicidad de brindar un servicio inestimable a la población. Simulando el verdadero propósito, degustábamos el sabor dulce de una pequeña copa de vino garnacha que Don Esteban, sin faltar una sola vez, ofrecía. “*Obedece a tus padres*”, era el consejo, una letanía repetida que pretendía ser tenida en cuenta por los ocasionales prosélitos.

Una voz grave me llama la atención. Es Jorge, el dueño de un periódico. Bohemio incorregible, algunas voces indiscretas le atribuyen amores prohibidos con mujeres casadas. Su buena disposición se manifiesta con una suave palmada en la espalda. Una respuesta, aunque medida, tiene la calidez de un joven vecino que aprecia su buena disposición. Él, sin duda, un benemérito pregonero seducido por la palabra escrita, meticulosamente construida por su aplicado linotipista. Su periódico, un testimonio semanal imprescindible.

Antes de cruzar la próxima esquina, Osvaldo, uno de los dueños del hotel más añejo del poblado, permanece recostado sobre la pared. Reconocido por la aptitud para hacer lucrativo su negocio, ostenta el orgullo de estar casado con una bella y cultivada mujer. Su gran estatura

y algo voluminoso físico condicen con un carácter afable y comunicativo. “Ya es hora de que te vayas, el tiempo aquí se ha agotado” dice en tono bromista. Una sonrisa por respuesta. Inclino la cabeza y, brevemente detengo el paso. “Ocurre lo que a otros. Llega el momento y se siente la necesidad de ser alguien” continúa... “Tú, la familia, el recuerdo apacible”, esbozo confundido. Alguien lo llama en voz alta y desaparece detrás de una puerta.

La hora demanda apresurar el paso. Advertido o no, el Jefe de la Estación saluda y añade, con la seriedad que demanda su cargo, “el tren arriba en cinco minutos”. Una vez más la mirada dirigida hacia, en este caso, el poniente. La mano levantada evitando la luminosidad del sol que aún se mantiene lejos del horizonte. Las voces en el andén logran cierta estridencia antes de que el tren se detenga. La ficción asoma en los presentes al recordar el éxito cinematográfico del “Expreso de Oriente”. Todos lo abordan con indisimulada presteza, como si fueran sus verdaderos protagonistas.

A medida que acelera su marcha, los pasajeros observan a través de amplias ventanas, cómo las casas pintadas de sombríos colores se alternan con descuidados baldíos. El “ferrocarril” se abre camino por las estrechas vías y el peculiar traqueteo se desvanece cuando la mente logra asir un nuevo foco de atención. El patio trasero lúdico es el escenario de la niñez, la imagen bien cuidada puertas afuera dando respuesta a la disciplinada educación familiar. “El hijo de...” para cualquiera de los adolescentes tiene un peso inevitable en una pequeña ciudad, tres o cuatro veces milenaria en población. Parece un desarraigo pero fuertes raíces sujetan al hombre. Discurre el tiempo y la convicción del primer origen se torna recurrente.

Allí, frente a los ojos, en plena dinámica visual, el interior de cada uno de nosotros agradece la conmovedora presencia

verde de la ondulante penillanura, fruto de una ancestral tierra pródiga.



La imagen del futuro

CAPÍTULO III

El alumno

Si me preguntaran dónde se encuentra el corazón de aquel lugar apartado, expresaría, con medida voz, en todos los espacios que describen testimonialmente su historia. Un lugar con presencia de primitivas aeronaves pilotadas por hombres valientes y emprendedores, lúcido legado de realizaciones humanas. Edificios blanqueados que definen un propósito mayor; más allá, una delgada extensión de césped balizada o el más propio y avanzado bitumen. También una fuente de agua reverenciando al prócer de los orientales y, a su alrededor, aleros protectores que descansan sobre romanos arcos de medio punto, indicando el acceso a las aulas donde el conocimiento se imparte con el loable propósito de educar.

El aire que allí se respira está ausente de palabras y muy poblado de corazones que acarician el sueño prometedor de volar. Sorprende el orden que contiene los impulsos juveniles. La disciplina es un valor supremo y el deber un amanuense que, persistentemente, señala que el mismo te mantiene en pie y te da crédito. La causa es el trabajo de la mente y el cuerpo, la jornada implacable para abordar con el paso del tiempo los efectos del buen hacer. Tan sencillo postulado demanda recorrer un camino de enaltecedor esfuerzo personal.

Difícil resulta captar el todo de una organización militar y más difícil resulta descifrar cada una de las actividades que configura todo el sistema. Al final del día eso poco importa. El comienzo matutino es marcadamente rutinario. Es la trompeta

la que musicaliza el “*toque de diana*” para despertar a la tropa. Somnolientos aún aceleramos el paso para la formación y la repetida entrega de novedades. Si por alguna razón el oficial de guardia desconfía de los números expresados en alta voz por el Encargado del Curso, se acercará a la formación de cadetes con manifiesta solemnidad, para dejar bien en claro que los aspectos formales importan mucho.

El tránsito de un civil a la profesión militar requiere un arduo proceso de aprendizaje. Ante la pregunta de un superior, “*un creo que...*” es una respuesta sólo válida para el creyente religioso que asiste a la iglesia, mezquita o sinagoga. Pronto hay que discernir una respuesta ajustada a la verdad sin reparar que ello ponga en evidencia el acierto o el error. Laicidad es un valor superior que se aprende sin renunciamentos, y la lealtad es la aptitud más apreciada e irrenunciable, firmemente puesta a prueba en los pequeños y grandes actos. Todo allí parece tener un sentido trascendente sin importar el alcance de la propuesta. Portar el uniforme es una forma de identificar a una corporación en la que la inconducta de uno de sus integrantes, daña el prestigio de los demás. Una vez comprendida su importancia, se interioriza junto al concepto de unidad y pertenencia. La puntualidad puede resultar una formalidad, pero prontamente se percibe su jerarquía cuando el arbitrio de una sanción demuestra ser un instrumento pedagógico efectivo.

Definir la “*plaza de armas*” para un civil recién incorporado resulta una incógnita a revelar. En un principio se recoge una amigable sensación como el lugar para portar o depositar las armas; más tarde, padeceremos los rigores de la instrucción militar práctica. La postura marcial, el paso coordinado y la verticalidad del fusil, exigidos por los oficiales instructores, provocarán, repetidas veces, improprios contenidos de los ocasionales sancionados. Sin embargo, la “*plaza de armas*”

seguirá imponiéndose como el núcleo de la vida militar de la Base Aérea.

El salón de clase es el lugar de encuentro y el universo del conocimiento. A veces es necesario discernir entre el placer del aprendizaje o la imprescindible dedicación para aprobar el examen de fin de curso. La diversidad del alumnado se manifiesta de diferentes formas. Los más responsables elaboran prolijos “*apuntes de clase*”; otros inteligentes y memoriosos prescinden de ello; también el término medio resulta una buena estrategia. El “*espíritu de cuerpo*” integra al grupo de alumnos; un componente solidario muchas veces esgrimido cuando la cátedra alcanza una desmedida exigencia académica.

La dinámica de la clase es indescriptible. Los actores desempeñan su función con encomiable predisposición. La emoción, por ejemplo, se adueña del patriótico profesor de Historia Nacional; los alumnos se esfuerzan para superar el sueño cuando la Filosofía –el amor por la sabiduría de los griegos– es dictada con fruición; la Geografía Humana por su parte integra la cultura del hombre; las fuerzas de la naturaleza son explicadas por la Meteorología; las Reglamentaciones Militares, resultan ser un universo tan completo y rígido como tremendamente coherente, y la Constitución y las Leyes, toman una dimensión elevada. Esta carrera académica tiene un sinnúmero de andariveles que se transitan a velocidades diferentes. Esfuerzo extremo cuando la profesión elegida marca la utilidad de la propuesta; mientras que la dedicación pierde intensidad cuando la propia ignorancia nos hace subvalorar la cultura general.

Mientras recorre el camino, el alumno es un observador consecuente del principal protagonista. Lo seduce su personalidad: dinámico, elegante, peligroso. El sonido de su motor hace voltear las cabezas para apreciar su perfil, visión

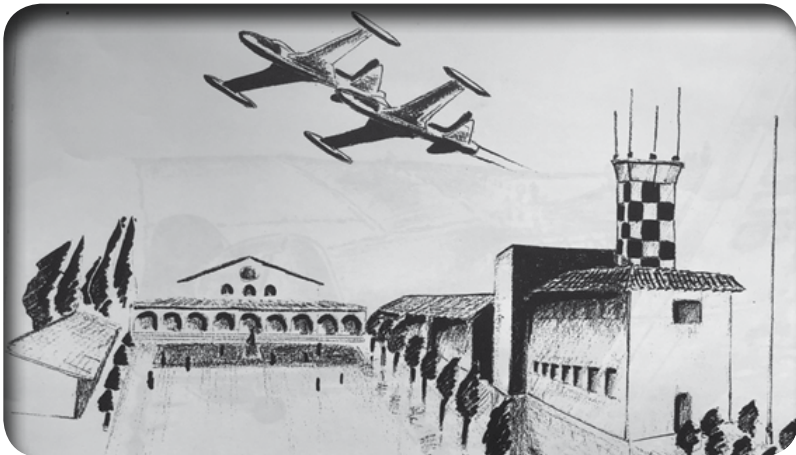
que siempre resulta interesante. El primer abordaje tiene un contenido ceremonial y exige una transgresión a los deberes del rondín de guardia. Alterada la consigna, el “*Rondín Hangar 2*”, ataviado con un molesto fusil, lo observa con admiración: posado sobre su tren de aterrizaje no se aprecia su versión más estética puesto que luce incómodamente sentado; sin embargo, un intenso olor metálico descubre los mil argumentos de su personalidad: el esplendor de una ordenada ingeniería, la simétrica disposición de sus alas, el armonioso perfil de su hélice, el perfecto círculo delineado por su motor radial y la fortaleza de su tren de aterrizaje principal, diseñado para absorber el ineludible contacto con la tierra.

La cabina de vuelo es el lugar reservado para el otro gran protagonista: el ejecutante de rango humano, activador de la energía inerte, receptor de un instrumento que, puesto andar, crea infinitos modos. El asiento es el receptáculo adecuado para depositar el paracaídas, mientras que el arnés contribuye a la seguridad. La ubicación a un lado de la palanca del tren de aterrizaje y de los frenos aerodinámicos, facilita la tarea del piloto. Aún más cercano, están ubicados los comandos de la hélice, el mezclador de combustible, la palanca de potencia y un bastón del comando encargados de operar las superficies móviles. Al frente, el panel de la cabina donde múltiples indicadores son dispuestos como los instrumentos de una orquesta. El piloto, su ejecutante, agradecerá su ordenada disposición y su insustituible información.

Cuando los mayores comenten sus experiencias de vuelo y su memoria recorra las páginas del manual clandestinamente estudiado, el alumno reconstruirá con acierto la historia del vuelo allí relatada. El paso mayor es el anhelado desafío de volar, cuando el actor entra en escena. Ha ensayado, una y otra vez un “*libreto*” cargado de teorías. Basta ya de diseños

estampados en coloridas páginas acerca de complejos sistemas, de ingeniosos recorridos de la energía y fluidos impulsados por dinámicas bombas eléctricas. En cambio, más aceptada es la lectura de los procedimientos de vuelo que normalmente deben ser practicados. O las emergencias mil veces explicadas y aprendidas de memoria o las maniobras de vuelo detalladas con precisión de relojero.

El alumno mantiene el paso a un costado del lúcido instructor que marca sin estridencias la secuencia de las acciones. Una a una, con metódica didáctica. La rutina permanecerá inalterable: el paracaídas depositado en el estabilizador de cola, una minuciosa inspección alrededor de la aeronave, el acceso a la cabina secuenciado en ordenados pasos. Luego, la puesta en marcha; y en los auriculares, el sonido atemperado del motor. Las calzas retiradas por un mecánico amigo, un sinuoso carreteo para acceder a la cabecera de pista. Allí, alineado con un rumbo preestablecido, el avión espera, resignado, la inexperta mano que lo impulse.



**Interpretación gráfica: Piloto Civil- Instructor Paracaidista Carlos Colman.
“El pasaje” Elbio Firpo. Revista Alas.**



Escuela Militar de Aeronáutica - 1963

CAPÍTULO IV

Volar

*También aquí,
como en todos los ámbitos del arte y de la vida,
los momentos sublimes, inolvidables, son raros.*

Desde un alto risco, el cóndor americano despliega lentamente sus alas y emprende, a tres mil metros de altitud, su majestuoso vuelo. La solemnidad del silencio le permite apreciar la irregular geografía de la montaña que le sirve de hábitat y de identidad. El sinuoso río azul del valle en pleno verdor lo invita a beber de sus claras aguas. Éste no es el momento. Sus pródigos ojos no buscan la presa inerte que yace en el fondo del acantilado. Observa en el horizonte la inmensidad del océano. No necesita batir sus alas para acariciar el cielo que lo cobija; es el viento que naturalmente aprovecha para surcar esos espacios infinitos de amor y de paz.

Pariante cercano de cigüeñas y garzas, se distingue por el color rojo de su cabeza que logra cambiar cuando su estado emocional es alterado. Si bien el color negro predomina, un observador prevenido puede apreciar las plumas blancas alrededor del cuello y en parte de las alas. Reza la ancestral creencia de los Incas sobre su inmortal figura que, en su vejez, cuando las fuerzas declinan, el cóndor de los Andes se posa en el pico montañoso más alto, repliega sus alas, recoge las patas y se deja caer a pique hacia el fondo de la quebrada.

A este dueño de las espaciales alturas le surgió un feroz competidor. De tanto mirar el cielo, impulsado por la sana envidia de observar el vuelo de las aves, logró -a través de los siglos-, ubicarse a su par. Pero esto no lo hace superior sino un humilde aventajado racional. Millones de hombres son necesarios para que se produzca un momento estelar de la humanidad y éste se consumó con la creación del avión.

Para construirlo, el hombre ha copiado la capacidad de volar de las aves. El perfil del ala de un avión se le asemeja, pero siempre, en última instancia, carece de la natural belleza. Su cabeza es un tosco morro que con el paso del tiempo ha acicalado y su metálico cuerpo, a veces estilizado, ha sido configurado con una cabina, hábitat para el desafiante imitador, el que ejecuta y sueña. Imposibilitado de batir sus rígidas alas, ha incorporado un estridente corazón metálico, cuya energía mecánica permite conquistar el cielo.

La cabina de vuelo es el santuario del austero imitador. Sabe que su máquina tiene vida propia y lo obliga a estudiar su desempeño. Si la destreza del piloto es íntegra, se constituye en parte de su cuerpo. Si una discusión se plantea entre el hombre y la máquina, el acierto debe primar en la decisión del aviador. El avión condenará el error y mostrará su lado bueno siempre que sea tratado con esmerada precisión. Como premio le permitirá al operador de la aeronave complacerse plenamente con los espacios de inconmensurable extensión.

El vuelo comienza impulsando la palanca de potencia. Cuando la velocidad del aire a través de las alas alcanza un valor predeterminado, el avión logra sustentarse en el aire. Recogido el tren de aterrizaje, el avance se hace sostenido en velocidad y altura. A partir de este momento, el piloto, transformado en protagonista de una historia, asume la obligación que el hombre independiente, el hombre moral, ha de cumplir frente a sí mismo y frente a la Patria.

