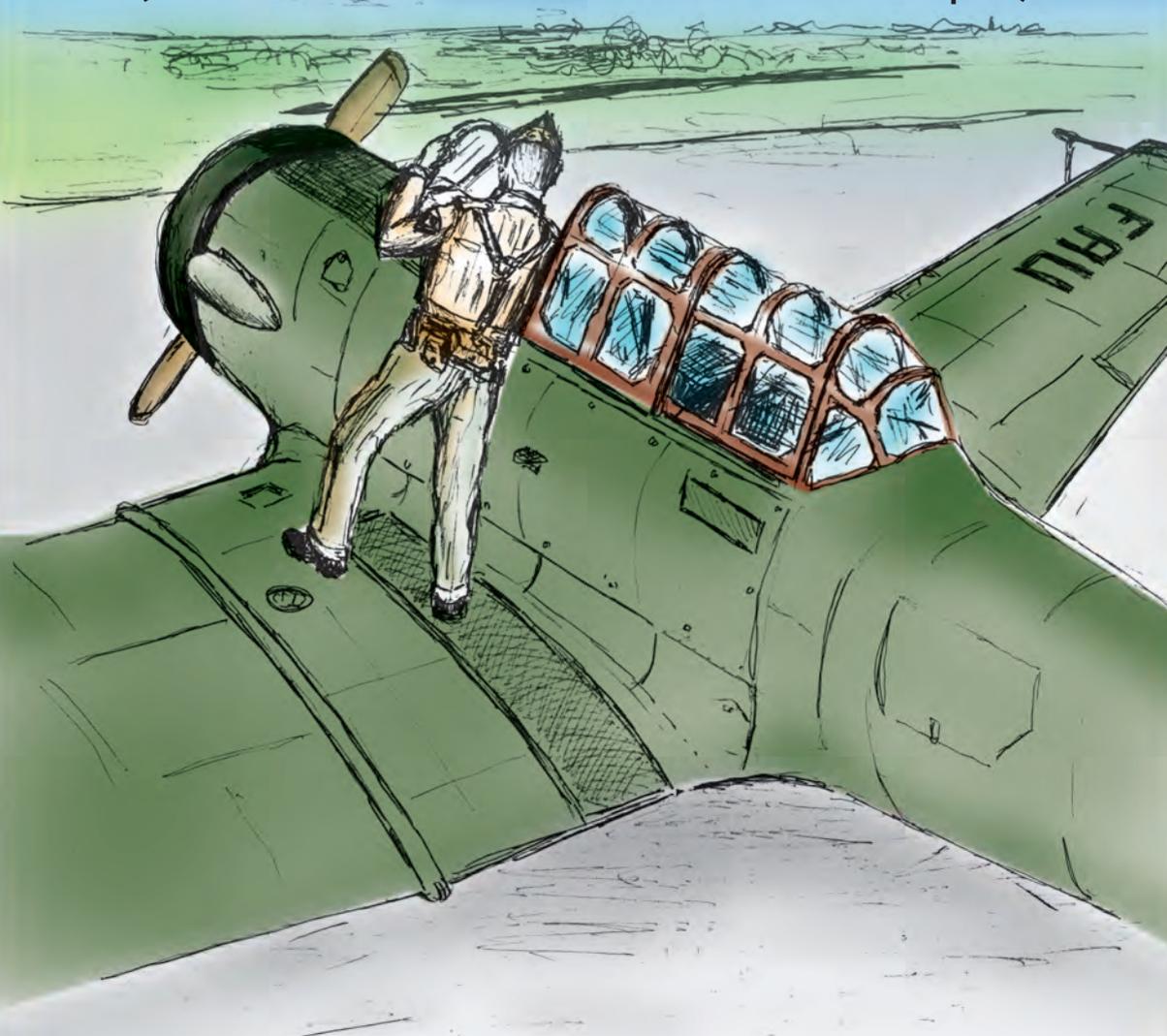


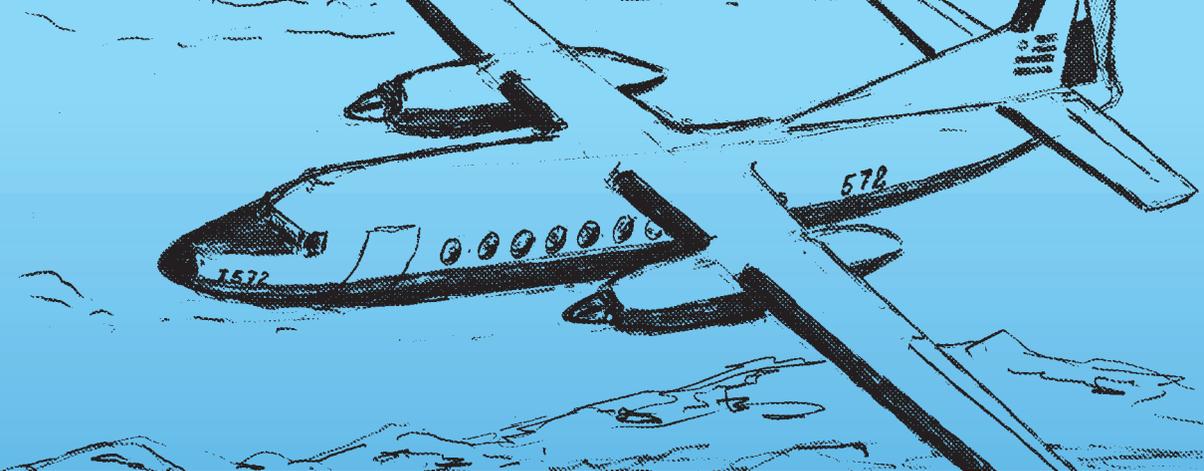
Julio Díaz Pujado

TRAS LA LÍNEA DE LA LÍNEA

HORIZONTE

(El mundo interior de Juan Aviador Equis)





La línea del horizonte es todo un símbolo para los aviadores. El cielo y la tierra se juntan pero nunca se alcanza. Mientras el avión sigue la redondez de la Tierra, el piloto busca en cada vuelo que emprende la línea recta que conduce al infinito. Desde que el hombre desafió al espacio construyendo máquinas más pesadas que el aire, la imaginación y la técnica se han esforzado por integrarse para que el universo de una cabina de vuelo haga comprensible la profesión de aviador. El avión lo eleva y lo hace dueño de su destino. Permanece sumiso a su voluntad, acata sus decisiones: una pura y elegante aplicación de la ciencia. Sin embargo, el aviador siente que aquél tiene vida propia y un severo código físico que le exige el buen hacer. Pero también lo enaltece porque lo hace transitar por espacios inacabados y comprender la dimensión de la libertad: ... *lugar de fronteras abiertas –piensa Equis-, donde la mera contemplación del horizonte estrecha el cielo y la tierra en una delgada línea que el observador aprecia desde el llano. Más allá hacia el occidente un sol declinante es interrumpido por elevaciones perladas de nieves eternas. Un silencio presuntuoso de intemporales signos. Soledades ausentes del vértigo que la acción emprende, historias mínimas de plenitudes espirituales...*

El autor se ha esmerado por definir la naturaleza literaria de este texto: ¿narración de signo autobiográfico? ¿relato lírico? ¿introspección literaria? Desistió de tal propósito confiando en una respuesta de los eventuales lectores. Sólo se atrevió a subtitularlo como “El mundo interior de Juan Aviador Equis” con la finalidad de hacer comprender –en la dimensión que se le quiera adjudicar- cómo se vive la profesión de aviador.



TRAS LA LÍNEA DEL HORIZONTE

EL MUNDO INTERIOR DE JUAN AVIADOR EQUIS

Julio Díaz Pujado

TRAS LA LÍNEA DEL HORIZONTE

EL MUNDO INTERIOR DE JUAN AVIADOR EQUIS

© 2010, *Julio Díaz Pujado*

ISBN: 978-9974-675-36-0

Ilustraciones de interior y tapa:

José Andrés Besençoni

Diseño y diagramación:

Sebastián Hernández

*A mi esposa Cristina, mis hijos
e hijos políticos, y nietos*

*A mis padres y hermanos, en especial a
Diana por su inestimable y valioso aporte*

*A mi amigo José Andrés Besenzoni cuya
vocación artística se refleja en las ilustraciones que
enriquecen este trabajo*

*A mi amigo Elbio Firpo por su importan-
te apoyo*

*A Librería Linardi y Risso, en especial a
Álvaro Risso mi reconocimiento y estima personal*

*A mis camaradas por la generosidad y
deferencia que siempre han demostrado hacia mi
persona*

*A la Fuerza Aérea Uruguay y su gente
por permitirme cumplir con un sueño*

En el instante previo a las cuatro horas y treinta minutos de una mañana de otoño, Juan Aviador Equis evita la disonante alarma electrónica de su reloj digital. Sentado en el borde de su lecho observa el acompasado ritmo de la respiración de su mujer. Disciplinado y ansioso recorre un itinerario que lo lleva, en treinta minutos, a la acera frente a su casa. La despedida familiar llevada a cabo en la víspera se había reiterado, simbólicamente, con una cariñosa mirada mientras recorría hacia la puerta de calle los distintos espacios de su hogar.

Junto a los otros integrantes de la tripulación, acomodados en el interior de un vehículo, recorrieron la distancia que los separaba desde la ciudad al aeropuerto. Todos examinaron en la oscuridad las manecillas de sus relojes e hicieron sus cálculos mentales acerca del tiempo disponible previo a la partida. Frente al edificio de operaciones de la Base Aérea percibieron el ruido de la planta autónoma del avión Fairchild y penetraron en el recinto contiguo a la plataforma de aviones. Los esperaba el operador de radio con la secuencia meteorológica de la ruta; más atrás un especialista con la carta atmosférica de superficie y el oficial de operaciones con un formulario de Plan de Vuelo.

Primer deseo cumplido. La información confirmaba el buen tiempo del primer tramo de la ruta aérea; el meteorólogo describió animado y circunspecto el significado de isobaras, zonas de alta y baja presión atmosférica, masas de aire y sus discontinuidades frontales, los tipos de nubes predominantes u ocasionales, las temperaturas y humedades absolutas y relativas, y los pronósticos del tiempo. Como segundo piloto, Banegas encaró el llenado del Plan de Vuelo para posibilitar la autorización del control de tránsito aéreo, mientras Solari –tercer piloto– cartilla en mano y portando una linterna realizaba la inspección visual exterior de la aeronave. Lo acompañaba Torena, suboficial mayor, responsable del mantenimiento del avión y primer ingeniero de a bordo.