Ya en las alturas, tan sólo levantar la mirada para apreciar la inocultable atracción de los espacios de múltiples coloraciones luminosas. La claridad del día o la ensoñadora oscuridad de la noche. Siempre un halo de misterio. Un lente amortiguador como visor para facilitar el control interno de la cabina y evitar de esa manera, el penetrante resplandor del sol. En cambio, cuando el sol se oculta, los instrumentos artificialmente iluminados conmueven al piloto por la tosca belleza de números impresos, vivos colores y estilizadas agujas, como si de un derrotero humano se tratara.

La luz de un claro amanecer colmará de felicidad al orgulloso operador del avión. Podrá apreciar desde lo alto, en toda su magnitud, el singular peregrinaje azul del sinuoso río y al más humilde afluente en busca de un oportuno desagüe. Si se sobrevuela una divisoria de aguas, comprenderá la procedente elevación del terreno para dar lugar a su nacimiento; débiles hilos azules que se deslizan, unos y otros, hacia ambos lados de las estribaciones. Tímido inicio para crecer aumentando paulatinamente su cauce y ofreciendo con generosidad su apreciable caudal. Las distintas tonalidades del terreno mostrarán la diversidad de su contextura. El espeso monte y la abierta pradera resaltarán por su intenso verdor y, por su parte, más tenue lucirá el suelo rocoso.

Y el hombre ¿dónde está presente en ese panorama? Usurpador del cielo reconoce que es más natural habitar la Tierra. Huésped oportuno de la naturaleza interviene con sagaz inteligencia. Orgulloso creador de la cultura, opera en el mundo con singular prestancia y, desde lo alto, el piloto puede apreciar su obra a través de los tiempos. La ciudad con su ordenada cuadrícula y, a veces, el caprichoso diseño de calles circundadas por edificios. Distanciadas se observan ancestrales conjuntos de casas construidas en suaves elevaciones del entorno rural para prevenir la

incomodidad de un cercano curso de agua desbordado. Como demostración de amor por la tierra que habita, el productor exhibirá orgulloso cómo luce el color oro de la plantación de trigo. En ese entorno, el simbólico molino acariciado por el viento moverá sus aspas, y el infaltable tajamar se verá rodeado de animales sedientos, siempre protegidos con generoso empeño por su dueño.

Si el piloto despliega su carta visual aeronáutica se asombrará de la fidelidad del cuadro allí representado. Podrá discernir entre un puente carretero y el ferroviario; observará cómo las rutas unen nudos humanos habitados; apreciará el estilizado trazado de la vía férrea frecuentada, de tanto en tanto, por antiguas estaciones. Este útil mapa combina los colores que la naturaleza ofrece y deslumbra por la fidelidad de lo allí representado. Cuando agrega inscripciones aeronáuticas como información para el piloto, sus diseñadores han tenido mucho cuidado al incorporar nuevos colores. Tenues líneas ilustran los valores de las variaciones magnéticas, a lo que se agregan símbolos identificadores de radioayudas e infraestructuras aeronáuticas. Todo opera con extremo cuidado.

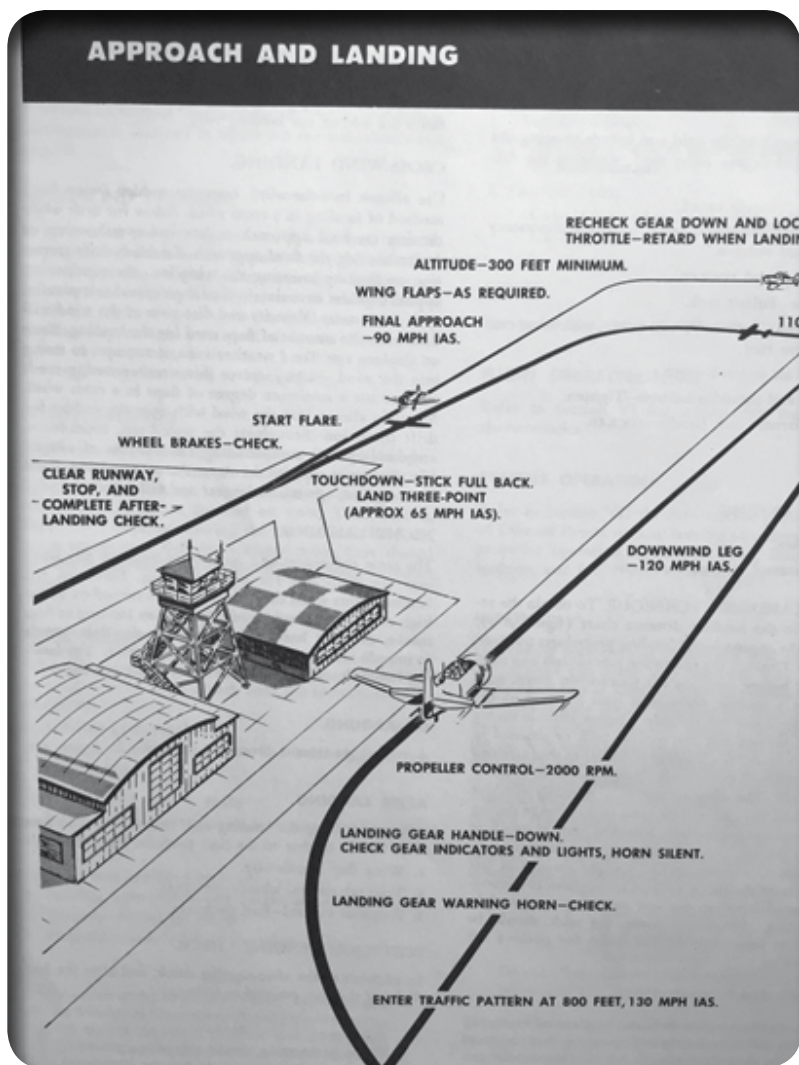
La noche, en cambio, muestra un espectáculo inquietante, pleno de misteriosa seducción. La luna toma protagonismo y se esfuerza por declinar la más lejana luminosidad de las estrellas; pero éstas, ajenas a tal impertinencia, multiplican incontablemente su presencia estelar. El piloto, bajo su tenue luz, pretende visualizar el terreno, pero éste se protege en la oscuridad, hora de demostrar su importancia. Sin embargo, las luces de los poblados se ofrecen para dar una inestimable referencia visual.

La noche es un estímulo para el recogimiento interior. El piloto olvida, por momentos, sus deberes de ejecutante. Ensimismado, simula escuchar música cuando en realidad

es el acompasado sonido de su motor. La ciudad iluminada surge atractiva y seductora, las tenues luces de la cabina configuran un fascinante escenario interior. El protagonista descubrirá una tentadora dimensión de la libertad y vivirá un efímero sentimiento de plenitud. Las luces de la pista de aterrizaje anunciarán el final de su cotidiana aventura. Una vez depositado el paracaídas sobre el estabilizador de cola, sólo observará un prudente silencio.



El Cóndor de los Andes



La precisión del procedimiento

CAPÍTULO V

El examen

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. Cercano el desafío de volar, comenzaba a circular una raída edición del Manual de Vuelo del avión, como si allí estuviera el guión de la mejor película de acción. Conocido su contenido, los futuros actores ensayábamos nuestro papel 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. Mario, el profesor titular luce el uniforme con sus relucientes alas doradas de piloto. 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 de un avión o exponer, por ejemplo, los contenidos del teorema de Bernoulli.

Llegó la hora de exponer. Extraigo la bolilla 3 e identifico el tema a desarrollar: Origen de las Fuerzas Aerodinámicas. Mi memoria recrea los contenidos del texto y los apuntes

de clase. Al tiempo que dibujo un esquema en el pizarrón, expongo en voz alta:

—Este es el perfil del ala, aquí el borde de fuga o salida... el radio de curvatura del borde de ataque. Una curva más pronunciada se observa en la parte superior del ala con respecto a la parte inferior, por lo tanto, hay una línea de espesor máximo; también está la cuerda y la línea de curvatura media, entonces...

Mario se da cuenta que a mis conocimientos les 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.

—El coeficiente de sustentación depende únicamente, para cada tipo de perfil, del ángulo de ataque. El coeficiente aumenta hasta determinado ángulo de ataque. A partir de ese valor la corriente de aire se desprende, el avión pierde sustentación y entra en pérdida, es decir —agrego—, pierde las condiciones que le permiten un vuelo normal y controlado.

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

El Teniente Solbes es un oficial del curso de cadetes. Cuando ejerce sus funciones de instructor militar se

caracteriza por una inamistosa forma de educar. Exige, presiona y, si es necesario, agravia. El sufrimiento temple el ánimo -esgrime-. Con su cabeza inclinada elige un tema que figura en el programa. Su expresión tiene un aire de malicia:

–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-. Por un instante lo veo en el centro de la plaza de armas y nosotros, sus alumnos, corriendo con el fusil a cuestas, una forma de sancionar que solía frecuentar. Con los brazos cruzados disfrutaba ver cómo nuestras fuerzas menguaban a medida que aumentaba el número de vueltas:

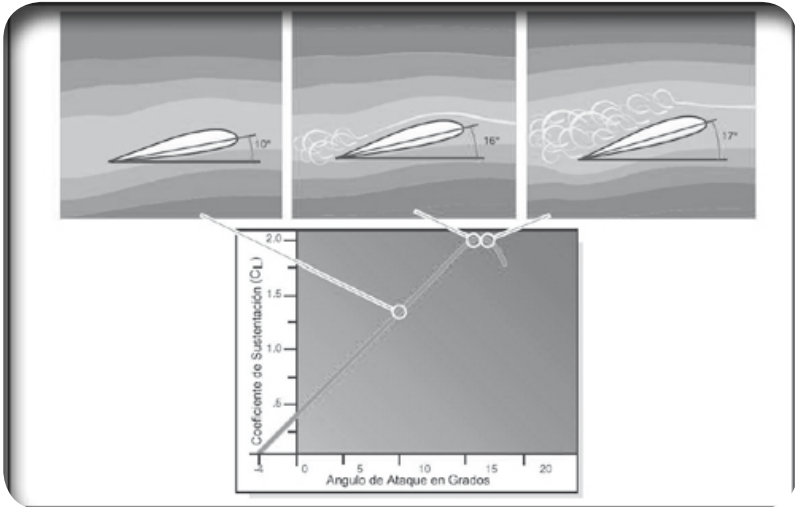
–¿Podría expresar la fórmula para calcular la resistencia total al avance a la que se ve sometido el avión? -y mirando a Mario agrega-:

–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. Quise ensayar una respuesta, tomé una tiza, me acerqué al pizarrón, levanté mi mano... Me ennegueció un sentimiento de ira. Sin embargo, me sentí un hombre libre cuando expresé desafiante:

–No recuerdo, no tengo una respuesta.

Mario pareció no advertir mi tragedia interior y Solbes... Solbes, sonriente, saboreaba su triunfo. Momentos antes pensaba en una buena nota de examen. Cuando el Secretario de la Mesa expresó el mínimo de aprobación me di cuenta, sin pesar, que la sabiduría pasa por *“dar vuelta la página”*.



Ángulo de ataque crítico y pérdida

CAPÍTULO VI

Cuando el destino nos alcance

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 aborígen 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 último 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.



**Interpretación gráfica: Piloto Civil- Instructor Paracaidista Carlos Colman.
Revista Alas.**

CAPÍTULO VII

El Vuelo por Instrumentos

El área despejada del estacionamiento de aeronaves está repleta de entrenadores avanzados. Los requerimientos de la instrucción de vuelo han hecho que el fabricante de aviones lo provea de un sistema de instrumentos que permite operar el avión prescindiendo de toda referencia visual del terreno. Así enunciado resulta en extremo sencillo. Sin embargo, el aprendizaje adquiere una complejidad que estimula si uno tiene en cuenta los resultados de ese proceso de enseñanza profesional. Surgirá lo que en ancestrales épocas se conocía como *“piloto todo tiempo”*.

El arte de aprender a volar por instrumentos (si se permite calificarlo así), exige una entusiasta lectura e interpretación de lo que llaman académicamente Manual de Vuelo por Instrumentos, tan valioso como la lectura de Shakespeare para un profesor de Literatura. Sus estrofas son sentencias cuidadosamente elaboradas y sin adjetivación; sólo es posible compararlo con el pentagrama de una sinfonía. Los distintos tiempos y la ubicación de las notas son para el Manual de Vuelo, un recorrido preciso y ordenado de cada una de las maniobras que el alumno debe secuencialmente seguir. El director de la orquesta coordina los distintos instrumentos y la música fluye con altos y bajos conformando una esclarecedora armonía llena de significados. Observando los movimientos de la aeronave desde el exterior y en pleno vuelo, su desplazamiento es el resultado de las indicaciones que daría un director de orquesta a sus ejecutantes. Tanta armonía...

—¿Pronto para iniciar el despegue?

Así surge la imperativa voz del piloto instructor ubicado en la cabina delantera. Me apresuro a ajustar el giro direccional con el rumbo magnético de la pista. La mano izquierda enfundada empuña el acelerador mientras que con la derecha se logra asir el comando de vuelo. Una capota me aísla del exterior y el panel de instrumentos se constituye en el principal protagonista de esta aventura.

—Sí, mi Teniente.

—Vamos, entonces...

Acelero el avión. Mientras este recorre un espacio de pista, me empeño en mantener el rumbo, alternativamente vigilo el aumento de la velocidad. Cuando ésta alcanza las sesenta y tres millas terrestres por hora, presiono el comando hacia atrás intentando dejar el suelo. Es el momento del horizonte artificial, en otras palabras la de mantener las alas niveladas y la nariz del avión por encima de la barra que marca el horizonte. Comienza el trabajo a destajo: la vista se posa por un instante en el altímetro, regresa para visualizar si el horizonte artificial indica, una vez más, que las alas se mantienen niveladas. Si esto ocurre confirmo un ascenso constante en el indicador de velocidad vertical, sin descuidar, en ningún momento, que en el velocímetro, una estilizada aguja constata que la velocidad de pérdida no sea una letal amenaza...

—Mantenga el rumbo..., ajuste la potencia de ascenso...

La respuesta es una leve presión sobre el comando para virar al rumbo perdido..., leve retraso del acelerador, el ajuste de las revoluciones de la hélice...

—La velocidad, controle la velocidad...,

La corrección es una leve presión hacia adelante en el comando...

—Le recuerdo lo reiterado antes del vuelo... Un buen control cruzado de instrumentos.

Trato de mantener la calma, siento calor en ambas manos sudorosas. Del horizonte artificial al velocímetro, luego el altímetro, más tarde el rumbo; de nuevo el horizonte artificial, el indicador de inclinación y viraje... Hacia mi interior un verdadero martirio deseando que el resultado de mis acciones se ajuste a la casilla que indica un “estándar” en la hoja de calificación.

Alcanzo el nivel de vuelo pre-determinado; en una sucesión de eventos logro que esta singular creación del hombre se mantenga en un vuelo que los manuales definen como recto y nivelado. Me esmero en ajustar los “compensadores”, unas metálicas ruedas que liberan al piloto de toda presión física sobre los comandos del avión. La confianza crece, los instrumentos del panel fijan sus partes móviles y muestran generosa predisposición a obedecer nuestra, aún inhábil, forma de operar un avión...