Juan Equis recibió a los comisionados del Instituto Antártico y les indicó el acceso a la cabina de pasajeros. Éstos apreciaron las luces de

punta de ala y de cola. Hacia el interior del avión, una luz blanca intensa permitió su seguro desplazamiento. Al percibir su presencia, el sargento Estévez se le acercó para informarle sobre el contenido de la carga y su ubicación de acuerdo al procedimiento de centrado y balance del manual de la aeronave.

Distendido, Juan se ubicó en la cabina. Las luces de los paneles de control y los instrumentos eran amigables y exaltaban la imaginación de los pilotos. Ninguna de ellas perturbaba sus retinas. Pensadas en función del operador, su intensidad podía ser manipulada a través de una llave reguladora. Cinco eran los integrantes de la tripulación, cinco eran las tareas previas al vuelo que desempeñaron sin tropiezos y coordinadamente. El personal de la rampa, ubicado en distintos puestos, siguió sus movimientos y el desarrollo de los procedimientos emprendidos por ellos. Un soldado de línea se encaramó detrás de un extinguidor de fuego a un costado del motor número dos; otro —frente a la cabina de pilotaje— esperó pacientemente la orden del comandante del vuelo para apoyar la puesta en marcha de los motores, mientras un tercero aguardaba sentado sobre un tractor una posible demanda de la planta de poder. Dentro del avión, Torena recorrió, uno a uno y en voz alta, los puntos que permitieron controlar el estado de los sistemas del avión a través de sus indicadores. Solari y Juan, desde sus asientos, controlaron el buen funcionamiento contestando los requerimientos de control de la cartilla del avión leída por el ingeniero de vuelo. Mientras ello sucedía Banegas inspeccionaba —por última vez— la sujeción de la carga, el estado de los tanques de combustibles suplementarios y la seguridad de los pasajeros.

Con el pulgar hacia arriba, el comandante logró el visto bueno del personal de tierra. La presión manual sobre un pulsador ubicado en el panel superior accionó el movimiento de la hélice, posibilitó la apertura del sistema de alta presión de combustible y aceleró el giro de la turbina. Estabilizados su número de vueltas por minuto y la temperatura interior del motor, los tripulantes de cabina culminaron el proceso con el encendido del segundo motor. El ritmo de las operaciones se intensificaron: las calzas que frenaban el desplazamiento del avión fueron extraídas, el copiloto logró la autorización de la Torre de Control y el balizaje de los *taxi-way* permitieron el acceso a la cabecera de la pista.

El operador de la Torre de Control autorizó el decolaje, Torena retiró la traba de los comandos del avión, Solari encendió las luces de aterrizaje y Juan controló el libre movimiento de aquéllos y desplazó suavemente hacia adelante las palancas de potencia. Las hélices incrementa-

ron su ángulo de ataque. El ruido de las turbinas inundó de decibeles el entorno del aeropuerto, las ruedas de alta presión aceleraron sus giros, el indicador de velocidad se desplazó denunciando el movimiento de aceleración del avión. Con los pedales Juan Equis controló la dirección del avión y la rueda de nariz se mantuvo sobre el centro iluminado de la pista principal del aeropuerto. Solari denunció en voz alta una serie de velocidades alcanzadas y el piloto hizo una firme presión sobre los comandos para permitir primero, un leve ascenso de la nariz del avión y seguidamente el despegue. Dispuso luego que accionaran la palanca del tren de aterrizaje para permitir que éste se alojara en su compartimiento.

Juan concentró su atención en el *Director de Vuelo* de la cabina y mediante un control cruzado de los instrumentos ajustó la velocidad de ascenso y luego de un pequeño viraje alcanzó el rumbo verdadero preestablecido en su hoja de navegación. Solari y Torena –cumpliendo las funciones de co-piloto e ingeniero de vuelo respectivamente–, manipularon conjuntamente las manecillas de potencia de los motores para ajustar los parámetros establecidos por el Manual de Vuelo del avión. Liberados de sus tareas más urgentes levantaron su vista para contemplar el prodigioso atractivo del amanecer. Hacia el oriente el sol denunció su presencia, aún oculto, a través del color encendido del horizonte. En su trayectoria, el avión sobrevoló la ciudad. Era perceptible el contraste generado por las luces que titilaban como estrellas y la línea de la costa. Geografía y edificios en penumbra, un mar apenas rizado se transformaba en una masa continua de color indefinido. Un conjunto de barcos con luces prendidas esperaban en el antepuerto. El faro del cerro de la ciudad mantenía su ritmo de aviso marítimo mientras depreciaba la intensidad de su luz a medida que la luz natural se incrementaba.

Banegas, inmediatamente detrás de la cabina de pilotaje, ubicado en el compartimiento de carga delantera, preparó el mate. Invetido de una natural predisposición a las mejores formas rituales, paso a paso, marcando cada uno de los límites del proceso vertió la yerba en el recipiente manteniendo el plano inclinado que le permitiera alojar la bombilla y depositar el agua tibia con el cuidado de posibilitar que en su extremo superior la yerba no se humedeciera. Con el termo debajo de su brazo izquierdo y el recipiente de la infusión en la mano, recostó su hombro derecho sobre el panel eléctrico y esperó, pacientemente, que el agua depositada hidratara el contenido.

Solari –responsable de la función de navegación– anotó una serie de datos en su cartilla. Acto seguido reportó la hora del despegue a la

estación en tierra de la Base Aérea que operaba en alta frecuencia. Sujeto a los procedimientos regulados, el aviador militar —educado para mandar y obedecer— cumplió la secuencia con rutinario esmero. El operador en tierra registró el evento y aportó más información meteorológica y las condiciones operativas de los aeropuertos de destino y alternado que jalonaban la ruta elegida. De inmediato Solari se dedicó a comprobar el funcionamiento del *Sistema de Navegación Omega*. Su correcto funcionamiento aliviaba la tarea del tripulante. Su pantalla digital pone a disposición del piloto datos precisos acerca de la trayectoria de la aeronave sobre la Tierra: su velocidad terrestre, los vientos en altura y otras funciones que permiten una segura y certera navegación. Identificó la señal de más de dos estaciones terrestres, requisito imprescindible para que el equipo de a bordo desarrolle una ingeniosa medición de las ondas electromagnéticas que se desplazan por el aire.

Juan Equis accionó la interfase entre el *Piloto Automático* y el *Director de Vuelo*. No obstante se reservó el control manual del régimen de ascenso del avión, una práctica común en los pilotos que desean mantener una parte del control directo de la actitud y los cambios que demanda el vuelo de la aeronave. Cuando el avión se aproximaba al nivel de vuelo predeterminado, Juan accionó con su dedo índice una pequeña rueda estriada ubicada en el pedestal de la cabina. El avión inclinó su morro delantero y asumió una actitud que los pilotos definen como el vuelo *recto y nivelado* aunque otros prefieren designarlo como *vuelo de crucero*. La velocidad se incrementó y los tripulantes percibieron un cambio en el sonido ambiente. El ingeniero de vuelo controló los sistemas del avión y finalizando su tarea removió su asiento y liberó el acceso a la cabina de pilotos.

Solari desplegó la carta de navegación instrumental que regula el vuelo de las aeronaves en el espacio aéreo. Asistido por su plan operacional de vuelo y el navegador omega asentó las estimaciones de horario para los próximos puntos de reporte obligatorio y lo notificó a los controles de tránsito aéreo. Banegas le ofreció un mate humeante y excesivamente amargo, al tiempo que preguntaba si conocía las virtudes de la yerba mate. Sorprendido asintió y lo escuchó.

—¿Por qué comento esto? —reflexionó adoptando la expresión corporal de alguien que quiere compartir sus conocimientos—, porque el mate forma parte de nuestra identidad nacional.

Acto seguido extrajo un papel escrito de un bolsillo de su “mono de vuelo” y leyó en voz alta:

—“El hombre lleva la bombilla a sus labios. Sus ojos miran sin ver, fijos en un punto lejano. Están abiertos hacia fuera pero contemplan la íntima estatua de un ensueño. Su cuerpo no se mueve; la llama lo baña con luz anaranjada, lo envuelve con finas víboras de cobre y hace danzar su sombra sedente sobre la pared de adobe. Sorbe el hombre con succión pareja y deleitoso la tisana ardiente, descansa un instante, vuelve a chupar sin pausas y, al fin, con un rezongo soterrado, nacido en la entraña misma de la calabacilla, el mate anuncia que está exhausto, que aguarda una nueva transfusión de agua vivificante y cordial”. Éstas son palabras de un conocido antropólogo que escribió sobre la cultura del mate —agregó—. Su lectura despeja toda duda en ustedes y elimina una probable consideración acerca de una invención personal ¿Acaso no es ésa una ajustada y metafórica descripción del rito de tomar mate?

Juan realizó una corrección del rumbo manipulando una perilla del Director de Vuelo, miró sonriente al interlocutor en señal de aprobación mientras pensaba: “*Banegas es un piloto y al mismo tiempo un intelectual*”. Confeso admirador de los que cultivan el conocimiento, reconocía en su compañero una inteligencia superior. Él podía explicar técnicamente un sistema del avión, discernir cada uno de los pasos que indicaba una emergencia de vuelo, reconocer cada una de las sinfonías y los conciertos de Beethoven, recordar cada una de las obras de Kafka o Tolstoi, ejecutar con precisión la guitarra. “*Yo, en cambio, debo recurrir a mi memoria y al sentido común para aprender y volar un avión. El repaso continuo de los manuales de vuelo, el auxilio constante del experto, la necesidad de su apoyo. La explicación del principio de operación para comprender las partes del todo; la duda como método para despejar el error.*”

—El mate —continuó Banegas animado por el interés que demostraban sus interlocutores—, además de tener propiedades estimulantes y medicinales, iguala las clases sociales. Lo beben patrones y peones, jefes y soldados. Más aún, lo bebieron amos y esclavos en la colonia. Lo bebemos nosotros en los vuelos de transporte, nos une, nos hace amigables. Lo bebieron también los inmigrantes y lo incorporaron a sus costumbres. Se puede tomar solo y es nuestra compañía; es, además, protagonista en una rueda de mortales.

—Te faltó decir que el mate compartido por un grupo de personas es anti higiénico —aseveró Solari—, y, a veces, se le reconoce como un símbolo de pereza.

—Te equivocas —contestó Banegas con convicción—. El mate trasciende y hermana el pensamiento y el sentimiento. Cuando el

hombre penetra el terreno de las ideas está recreando su propia existencia.

Más pragmático, Solari replicó:

—Te fuiste al mundo de las abstracciones. Un mundo que está muy lejos de la realidad.

Sin embargo, aceptó sonriente el mate humeante. Lo retuvo en su mano izquierda al mismo tiempo que con la derecha depositaba su cartilla de navegación encima del panel de instrumentos junto al parabrisas de la cabina.

—Debo reconocer —agregó— que está muy bueno y que, además, estimula la mente y me descubre más locuaz de lo que soy naturalmente.

Midiendo el alcance de esta confesión, Banegas cerró su ilustrado comentario diciendo:

—Por si tú no lo sabes te comento que la yerba contiene un alcaloide dinamizador y tónico del cerebro. La conocemos como mateína. Al ingerirla otorga *“fuerzas al cuerpo, resolución al espíritu y contentamiento al alma”*, según las propias palabras del autor que te mencioné.

Torena, que regresaba de la cabina de pasajeros —de pie, por sobre el hombro de Banegas y en una rápida mirada— observó los parámetros de funcionamiento de los motores y los sistemas del avión. Luego hizo girar una perilla del panel del sistema eléctrico, controló el voltaje de cada una de las barras de corriente y se animó a intervenir:

—Perdone usted mi atrevimiento, pero olvidó decir que el mate es también alimento de los pobres, o si usted prefiere tiene la propiedad de engañar al estómago.

Juan, ahora ajeno a la conversación, extendió su vista sobre la costa argentina. Comparó la forma que ostenta el accidente geográfico con la representación gráfica que recoge su carta de superficie e identificó la bahía de Sanborombón. La exacta reproducción que recogía su mapa le despertaba una profunda admiración por sus diseñadores.

El piloto, desde la perspectiva que otorga la altura, necesita la reproducción de ese escenario para ubicarse sobre el terreno. *El arte de la navegación aérea* —pensaba Juan— *tiene varios componentes. Uno es el científico, el técnico; basta recordar como Mercator o Lambert, desgajaron o, más aún, proyectaron la tierra sobre un plano, dibujaron, reconformaron las deformaciones que se producían, introdujeron la escala, las obras del hombre, símbolos y nombres, meridianos y paralelos. El arte de la navegación también posee otros componentes. Con qué placer el piloto traza sus líneas sobre ese*

mágico misal que representa la armonía de la forma y las tonalidades de los colores que mezclan y al mismo tiempo delinear ríos, mares, océanos, montañas, ciudades, puentes. Con qué placer extiende su transparente “plotter” —esa ingeniosa regla que mide rumbos y distancias a través de un semicírculo graduado, líneas impresas y números—. Con qué devoción lee, extrae y asienta en su planilla rumbos geográficos, interpreta las variaciones magnéticas, velocidades, tiempos, consumos proyectados de combustible.

Luego la realización del proyecto o la materialización del vuelo. La perspectiva del cielo, la magia de las nubes, la aprensión hacia las tormentas. El llenado de los espacios vacíos de la cartilla de navegación, el recálculo de las estimaciones en tiempos, velocidades y el combustible remanente. También la utilización del “computador de vuelo”, una regla circular de cálculo manual que permite —además de discernir distancias, velocidades y tiempos de vuelo— dibujar con esmero y precisión un “triángulo de viento”. Extraño instrumento que el piloto manipula para establecer velocidades y medir en grados la intensidad de la deriva producida por el viento en altura y de esa forma corregir su rumbo magnético y reproducir en la Tierra el recorrido de su avión de la misma forma que lo había hecho sobre su escritorio antes de emprender el vuelo de navegación...

Martino, respetuosamente irrumpe en la cabina, apoya su antebrazo en la parte superior del asiento del piloto e interrumpe la introspección conceptual de Juan Equis. Enfundado en su uniforme camuflado de campaña, luce sobre su cabeza la boina de paracaidista. Experto en cuestiones antárticas, es desplegado a aquella región con una serie de órdenes administrativas y operativas. De hablar ceremonioso y pausado, reitera animoso su saludo matinal. Su vista recorre el horizonte hacia el cual apunta la nariz del avión. Aprecia la claridad del amanecer y al sol levemente elevado.

—Magnífica vista —comenta antes de aventurarse a preguntar—: ¿qué novedades tenemos?

La respuesta es unánime:

—Buen tiempo. Volamos a nivel de crucero, en el avión funcionan correctamente todos sus sistemas, el mate recién comenzado, la cabina un poco fría, el sol sobre el horizonte ¿Qué más podemos pedir?

Con buen tino Juan agrega:

—Que todo siga así.

—¿A qué altura volamos? —pregunta Martino con humildad—.

—Quince mil pies, en metros unos cinco mil —responde Solari con deferencia—. Tenemos previsto hacer escala en Viedma y Comodoro Rivadavia para recargar combustible.

Conocedor de su natural inclinación por el saber aeronáutico, Solari le pide que extienda su vista a lo largo de la costa, al mismo tiempo que despliega la carta visual de navegación. Con el brazo extendido comienza una explicación para hacer inteligible la posición del avión con respecto al terreno:

—A tu izquierda puedes ver Punta Norte, un cabo geográfico que sirve como punto de referencia para marcar el límite del Río de la Plata con el Océano Atlántico. Ahí culmina una línea imaginaria que comienza en la península de Punta del Este. Al frente puedes observar la ciudad de Dolores y más allá Tandil. Sobre la costa aún lejana se alcanza a divisar Mar del Plata. El terreno no presenta accidentes geográficos de significación hasta Tandil, deja ver un sinnúmero de finos cursos de agua alternado por lagunas. Te preguntarás cómo se determina la posición del avión por referencias visuales. Muy sencillo. Esta línea trazada sobre la carta visual es la trayectoria propuesta que tiene un aeropuerto de origen y otro de destino. El piloto debe identificar sobre el terreno algunos puntos geográficos como referencias. Por ejemplo un río, una ciudad, una carretera, una vía férrea. Luego, con un simple ejercicio de comparación entre los puntos notables ubicados en el terreno y su identificación en la carta geográfica se determina con exactitud la posición del avión. Esta lectura de la carta de navegación visual que hace el piloto le permite volar con precisión siempre que el terreno permanezca visible. Otro método se requiere para volar de noche o cuando las nubes lo impiden.

Hizo una pausa, extrajo otra carta, la desplegó y mostrándosela a su interlocutor completó su explicación:

—Hoy se exige que se navegue por los instrumentos del avión y unas reglas establecidas. La lectura se realiza en esta carta que se denomina de “*Navegación por Instrumentos*”. De acuerdo al Plan de Vuelo el piloto respeta alturas, tiempos, trayectorias conocidas como aerovías o si prefieres una especie de “carretera del aire”. Estos puntos marcados como pequeños triángulos deben ser reportados al Control de Tránsito Aéreo una vez que el avión se encuentra justo en su vertical. ¿Cómo determinas tu posición? Esta vez con los instrumentos de navegación de a bordo.

Martino, entusiasmado preguntaba y escuchaba con atención las explicaciones de Solari. Mientras esto sucedía Juan Equis —en voz baja—

aprovechó la oportunidad para regodearse comentándole a Banegas una anécdota vivida por su amigo:

—El Presidente invitó a los consejeros antárticos a una cena. La vestimenta de los invitados —recordó— denunciaba la formalidad del evento. De noche y “a la hora señalada” el propio dueño de casa franqueó la entrada y ubicó a los invitados en una amplia sala cuya solemnidad era realzada por unos austeros muebles de estilo clásico. Faltaba Martino. A medida que los minutos transcurrían la preocupación de los visitantes aumentaba. La puntualidad castrense —disciplinada y obsesiva— estaba siendo violentada por uno de sus integrantes. Pasados quince minutos los presentes reconocieron la voz de Martino en el vestíbulo. Los rostros sonrientes se dirigieron hacia la puerta de entrada de la sala para verlo avanzar a paso de infante, firme, solemne y erguido.

Algo desconcertó a los invitados cuando observaron el entallado conjunto de pantalón y campera “jean” de Martino. El Presidente, admirador confeso del imprevisible pionero, lo introdujo al grupo al tiempo que acercaba un sillón. El recién llegado advirtió las miradas inquisidoras y condenatorias de sus camaradas y con voz grave señaló:

—Señor Presidente, la invitación refería a la celebración de un encuentro que yo interpreté distendido y entre amigos. Un ambiente protocolar como el que yo observo en mis camaradas a través de su postura y de su vestimenta no condice con la naturaleza de la misma. Si hay que respetar el reglamento militar soy el primero que lo invoco, pero creo, sinceramente, que éste no es el momento. Si estoy equivocado, le ruego me lo haga saber.

Interpretando la alusión de su admirado contertulio, el dueño de casa se despojó de su saco y lo depositó en el respaldo de una silla contigua, se quitó su corbata, recogió en sus antebrazos los puños de su camisa y replicó animado:

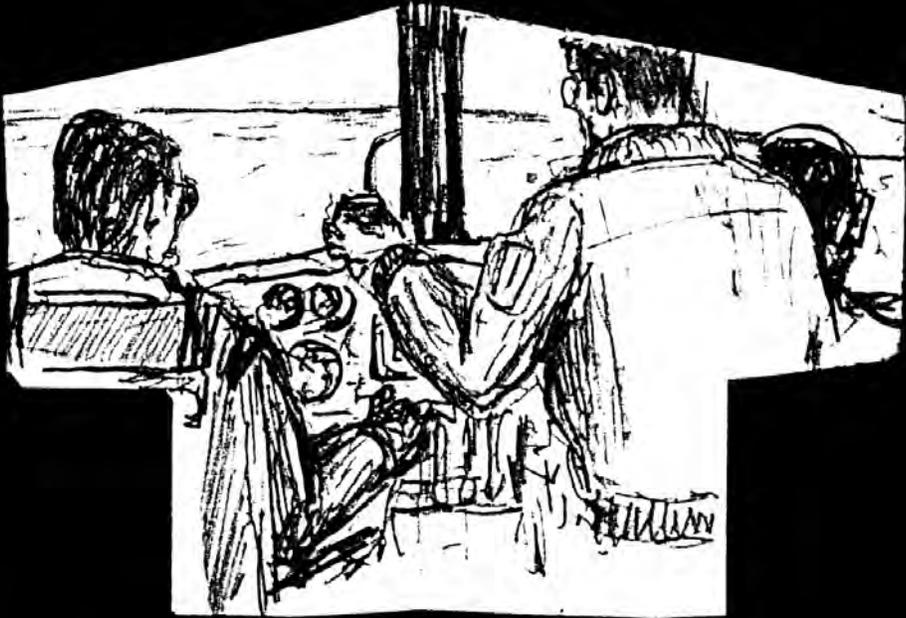
—Tome asiento amigo. Su respuesta es la que yo esperaba en estas circunstancias. Son sus antecedentes de hombre emprendedor lo que importa y valoro. Usted aquí puede presentarse con la formalidad que estime conveniente y cuantas veces lo desee.