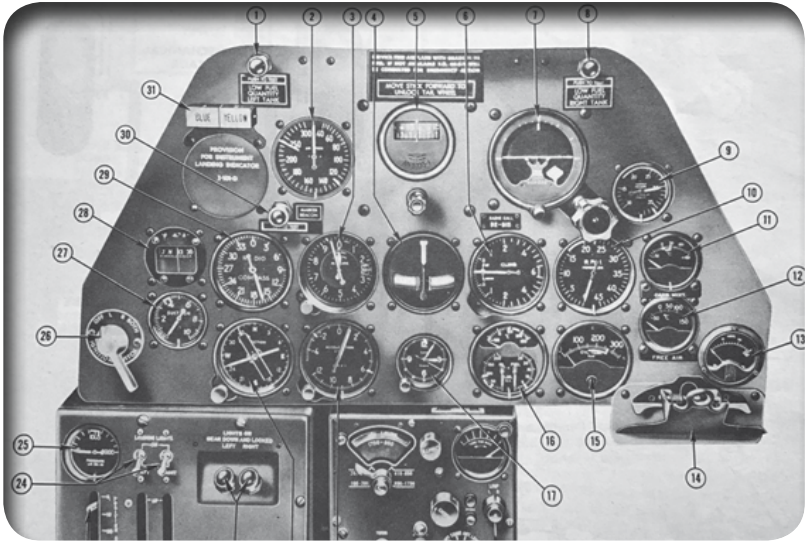
—Comencemos con un viraje estándar a rumbo 120°..., otro hacia los 350°..., un ascenso de quinientos pies..., ahora un descenso de mil pies a velocidad constante..., un padrón “A”, luego el “B”..., sintonice la radio ayuda..., un descenso por instrumentos para la pista 09...

En la arremetida me han pedido que “suelte” los comandos y repliegue la capota. Liberado en extremo de la función de aprendizaje puedo apreciar que la tierra está completa. Sus espacios los llena una extensa policromía de encendidos colores. La pista de aterrizaje luce como una línea de limitada extensión. Inclino la cabeza para no perder el sentido de mi propia vida, con sólo retener, por un instante, el espectáculo

que me rodea. El cansancio desaparece porque una fuerza interior fluye sobrecogedora, sin interrupción.

Cuando la hélice detiene su andar, honda laxitud modera los movimientos del cuerpo para abandonar la cabina de vuelo. Los sonidos se atemperan para dar lugar a la más íntima y apreciada reflexión interior. El instructor ha sellado con su firma el juicio que libera al alumno de repetir la lección convenida. Es el momento de recrear en la mente cada uno de los espacios celestes recorridos, la secuencia exacta de las maniobras y la imprescindible automatización adquirida para ejecutar la tarea.

En la mitad de la noche las vivencias me liberan del reparador sueño. El ruido del motor no impide recrear la precisa orden del instructor. El desafío de aprender puede moderar la natural incertidumbre ante lo inexplorado. El deseo y la voluntad asienten en recorrer un deseado y largo camino. El motor de un avión espera por la mano que lo impulse con la prometedora intención de ganar el cielo. En silencio se escucha lo que el Teniente reclama y, con oculta seguridad, se ejecuta la maniobra. Sólo queda imaginar el elegante desempeño del avión. Mente y manos operan con prontitud y anhelan que los instrumentos reflejen el firme propósito del ejecutante. Dentro de mí, un incontenible deseo genera una plétora de imágenes. La infancia recuperada, la familia, los padres, la novia, los amigos. La juventud, una vez más, muy honda, percibe toda la existencia en un instante, en el preciso momento en el que descubrimos el conmovedor universo de una cabina de vuelo.



Panel de Instrumentos del avión T-6G

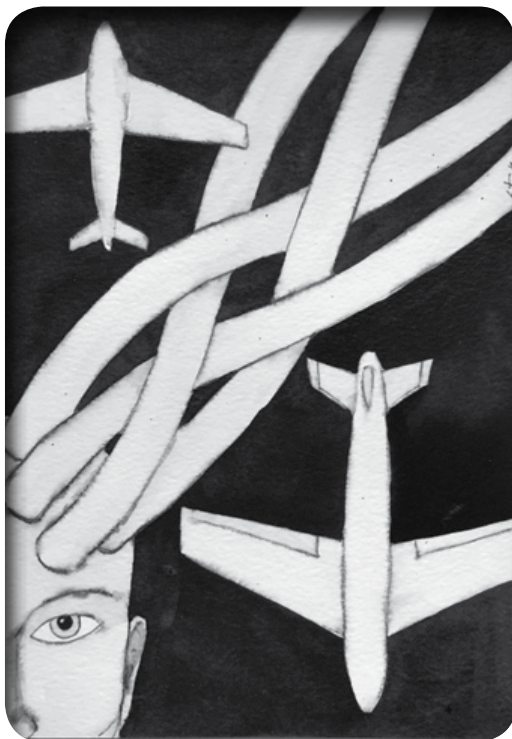


Cabina Trasera del avión T-6G

CAPÍTULO VIII

Evocación

*Encendieron luego sobre la colina el más grande fuego funerario. El humo ascendió negro, sobre la conflagración, el crepitar de las llamas entretrejido con los llantos -el viento se calmó- hasta que el fuego rompió la casa de los huesos.
(La gesta de Beowulf)*



Eran la una en punto de una soleada tarde del treinta de abril de 1970. El lineal recorrido de un agudo y estridente sonido anunció un desdichado final. Diecisiete almas fueron desprendidas de su humana presencia terrenal. Si alguien se atreviera a describir la escena, sólo podría pensar en el término desolación.

Habló el fuego acompañado del humo negro como una negación de la vida. Más tarde atemperó el viento su inusual y provocada presencia. También habló la muerte con despiadada contundencia y los sueños de sus almas sucumbieron con inusitada brevedad.

Quienes quedaron, emprendieron las tareas urgentes. Una ambulancia que sólo logró rescatar un desfalleciente y joven cuerpo. Un inventario de nombres para contener a los cercanos duelos. Allí están las esposas de corazones estrujados, las interrogantes miradas de sus hijos, los ensombrecidos ojos de unos padres. Nadie reparará las inevitables ausencias y sólo apelarán al doliente recuerdo de sus, ya, intemporales vidas.

La Base Aérea, un lugar de irrenunciables amantes de los cielos y alas desplegadas. El avión es el lugar de encuentro, la hélice con su motor la voluntad de un desafío y la línea del horizonte un anhelo materialmente nunca alcanzado. Pero han logrado emprender el último vuelo con sus almas; ni una palabra escapará de sus destinos inesperados, sólo la contumaz alegría de un sueño compartido. ¿Cuántas cosas nos querrán decir sus apagadas voces? Tal vez, que no se han ido, que juntos construiremos la alegría de la esperanza.

El tiempo despliega su incontinente fuerza y todos los años, un diez de agosto consecuente, permite un profundo y efímero recuerdo. También una rosa roja que un amigo deposita, todos los treinta de abril, frente a una placa con sus nombres, en un apartado lugar de la Base Aérea.

Las diecisiete almas lograron trascender la línea del horizonte en la anhelada búsqueda de sus orígenes. Amaron a sus mujeres, y sus hijos enriquecieron sus vidas. Aprendieron a volar y con ello a conocer la ensoñadora seducción de un avión. No fueron egoístas porque la amplitud del cielo que surcaron se lo impidió. Sirvieron a sus ideales y fueron protagonistas de la historia de la Fuerza Aérea en la dimensión que les dieron sus voluntades.

Sus almas se iluminan y serena permanece la conciencia. Cuando una fugaz sucesión de imágenes corrió el velo de su existencia, tuvieron la certeza de haber pertenecido dignamente al mundo de los vivos. Dejemos pues, sin hesitación y con fuerza, que su recuerdo vibre en nuestros corazones con la misma intensidad que se estremecen los comandos de un avión en pleno despegue.

CAPÍTULO IX

La Acrobacia Aérea

Mientras Esteban se viste con su “mono de vuelo”, Guillermo, consecuente con su estructura mental -algo rígida para sus compañeros-, ordena, uno a uno, con metódica disposición, toda la información operativa para desarrollar un vuelo de entrenamiento en “team”. Es decir, como alumnos del curso de vuelo avanzado están obligados, preceptivamente, de cumplir un vuelo con la finalidad de realizar una serie de maniobras practicadas con anterioridad.

Las horas de vuelo acumuladas, constituyen un razonable índice para medir la experiencia de un piloto alumno. Apenas ciento cincuenta horas en un entrenador avanzado marca un límite escaso para el desempeño como operador experimentado de una aeronave militar. Algunos señalan que al sobrepasar las quinientas horas, el piloto ya ha adquirido la destreza necesaria para desempeñar eficientemente las misiones para las cuales fue construido el avión. Esteban y Guillermo, jóvenes y entusiastas aprendices, no reparan en esas disquisiciones mentales que los más experimentados voladores formulan, abrogándose la certeza incuestionable de tales afirmaciones. Ellos están dispuestos a demostrar sus habilidades en el arte de volar.

Camino a abordar la aeronave, lleno de indisimulada confianza personal, Esteban requiere de su compañero:

—¿Qué maniobras tenemos que realizar?

Leyendo su cartilla, Guillermo enumera:

–Decolaje, ascenso a cinco mil pies en el sector 2, Chandelle, Ocho Perezoso y una serie de acrobacia que consiste en...

–Suficiente -interviene Esteban con la natural autoridad que suele asumir frente a sus pares-, tú, desde la cabina trasera, me lo indicas y nos vamos alternando en la ejecución de las maniobras.

Guillermo sonríe. La amistad se vuelve fecunda cuando se comparten ideales. Podría discutir el porqué de la inconsulta decisión de ser relegado a ocupar la cabina trasera o de cumplir la función de un simple anotador de teatro. Sin embargo, advierte, además, la confianza que le otorga Esteban y un cierto reconocimiento de su liderazgo: *“Aunque no lo exprese con palabras, confía en mí”* -piensa-, *“aprecia mi dedicación y mis conocimientos acerca de la teoría del vuelo, mi consecuente respeto por los contenidos de los manuales de vuelo... En definitiva, no tengo otra opción que “bancarlo”*.

Esteban, magnánimo esta vez, dispone generosamente:

–La inspección pre-vuelo corre por mi cuenta, acomódate tranquilo en la cabina.

La dinámica está establecida. Guillermo asume la tutoría y marca la secuencia de la operación comunicando, de cabina a cabina, los eventos registrados en su cartilla de vuelo. Así es como observa a Guillermo acelerar el avión y excederse en el uso de los pedales del avión con el propósito de mantener una línea recta en el despegue. Esteban, atraído por el espectáculo que le ofrece el paisaje -secuencialmente diferente a medida que el avión toma altura-, agradece las correcciones que le indica su compañero, con una respuesta inequívoca:

—Bien, bien... bien lo tuyo, ya me di cuenta. ¿Qué toca ahora?

—Maniobras de performance máxima: viraje ascendente, Chandelle y el Ocho Perezoso.

Visualizando mentalmente el Manual de Vuelo, Guillermo, con metódico recurso retórico, expone la finalidad académica del ejercicio práctico:

—Ayuda a desarrollar y perfeccionar la técnica para operar un avión de manera de obtener la máxima performance en vuelo...

—Ya, ya... -responde Esteban- pura poesía ilustrada de rima asonante, ja... ja... Si no tienes inconveniente, tú las realizas desde la cabina trasera y yo me reservo la parte de la acrobacia, mi preferida.

Suena como un acierto y Guillermo lo reconoce. Él disfruta del vuelo armonioso y no de la vorágine acrobática. No le resulta agradable frecuentar mil planos espaciales, donde la exacerbada multiplicación de las fuerzas de la gravedad hace que la sangre fluya precipitadamente de la cabeza a los pies y nuble la vista. Además, la constante preocupación por no exceder los límites operacionales del avión, sobre todo si se trata de manos inexpertas.

Guillermo emprende su tarea y el avión se muestra agradecido. Un medido acierto de hábil ejecutante. Inicia un viraje ascendente desde el vuelo recto para finalizarlo con las alas a nivel y a mínima velocidad, cuidando que el avión no pierda su sustentación aerodinámica. La Chandelle, en cambio, es un viraje de precisión de 180° de giro con la mayor ganancia de altura. Todos los pilotos la alaban por su belleza; realizarla implica un esmerado esfuerzo de precisión y coordinación.

—Falta el Ocho Perezoso, Esteban. Ahí va...

Un paisano recostado en el alambrado que limita el campo con un camino vecinal, cuida de su rebaño. Alertado por el sonido del motor a explosión, levanta la vista y observa con intrigada atracción, cómo el avión dibuja -proyectado en el horizonte-, una estilizada trenza o un esmerado ocho. El avión va y viene, culminando un giro de 360°.

—Tuyo el avión —ordena Guillermo. En el preciso momento que siente la presión de su compañero sobre los comandos, libera sus manos.

—Ahora que toca —demanda Esteban desde la cabina delantera—.

—Una serie de maniobras para mejorar nuestra habilidad de sentir el avión —acota Guillermo.

Una vez más, leyendo su cartilla, indica—:

—Un tonel de barril, seguido por un Immelman y finalizando con un looping.

—Bien, bien... me señalas las velocidades de inicio y, si lo crees oportuno, comentas los errores. ¿Somos un equipo, no...? Ahí vamos...

La suavidad del tonel dejan en evidencia las condiciones naturales del ejecutante para operar el avión. La acrobacia aérea es una tentación inevitable. Hay un desafío intrigante, una dinámica embriagadora y una inusitada frecuencia de efectos emocionales.

—Incrementar la velocidad a 180 millas por hora, iniciar el ascenso y en la posición de avión invertido, culminar la maniobra con un medio tonel.

—¿Que te pareció? —pregunta Esteban una vez cumplida la tarea—.

—Muy brusco el ascenso —censura Guillermo—. La fuerza de la gravedad excedida en sus límites nos provocó una pérdida de visión. Me sentí mal.

—Aaah... no te preocupes, corrijo el error ejecutando el looping.

El “*looping*” es un giro de 360° en el plano vertical. Sin pautar el vuelo recto y nivelado y con 180 millas de velocidad, Esteban incrementa hacia atrás la presión sobre el comando para mantener un régimen constante de ascenso.

“*El error no debe repetirse...*” —piensa—. Ahora tiene en cuenta la corrección anotada por Guillermo. Primero observa como desaparece por debajo la línea del horizonte. Acto seguido, y con el avión en posición de vuelo invertido, coloca la cabeza hacia atrás con la intención de utilizar nuevamente al horizonte como referencia. “*¡Qué extraño, aún no alcanzo a verlo...!*” —piensa—. Percibe sí, cómo el sonido del motor se desvanece...

Siente una exultante euforia, como si el límite entre la vida y la muerte sea, simplemente, un marcado eufemismo. El demandado anhelo por la libertad y la paz, nunca le parecieron tan accesibles. Un instante de indefinible felicidad, el silencio del motor no agobia, deja soñar...