Todos sonrieron aceptando la dilucidación de la contienda formal porque reconocían que Martino era, generosamente, distinto.

La voz de un controlador de tránsito interrumpió el relato de Juan indicando a los pilotos las instrucciones para el descenso y la aproximación al aeropuerto de Viedma. El ruido de las turbinas se atemperó,

Juan Equis liberó el control de altitud del piloto automático y la nariz del avión se inclinó levemente hacia abajo. Hacia el exterior, el paisaje irrumpía en sus retinas. El mar azul del Océano Atlántico, las líneas sinuosas y armónicas de la costa. Más atrás la ingeniería urbana de los hombres denunciaba la presencia de Bahía Blanca y Puerto Belgrano; hacia el frente los geométricos mosaicos de las plantaciones de un valle fértil, un prodigio cerealero humedecido por las aguas del río Negro. En la aproximación final los pilotos en una fugaz mirada, distinguieron las dos partes de una ciudad de cuarenta y siete mil habitantes, su puente ferro carretero, las torres de su Catedral...

En su bitácora personal, Banegas anotó que *“junto a Carmen de Patagones vecina ciudad ubicada al norte del río Negro en la Provincia de Buenos Aires, Viedma es el establecimiento urbano más antiguo de la Patagonia, fundada por Francisco de Viedma y Narváez bajo el nombre de Nuestra Señora del Carmen en abril 22 de 1779”*.



El universo del piloto es su cabina...

II

HE NACIDO EN LA TIERRA DE LOS PÁJAROS, UN PEQUEÑO PAÍS DONDE LOS RÍOS ABREN SURCOS DE LUZ ENTRE LOS CUARZOS.

A principios del siglo XX dos hermanos fundaron un pueblo. Aquellas tierras albergaron chanaes, yaros, a veces a los más laboriosos guaraníes y ocasionalmente a los trashumantes e indómitos charrúas. Más acá se fundó Santo Domingo de Soriano –primer pueblo colonial– y algunas efímeras reducciones de indios. Por aquellos campos transitó la historia, a veces lánguida y perezosa, otras en el espiral de la modernidad, revoluciones patrias y guerras civiles. También los ha habitado gente laboriosa, gauderíos, contrabandistas y los han recorrido míticas carretas con sus cansinos bueyes, diligencias tiradas por caballos, conducidas desde el estante y transportando polvorientos pasajeros. Sobre las huellas de sus caminos se asentaron postas y pulperías. El tiempo no contaba, contaba la vida, aunque aquél consumía generaciones. El universo de la gente que habitaba era sencillo pero no simple. Si de orografía se trata es cuestión de señalar la presencia de unas leves estribaciones que dominan tímidamente un escenario físico de penillanura, una divisoria de aguas que oscila los doscientos metros de altitud.

Apareció el ferrocarril y cambió el ritmo de los tiempos. Eso vino de afuera; algunos dijeron que era el progreso, otros que era un engendro que cobró vida y que para hacerlo comprensible los ingenieros asimilaban su fuerza motriz a cientos, miles de caballos que se gaseaban en el vapor de agua convirtiéndose en patas circulares de metal que giraron y chirriaron sin razón de continuidad. El ojo humano no pudo desagregar aquel frenético movimiento y se contentó cuando al detener su marcha, volvió a identificar los rayos de una rueda metálica. Se enajenaron los campos para asentar los durmientes y las vías, aparecieron los apoderados de la compañía ferroviaria, ingenieros, obreros y administradores. Se conoció por entonces un nuevo vocabulario: inversión, capital financiero, empresario, concesión, crédito, usufructo, comunicaciones, ticket, tramo.

La posta de diligencia y carretas, doble encrucijada de caminos –de Porongos a Puerto Sauce y de Mal Abrigo a Mercedes–, declinó como testimonio histórico y quedó a novecientos metros de la Estación,

de sus galpones y de un tanque de agua con mangón de metal—tela como penacho.

Dijeron que Juan C., ejerciendo el mayorazgo desechó un reclamado espacio territorial contiguo a la Estación. Más tarde Braulio Miguel y Doroteo Juan C. parcelaron, vendieron, fundieron, gestaron, cimentaron, crearon la diversidad de una comunidad.

Quienes allí nacieron portaron un nuevo apellido de origen y adhirieron al rito de la *Pachamama*. Del pueblo a la comarca, de ésta a la región, al país, al mundo. Quienes allí nacieron se identificaron con un alongado *boulevard* configurado por la continuidad de sus plazuelas y el desvío fundacional a la tradición colonial de una plaza central. Así saludaron amigablemente la fundación de otro pueblo allende la vía. Con la proliferación de pequeños barrios se agregaron iglesia, hospital, escuelas, colegio, liceo, bancos, comercios, oficinas, entidades, y sobre todo se integraron sus campos aledaños, los de la mística del trabajo rural y su bíblica generación de bienes de la tierra.

Tiempo, espacio y el hombre generaron una historia local apenas escrita y singularmente vivida. Leyes nacionales abonaron la existencia de un núcleo urbano y lo calificaron jurídicamente como pueblo, villa, ciudad.

Si es pertinente establecer un origen cronológico para marcar un comienzo, la referencia es 1903. En ese mismo año, en la América estadounidense, los hermanos Wrigth emularon el vuelo de las aves. Se sumaron otros nombres como Santos Dumont, Farman, Latham. La aplicación científica y la ingeniería mecánica hicieron posible el sueño de Leonardo Da Vinci y abrieron un inconmensurable espacio a la imaginación humana: el avión *nos permitió descubrir la verdadera faz de la tierra y hemos aprendido la línea recta* aseveró Antoine de Saint-Exupéry en *Tierra de Hombres*. La novedad es conocida y aprehendida en el vértice histórico rioplatense. Apellidos orientales se agregaron a la nomenclatura de la historia aeronáutica. Generosas y luctuosas aventuras se vivieron y se contaron.

Una realidad mágica despuntó en todos los confines nacionales. Antes, la presencia del barco, el paso del hombre y el caballo, el tránsito de carretas y diligencias, la revolucionaria invención del ferrocarril, la explosión interna de los motores de automóviles, también carreteras y transportes automotores. Ahora, el insólito vuelo de los aviones. El mundo se ensanchaba, las distancias se acortaban, la velocidad crecía: más alto, más lejos, más rápido —clamaba el ingenio del hombre—. Alguien

ha dicho que el tiempo físico es disímil del histórico. La humanidad se enajena por su propio mérito creativo.

El niño inhábil incorpora la cultura universal. El niño pueblerino el universo singular de su comarca. Sus primeros años es el horizonte de un pregón que recorre las esquinas y difunde lo cotidiano. A pocas cuadras del hogar está la escuela. Previo a la partida, su madre ha retirado la gordura de la leche para hacer manteca y ha servido un humeante café con leche con un trozo de pan fresco. La cartera escolar es portada desde el hombro y en su interior luce el texto escolar, cuadernos lisos y rayados, los deberes en hojas *Tabaré* y tinta *Pink*, hojas color *garbanzo* con deficientes representaciones de nuestra flora y fauna, mapas geográficos e históricos, procesos de industrialización de nuestras materias primas... El *guardapolvo escolar* impide superponer la bufanda y sus manos ateridas se empeñan en conservar los *sabañones* que se hacen insoportables cuando el calor ocasional permite la normal circulación de la sangre.

Durante el invierno, Juan Equis tiene la tarea de reportar a su maestra la temperatura ambiente a primera hora de la mañana. A una cuadra de su casa se ubica un termómetro que pertenece al boticario y que se encuentra en un patio contiguo a la farmacia. Sin importunar, accede al mismo y registra, muchas veces, temperaturas bajo cero. Juan Equis verá recompensado su trabajo cuando a fin de año la maestra muestre una intrincada gráfica y sobre un eje de coordenadas distinga las estaciones del año por las variaciones de temperaturas e insista acerca de la importancia del trabajo del investigador.

El aula escolar es acogedora bajo la tutela del magisterio femenino de Elvira, una prolongación del hogar maternal. Sus referencias son el saber y el afecto. El ambiente delata una competencia entre los alumnos que se manifiesta cuando la operación aritmética exige concurrir precipitadamente hacia el frente de la clase para registrar un significativo “*muy bien*” si se logra en el primer intento, o un disminuido “*bien*” en segunda instancia, sin descontar el descrédito que genera un “*mal*”, nunca disimulado por las descarnadas miradas de los compañeros de clase que no pueden soslayar la condición humana.

En ese universo, Carlos y Celeste eran los referentes de conducta, saber y aplicación al estudio. Juan Equis no dudaba en requerir el apoyo de alguno de ellos. Preguntados por el principio de Pascal, no dudaban en afirmar que “*entre las moléculas de un líquido existe tal solidaridad que si se ejerce una presión por mínima que sea sobre una superficie líquida esta*

presión se transmite a todo el líquido contenido en el recipiente”. ¿Cómo identificamos al sol? “Simplemente como una estrella esférica cuyo volumen es 1.300.000 veces el de nuestro planeta y alcanza temperaturas de hasta 6.500° de calor”.

Con ellos aprendieron a imitar los buenos ejemplos y el valor de los modelos personales. Sin duda, Elvira era el móvil intelectual principal. Sus alumnos pensaron en la imposibilidad de incorporar su inabordable sabiduría y a denunciar los inconfesables afectos que despertaba en Juan Equis, Carlos y los demás Pedros de la clase. Bella y de firme carácter incitaba al trabajo y el buen hacer. Cuando se enojaba nadie osaba desafiar su encono con expresiones faciales o palabras. El futuro de los niños era su obsesión: “*Debéis conocer y comprender el proceso de la descomposición de la luz, la fuerza de los volcanes, los postulados de Galileo Galilei, la producción de los países, la historia patria...*” Cien veces las ciencias físico naturales, geografía, botánica, historia, aritmética, expresión; mil veces la humanidad, su forma y sus valores; cientos de miles de veces el respeto y la solidaridad; millones de veces la felicidad.

El barrio era la cuadra y el baldío era transformado en un improvisado campito de fútbol. La rutina vespertina se iniciaba con la carga de los *deberes escolares* disfrutados por las responsables niñas y sobrellevados por los dispersos y ansiosos varones. Profesos deportistas, eran desbordados por el inabarcable fenómeno de los ocasionales éxitos del deporte nacional, repetidamente exaltado por sus creadores biológicos y normalmente ignorado por las hacendosas madres pueblerinas. El rodar de la pelota de goma se transformaba en una diversión insustituible y apasionada. La disputa, no exenta de tropezones, puntapiés malintencionados y peleas ocasionales, se extendía hasta que algún emisario de la familia reclamaba el regreso al hogar. Niñas pequeñas, tímidas, obedientes de la autoridad materna, apoyadas en el tejido de alambre que delimitaba el improvisado predio deportivo lanzaban su encomienda por encima del sonoro bullicio que engendraba el juego: “*Mamá dice que vayas, es la hora del baño y la cena.*” “*Que espere un ratito más. El partido es a diez goles y vamos 6 a 4.*” “*Mamá me dijo que regreses de inmediato*” “*Andá yendo, ya voy*” “*No, no... siempre la misma historia*”.

Previo al reparador sueño, la jornada culminaba en el lecho con la lectura de *La pequeña Lulú*, las apasionantes aventuras de *Roy Rogers*, *El Zorro*, *El Llanero Solitario*, *Hopalong Cassidy* o el más cercano comics de *Patoruzú* y el inimitable *Isidoro Cañones*.

Un día los pantalones largos se impusieron. La comprensión lectora, el análisis, la reflexión eran demandados por los profesores del liceo. Los alumnos recibían en un atado los libros de textos recomendados por las autoridades de la enseñanza. Sus lecturas eran apetecidas o resistidas según las orientaciones vocacionales. Sin embargo, todos tenían el sueño adolescente de las realizaciones personales. El régimen era más estricto. El Profesor se empeñaba en documentar un deficiente cuando la convocatoria a resumir el contenido de la lección era soslayada por el Alumno. La lista diaria de asistencia marcaba el inicio de la jornada. Más tarde, una sucesión de educadores dictaban, señalaban, explicaban, asignaban trabajos y estudios. La adscripta, afiliada a la repetición de los deberes del estudiante, solía esgrimir una muletilla que enaltecía la cátedra y llenaba de responsabilidad a éstos: *la tarea de educar –expresaba– tiene mucho del sembrador, habéis abierto los surcos para que en ellos germine, fecunda la simiente. Para que esto suceda –agregaba– debéis ser aplicados y estudiosos.*

Debajo de un alero de chapas acanaladas y sobre la pared, un tablero vidriado reponía en impresos informativos los deberes de un pregonero que en otros tiempos declamaba en voz alta las noticias de la comarca. A Juan Equis le llamó la atención un rostro enfundado en un casco de piloto detrás de un visor transparente y una máscara de oxígeno. La publicación animaba a emprender el camino de una profesión. Un avión, en empujado esfuerzo, establecía el vínculo con el enigmático personaje inanimado pero de fuerte expresión en su mirada. Juan en su calidad de estudiante, escudriñaba el futuro con entusiasmo. ¿Acaso no era ésa su vocación? Su mente registraba el sonido y la silueta de un avión observado desde el patio de su casa. También el “aterrijaje” de un osado paracaidista en un festival aéreo y los ecos cinematográficos de una batalla aérea de la segunda guerra mundial.

La incidental visita a un aeródromo militar fue un hecho ineluctable. La excursión fue en tres automóviles de tres profesionales y sus familias. En tiempos de vacaciones iniciaron un itinerario que culminaba en una represa hidroeléctrica. Juan recordaba a la erudita Elvira cuando se aplicaba a explicar las fuentes de energía. El aprovechamiento de los cursos de agua permitía la generación de electricidad. Un proceso que los escolares definían como un enigma: algo así como la construcción de un alto muro para almacenar el agua, inundar tierras y árboles, aprovechar una fuerza, movilizar gigantescos electroimanes, liberar cargas moleculares y hacer viajar la energía por cables soportados por gigantescas torres de metal. Sin entender el alcance de la teoría y su aplicación, la memoria

del escolar aprehendía lo que el tiempo inundaría de lógica racional. Seguramente –cuando vean la represa y su lago, las máquinas, los instrumentos que Elvira esquematizó sobre el pizarrón– Carlos, Esteban, Oscar, Juan comprenderán la dimensión de una verdad revelada.

La ruta de “macadán” sinuosa y polvorienta recorre la Cuchilla del Perdido. En una depresión del terreno, una calzada de hormigón posibilita superar el cauce del arroyo Monzón. La humedad del suelo de ribera facilita la aparición del sauce criollo, una floración de intenso rojo del ceibo contrasta con la amarilla flor del espinillo. Más allá en el descampado de la penillanura se escucha el estridente sonido que emite un grupo de aves de un gris pálido. Es de esta forma como el chajá denuncia la presencia de intrusos.

Mientras tanto, Juan escucha a su padre cuando lo instruye acerca del “abrazo del Monzón”. Justo allí en tiempos de pueblos y soberanías se reunieron Lavalleja y Rivera; compadres, enemigos y luego amigos; vicisitudes poco comprensibles para un niño. Ha dicho su padre: *Los historiadores especulan acerca de los contenidos del hecho y de la conversación. Lo trascendente –agrega– es que desde allí emprendieron juntos el tramo final de la campaña libertadora.* Sin entender esas contradicciones, Juan asimiló la gesta patriótica única, brava, irrepetible. Comprendió entonces por qué en aquellos lugares el ceibo arropa la flor nacional y permite que abrazado a su tronco crezca a veces el higuieron con una copa que se extiende a modo de sombrilla; que el chajá construya sus nidos junto a cursos de agua y bañados; que la mulita o el tatú peludo habite las cuevas de zona de praderas y el carpincho ostente la calificación del roedor de mayor tamaño de la región. Es ése el mismo lugar, su flora y su fauna, y la historia que tiende puentes para integrar el pasado.

Trinidad o Porongos tiene la matriz urbana de los pueblos orientales. Emerge distinguida como la capital de un departamento que lleva el nombre de uno de sus hijos, Venancio Flores. Durazno en cambio fue una de las nueve jurisdicciones originarias del territorio nacional. Sobre las orillas del río Yí desde 1821 existe San Pedro del Durazno, capital de una mesopotamia que limita al norte con el venturoso río Negro. Rincón del Bonete, destino de la excursión, amplía el horizonte acuoso más allá de la represa. Las retinas de los visitantes se detienen en las cuchillas bordeadas por las aguas y que la mano del hombre transformó en pequeñas penínsulas. También distinguen pequeñas islas, testimonio elocuente de las elevaciones del terreno que lograron superar el nivel de las aguas.

Apenas cubiertas por una escasa vegetación, rompen la monotonía del amplio lago artificial.

El dique de contención de la represa tiene mil metros de largo y treinta de altura, compuertas que permiten o impiden el paso de las aguas; un caudal de seiscientos metros cúbicos por segundo mueven inmensas turbinas generadoras. *Entonces, –afirma Carlos– Elvira tenía razón, la energía hidroeléctrica es posible...*

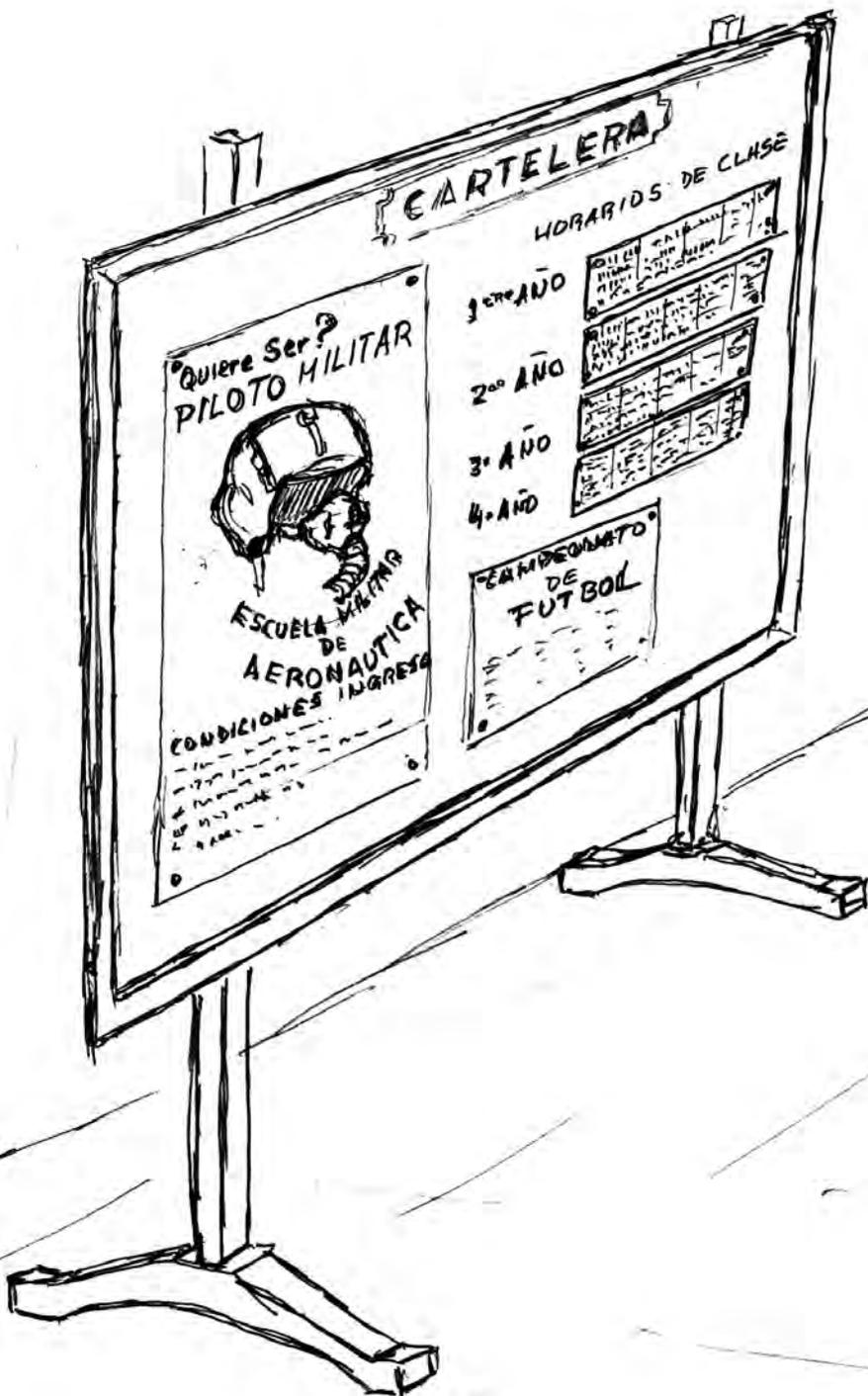
Parish, Carlos Reyles y Villasboas son tres estaciones ferrocarrileras que quedan a la derecha de la ruta que conduce a Durazno. La pradera plétora de limos, con escasos desniveles y de forma casi aplanada marca el ritmo de un paisaje con bovinos, rebaños lanares y la ocasional presencia del campesino rural montado sobre un bayo, evocación del mítico gaucho. Dicen que el caballo es originario de América y que en tiempos pasados se fue por el puente de Beringia para ser domesticado tres mil años antes de la era cristiana en la esteparia Asia Central. Las enormes distancias ancestrales fueron fagocitadas por el hombre a caballo que cabalgando hacia el oeste logró el vínculo épico de dominación entre pueblos asiáticos y europeos. La marcha de la historia lo devolvió a estas regiones, su origen; ahora dentro de la bodega de un barco, mil quinientos años de esta era. Otra vez como instrumento de conquista, ahora del indio americano. El gaucho, en cambio, aunque tiene parientes en los llanos venezolanos, nace en estas comarcas: primero deambula con el caballo y la libertad; hoy se sujeta a un medio transformado como testimonio emergente de su trashumante origen.