—Esteban, Esteban...—reclama, alarmado y en voz alta Guillermo, sorprendido por la intrigante situación. Al mirar hacia sus espaldas, constata la inusual actitud del avión desplazándose sin control hacia atrás—.

—Estamos en pérdida, nos caemos. ¿Qué hacemos...?

—Ahora no se me ocurre nada —contesta Esteban con simulada tranquilidad—.

El paisano advierte nuevamente la grácil figura del esbelto avión. Atemperado el sonido de su motor, observa

desde tierra su extraña caída, como si se tratara de una hoja de papel deslizándose en el vacío. La secuencia dura unos segundos porque -en determinado momento-, parece suspenderse en el aire. A continuación observa como inclina su nariz hacia abajo y comienza un descenso con sus alas niveladas. Escucha nuevamente el estridente sonido de su motor y lo ve alejarse con normalidad. Al desaparecer en el horizonte, no deja de apreciar el esfuerzo del hombre por imitar a las aves.



La preparación del vuelo

CAPÍTULO X

El Deportivo Aeronáutico en Wembley

Nadie en el Comando General se sorprendió por la invitación de la Real Fuerza Aérea británica. A principios de la década de 1960, la fama del Deportivo Aeronáutico trascendía fronteras. Campeón de la Liga Universitaria en 1959, su preciosismo futbolístico unido a la mística emprendedora y hazañosa de sus integrantes causaba admiración en propios y ajenos.

Cuando el Ayudante del Inspector General observó la presencia de su jefe en su despacho –cosa inusual en él debido a su investidura– se percató de la importancia del asunto que revelaba una carta desplegada con el membrete oficial de la regia organización aérea europea: Necesito la presencia inmediata del capitán del Deportivo Aeronáutico, ordenó.

El capitán Bosdías fue interrumpido mientras dictaba una clase de inglés en la Escuela de Aeronáutica. La diligencia militar violentaba el aula académica por la única razón justificable: una orden de su Comandante. Frente a su presencia y con marcial postura, Bosdías recibió sus directivas: primero información, luego entrenamiento diario y trámites administrativos necesarios; más tarde claras directivas sobre la conducta a observar, a continuación valoraciones acerca del acontecimiento. Los integrantes del plantel recibieron la noticia con exultante autoestima y una actitud de solemnidad prescindente de toda chabacanería: Al fin de cuentas se trataba de una misión militar: “*veni, vidi,*

vici” según las palabras de Julio César frente al Senado romano, es decir, vine, vi, vencí.

Trafalgar Square, Picadilly Center, las riberas del Támesis y la Torre de Londres desfilaron en el itinerario del plantel. El coordinador institucional del Deportivo conocido como el Roque, demandaba la visita del Museo de Cera para homenajear al legendario conquistador del Polo Sur Antártico Robert Falcon Scott. La propuesta fue desechada por no estar contemplada dentro de los cursos de acción contenidos en el Estudio de Estado Mayor expedido por los planificadores operativos del Comando General, al mismo tiempo que el capitán del equipo apelaba al sentido común deportivo entendiendo que aquello sería un motivo para menoscabar la concentración mental de los jugadores.

La agenda abonó un encuentro formal entre los dos equipos en el Aeródromo Douglas Bader, ubicado en la campiña inglesa. El embajador uruguayo en el Reino Unido expresó un breve discurso en inglés que muchos integrantes del plantel no entendieron por sus giros idiomáticos y el uso de la lengua anglosajona. En la sobremesa, el Comandante de la Base Aérea, luego de depositar su humeante pipa en un costado de la mesa, retribuyó las palabras agradeciendo la presencia de unos deportistas que honraban el muy inglés invento del football. Los charrúas reconocieron palabras tan propias como Colombes, Amsterdam, Montevideo y Maracaná. Este gringo nos cae bien, fue el comentario que alguien deslizó en el marco de los aplausos que literalmente estallaron cuando el anfitrión culminó sus palabras diciendo muchas gracias, en español.

Las campanas de la muy anglicana Saint Paul Church denunciaron el advenimiento del aquél histórico día para el Deportivo Aeronáutico. El Uruguay de la Suiza de América –aún presente en los inicios de la década del 60–se

manifestaba deportivamente, con humildad y arrojo, en el templo del fútbol mundial: el mítico Wembley. Un personaje muy inglés por su talante abrió las puertas del Vestuario. ¿Quién es? Se preguntaron. Se trata del canchero, acertó a traducir la Bruja Tinetti más conocido como el sargento primero Ives Ramón Tinetti Rubas de Piedra Colorada, jurisdicción de la Heroica Paysandú. Estrenaban nueva vestimenta deportiva porque el Inspector General había resistido la reticencia del Viejo Miranda para afrontar gastos no previstos. Alguien visualizó un cartel que indicaba “*Exit to de field*” y demandó la salida del equipo. La gaviota Pereyra, un técnico que profesaba el fútbol ofensivo basado en el despliegue físico (caverna era su palabra preferida) llamó la atención acerca de la ausencia de la charla técnica. En el centro del vestuario expresó la forma estratégica y táctica de encarar el evento: concentración, caballerosidad deportiva, orden táctico, punteros bien abiertos, nada de “*a la carga reformer*” si estamos en desventaja, defensa en bloque, anticipo, pelota al pie del compañero. Luego de confirmar el equipo, recordó la función de cada uno de los jugadores y tuvo una conversación privada con Bosdías. Éste, antes de cruzar la línea de cal (o de talco), giró su cuerpo y arengó a sus compañeros diciendo que no se trata de un partido amistoso, respetemos a nuestros camaradas de la Real Fuerza Aérea y, al mismo tiempo, demostremos que los uruguayos se toman las cosas en serio y que podemos ganar. Acto seguido saludó solemnemente a cada uno de los rivales, más tarde al juez y finalmente lanzó la pelota de cuero hacia uno de los arcos.

Durante los ejercicios físicos previos al partido, Arancibio observó la presencia de un número apreciable de espectadores y concluyó que estaba de acuerdo con la naturaleza del partido de confraternidad entre dos instituciones aéreas. Lo monumental del escenario no intimidaba. Contrario a ello, imponía respeto y encanto. Su mente volaba en emocionadas

abstracciones: representaban a la Fuerza Aérea, vanguardia de la Patria, campeones universitarios especialmente invitados por los ganadores de la Batalla de Inglaterra, los creadores de los Lancaster, Hurricane y Spitfire; el país de Shakespeare, Almirante Nelson, Francis Bacon, Hobbes, Locke y tantas otras celebridades. El cielo estaba claro, iba a ser un día memorable.

Los otros jugadores intensificaban sus ejercicios, los espectadores se acomodaban en las tribunas de madera, el juez y los capitanes concluían el sorteo de vallas y primera puesta en juego. Ante el requerimiento de Ecildo Bentos, el Leque Pintos aseguraba que..., que... estaba pronto, el Tano Martínez no se quería poner la camiseta por debajo del pantalón, el Canario Balbi tomaba posición en la retaguardia, el Gordo Walter Pintos sobre la línea atacante. Acto seguido se escuchó el ruido estridente del silbato del juez autorizando el comienzo del match.

La pelota corría de un lado a otro. Por tierra, por aire, al mejor estilo de los aviadores. El muy inglés centro aéreo sobre el área era neutralizado repetidamente por el Pocho Cambón que pronto mereció la admiración de la tribuna. ¿Quién era aquel goalkeeper que era capaz de volar y sacar al corner pelotas imposibles, de estentóreos gritos para denunciar su segura intervención y ordenar su defensa, capaz de disimular sus salidas en falso con ágiles acrobacias de su cuerpo? Los ingleses sorprendían por su velocidad y resolución. Para contener a los punteros, el Mono Chico Willi Acevedo acudía a sus conocimientos de intercepción aérea para llegar en el momento preciso en el que el rival se hacía del útil. En su ímpetu, muchas veces, raspaba la canillera del rival para interrumpir su avance. El Negro Terra no daba pie con bola pero siempre se recomponía. Sin embargo, el equipo mantenía la sólida estructura que lo había llevado a la gloria: Bosdías jugaba, mandaba y alentaba; el Mono Grande

Parentini era un exquisito jugador al que no lo amedrentaba el rival e imponía su juego; el Sardina Delco Almada y el Gordo Walter Pintos eran punteros incisivos y veloces; el Tano Martínez maniobraba al estilo del campeón mundial Julio Pérez; el Huevo Zecca era todo un impulso desenfrenado; Gero Cardozo y Arancibio Amado trataban bien la pelota; Ives Tinetti se desplazaba con elegancia y efectividad, el Willi Acevedo clausuraba su flanco con tenacidad.

En forma intempestiva sobrevino el primer gol del conjunto inglés. En un despiste de la defensa y cuando el ariete de la Real Fuerza Aérea se encaminaba hacia el gol, el Canario Balbi lo hizo aterrizar interrumpiendo su avance. El golpe provocó el repliegue de las dos piernas del adversario y su toma de contacto con el suelo: primero con su rostro y luego de cúbito ventral. El aviador inglés se reincorporó, aceptó las disculpas y acomodó la ball. El Pocho Cambón armó la barrera, se agazapó, escuchó el silbato y exclamó: no me tapen la visual de la pelota. El Mono Grande se encaminó hacia el fondo del arco y al pasar frente al Pocho -quien permanecía agazapado, en la posición previa al disparo- dijo con cierto enojo: Pocho, ya está adentro.

El equipo británico, alentado por su ventaja parcial, desplegó todos sus aviones caza y armas aire-tierra. El Deportivo apelaba a todas sus reservas morales y a su prestigio de campeón: La Gaviota Pereyra intentaba, desde la línea de cal, ordenar la defensa, Bosdías daba órdenes y les recordaba a sus compañeros cuando frente al Deportivo Naval perdían tres a cero y lograron ganarle por cuatro a tres. El espíritu aeronáutico parecía animar a aquellos hombres. Frente a la adversidad contingente se impregnaban de la mística ora cazadora, ora transportista, ora alas rotatorias. Sobrevolaban en el cielo londinense formaciones de F-80, C-47, Hiller. Los ingleses atacaban, atacaban; aquello parecía el día D+1. Los uruguayos recomponían su táctica y empleaban

el contragolpe, cada vez más esporádico, más ocasional... De pronto, el milagro: Delco desbordó por la punta, envió el balón al área y el Mono Grande, describiendo con su cuerpo un medio tonneau, lo impactó de tal forma que el cuidavallas inglés sólo pudo escuchar el singular chasquido de la red.

Los ingleses redoblaron la apuesta. Aquellas eran las Islas Británicas, un modelo de Nación que inspiró al almirante norteamericano Alfred Mahan para elaborar su doctrina del Poder Naval. Rodeadas de agua, estaban afectadas por la circulación general de los vientos y las masas de aire húmedo. Impulsores de la revolución industrial, colmaron de fábricas el entorno londinense. Lanzadas por sus chimeneas, un sinnúmero de microscópicas partículas se esparcían por su cielo. La formación de niebla era una expectativa latente. No extrañó, entonces, la forma imprevista e inoportuna de su aparición sobre el estadio de Wembley. La visibilidad se reducía a decenas de metros, luego a escasos, más tarde a centímetros. Dentro de la cancha el nerviosismo ganó espacio entre los players: Jueguen la pelota en corto, el traslado seguro, el pase a los “puntas” pueden ser la excepción porque Delco y Walter siempre “pican” y ahora tienen la raya como referencia para desplazarse. Las voces de alerta se multiplicaban. Desde las tribunas sólo se escuchaban voces en inglés, español, de evidente frustración. En un momento dado se escuchó: Captain Bosdías, ¿Where are you, please? I am here, over the central line. Ok, I see you now; it’s imposible to continue this match. ¿Qué dice este gringo? Shhhhhhh...

Los capitanes de los equipos William y Bosdías decidieron dar por finalizado el encuentro teniendo en cuenta disposiciones de la Organización de Aviación Civil internacional. El juez accedió apelando a distintos artículos del reglamento internacional. Bosdías convocó a sus jugadores al círculo central. Una vez reunidos allí y guiados

por las voces de la Gaviota y el Roque, emprendieron el camino hacia los vestuarios. Luego de caminar unos metros advirtieron –como sucede en una comunicación aeronáutica de muy alta frecuencia– que la intensidad de los llamados disminuía. Vamos en dirección contraria a los vestuarios, exclamó alguien, ¿qué dices? No, vamos bien. Un momento, dijo una voz imperativa con el fin de restablecer el orden. Luego de emplear varios silogismos sobre métodos de orientación, dispuso que hicieran un giro de 180° y siguieran la línea central hasta ubicar la línea perpendicular del lateral de la cancha. Finalmente, accedieron al vestuario por la segunda puerta de la derecha. Mientras tomaban un baño reparador, las conversaciones adquirieron un tono jocoso. Pocos advirtieron la trascendencia del evento: el Deportivo Aeronáutico agregaba a su historial una jornada memorable. Repentinamente, el Roque –que no perdía oportunidad para repasar la orden de operaciones del evento–, preguntó en voz alta alarmado: Y el Pocho, idonde está el Pocho? Estará en la ducha, sugirió alguien.

El Pocho estaba desaparecido en acción. El Mono Grande, reflexionando con seriedad, expresó: Conociendo su alto grado de responsabilidad deportiva y desmedida concentración, pienso... Ché... que...aún continúa custodiando la valla del Deportivo. Bosdías y el Roque fueron en su búsqueda. La visibilidad continuaba siendo de cero metros. Luego de una breve discusión dilucidaron la dirección que debían tomar. Siguiendo la línea lateral de la cancha llegaron al banderín del corner, viraron 90° a la derecha y después de un breve recorrido distinguieron uno de los postes del arco. Suspiraron aliviados cuando vieron que el Pocho permanecía agazapado sobre la línea de cal, moviendo su cuerpo, ininterrumpidamente, de un lado hacia otro. Cuando Bosdías y el Roque se colocaron a su frente, él exclamó, angustiado: ¿Qué hacen? Déjenme ver, córranse

hacia un costado. Pero Pocho, le aclararon, hace rato que el partido se suspendió por la niebla.

El Pocho deshizo su postura. Ni desconcierto, enojo o contrariedad. Si, una expresión de extrañeza. Golpeando la palma de la mano con uno de sus puños, tan sólo atinó a decir: ¡Ya me parecía que el Deportivo no podía estar atacando el arco del rival por tanto tiempo!

Años más tarde, en el Mundial de Fútbol de 1966, Ladislao Mazurkiewitcz defendió el mismo arco frente a la selección de Inglaterra. Antes de la iniciación del partido, una leve brisa lo sorprendió. Levantó su vista y percibió, más allá de toda realidad, cómo el Estadio de Wembley esbozaba una entrañable e inmaterial sonrisa, recordando, con emoción, aquella histórica actuación del Deportivo Aeronáutico.



Wembley 1966

CAPÍTULO XI

El Aerotécnico

*Ninguna parcela de luz
carece de importancia.*

Artemio es un aerotécnico especializado. En su casa, colgado en una de las paredes de la sala de estar y -a pesar de la reticencia de su señora a mantenerlo en ese lugar-, luce su título académico de especialista en motores de aviación. Su presencia allí devela la oculta pretensión de ser apreciado por sus hijos. “*un ejemplo, al menos*” -piensa-, “*un reconocimiento a mis padres por su aleccionador mensaje sobre la importancia de la educación como proyecto de vida*”.