Una construcción extendida de blancas paredes y tejados rojos sorprende a lo viajeros inmediatamente antes de un menguado caserío que recoge el nombre de Santa Bernardina. Un domingo soleado cobija las aletargadas expresiones de unas personas uniformadas. Una arcada señala el ingreso a la base aérea y sobre un costado, impecablemente vestido, sentado en un banco de maderos azules, un militar resume autoridad y somnolencia. La visita se formaliza encabezada por el responsable de la guardia; es quien introduce a padres, hijos, amigos y a Juan Equis. Un estrecho camino conduce al hangar para ver un émulo del caballo, del barco, tal vez más cerca del automóvil, pero también exclusivo. Encaramados allí, silenciosos, inertes, ocupando todo el espacio observan un grupo de aviones.

Piper, Navion, T-6, T-11. Son todos nombres ignotos para los visitantes. El oficial piloto parece interesarse por contestar sus requeri-

mientos. La explicación es atildada pero enigmática para los de menor edad. Sin embargo, la cercanía de esas máquinas, el treparse cuidadosamente sobre la superficie de sus alas, un bastón, los instrumentos de su cabina, la hélice de metal, sus piernas con grandes ruedas, el persistente olor a combustible y aceite, los hace comunicativos, potencialmente dinámicos, deseosos de demostrar que el aire es su medio y la velocidad, distancia y altura su expresión de libertad. Al despedirse, el anfitrión agradecerá la visita, y dirá, también, naturalmente:

—La aviación es un hermoso destino para los jóvenes.



...un tablero vidriado reponía en impresos informativos los deberes de un pregonero que en otros tiempos declamaba en voz alta las noticias de la comarca.

III

Una jornada intensa me precede. En su albor un redoble de tambor conmueve mis sentidos y todo yo emprende una carrera que transita materia e intelecto. Desde muy temprano corro y me agito, la cátedra anima mi esfuerzo por el conocimiento; después me aplico al ejercicio físico, más tarde vuelvo al estudio. ¿Qué espero ahora cuando la noche hace indefinible el horizonte y descubre los sueños? Mi expectativa es la cena y la horizontalidad benefactora de un tálamo ideal en el amplio espacio del alojamiento.

En la semioscuridad voces y personas, unas junto a otras, molestandose e impacientes recorren una lista de nombres, tan solo nombres. *Hoy no me toca* –pienso– sin embargo mi apellido aparece en el cuadro de órdenes para cuidar un recinto, resistir el cansancio, templar el ánimo, conjugar el deber. Un impropio escapa entre mis labios; a mi lado el Gringo dice gozoso:

—Jodete.

El tiempo apremia, apresuro mi paso, preparo mi armamento, integro la formación y juntos nos sometemos a una inspección. Frente a la Guardia de Prevención el Oficial a cargo mira si el caño de mi fusil Máuser está limpio y si se distinguen sus estrías. Yo me salvo, Daniel –a mi costado– disimula su bronca cuando la autoridad le indica a su subordinado, el Cabo Honorario, que le imponga una sanción por falta de cuidado con su armamento. No me surge un *jodete*, pero siento cierta satisfacción por salir inmune de la situación.

Cuando paso frente al casino de alumnos escucho a Gigliola Cinquetti cantando *no tengo edad para amarte*, profundo misterio el de las mujeres, *un quiero pero no puedo* que muchas veces se repite. El fusil me resulta pesado y el poncho necesario para mitigar el frío. En el rondín *fondo* no distingo el recorrido de una carretera vecinal, la tenue luz de un farol me lo impide. Escudriño el cielo oscuro y sin luna. Primero un recorrido para cumplir la consigna. Si alguien inspecciona, controla, ejercita el celo del deber, ya tengo la primera respuesta. ¿Qué vigilo? En primer

lugar la eventual presencia de *mi-facultado-para-sancionar- Capitán de Servicio*; luego una mirada reiterada a las manecillas fluorescentes de mi reloj empujando los minutos para que se transformen en segundos. Por último vigilo la oscuridad de los confines exteriores al predio.

Me apoyo ¿o me abandono? en un muro de espaldas al enemigo de cuya existencia alerta el reglamento, y que de seguro está atento a mi negligencia. Estoy solo y puedo pensar. Claro, ¡soñar! Me imagino volando un T-6, protagonista esquivo, ensoñador de esperanzas y atrevimientos. A quien lo vuela –dicen– lo cautiva, ningún avión de entrenamiento lo emula. Los relatos de los cadetes alumnos pilotos son sorprendentes: ajustes de potencia, bastón, *paloniers*, velocidades de decolaje, trepada, crucero, virajes a final coordinados, pérdidas por comandos cruzados, acrobacias... ¿podré volarlo algún día?

Escucho voces, veo sombras en la penumbra, adopto –reacción instintiva– una posición expectante, de servicio...

—¡Alto! (una pausa en espera de una respuesta). Deténgase (reitero), santo y seña (proclamo).

Esto agrada al Capitán de Servicio; mucho más al Sargento de Guardia porque mi rol de buen vigilante lo eximirá de una sanción por “falta de control” y beneficiará su perfil de educador militar.

—¿Cuál es su consigna? –pregunta–.

Gradúo la voz. Dicen que al Superior hay que demostrarle firmeza, arrojo. Rezo en voz alta mis deberes como rondín en ese espacio físico, oscuro, de lechuzas y lobizones. Sabe que miento, que estaba semidormido. *Mistifico*, simulo. *Por lo menos, ha preservado las formas* –piensa el Capitán–. Me perdona, pero no deja de invocar el reglamento de servicio acerca de las obligaciones del soldado, su vocación, desvelo, sacrificio, su actitud. Soy un cadete, me enseña, me forma, eso creo entender; de otra forma era hombre muerto, es decir, por lo menos sancionado.

Cuando se cumple una hora me releva el Chino, con experiencia en cuestiones castrenses, egresado del Liceo Militar. Yo, un novato acudo a él por consejos. De corazón abierto, no puede ser otra cosa que un amigo.

—Cuidate –le digo– porque el *Banana* está activo y recorre.

Presuroso llego al edificio de la Guardia y traspaso una puerta. Una solitaria bombilla eléctrica de 40 watos desafía la oscuridad pero sucumbe ante la penumbra; entrego novedades al Sargento Honorario. Sentado en una desvencijada silla anota algo sobre un vapuleado cuadero que reposa en una pesada, indestructible y vieja mesa de madera.

Dejo mi fusil en el armero, el poncho colgado en algún lugar; me acerco a la estufa a leña junto a mis compañeros de turno y me desprendo del pesado corraje de cuero, portador de la bayoneta y los proyectiles del viejo Máuser. El calor nos anima, avivamos la llama, conversamos, bromeamos, murmuramos de nuestros superiores, bebemos a escondidas una Mirinda, una Crush o una Coca Cola que el crédito de casino aún no vencido nos permite adquirir. Fumar no se puede, está prohibido. Cinco minutos antes de la hora en punto, la voz del Sargento ordena. Al salir miramos la planilla. Me toca el rondín *hangar 2*.

El recorrido es corto. Una luz interior de reflectores ilumina el hangar mientras que unas enormes puertas sobre rieles permanecen semi cerradas. Afuera, mas allá de la planchada de hormigón, en la oscuridad, está la *línea muerta* de unos viejos aviones de instrucción, los PT-19. Miro su estado y los cuento porque forman parte del inventario que debo informar si recorren el puesto. Los he visto en fotos, he escuchado muchas historias de pilotos acerca de ellos. Forman, gentiles, parte de un pasado. Ahora están inanimados, silenciosos, depredados. No se por qué me piden que los cuente, nadie los va a robar, alguien –inadvertidamente– puede rasgar su entelado o –premeditadamente– extraer una pieza de colección.

Cercano a la medianoche, la Base duerme. Sonido de ranas, aire denso, gélido y un viento declinante, casi en calma. Me acerco a la puerta, ingreso al hangar y me ubico frente a la *nariz* de un T-6. A diferencia del PT, es un protagonista vivo. Su estructura es plateada, reluciente. Miro su hélice en posición horizontal y las de sus gemelos. Su motor radial a explosión es muy pesado. Cuando los pilotos repasan sus apuntes en la víspera de un examen hablan de una potencia de decolaje de 600 caballos de fuerza a nivel del mar. Su figura en tierra, no es elegante. Sentado sobre una pequeña rueda en su extremo posterior deja su fuselaje en una incómoda posición de plano inclinado. Sus dos ruedas y soportes del tren principal desmerecen su aerodinámica. El piloto sentado en su cabina está imposibilitado de ver a su frente. He escuchado que en el *carreteo* desde o hacia la pista, el manual prescribe un recorrido en *eses* y, más aún, para aterrizar es necesario ubicarlo en una posición de *tres puntos*, es decir su nariz levantada y la visión del piloto hacia un costado. Dicen –los instructores de vuelo– que en esa posición la velocidad disminuye y el alumno debe esperar el umbral que separa un avión en vuelo de un avión en tierra. Gráficamente expresan que un aterrizaje normal es cuando sus ruedas –al tocar el suelo– producen un sonido *zzzzzsssss...*,

sin traducción ni posibilidad de ser incorporado al diccionario de la Real Academia Española.