El camino ha sido largo, cargado de veranos calurosos e inviernos crudos, inclementes y saturados de trabajo. Hoy, en cambio, disfruta del primaveral crepúsculo matutino. Su trajinar por el hangar de mantenimiento, antes resuelto y enérgico, hoy resulta pausado y solemne, condición necesaria para ejercer la autoridad que le ha otorgado su calidad de Supervisor Técnico. Su oficina, provista de un escritorio de madera y amplios estantes con manuales de mantenimiento, no está exenta del indefinible aroma acre de metales y fluidos de aviones.

-Buen día, mi Suboficial -saluda su joven y atribulado Ayudante-.

Luego de corresponder el saludo, Artemio emite las órdenes diarias con metódica precisión. Rememora, oportunamente, el legado de sus superiores: la infaltable escuela de aprendizaje para que el trabajo tenga la imprescindible seriedad que demanda la industria de la

aviación. De pie y con una mano sobre su barbilla, observa detenidamente las nutridas planillas y gráficas plastificadas colgadas de las paredes. Allí está representado el desafío diario de su gestión.

—Ayer, a última hora, fueron actualizadas —precisa el Ayudante—.

Artemio responde con un movimiento de cabeza. La inspección mayor del avión encarada por su personal de mantenimiento significa un logro importante antes del inevitable retiro. Fugazmente recuerda la discusión previa a la decisión de realizar el trabajo y evitar los costos de hacerlo en el Exterior. *“Algunos dudaban de nuestra capacidad”* —piensa sin rencor—. “La nueva tecnología no es más sofisticada, sino más sencilla y accesible. El saber acumulado y la experiencia de miles de horas de trabajo, el método adquirido en la dinámica que marca la acción correctiva, un equipamiento técnico adecuado y el coherente trabajo de abastecimiento. Esos fueron los argumentos incuestionables para encarar la tarea. Firme defensor del proyecto, obtuvo el merecido premio de dirigirlo.

Los recursos humanos especializados fueron distribuidos de acuerdo a los distintos sistemas que integran un avión; él mismo programó las tareas sujetas a un estricto calendario y diseñó el inventario del abastecimiento. Su obsesión por el orden impacientaba a quienes resultaban autores de la tarea. Cualquier información o iniciativa de sus subordinados pasaban por el tamiz del manual de mantenimiento, ese *“mataburros”* que lo acompañaba como el cayado del peregrino. Detallados los pasos para ejecutar la tarea, se mostraba inflexible ante cualquier propósito de alterar la secuencia. Era la estricta actitud para cuidar la vida de los tripulantes y asegurar el éxito de la misión.

Una estridente bocina marca el inicio de los trabajos. Artemio, carpeta en mano, recorre la distancia que lo separa de la aeronave en cuestión. Falta el veinte por ciento del trabajo para culminar el proceso. Ante su atenta mirada, los diferentes jefes de los grupos de tareas, enumeran los trabajos asignados a lo largo de la jornada. Minutos más tarde la dinámica desatada llena los intangibles espacios que separan una cuidadosa planificación de su ejecución: el instrumentista ajusta el emplazamiento de los instrumentos de cabina; el especialista en electrónica inspecciona el manejo de cables, dos o tres operarios trabajan en la nacela del motor, el especialista en estructura inspecciona las superficies móviles ubicadas en la cola del avión...

La jornada culmina con la reunión de evaluación. El cansancio acumulado se advierte en las extenuadas expresiones de los participantes y la presteza con el que brindan los diferentes reportes, son una clara demostración del natural deseo de finalizar la jornada. Liberados al fin, para Artemio era el momento de preparar el trabajo del próximo día. Los años y la resignación han atemperado los requerimientos de la familia exigiendo una mayor presencia en el hogar. Un sano equilibrio se había establecido entre su trabajo y sus deberes familiares. Su mujer no lo expresaba con palabras, pero Artemio lograba percibir el oculto respeto que merecía.

Duras jornadas marcaron la culminación de la inspección mayor de la aeronave.

—Mi Suboficial, no queda más espacio en la planilla, llegamos al final del trabajo —exclama su ayudante—.

“Ha dicho ‘llegamos’ ” —piensa Artemio—, “... una expresión comprometida que siempre aspiró a que sea compartida por todos los involucrados en el desafío”.

—Mañana está previsto el vuelo de prueba, el más importante para el programa- razona Artemio dirigiéndose a su Ayudante-. Sólo resta la “ceremonia” del asado con cuero prometido.

Despreocupado, Artemio entrecierra sus ojos cuando observa cómo el sol ha recorrido un pequeño arco en el horizonte. A las cinco y treinta y nueve minutos inició el camino a su zenit espacial. Los 35° de latitud sur le impedirán alcanzar la verticalidad absoluta; no obstante la pequeña desviación de su meridiano ideal, el calor irradiado por el sol del mediodía resultará implacable. *“Para mí eso no genera preocupación alguna, la rutina del trabajo la emprenden otros”* –reflexiona Artemio-. Pilotos y mecánicos abordan el avión después de una meticulosa inspección pre-vuelo. La secuencia es conocida por todos: encendido de los motores, carreteo y despegue en la pista en uso...

Cuando el avión se proyecta en el cielo e inicia su vuelo de prueba, para Artemio y su equipo, sólo resta una paciente espera. Cuando alguien lo alerta sobre el anhelado aterrizaje, se dirigen con contenida ansiedad a la Sala de Operaciones para la evaluación pertinente. Artemio permanece callado asumiendo la tranquilidad del líder esperando que pilotos y mecánicos revelen la información técnica.

Alrededor de una espaciosa mesa, ya distendidos, los diferentes protagonistas mezclan datos y comentarios con cierta euforia. Alguna anécdota se interpone: *“Luce más liviano, sobrepasó la velocidad de crucero prevista..., la potencia del motor sin reparos..., el régimen de ascenso...”* A la hora de almorzar, el asado con cuero testimonia la certeza del resultado esperado.

La rutina se dispara nuevamente. Artemio, poseedor de amplios espacios interiores para la reflexión personal, detesta la euforia y la elocuencia desmedida. Lo que él

llama “*una ausencia de palabras*” es su admiración por el silencio. Ha esperado el atardecer, cuando la Base Aérea está prácticamente deshabitada, para emprender un último recorrido. Una agradable secuencia de imágenes se desliza ininterrumpidamente por su cabeza. Curiosamente, éstas se alinean en escrupulosa cronología: el salón de clase, el soldado de línea, la primera reparación, el vuelo de prueba... ¿Cuáles son las palabras adecuadas para evocar tantos años? No hay respuesta, tan sólo el solemne silencio como expresión de una pasión que no se extingue.



El despacho



El ámbito cotidiano

CAPÍTULO XII

La Navegación a Baja Altura

Apremiado por la hora, Esteban apresura su paso para evitar la severa reprimenda de su instructor ante la eventualidad de llegar tarde a la Sala de Operaciones. Fiel a su extrovertida personalidad, confía en sus naturales aptitudes para el vuelo, confianza que no se respalda con la necesaria preparación para cumplir con las exigencias de un vuelo de instrucción. Sólo el somero repaso de la teoría sobre la navegación a baja altura, es suficiente para alcanzar los niveles exigidos por el demasiado circunspecto instructor, el Teniente Clemente.

“Mmmm..., empezamos mal” –piensa, al observar que lo espera sentado frente a la mesa de la Sala de Operaciones. Con su dedo índice le señala el minuterero del reloj, clara manifestación de desaprobación por los cinco minutos de retraso-.

–Comencemos con la preparación antes del vuelo – señala el Teniente Clemente. Cotejemos ahora –indica-, el plan de la navegación que prescribe el manual de instrucción de vuelo.

Los pilotos extienden una carta geográfica. En ella trazan una serie de líneas quebradas que denuncian una sucesión de cambios de rumbo relacionados con el punto de origen y destino, los accidentes del terreno, la velocidad del avión. En el intercambio de información previa al vuelo, repasan los datos registrados en las cartillas de navegación acerca de rumbos magnéticos, distancias, velocidades, tiempos parciales y totales, y consumos de combustibles.

El Teniente Clemente -luego de una serie de consideraciones generales acerca de la naturaleza del vuelo y los resultados a alcanzar- insiste sobre la aplicación de la teoría y la observación estricta de los criterios que definen una navegación a baja altura, los parámetros de seguridad, el control de los instrumentos de vuelo, la segura identificación de los puntos de control representados en la carta geográfica.

Antes de finalizar, Clemente demanda, de un Especialista, las condiciones meteorológicas. Éste, con celo y prudencia, revela las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta de vuelo e informa acerca del tipo de nubes y, sobre todo, la intensidad y dirección de los vientos en superficie predominantes.

Al finalizar, el instructor repasa los datos registrados en la cartilla de Esteban y, contrariado, desliza un comentario:

-Debo admitir que el contenido está... pero su presentación me resulta desprolija. No olvide que la forma hace al contenido.

-Tiene razón, tiene razón... -balbucea Esteban-.

El instructor de vuelo, ubicado en la cabina trasera, deposita su hoja de calificación sobre una tablilla sujeta en su pierna derecha, mientras Esteban, en la cabina delantera, ordena la información en su hoja de navegación y despliega la parte de la carta geográfica que contiene el itinerario del vuelo. Desde la pista principal de la Base Aérea iniciarán el vuelo con el natural entusiasmo que genera esta actividad profesional. La expectativa, para ambos, es la de cumplir plenamente con lo dispuesto por el Jefe de Operaciones de la Unidad.

-Tenga en cuenta -asevera el instructor-, que la salida de un avión demanda la participación de mucha gente. El Oficial de Operaciones controla, autoriza y tramita el Plan de Vuelo.

Mientras nosotros nos dirigimos hacia la plataforma de estacionamiento de los T-6G, los controles de tránsito toman nota y los incorporan a su registro operativo, el radar primario lo incluye en su sistema de vigilancia, el Jefe de Operaciones supervisa el cumplimiento de la misión, los mecánicos de línea mantienen su avión en situación de pronto, informan a los pilotos y lo acompañan en la inspección pre-vuelo. Usted es el actor principal con la obligación de dar una correcta respuesta.

—Vaya complejidad —anota Esteban—. *“Que me querrá decir con este mensaje”* —piensa, desconfiado—.

Con pulgares hacia arriba, Esteban enciende el motor, la hélice acelera su rotación y el sonido armoniza su acústica en el preciso momento que el piloto ajusta sus revoluciones. Con una señal visual le indica al Soldado de Línea que retire las calzas que impiden el desplazamiento del avión. Esteban disfruta de la dinámica que se genera: la Torre de Control recibe y autoriza, instructor y piloto se comunican internamente. Primero el carreteo, luego la posición en la cabecera de pista y más tarde el despegue. Varios anotan la hora y las comunicaciones relacionadas con el vuelo se intensifican.

Una serie ininterrumpida de acontecimientos se desata: el despegue y el ajuste de potencia, las comunicaciones, el viraje hacia el rumbo pre-determinado, la anotación del tiempo, el control de los instrumentos del motor, la observación del terreno, los continuos cambios de dirección, el control del instructor, la correspondiente corrección del alumno, los cambios de rumbo, el mantenimiento de los 500 pies sobre el terreno...

El vertiginoso desplazamiento del T-6G es advertido desde la superficie del terreno por un ocasional espectador dedicado a las tareas del campo. Escucha el peculiar sonido

de un motor a explosión y distingue una elegante silueta de un pequeño avión en la inmensidad del espacio que frecuenta día a día por su trabajo. La velocidad de crucero del avión permite apreciar que su nariz “viaja” ligeramente inclinada hacia abajo. Dentro de la cabina -deliberadamente expuesta para facilitar la visión exterior-, Clemente y Esteban permanecen concentrados en cumplir con eficiencia su tarea. Sienten la íntima plenitud de volar. Para el instructor su vocación de enseñar, para el alumno su ansiedad de aprender y enriquecer su historial de vuelo. Para los dos la posibilidad de mejorar su capacidad de servir.

Una entretenida historia se ha entretejido entre el instructor y su alumno. Clemente ha despejado las dudas que le genera el “*displicente*” Esteban ante el prometedor inicio y esto le ha permitido solazarse con el espectáculo que le ofrece el terreno. Inspirador escenario lo distrae hasta el ensimismamiento. El alumno resume seguridad y una ejecución impecable. A su derecha el trazado de la vía del ferrocarril, casi sobre el horizonte distingue la ciudad de Sarandí Grande. Un nuevo cambio de rumbo le permite apreciar la enloquecida carrera de un ñandú alarmado por el estridente sonido del motor, luego las pasivas miradas del ganado que rodea el tajamar. Un poco más allá se aprecia la sinuosa línea que dibuja el río Santa Lucía en búsqueda de la pendiente que lo aproxime a su natural desembocadura.

La hoja de calificación le reclama, al instructor, su atención, El “*Satisfactorio*” se repite en la primera media hora del vuelo. Para ubicarse mejor en el terreno requiere de Esteban una precisa respuesta:

–Me confirma el nuevo punto de control sobre el terreno.

–“*Través el arroyo Mansavillagra*” –responde y sin titubear agrega:

–Ajusto 036° de rumbo magnético y estimo sobrevolar el poblado de José Battlle y Ordoñez, ubicado en una divisoria de aguas, en cinco minutos.

Clemente alterna su mirada entre la carta geográfica y el terreno. Mientas tanto, Esteban, dando mérito a su auto acreditada seguridad, establece un nuevo rumbo e indica con insospechable seguridad:

–Sobrevolando José Battlle y Ordoñez, establezco rumbo 350°, próximo punto de control...

La referencia en el terreno contradice la ejecución de la maniobra: Battlle y Ordoñez no ha podido ser visualizado. Al constatar tal desacierto, Clemente se exaspera y antes de comunicar un exabrupto, descarga su tensión golpeando con su puño el metal de la cabina.

El instructor desiste del llamado de atención que hubiera correspondido y asume una paciente espera, preguntándose de qué forma Esteban va a solucionar el problema planteado por su displicencia.

–*“No logro ubicarme en el terreno”* –piensa Esteban desorientado-.

–¿Qué diablos está haciendo? –Comenta en voz baja Clemente al constatar que su alumno parece no advertir los errores cometidos-.

–Estoy perdido –confiesa constreñido el alumno-.

–¿Qué indica el manual de vuelo en estos casos? – Demanda el instructor-.

–En este momento no lo recuerdo –responde-.

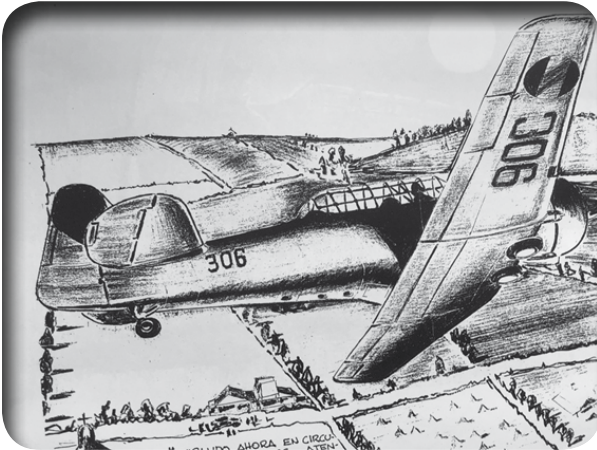
–¿No lo recuerda o no lo sabe? –Insiste Clemente, visiblemente contrariado demostrando su enojo-. Asumo el

control del avión. Puede descansar -ordena con un tono de voz claramente alterado-.

Un incremento de la altura permite visualizar la posición geográfica en el terreno. El problema lo resuelve una estilizada flecha del instrumento de navegación que marca con precisión la ubicación del aeródromo de origen.

Camino a la Sala de Operaciones para cumplir con el último requisito operacional establecido, el silencio le resulta embarazoso para Esteban y siente su estima degradada. El "No Satisfactorio" en la hoja de calificación es una sentencia que no necesita mayor explicación.

-Sólo un comentario -señala Clemente mirándolo a los ojos-, la aviación no es suficiencia e improvisación; es, simplemente encarar la tarea con seriedad, responsabilidad y seguridad.



**Interpretación gráfica: Piloto Civil- Instructor Paracaidista Carlos Colman.
Revista Alas.**

CAPÍTULO XIII

El Aeródromo Militar

La mano del hombre está ausente. Sin embargo, la naturaleza lo ha colmado de un cauteloso silencio. Innumerables especies arbóreas se asocian al coherente tránsito del viento para producir una melodía sibilante. Pero el silencio sigue presente. Si éste ha de ser mutilado, simplemente, se debe al canto de las aves. ¡Qué nadie se atreva a alterar ese orden! De todas maneras, de inexplicable forma, alguien ha creado el tiempo y el hombre, empecinado, ha logrado medirlo. Se ha dado cuenta de su propia existencia, aunque algunos idealistas nieguen la realidad más allá de los sentidos.

Otros actores se incorporan. ¡Es el reino animal!, proclaman con estridentes voces y el mundo los cobija. Uno de ellos, el ser humano, necesita tiempo porque es hijo de la evolución. ¡Un animal loco!, exclaman sus depredadores, para explicar que tal extravío se debe a que Dios o la Naturaleza lo proveyó de la razón. Sin duda ha progresado, o, más bien, ha evolucionado hasta dominar el reino de los seres vivos. Sus excesos no pasan desapercibidos; sin embargo, su grandeza supera lo inimaginable.

Su insaciable inquietud y pujanza lo llevó a crear un aparato más pesado que el aire. Una verdadera revolución, una transformación profunda. En una inquietante mixtura, la guerra aceleró la utilización del cohete, una simiente que facilita la conquista del espacio. Un hogar se hizo necesario para albergar la intrépida presencia del avión. La cigüeña es la fábrica y, el producto, un hijo del ingenio humano, tan

pródigo que su utilización contiene numerosos usos en la dinámica vida de los seres humanos. Pero su casa, su hogar, es el Aeródromo o, si se quiere, el más sofisticado término de Aeropuerto.

Un espacio extendido para implantar lo que todos reconocen como la pista de aterrizaje. Las Calles de Rodajes y el Estacionamiento se unen para conformar un único cuadro. Su techo es el Hangar, hogar de su principal protagonista. Los médicos mecánicos atienden los aviones y establecen con ellos una íntima relación. El ojo omnidireccional de la Torre de Control incorpora, por las noches, una señal luminosa que recuerda la del faro marítimo. La vida de un Aeródromo se consume en las veinticuatro horas del día y la hora Z, privilegio del ámbito aeronáutico, encuentra su origen en el meridiano de Greenwich.

Cuesta entender la ingeniería edilicia de un Aeródromo Militar cuando se trata de un diletante. Sin embargo, un pasajero frecuente logra fácilmente discernir las particularidades de un Aeropuerto Civil. Aquél nació como una necesidad de la guerra y creció en complejidad a medida que las operaciones militares tuvieron que dar respuesta a los excepcionales avances de la tecnología aeronáutica. El protagonismo lo asume el avión, un bien tutelado y admirado. Tal vez por esas mismas razones, quienes lo crearon, aceptan ser unos respetuosos actores secundarios. Apenas uno irrumpe en un museo de aviones, percibe la magnitud de su señorío.

El orden ha sido alterado. El campo virgen de natural armonía, incorporó, a través del tiempo, lo que los mapas señalan como “obra cultural”. Elegante forma para explicar la irrupción civilizadora del hombre. El perímetro está marcado por un cercado secuencialmente iluminado por la noche que definen como “de seguridad”. El campo suele albergar más

de una pista, pero una, solamente una, reviste el carácter de principal. No es antojadiza su dirección puesto que responde a un ingente estudio de vientos predominantes. Tampoco su extensión y resistencia son productos del azar. Concienzudos ingenieros han hermanados los distintos requerimientos operacionales de las aeronaves.

Las calles de rodajes distinguidas por sus líneas centrales pintadas, son el vínculo necesario con la plataforma de estacionamiento. El hangar principal está frente a ella. Ésta inmensa casa es propiedad del llamado mantenimiento de aviones y su cercano corresponsal encargado del abastecimiento. Sus orgullosos habitantes resumen conocimientos, su labor es concienzuda, plenos de libros maestros de infalible contenido. Cuando uno intenta demostrar conocimientos técnicos, encuentra la indisimulada mirada de los habitantes del hangar expresando un *“zapatero a tus zapatos”*. Una línea visible en el suelo marca el límite entre el anfitrión y el huésped.

En la parte más alta del terreno, el diseño señala, en los planos, lo que denominan con sencilla sabiduría *“torre de control”*. Su vidriada circunferencia en lo alto es una elocuente demostración de su importancia. El espacio aéreo cercano del aeródromo de mil planos espaciales, es celosamente ordenado por el consecuente *“torrero”*, un hombre de léxico predeterminado que exhuma autoridad. No se detiene allí el complejo control del tránsito aéreo. Otras escalas se incorporan y, si es el caso, algunos resultan operadores de radar.

Aunque pretenda darse importancia, el piloto no lo consigue. La ingeniosa distribución de responsabilidades lo circunscribe a la función de operador. Volar un avión no es tarea sencilla; él lo sabe y muchas veces se da porte. Estudia la teoría, se instruye en el avión, opera un simulador de vuelo

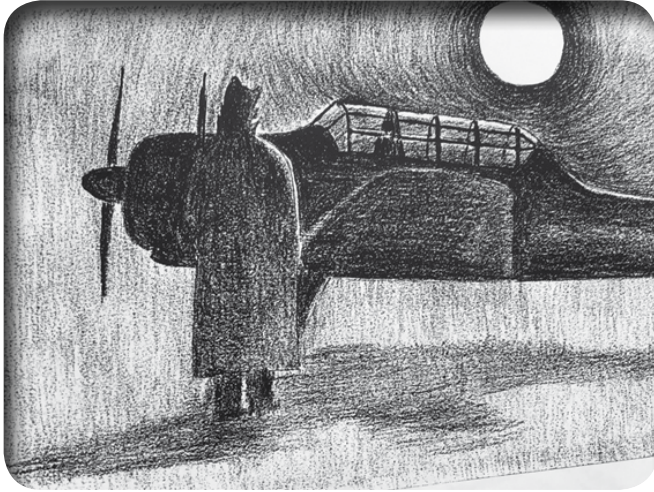
y cuando finalmente accede al título de aviador se siente importante, pero, a medida que el tiempo transcurre, asume a ser una pieza más del conjunto. La experiencia lo hace un hombre atildado y fraterno. Él aprecia al “*ranchero*” que le da de comer, al enfermero o al médico que lo atiende, al soldado de guardia que lo cuida, al experto en meteorología que despeja el cielo de densos nubarrones. Cuando en un vuelo incorpora al especialista como tripulante lo considera un verdadero ingeniero, humilde conocedor de las singulares almas mecánicas.

Su catedral es la Sala de Operaciones y la cabina del avión su altar mayor. En la primera está el centro de su peculiar rutina. Todo allí resume información aeronáutica: multicolores mapas identificados como “*Cartas Geográficas*” o por “*Instrumentos*”, ingeniosas gráficas, relevamientos meteorológicos, severas advertencias operacionales y esquemas exponiendo la compleja ingeniería mecánica de los aviones. Mesa de madera de largas patas rodeada de bancos sin respaldos. Es el lugar de reunión para planificar su más anhelada creación: “*volar un avión*”. Antes de consumar su acción benefactora, el oficial de aeródromo le indicará perentoriamente que confeccione el plan de vuelo, rutinario testimonio para obligarlo a cumplir todas las reglas que preceptivamente establece la autoridad.

Poner sobre su hombro y espalda el peso de su paracaídas no significa una carga material sino el momento oportuno para acelerar el paso. Allí está el avión, que le pertenecerá en absoluto durante toda la misión. Él es el ejecutante responsable. Mente y extremidades, hábilmente conducidas, dibujarán en el espacio su más sobrecogedora creación de la cual él solo será un celoso testigo del buen hacer. Si el éxito lo acompaña, podrá comentar más tarde, una vez en tierra, a quien quiera oírlo, su extraordinaria aventura.

Sin que noten mi presencia, ingreso por la noche al aeródromo a través de la Guardia de Prevención. Lo hago así, protegido por la oscuridad, para descubrir su seductor misterio. La quietud de la noche permite calibrar el suave ulular del tenue viento nocturno. Si la noche es fría, todo permanece oculto bajo el poncho del vigilante, si el calor apremia el peso del corraje se transforma en una inevitable carga. El perímetro de la Base Aérea está custodiado por varios pares de somnolientos ojos. En su recorrido se aprecian inertes aviones alineados en lo que llaman una “línea muerta” y que, elegantemente definen, como “inoperativos”. También puedo ver, a través de las puertas del hangar semiabiertas, a los “otros”, lustrosos, solemnes, en espera de poder ejercer su soberanía volando. El faro de la Torre de Control permanece encendido y muestra, secuencialmente, su potente luz blanca, aviso de que espera la llegada de un trasnochado huésped. Las luces de la Sala de Operaciones están encendidas y el Oficial de Aeródromo, ubicado en su puerta y de brazos cruzados interroga la oscuridad con una expectante mirada. La Plaza de Armas rememora, inevitablemente, jornadas cargadas de repetidos ejercicios militares, mientras que los anchos corredores recuerdan tiempos más felices dentro de los austeros salones de clase. Mientras camino con premeditada lentitud, cientos de imágenes recorren mi retina. Muchas de ellas pobladas de entrañables figuras humanas, las que están o las que se han ido. La pretensión es interrogarlas y las respuestas inequívocas. Sin embargo, la realidad me revela lo más elocuente. Las luces de la pista se han encendido, el silencio nocturno es violado por un sonido que se acrecienta. Tenues luces en la puntas de las alas revelan su presencia. Guiado por manos expertas enfrenta la pista y enciende las luces de aterrizaje. Un singular y apreciado sonido se escucha en el silencioso páramo nocturno.

Es la goma de sus ruedas en contacto con el áspero bitumen. No necesito mayor explicación, siento la emotiva sensación de haber sido.



**Interpretación gráfica: Piloto Civil- Instructor Paracaidista Carlos Colman.
Revista Alas.**

CAPÍTULO XIV

La Cabina de Vuelo

La inquietud crece a medida que la distancia se estrecha. Allí está él, deseoso de explorar el cielo como un caballero de la Edad Media en busca de aventuras. La quietud que lo rodea oculta su dinámica naturaleza. En el aviador encuentra el rompeolas que desata sus energías antes de volver a reposar en la abierta línea de la costa. De todo su ensamblado hay un lugar compartido. Una franja rugosa en su ala izquierda facilita el acceso al más querido recinto de su compleja estructura. Dentro de la cabina de vuelo se produce una singular armonía con el operador. Un agradable olor a fluidos y metal forma parte de su identificable entorno.

La cabina de vuelo exige el más estricto orden en los procedimientos. La correcta secuencia es retribuida por el normal desempeño del avión. El operador es el ejecutor de un método de riguroso cumplimiento y la educación militar es el atributo que lo garantiza. El diálogo entre el avión y el piloto se repite a su interior y una íntima relación vincula, en soledad, todo lo que allí se gestiona. Para darle más sentido, el piloto, en voz baja, como si de un secreto se tratara, detalla cada una de las acciones que sus hábiles manos van ejecutando.

La rutina no altera la intensa y renovada emoción con la que se encara un vuelo. Siempre ha de ser así. Una perilla pulsada habilita la rotación de la hélice y a partir de allí comienza el ansiado peregrinaje. Escuchar el sonido del motor, la lectura de los instrumentos, la presión sobre los comandos, son parte de la carga que asume el piloto. Se esmera para que

todo lo que hace se circunscriba a los dictados de la teoría atenuando los riesgos de una desmedida automatización.

Cuando la inesperada causa de un mal funcionamiento mecánico se manifiesta, el aviso oportuno de los instrumentos de la cabina de vuelo reclama, perentoriamente, las más certeras acciones para que el daño no sea mayor. El temple del aviador surge de distintas formas y las más certeras acciones son demandadas para corregir la anomalía. Cuando éstas funcionan, el vínculo entre el piloto y la cabina de vuelo resulta aleccionador. Son, en definitiva, las manos del operador las que ejecutan las urgentes tareas que el fabricante demanda y ha recomendado con fría predisposición. De todas maneras, el piloto debe someterse a una exhaustiva investigación y ésta revelará, circunstancialmente, la imperfección de su naturaleza.

El investigador aéreo emplea el rigor que le exige su formación académica y su experiencia. Su sentencia está ausente de adjetivos. Sin embargo, cuando el error humano aparece en plenitud, cumplirá, sin hesitación, con su deber. Otros factores intervienen en el inesperado desenlace de un accidente aéreo. Cuando el investigador emite las conclusiones, considera la participación de los otros protagonistas: el medio ambiente y el material de vuelo. El piloto asiente, lo ha aprehendido de su profesión. *“Evitad el apresuramiento, respetad los procedimientos, de mis errores se aprende”*. Vulnerada su autoestima, clama por las recomendaciones que ha asentado el sano juicio del investigador, para que esos eventos, en nombre de la seguridad aérea, no se reproduzcan en el futuro. Si ha pagado con su vida, un solemne silencio preservará su integridad.

La cabina de vuelo adquiere diferentes configuraciones y el operador se identifica por la naturaleza del avión que opera. Una no deseada pasión convierte al piloto en un

combatiente. Él no quiere hacer daño en el otro, pero innegables designios lo obligan a defender la causa de su Patria. Allí la cabina incorpora sofisticados mecanismos para que, una vez manipulados, desencadenen letales cargas de artillería.

Otros aviadores ignoran la vocación del ermitaño que le ofrece una solitaria cabina. El instructor de vuelo asume con intensidad su vocación de enseñar; mientras que otros comparten la tarea de volar la aeronave. La cabina se ensancha, repite instrumentos, distribuye tareas, asigna jerarquías, funciones y responsabilidades. El equipo está encabezado por la autoridad integradora de un Comandante de Vuelo.

El helicóptero, por su parte, innova, altera la continuidad del diseño de los aviones. Transformadora resulta la incorporación de alas móviles y la inevitable presencia de un rotor de cola, como forma de evitar el incontrolable giro sobre sí mismo. El perfil de sus pilotos resulta singular. Atildados operadores presumen de sus especificidades. Su mayor originalidad la hallan buscando y rescatando vidas; *“para que otros puedan vivir”*, sentencia que repiten como argumento enaltecedor. Su cabina facilita la visión sobre el normalmente cercano suelo y sus tripulantes parecen renunciar al uso de mayores alturas.