Una tentación compulsiva me invade. Dejo mi fusil y mi poncho en el suelo, me desplazo alrededor del ala izquierda, trepo a ella sobre una franja negra rugosa y me introduzco en la cabina delantera semi abierta del T-6. Reconozco este olor, una mezcla de aceite, grasa, líquido hidráulico y combustible. Sin paracaídas de asiento quedo incómodamente hundido sobre su robusto receptáculo de metal. Recorro el orden que impone el reconocimiento de la cabina, una lógica que los pilotos llaman la aplicación de un método: de izquierda a derecha, en el sentido de las aguas del reloj... he aquí la palanca de flaps de ala, los compensadores de profundidad y dirección, hélice, mezcla, palanca de "gas" con una lectura en inglés: Throttle. El velocímetro, giro direccional y el horizonte artificial forman la tríada superior del panel de instrumentos; la brújula magnética más arriba, sola, olvidada, queda fuera de esta composición. Más abajo múltiples representaciones indicadoras... a mi derecha una caja negra con adminículos y siglas impresas... La diversidad abruma, vuelvo mi cabeza una vez más hacia el costado izquierdo y leo Landing Gear en la estilizada forma de una leva. Una cosa tengo claro y es que no debo tocarla. En este momento recuerdo una conversación entre el cadete Román y su instructor de vuelo en los dormitorios. Éste lo animaba. Aquél no lograba superar su pesadumbre. Román había levantado esa misma palanca antes de que el avión estuviera en el aire, y éste intempestivamente se había deslizado en el suelo sobre su parte inferior. Los daños fueron menores.

Oigo voces, ruidos... Salto fuera de la cabina, bajo del ala, recojo mi abrigo, el fusil y cuando llego a la puerta del hangar el Capitán de Servicio me increpa:

—¿Dónde estaba? ¿Qué estaba haciendo?

Sentí vergüenza, esta vez no pude mentir. El Sargento me mira con odio; el Oficial serio, sin alterarse ni demostrar encono, simplemente me dice:

—Es una falta muy grave, queda arrestado a rigor, mañana le pide órdenes al Sargento.

Miro de soslayo al T-6 y lo noto vivo, apenado. Imagino que algo me quiere decir. Veintiocho jornadas con sus días y sus noches me esperan, ininterrumpidamente, en mi internado militar.

Un secreto bien guardado es mi relación con María. Es domingo y espero encontrarla nuevamente. Me asalta la duda y la ansiedad. Han pasado cuatro semanas. Mi pantalón está limpio y planchado, los zapatos con lustre, la camisa luce nueva y mi campera a tono. Antes de salir he cuidado que mi *jopo* mantenga cierta armonía con mi rostro. Alguien pide limosna, no miro, apresuro mi andar y supero el umbral de la Iglesia. Ella... ella, normalmente se ubica sobre la izquierda en las últimas filas de asientos... Me reclino, simulo rezar, pienso y espero. Afuera el día es luminoso; adentro la solemnidad que genera la tenue luz que descende desde los vitrales del triforio. ¿Cuánto tiempo hace que la observo, la miro, que deseo abordarla, hablarle? Tres, cuatro meses...

Estoy en el amplio recinto donde se congregan los fieles cristianos. Mi ansiedad se transforma en exultante expectativa cuando la veo pasar y sentarse tres filas de asientos más adelante. Sin pensarlo me levanto y me ubico exactamente detrás de ella. Puedo percibir su perfume o tal vez lo imagino. Huele a juventud, a la *edad de las muchachas en flor* según creo recordar de una novela de Marcel Proust que alguien puso en mis manos. Mi corazón acelera su ritmo con la misma secuencia que miro su imagen de espaldas. Un velo blanco de hilo bordado cubre sus cabellos negros, brillantes, lacios. Levemente inclinada su cabeza, parece rezar. Su cuerpo es de líneas suaves, seductor para un idealista de las formas. De una manera sugestiva y unísona todos los fieles se ponen de pie, el Cura besa el altar, hace la señal de la cruz, dice algo que yo identifico como un *estén con vosotros* y la asamblea en coro responde diciendo *y con tu espíritu...*

De pie, sentados, de rodillas, seguimos los ritos iniciales y escuchamos la *homilía* del sacerdote que oficia la misa. Creo entender sus expresiones sobre la *Verdad Revelada*, el significado de una religión histórica por la presencia humana de Jesucristo y su mensaje a través de la *Palabra*, el anuncio de un nuevo pacto entre su Padre y los hombres. *Desde ese momento –dice– incorpora a los gentiles y la iglesia se hace universal.* Deseo ser un buen oyente, concentrarme, pero muy a pesar mío poco entendía de todo aquello. Mi imaginación y pensamientos pertenecían al universo de María, inaccesible, agradable, profundo, desconocido.

La ceremonia aumenta en intensidad emotiva, eso logro apreciar en los que me rodean. Más adelante sacerdote y fieles pronuncian a viva voz un *Padrenuestro*, luego que aquél invocara la naturaleza de su autor. Fue entonces que ante su pedido ritual de saludarnos pude ver el rostro sonriente de María. Parece vivir el momento con fruición. Indago la

profundidad de sus ojos. Besa mi mejilla con timidez y firmeza. Escucha mis palabras, reveladoras de una particular intención. Digo torpemente *que la paz y la felicidad* – y levantando el tono de mi voz que pretende ser grave, agrego– *sea contigo*. ¿Interpretó el mensaje...?

Llegó el momento de la verdad. Si ella comulga está libre de pecado. Yo en cambio no confieso, es decir, soy un pecador inconfeso. Si ella recibe la comunión es de las creyentes que yo admiro. El desánimo me invade, mi conciencia me acusa, ¿es ella inaccesible? Cuando regresa a su asiento inclino mi cabeza y deseo pasar desapercibido. Sin embargo, cuando el cura luego de expresar *Podéis ir en paz* y se retira observo cómo ella al pasar frente a mí sostiene mi mirada y sonrío levemente (o lo imagino). Renace la esperanza, una sucesión de puertas se abren a mi frente, traspaso la primera, la de la Iglesia y ya, puertas afuera, impulso mi voluntad para cruzar la línea que creo reconocer en la incitante sentencia de un *ahora o nunca*. Se dirige hacia la parada de ómnibus, me pongo a la par y digo con trivialidad y precipitación:

—Puedo hablar contigo...

La sorprende. ¿Acaso no reparó en mí? Los sucesos ¿son una creación especulativa, malsana de mis emociones? Sin embargo ¿qué descubro? Descubro la serena expresión de los que animan buenas voluntades. Mis palabras no son atildadas, tienen la torpeza de la duda. Digo algo acerca del respeto, la amistad, su belleza. Me hablan sus ojos más que sus palabras:

—Claro –dice– podemos ser amigos.

El ómnibus detiene su marcha, tiende su mano. Es fina, tibia, suave.

—Nos vemos el domingo que viene luego de la misa –expresa sonriente–.

Recorriendo los laberintos de una mente culpable ensayo una explicación, suelto su mano y simplemente contesto:

—Gracias, hasta el próximo domingo... –y para mis adentros infiero la posibilidad de un impedimento que ella ignora: el imprevisible resultado que provoca la aplicación de la disciplina militar.

IV

En el espacio físico de un salón de clase mis compañeros y yo afrontamos el examen de Aerodinámica. Es el último del período de formación académica. A mi amigo el T-6 lo he visto prácticamente a diario durante los tres últimos años, siempre en manos de otros. Su motor produce estridencias inarmónicas. Su impertinencia sonora trepida las cristalinas ventanas azules del aula. El profesor interrumpe su exposición, el conocimiento se retrae y se abren todas las ventanas de los sueños.

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

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

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

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

La mañana fue avanzando. Max hacía de su arrojo una confianza infinita en sus afirmaciones cognoscitivas; Julio, algo torpe, superaba la instancia con la nota mínima; Antonio luchaba palmo a palmo su promoción; Aldo era simpático y tenía la virtud de la síntesis; el Gringo tenía una inteligencia natural y una memoria prodigiosa; nunca lo veíamos leyendo un texto de estudio y sin embargo era capaz de dar acertadas respuestas relacionadas con los temas del programa. Ahora me toca exponer. Extraigo la bolilla 3 e identifico la cuestión a desarrollar: *Origen de las Fuerzas Aerodinámicas*. ¡Bienvenida sea! exclamo internamente. Imágenes y palabras afloran en mi pensamiento sin que pueda evitarlo: veo a Mario desplegando una cartulina con un perfil alar antes de dar la clase; distingo nítidamente título y subtítulos en el manual; también los subrayados de mis apuntes. No logro recordar la síntesis elaborada para la exposición inicial. Mi mente trabaja, clasifica conceptos, ordena; pero hay una disfunción entre lo que pienso y lo que dibujo en el pizarrón y digo:

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

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

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

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

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

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

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

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

—Usted definió muy bien todos los factores que intervienen en el proceso de creación de la diferencia de fuerzas sustentadoras que se generan en el perfil alar...

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

Su pregunta interrumpió mi disquisición interior llena de odio:

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

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

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

—No recuerdo, no tengo una respuesta.

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

En la Sala de Operaciones del aeródromo–escuela me ubican en la primera línea de asientos. Sobre mi banco de alumno han depositado un manual técnico del avión North American Texan T-6 y una carpeta en cuya tapa se lee Curso Teórico Práctico Primario y Básico de Vuelo; más abajo está impresa la sigla PPO y, entre paréntesis su contenido: Procedimientos Permanentes de Operaciones. Hay gran excitación entre los compañeros de clase; sin embargo nadie la exterioriza. Han quedado prendados en nuestro comportamiento los conceptos predicados por el profesor de instrucción militar. La moral estoica impone el camino más reduccionista para la expresión corporal. No sonrío, no llore. Recuerdo a Max defendiendo su credo religioso. *A creer se va a la Iglesia* vociferó aquel Superior de corto destino. Sin embargo Max siguió creyendo. Apolítico y arreligioso era la única manifestación externa permitida.