Cuando se habla de transporte aéreo, los instrumentos de navegación asumen un papel capital. El fabricante prefiere dotar al avión, al menos, de dos motores. Su obsesión es la de transportar la máxima carga útil y recorrer grandes distancias. Su cabina puede sorprender y a veces abrumar al observador inadvertido. Normalmente, sobrecargada de paneles y sofisticados sistemas. Los pilotos presumen de ello; cuando lo explican, el mismo observador descubre un contenido complejo y racional.

Instalado en ella, no puedo dejar de admirarla. Me obsesiona la posibilidad de entablar un diálogo. Un largo viaje hemos emprendido juntos. Ella me ha permitido sobrevolar las lineales divisorias de aguas, admirar las nacientes de vivificantes cursos de aguas, atardeceres cubiertos de sombras predecesores de estimulantes nocturnidades. El sol declinando con la misma prestancia que le otorga el comienzo palpitante de su ascenso matutino. Yo bien sé que su inalterable obediencia consiente la esmerada operación de sus partes. A una leve presión del comando continúa una estimulante respuesta, el más hermoso y delicado viraje para permitirme apreciar la extraña inmensidad que me rodea; la tierra que adquiere un lento movimiento para seducirnos con su permanente presencia. En cambio, inadvertido aparece la cambiante tonalidad del cielo y si la oscuridad prevalece, la intangible luminosidad del espacio estelar y la ocasional presencia de la luna, el accidentado desprendimiento de nuestro planeta. Cuando las luces de la cabina están encendidas, un impulso sobrecogedor anima el entorno, comparable, solamente, con la tonalidad azul de la llama que el motor ofrece a través del escape. Un diálogo es posible de entablar con la cabina de vuelo. Ella pertenece al exclusivo mundo de los que anhelan conquistar un futuro. Su porte tiene la distinción de las grandes construcciones humanas y su vocabulario, transmitido con inestimable precisión, tiene la racional y agradecida respuesta de su operador. Ella es, simplemente, una cabina de vuelo, el lugar donde se consume el arte de volar. Juntos hemos sido una fuerza arrolladora, creadora de encendidos logros y de humildes testimonios para los demás.



El hábitat del aviador

CAPÍTULO XV

Un desenlace inesperado

El piloto que despertó en la Base Aérea, temprano, en una mañana de primavera, era instructor de vuelo. Sus padres que eran polacos de nacimiento, hablaban mal el español pero tenían un corazón grande. Aunque La Cumparsita era conocida en Europa no gustaban de escuchar tango. Sin embargo, el hijo con su Spika recorría, en sus horas libres, todos los programas que difundían el dos por cuatro del pentagrama. La música popular era, para él, un medio para soñar y despejar de su intelecto la rutina de enseñar a volar. Al incorporarse pudo ver en el suelo el Manual de Vuelo por Instrumentos y al levantar la vista, sobre el escritorio de su habitación, los manuales del avión y navegación aérea. Recordó que en la reunión de primera hora, debía explicar a los alumnos pilotos con precisión académica, los instrumentos de navegación instalados en la cabina del avión.

Ser piloto se le ocurrió un día de verano en su barrio de Punta Carretas. Exponiendo parte de su cuerpo a los rayos del sol en la playa Ramírez observó, anteponiendo mano y brazo para evitar la hiriente luminosidad del sol, cómo una escuadrilla de aviones a reacción, en empinado viraje, sobrevolaban la rambla en dirección a la escollera Sarandí. El ruido fue ensordecedor y molestó a sus compañeros del liceo Zorrilla. Él se preguntó muchas cosas, entre ellas, quiénes los volaban e imaginó una vida de aventuras. En su barrio manejaba la camioneta Skoda de su padre y notó, en aquel momento, cierta pasión por la conducción. Pilotear un avión ¿colmaría su aspiración? Sus hermanas mayores lo expresaban a menudo: Tienes que elegir una carrera, nadie

puede vivir sin trabajar. Poco le importaba, entonces, esas prevenciones. Sin embargo, a partir de ese día, comenzó a interesarse por el tema. Se aficionó a la lectura bélica y por sus manos pasaron los Pierre Clostermann, Douglas Bader, Adolf Galland y, sobre todo, Antoine de Saint- Exupéry. Pronto se vio sentado en la cabina de un avión.

En el camino hacia el Anfiteatro, dos soldados del segundo turno de guardia lo obligaron a contestar el saludo militar. El sol resaltaba el blanco de las paredes y daba mejor aspecto a las tejas rojas de la techumbre. Una pequeña fuente de agua de estilizada estructura le pareció hermosa y adecuada al estilo colonial de los edificios. Sentado frente a su escritorio y a sus alumnos, esperó, somnoliento pero sin perder detalle, la finalización del informe meteorológico. Allí estaban ellos, esperando por sus palabras; unos, parecían expectantes y atentos, otros más confiados en su memoria. Tenientes y Alféreces sujetaban su comportamiento al culto de las formas, donde la seriedad sobreviene de la aplicación de los reglamentos.

Celoso de su prestigio, el piloto instructor desarmó el modelo del indicador radio magnético detallando sus principios, partes mecánicas y ondas eléctricas. Como si de un rompecabezas se tratara, fue uniendo sus piezas hasta que el ejemplo fue estampado en un gráfico que esclarecía, sin dudas, qué era, cómo funcionaba y para qué servía. Nadie hizo pregunta alguna porque le reconocían su obsesión por la perfección y la certeza del conocimiento. Sin embargo, alguien tomó nota de una extraña actitud en él, cuando al ponerse de pie, se retiró sin indicar el tema de la próxima clase, a la mañana siguiente.

Uno, dos, tres vuelos de instrucción lo obligaron a permanecer, durante todo el día, enfundado en su mono de vuelo color verde oliva. De esta forma consideraba que su

vida se colmaba de mágicas creaciones porque, pensaba, cada acción que se emprende es una obra registrada por el vuelo de su avión. La tarde noche tenía una expectativa especial: una navegación nocturna en formación. Motivo que precipitó una llamada telefónica:

–Vas a extrañar mi visita, el vuelo nocturno impide mi presencia.

Silencio, enojo y tolerancia.

–Recuerda que hoy es un día especial para mí –dijo una voz cálida y joven.

–Mañana prometo ir y darte dos besos. –respondió con cierto pesar.

–Ese argumento no me convence. Si la decisión está tomada, poco puedo hacer yo.

Despedida cálida con pesar y desilusión. Colgó el teléfono verde con discado de números y letras, cogió su campera de vuelo y con extremo cuidado se aseguró de llevar su cartilla, hoja de navegación y linterna. Camino a la Sala de Operaciones sintió en su rostro la tibieza del aire anunciando la proximidad del verano. El sol declinaba, la Base enlentecía su ritmo y los espacios verdes eran acariciados por el riego automático de unos mecánicos difusores de agua. El Teniente Riciardo, lo sacó de su ensimismamiento:

–Hoy tienes el privilegio de ser el Guía de la Formación de aviones. Caldas y yo –instruyendo a los alumnos Candales y Tomasi-, los numerales 2 y 3.

–Es el momento de tener esa dispensa. –dijo el piloto instructor con cierta expresión de alivio.

Cándido estaba agotado y feliz. La jornada, además de intensa, resultó acogedora. La realidad encadena los buenos

acontecimientos y luego, en la búsqueda de un equilibrio profético, desencadena de los otros, los del infortunio. Pero Cándido, por naturaleza era emprendedor y optimista. Sus ancestros y su vida en el campo lo hacía un hombre moderadamente gregario. Amaba a su esposa que hoy, en la ciudad, le había dado un hijo, su primogénito. Tal fue su agitación que, una vez enterado, aceleró su trabajo en el tambo para poder conocer a su hijo. De regreso, en la tarde, vio como sus manos temblaban de la emoción que le había producido, el apacible semblante de su vástago. La mujer de su peón fue la primera en felicitarlo porque su marido, ausente, arriaba las vacas lecheras hacia el predio cercano, a la prolija construcción que guardaba máquinas y tanques de su establecimiento. Cuando todo estuvo en orden, preparó el mate e invitó -luego de su regreso-, a su peón para compartirlo debajo del alero de su casa.

Previo al decolaje, las tripulaciones se reunieron en la Sala de Operaciones. Caldas, cartilla en mano, repasó el itinerario del vuelo y pidió a los pilotos que ajustaran sus relojes. Él se mantuvo ajeno y silencioso, sólo tomó algunas notas que le parecían importantes. Ensimismado, disfrutaba de aquella rutina, una solemnidad en la que todos los pasos eran cumplidos con esmerada formalidad y dedicación. Notó cierta excitación en los alumnos pilotos ante la expectativa de su primer vuelo de navegación nocturna en formación, una lección que el nuevo Jefe de Grupo Aéreo se había empeñado en incorporar dentro de su programa revitalizador del Reconocimiento Táctico.

La orden para el encendido simultáneo de los motores fue dada por la frecuencia de radio y las calzas las retiraron los mecánicos de línea, ahora manidos de linternas para guiar a los aviones. La voz del controlador, grave y pausada, alentó el recorrido de los tres aviones hacia la pista de despegue.

Alineado en el centro de la misma, el Guía de la formación ordenó encender las luces y dar potencia iniciando la carrera de despegue. Miró alternativamente hacia uno y otro lado imaginando, en la declinante luz del crepúsculo, las expresiones de preocupación de los alumnos esmerándose por mantener la posición que, con exactitud ilustrada, establecía el Manual de Vuelo. Cuando dirigió su vista hacia el frente apreció la agradable sensación que le producía el cercano y ondulante terreno de empobrecidas sombras. Una marcada vibración de su motor lo obligó recorrer el panel de su cabina y observar, en la sugerente iluminación anaranjada del taquímetro, una oscilación de la aguja. Tomó nota para luego desestimar la alarma cuando, ajustada la potencia para el vuelo recto y nivelado, la indicación moderó su oscilación.

¡Qué bien resplandecen, a lo lejos, las luces de la ciudad!, pensó el piloto instructor, para luego recorrer con su mirada todo el panorama que facilitaban los seis mil pies de altitud. Sobre su carta de navegación visual pudo, en un ejercicio profesional, identificar los nombres de aquellas poblaciones, sin poder imaginar la cercanía de su gente. La noche impresionaba y enseñoreaba. Él miró a su interior y éste le decía muchas cosas. Su vida un cálido acierto, su avión el instrumento más valioso de sus sueños, sus proyectos inabarcables por su multiplicidad. La aviación enseña muchas cosas, pensó, tratando de articular su mensaje con palabras. No las descubrió, entonces, se dijo, es el silencio el que atesora su secreto. Vaya, continuó, es la brújula que marca el rumbo, la cabina teñida de rojo fluorescente, la gravedad superada por la potencia del motor, el horizonte perdido en el ápice de un looping, la secuencia vertiginosa del vuelo bajo...

Inesperadamente, un golpe que suena a ruptura, vibraciones que se tornan incontrolables, incertidumbre que genera temor.

—Numeral 3 a Guía, tiene fuego en el motor —, exclamó Riciardo, sorprendido y preocupado, cuando apreció cómo la luz azulada que despedía el tubo de escape del motor se transformaba en una larga e intermitente luminosidad roja.

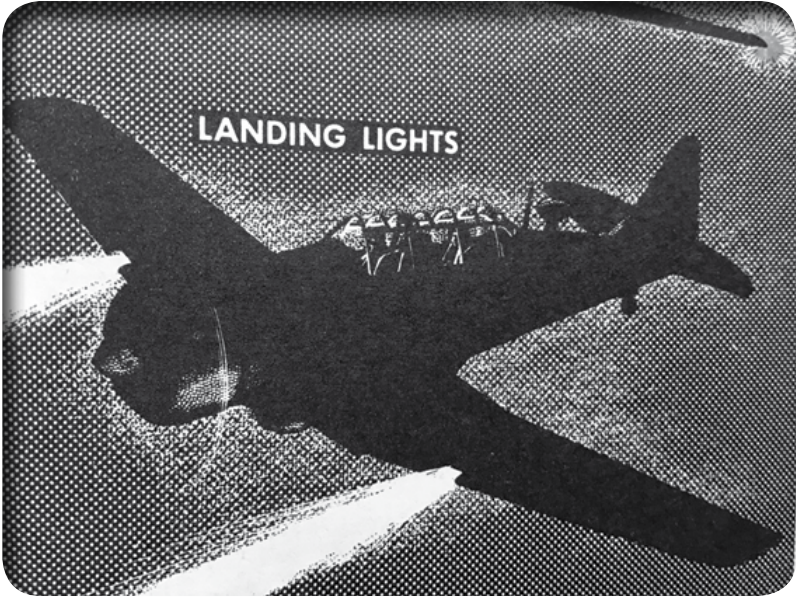
—Numeral 2 a numeral 3, abra formación y reporte la emergencia a la Base. Yo acompaño al Guía.

El Guía de la formación aplicó el procedimiento de emergencia, paso a paso, consciente del futuro inmediato. Las vibraciones lo fastidiaron y una maldición salió de su boca.

—Numeral 2 a Guía —demandó con énfasis, observando la gravedad del problema—, tienes que lanzarte, usa el paracaídas.

Él no tomó en cuenta la advertencia. Giró su cabeza para observar la difusa figura de Caldas gesticulando con su brazo derecho. Sólo atinó a levantar su mano abierta para tranquilizarlo. Las vibraciones cesaron, pero un humo espeso dificultaba su visión exterior. Sin proponérselo, su pensamiento se convirtió en un lenguaje que reproducía decenas, cientos de imágenes acogedoras. Presionó su comando hacia adelante para mantener una velocidad que inevitablemente decrecía. Caldas insistía con sus movimientos, ahora con cierto desaliento. Él, en cambio, sintió la generosa ayuda de su natural optimismo, fortalecido, ahora, por la extendida luminosidad de la luna llena sobre un terreno cada vez más cercano.

Cándido y el peón, debajo del alero, silenciaron sus voces cuando un sonido agudo precedió brevemente al ruido intempestivo del impacto y su refulgente luminosidad. Sin pensarlo, se incorporaron e iniciaron una apresurada carrera hacia el lugar, doscientos metros más allá de las casas que habitaban.



CAPÍTULO XVI

En perspectiva

Con cuidado extremo ordeno en el portafolio los papeles que me acompañan. Los he leído a todos y a muchos de ellos memorizado. La prueba teórica de vuelo abarca cien preguntas que recorren todas las partes y equipos del avión. Es un momento de esos en el que el error puede cambiar el destino. Hemos de cruzar una puerta para que el supremo juez nos otorgue la calidad de hombre. Es preciso demostrarlo. En el aula, un silencio indeseado cubre el ambiente. Los que ejercen la facultad de instructores, sólo muestran duros semblantes. Las hojas sobre el pupitre nos introducen en el vocabulario técnico y nos aíslan del resto. La mente funciona y pronto descubre que el conocimiento fluye e infunde confianza. Es el momento de abordar la cabina de vuelo.

Aunque el instructor de vuelo reitere la recomendación de estar “*un paso adelante*”, el avión ejerce un incómodo dominio. En cada vuelo, dos momentos se distinguen: lo aprendido y el nuevo tema, un teorema mentalmente ensayado. Sin darnos cuenta, comenzamos a creer que es posible controlar todos sus ocultos secretos. Imitando al paciente cultivador de flores comienzo a hablarle con cariñosas expresiones. La sintonía se transforma en sensibilidad y ésta en una incipiente amistad. La frontera ha sido cruzada. El concierto se repite, una, dos, tres veces... y con el transcurso de los años frecuento distintos escenarios y la gira se transforma en un éxito donde ejecutante e instrumento, emiten una armoniosa sinfonía.

No estoy solo, Max ha dejado su paracaídas en el estabilizador de cola del avión. Lo abordo y le pregunto:

–¿Qué tal te ha ido?

Sonríe, es su manera de encarar la amistad:

–¿A qué te refieres? –responde–.

–Al alumno. ¿Cuál ha sido su desempeño?

Con gesto adusto hace una señal con la mano. Gesto que interpreto “*con más errores que aciertos*”.

–Con el tiempo va a mejorar –agrega–.

Proverbial optimismo. Max está cansado, pero su expresión es de felicidad.

–Luego de cenar, ¿jugamos una partida de ajedrez? – invita–

Enfrente de mí, está él. Si pudiera emitir un juicio, expresaría mi admiración por la forma en la que vive la profesión. Sorteamos el color de las piezas y en seguida la tradicional apertura. Le temo, es un jugador inteligente. Para distraerlo, pregunto sobre el oficio de volar. Él no me contesta, sólo me prestará atención cuando su último movimiento me obligue a tumbar la pieza del Rey.

–Volar te hace feliz –comienza diciendo–. Al principio parece difícil, luego, con la experiencia, resulta una profesión sencilla, como todas las demás. Tiene sus demonios –agrega–, si presumes de ser muy bueno, el avión te hará saber que la humildad es la virtud más importante. Él no es un producto de la naturaleza; las aves sí lo son. Un invento del hombre pretendiendo dominar un espacio para el cual no fue creado. Sin embargo, el lugar se lo ha ganado, negarlo sería una contradicción porque la misma naturaleza dotó al ser humano de inteligencia. Cuando vuelo siempre me preocupo

por no violentar ninguna de las reglas que establecen sus límites operacionales, porque al fin y al cabo se trata de una máquina.

—Pareces muy seguro de tu vocación —interrumpo—.

—La aviación no es una rutina, es un hábito de mil oportunidades. Cada vez que me instalo en una cabina de vuelo, tengo la certeza de experimentar nuevas emociones. Allí soy libre, soy importante, soy mi propio líder. ¿Qué es la libertad, sino el de recorrer un camino que se marcha con prudencia por el cual se logra la felicidad? Mi única preocupación es cumplir con lo que me han ordenado y la recompensa es realizarlo con la mayor perfección posible. Te enseña a ser humilde, a respetar al otro. Todos los que participamos en esta aventura somos importantes y necesariamente dependemos unos de otros. Y en esto también incluyo a la familia. Cuándo vuelas ¿qué tienes a tu frente?, el azul del cielo, lo más parecido al infinito. Imagino lo siguiente: soy el líder de una formación de cuatro aviones. Los pilotos, para mantener las distancias y el tipo de formación que ordeno desde mi cabina, me prestan la imprescindible atención que se necesita para que el resultado conserve la figura geométrica de ajustadas líneas y ángulos que describen los aviones en formación. Mi voluntad se expresa a través de precisas órdenes visuales, ellos obedecen manipulando los controles de potencia y de vuelo. Soy un líder poderoso. Cuando el recorrido se agota, dispongo un cambio de posición para que ellos se alineen hacia mi derecha. Sobre el eje de la pista y con una secuencia de tres segundos, ordeno la ruptura de la formación para el aterrizaje. Para mí, lo inexplicable sucede luego, cuando todos, al mismo tiempo, apagamos los motores y, más tarde, nos reunimos, distendidos. ¿Qué veo en sus rostros? Lo que llamaría sencillamente felicidad.

Max pagó con su vida, aún joven, su pasión de volar. Recordando su ejemplo, cuando un largo camino ha sido recorrido, una consecuente mirada sobre el pasado se repite con emotivo carácter. La aviación reclama intensidad. Un avión en vuelo no se detiene, consume distancias y se transforma en un instrumento de reflexión, más allá de la propia profesión. El hábito de volar crea en los pilotos una atildada conciencia. Construye una historia como si de una novela se tratara; una novela que no tiene fin, y que, claramente, emociona. El personaje elabora una épica que no aspira a trascender y guarda en su interior con indisimulada discreción. La vida del aviador militar, que por lo general transita apaciblemente de modo sucesivo, cuando se instala en una cabina de vuelo de pronto se transforma, en un instante, de una intensidad inusitada. Quiere mantener oculto su secreto, no comenta lo que allí experimenta, guarda con celo el diálogo con los mil instrumentos que reclaman su atención y lo resguardan de inoportunas acechanzas. La cartilla de vuelo, de mil formas elaborada, contiene aleccionadoras disposiciones. El piloto repite en voz alta el contenido escrito en ella como si de una declaración de amistad se tratara. Un paracaídas le pertenece para evitar una desafortunada contingencia, consciente, además, de que es un instrumento más adecuado para el intrépido paracaidista. El diálogo entre el avión y el piloto tiene numerosos episodios, cada uno de ellos de esmeradas construcciones. Las escenas obedecen a una planificada secuencia. El dramaturgo está presente cuando la acción adquiere el dramatismo de un inesperado desenlace. El piloto niega la libertad del autor, maneja el destino, él escribe su propia obra. Habitando su cabina de vuelo, construye, modela con sus manos lo que el avión dibuja con plástica elegancia. Frente a él, se abre un sobrecogedor espectáculo. En el terreno, el dibujo inabarcable de la naturaleza y la empeñosa intervención del hombre trabajador con sus plantíos en instalaciones de mil usos. En el espacio azul, la

monumental belleza de la creación. Hay un fin en la obra inédita que se escribe con orgullo, una tarea asignada que el protagonista cumple con obsesiva dedicación. Toda la actividad aérea va desplegando en el tiempo un elocuente argumento, el que nos concede la buenaventura de lograr, en toda su extensión, un anhelado destino. Lo que fue, tenía que ser. Con el avión aprendimos a amar y a ser libres.



**Interpretación gráfica: Piloto Civil- Instructor Paracaidista Carlos Colman.
Revista Alas.**

EPÍLOGO

Por qué José Artigas

Todos los días, cuando la metálica puerta del ropero era abierta, en su interior destacaba un retrato de José Artigas. Su presencia fue permanente. Estudiada su gesta en profundidad, un sentimiento de gratitud se desprende de todos los orientales. Es por ello, por la razón bien fundada, que los aviones de la Fuerza Aérea Uruguaya lucen en su estabilizador vertical, la bandera que lo identifica como el prominente creador de la Nación, a la cual, como soldados, siempre hemos de servir con sincero reconocimiento.

A continuación, el autor presenta una breve síntesis histórica sobre la trayectoria de José Artigas con la finalidad de destacar la inculcable trascendencia que tiene su patriótica gesta en la vida profesional de los integrantes de la Fuerza Aérea Uruguaya



El Montevideo colonial era una ciudad murada, un bastión militar y un puerto de buen abrigo y aguas profundas. Junio de 1764, la fecha de su nacimiento. Artigas es su apellido, vínculo estrecho por el cual se distingue a una saga familiar presente en los albores de aquellas tierras que alguien calificó prematuramente *“sin ningún provecho”*.

El aprendizaje escolar para disciplinar el conocimiento que se acrecienta con la experiencia y la atenta escucha de sus progenitores. Detrás de ello, el fundamento de un carácter pleno de sentido común y calificados valores. De joven, un espíritu de aventura de horizontes extendidos, frontera abierta y verde paisaje de penillanura. El tiempo atempera el ímpetu juvenil y acrecienta su destreza hasta transformarse en respeto y liderazgo por aquellos que lo rodean.

Blandengues es un camino para seguir transitando las *“dilatadas extensiones de suaves colinas con abundantes pastos, serranías y grandes cuchillas que servían de rumbo a los baqueanos.”* Reconducidos sus hábitos montaraces, Manuel de Azara percibirá las cualidades del Ayudante Mayor, más tarde formará filas entre los defensores contra el invasor inglés para iniciar en febrero de 1811 la revolución oriental bajo las luces del Mayo emancipador.

Allí aparece la figura del caudillo. El que *“como cabeza, guía y manda la gente de guerra”*, encarna el impulso renovador y dirige la milicia: *“...cuando fue necesario crear una pasión colectiva; cuando los conceptos políticos comenzaron a prender en el seno de la opinión inexpiente; cuando las masas irrumpieron en la escena pública manejando esos conceptos sin noción cabal de sus contenidos, apareció en el proceso revolucionario, como intérprete y orientador de los sentimientos populares, la figura dominante del caudillo”*.

Es Artigas el heredero de una tradición que reconoce como cercano al indio, al mestizo y al *“mozo suelto de la campaña”*.

El valor de la historia consiste en que nos enseña lo que el hombre ha hecho y en ese sentido lo que es el hombre.

José Artigas puede ser calificado como un realizador oportuno y veraz. Un modelo construido por el pensamiento lúcido, amigable con la realidad de la Banda Oriental y de toda la región fluvial del Plata; vínculo imprescindible con la acción para alcanzar los ideales de justicia y libertad. Un emprendedor preclaro, poseedor del atributo de la síntesis para explicar los fines de la lucha cruenta y muchas veces devastadora: Independencia, República, Federación.

La lucha revolucionaria en el Río de la Plata promovida por la élite criolla americana contó, en la Banda Oriental, con el liderazgo indiscutido del General José Artigas durante diez largos y aciagos años. Parece un plazo breve, sin embargo, la intensidad de las revoluciones genera cambios profundos: una jurisdicción limitada de Montevideo que se transforma en la Provincia Oriental; un jefe político y militar como referencia institucional; un pueblo en armas que crea su ejército y combate; los orígenes de la nacionalidad identificada por el éxodo; enemigos que se multiplican porque su Jefe firme, obcecado pero siempre coherente legitima la discrepancia con las razones que explican, en los hechos, los ideales de la revolución.

El resultado es la efímera confirmación de la Provincia Oriental con su gobierno e integrada al proyecto federal de las Provincias Unidas. Intereses reduccionistas multiplican las luchas entre hermanos americanos. Allá el patriciado criollo que se encarama en el poder reclamando el gobierno como si se tratara de una herencia por derecho de clase; más acá el caudillo popular empeñado en defender un

modelo, síntesis de un federalismo cimentado en la unidad y la autonomía provincial.

Complejos son los procesos históricos y el historiador -por su parte- intentándolos explicar con el celo imprescindible de la búsqueda de la verdad. El hombre, celoso de la posteridad documenta los acontecimientos, un inabarcable deseo de justificación y permanencia. Esfuerzo cotidiano de explicar y comprender, lejano el juicio, la sentencia, la condena del personaje histórico porque es un hombre de su tiempo, condicionado muchas veces por las circunstancias que lo rodean. Aventurando una opinión, podría decirse que es la memoria colectiva la que mejor define el alcance y los valores del protagonista porque no está gobernada por el análisis histórico.

La figura de José Artigas está presente en estas dos manifestaciones: en la memoria colectiva porque es más cercana a la naturaleza humana, pues está cargada de imágenes apasionadas y en la historia porque prevalece sobre el rigor inquisidor del análisis. El camino ha sido recorrido y construido: una provincia libre y en el horizonte el singular logro del Protectorado de los Pueblos Libres. Purificación, una realidad y un símbolo de la institucionalidad federal frustrada por otra realidad más depredadora, muy propia de la naturaleza humana.

Prevalecerá la autoridad del invasor portugués, el encono de los representantes del centralismo porteño y la diáspora de los caudillos federales. Declina la ascendencia del Protector de los Pueblos Libres pero no su voluntad bajo el manto de sus ideales. Independencia para una república federal y democrática, síntesis armoniosa entre las ideas universales y una realidad de larga tradición comunitaria. Una paradoja dirán algunos para explicar que su federalismo construyó un país oriental independiente. Sin embargo, hay

una lógica esclarecedora cuando se mencionan los grandes hitos de la lucha revolucionaria; un camino épico que une, estremece, identifica a un pueblo.

Abordemos, ahora, una ficción. Es un José Artigas de sus últimos años, en la orilla de otro mundo, la del pueblo paraguayo. Atravesando la frontera del tiempo, un ciudadano oriental contemporáneo pondrá en su conocimiento la actualidad y la dimensión de su figura. ¿No hay contraluces en su patriada? Preguntará desafiante un interlocutor.

José Artigas, lúcido intérprete de su tiempo, le responderá con natural calma:

“Grande es el esfuerzo de los historiadores por conocer la verdad. El estudio, el análisis de los hechos. Respeto la palabra bien escrita. Deploro a los que escriben sin ese don que significa la honestidad. La Revolución de Mayo, una luz refulgente. Voltear la tiranía de la monarquía española. No más súbditos de un rey ausente. Sí a los patriotas convertidos en ciudadanos. Los hombres somos conducidos por los hechos y las ideas que el conocimiento deposita en nuestras mentes. Adherimos, rechazamos, negociamos. En el foco de nuestra atención, las ideas rectoras que iluminan la conciencia. Elegido Jefe de los Orientales los principios de la revolución legitimaban la lucha; no había pues forma de soslayarlos porque simplemente construyen lo auténtico. Seducían las nuevas formas de entender el gobierno al mismo tiempo que una poderosa tradición nos hacía querer con ínsita pasión los postulados de libertad, la soberanía particular de los pueblos, la justicia de ancestros orígenes, el celo por el bien común y la pretendida felicidad de todos los habitantes de la provincia. Una esmerada unión de estos dos extremos fueron pacientemente cultivados hasta esclarecer nuestros más cálidos propósitos. Y fuimos andando, leales unos y de veleidosa trayectoria otros. Un tránsito azaroso,

sangre expandida y reclamante. ¿Victoria? ¿Derrota? No importa porque sólo la verdad prevalece. Soy un hombre de mi tiempo, errando y acertando con toda la insistencia que se pueda imaginar. Pero hay cosas sagradas en la vida de los hombres: son sus ideales y el empeño en el servicio que emana de ellos. Serví a mi patria con la pasión que despierta su grandeza. ¿Hoy un país independiente? Bienvenido sea, se han cumplido nuestros sueños de libertad”.

AUTOR

Julio Díaz Pujado

Es egresado de la Escuela Militar de Aeronáutica como Aviador Militar, actividad que desempeñó durante treinta y nueve años. Obtuvo el título de Licenciado en Humanidades-Historia por la Universidad de Montevideo. 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”*; en 2014 una ficción histórica *“José Artigas ha muerto, vive el hombre”*; en 2018 *iOLorenzo Latorre o Nada! La Autoridad en el Fuerte*; y en 2020 un ensayo político *“La Inteligencia Crítica. Intelectuales en Uruguay 1950-1973”*. En la actualidad continúa con su actividad como docente universitario en la cátedra de Historia de América Moderna.



Año 1966



Año 1980