Observo al Gringo inmerso en la lectura del manual del T-6. No es una actitud común en él. Su conocimiento del inglés facilita el tránsito de sus ojos de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo. Antonio también lee. No me extraña que papel y lápiz en mano esté haciendo resúmenes; sonrío, es bruto y trabajador. El Flaco Julio, en cambio, mira a los oficiales instructores de vuelo enfundados en sus monos de vuelo, jóvenes, seguros, orgullosos, sapientes. Imagino lo que piensa. Curioso y con buenas fuentes de información conoce partes de sus vidas personales y profesionales, sus destrezas como pilotos, sus agraciadas novias o esposas. Gustavo –por ejemplo– apodado el *mano peluda* por sus habilidades como instructor, practica con asiduidad el aterrizaje con pasaje bajo, maniobra que admiramos y no dejamos de ver y comentar. El Flaco Julio la describe con asiduidad:

—En vuelo bajo, a gran velocidad y sobre la cabecera de la pista en uso el avión “rompe” su trayectoria iniciando un pronunciado ascenso. Luego un viraje para invertir el rumbo; cuando nivela sus alas desde su plano central se desprende su tren de aterrizaje, el ruido del motor se desvanece e, inmediatamente las alas se inclinan, el avión gira y enfrenta la pista de aterrizaje. Sobre el umbral de la pista levanta su morro, pierde

velocidad y toma contacto con la superficie. De lejos se aprecia el carraspeo de su motor; dibujando “eses” transita el taxiway, luego...

—Gustavo —solía repetir Julio— era el que lograba ejecutar la maniobra a la perfección, tal como lo prescribe el manual del avión.

El Jefe del Departamento de Vuelo responsable de las palabras de apertura está retrasado. Frente a mí, justo por encima de la pizarra observo unas ilustraciones. Allí están representados los diversos tipos de nubes y frentes meteorológicos. Mentalmente recreo las clases de meteorología dictadas por el Comandante Villegas. *Imprescindible para la mejor formación del aviador*, solía repetir al iniciar sus clases. Sí, allí estaban aquellas masas de aire, los frentes y sus fenómenos asociados, las zonas de alta presión o buen tiempo; y por oposición las zonas de mal tiempo o depresiones barométricas. A veces irrumpía en el aula y nos trasladaba por los corredores hasta el descampado. Visiblemente entusiasmado levantaba su mano y con el índice recorría el cielo describiendo las nubes que a nosotros se nos antojaban todas iguales:

—Observen hacia el suroeste y podrán identificar la aproximación de un frente frío. Antes de su pasaje el viento se mantendrá en la dirección noroeste y la nubosidad que abarca la línea del frente define la pendiente que separa las masas de aire de acuerdo a su diferencia de temperaturas. En este caso la pendiente es más pronunciada que la del frente caliente, es decir entre $1/40$ y $1/80$. Observen los tipos de nubes, ¿alguien se anima a identificarlos...?

Mirando las ilustraciones pude discernir cúmulos y estratos altos, medios y bajos, los núcleos de tormenta exponencialmente peligrosos. Recordé además, que las nubes se forman por el enfriamiento adiabático de aire húmedo debido a la disminución de temperatura con la altura. El proceso puede desarrollarse en atmósferas estables e inestables y permite que un observador pueda distinguir su naturaleza por el tipo de nubes que caracteriza a cada una de ellas. Villegas —de saber esta demostración de conocimientos— estaría sin duda orgulloso de los resultados de su esfuerzo. Un día emprendió el camino del retiro. No lo hemos vuelto a ver.

Muchas imágenes recorren la blanca pantalla de mi memoria. Transitan sus espacios con una frecuencia inusitada. Los alternan registros visuales y un lenguaje escrito que las interpreta y comunica. Estas realidades a través de aquellas vivencias. El grito del Chino alertándonos de la presencia efímera de un coronel investido de Director, joven vieja

figura que no se consume en la cotidianeidad. ¿Qué sabemos de él? Conocemos su firma estampada en pregones escritos, su autoridad proclamada en cánones castrenses, acaso lo que representa proyectado en todos nosotros voluntades subordinadas. Nuestra historia no tiene fin, ¿acaso lo tiene la suya? Los tenientes hablan de él, recurren al modelo para sujetar los cimientos de este inmaterial edificio y nosotros no osamos denostarlo como lo hacemos con otros.

Alguien ha creído importante parafrasear a Sócrates y ha dejado solitario un mensaje estampado en la pared: *Conócete a ti mismo*. Sonrío y recuerdo a don Ortega, consecuente profesor de filosofía. Costaba entender su relación con la aviación. También incorporábamos otros aprendizajes culturales: Geografía Humana, Literatura, Historia... y allí encajaba don Ortega con su Filosofía. *Contra las argucias de los sofistas luchó el hombre más sabio de entre todos los atenienses, recorriendo las calles, los teatros y las ágoras, invitando a los hombres a la reflexión*. Con estas formulaciones académicas don Ortega alimentaba nuestros sueños somáticos. Sus sabientes palabras y monocorde expresión vocal penetraban nuestros cuerpos y almas. El ronroneo audible entremezclaba nuestras neuronas. Algunas de ellas afines a la vergüenza preservaban el orden y el respeto; pero otras, desafiantes y abstractas multiplicaban el sueño físico y el descrédito.

Si el profesor articulaba una pregunta a los cadetes que el miedo y aplicación mantenía despiertos, éstos solían discurrir dentro de los límites de la confusión. Entonces don Ortega corregía con elocuencia: *El gran acierto de Sócrates consistió en abandonar el método retórico de los sofistas para tomar en serio el ser y el pensamiento. El diálogo socrático sienta las premisas del raciocinio. El conocimiento de las cosas y la definición de los conceptos universales permitirán a Platón su teoría de las ideas –recuerden cuando señalábamos que para éste la realidad son las ideas–. Asimismo, estos dos pasos posibilitarán a Aristóteles levantar el edificio de la lógica*.

¡Qué lejos estábamos de todas esas profundidades! Para nosotros la realidad se manifestaba en las agujas de un reloj casi detenido o en la evidencia de un cadete dormido que desataba el justo enojo de una cátedra ultrajada. Sonrisas en aquéllos que –todavía conscientes– no habían merecido el aserto de la expulsión. Aquellos alumnos que transitaban las fronteras del inconsciente desorientados abrían desmesuradamente sus ojos reubicando el foco de atención, cuando eran alertados por la severa reprimenda de don Ortega, en esta ocasión con un tono grave y en voz alta:

—Retírese cadete y vaya a lavarse la cara.

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 Hernaldarias cuando despuntaba el siglo XVII y los grandes ríos míticos referentes de una geografía humana y por lo tanto histórica como solía recordarnos nuestro profesor de Geografía: el río Uruguay cuya toponimia incorpora el registro de la aborigen raza guaraní; más allá el Paraná regional, vía fluvial larga, caudalosa y de comunicación profunda; más acá la interioridad del río Negro...

Estudiándola nos dimos cuenta que el hombre construía obras de arte que merecían 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* —enfaticaba 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 era esto último que nos parecía que perdíamos el contacto con una realidad más amena. Eran los mantos de nubes o el vuelo a grandes alturas las que impedían 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 recogía la carta de navegación visual que no es ni más ni menos que la exacta reproducción a escala del terreno.

Hemos aprendido que estas 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. Nuestros profesores la identifican con el nombre más preciso de Navegación Aérea por Instrumentos. En definitiva un arte que incorpora un sinnúmero de títulos asibles que no llegábamos a comprender en toda su extensión: radiofaros, indicadores radio magnéticos, sistema de aterrizaje por instrumentos, radar, mapas y cartas, proyecciones, altímetros, velocímetros, giróscopos... ¡cuán difícil nos resultaba entonces aquel despliegue de ciencia aeronáutica cuando nuestra única aspiración era, simplemente, volar un avión!

Viendo la actitud orgullosa de aquellos hombres enfundados en sus monos de vuelo, descubríamos en ellos una natural devoción por el símbolo que lucían estampado en el lado izquierdo de su tórax: sus "alas de vuelo". Para nosotros representaba un pasado que se traducía en imaginarnos cómo había sido su primer vuelo solo o las misiones de vuelo que llevaban a cabo. De sus bocas escuchábamos emotivas –a veces luctuosas– anécdotas. Aferrado a sus comandos de vuelo murió el cadete alumno Berenguer luego de negarse a abandonar su avión cuando el impacto con el terreno era inevitable. Una foto difusa, en blanco y negro, del cadete Berenguer permanece en una pared blanca que muchas miradas frecuentan. Si alguien la observa con detenimiento distingue una mirada joven dentro de un rostro serio, algo triste.

Hablaban también de sus propias experiencias aéreas. A veces –integrantes de una escuadrilla de acrobacia–, de las exigencias para mantener una posición de vuelo en formación en el desarrollo de una maniobra; la visión negra que provocaba la multiplicación de la fuerza

de la gravedad; el error del “guía” de la formación al iniciar un *looping* con menos velocidad de la requerida provocando una *entrada en pérdida* en la parte superior de la maniobra; la *pérdida total de potencia* del motor y el consabido *aterrizaje forzoso* con el tren de aterrizaje arriba en una superficie no preparada, o con el mismo extendido pero esta vez en la pista de un aeródromo.

El capitán Villagrán –el demorado Jefe de Departamento– es un piloto de caza. El Flaco Julio es un vocero apreciado por nosotros por el conocimiento de sus antecedentes aéreos. Villagrán reúne condiciones superlativas. Estudioso, aplicado, sereno, atildado y con condiciones naturales para el vuelo.

—¿Todas esas cualidades en una sola persona? –le preguntábamos–.

El Flaco desplegaba animoso y elocuente todo el conocimiento de esa historia personal:

—Villagrán es el más joven de su promoción. Egresó con las mejores calificaciones de la Escuela, obtuvo las *alas de oro* e integró la escuadrilla de acrobacia en la demostración aérea de fin de cursos. De alférez se calificó en aviones de caza; de teniente fue instructor de vuelo, realizó un curso de vuelo en Estados Unidos. Participó en una, dos, tres, múltiples demostraciones aéreas, recibió el premio de *seguridad de vuelo*. Sin embargo –acotaba Julio– es una persona que rechaza la ostentación.

—Algún defecto debe tener –aseverábamos interrumpiendo su inventario de virtudes–; de pronto es un “bolsa” practicando deportes, no sabe bailar o es torpe al hablar.

—Eso no lo sé pero lo puedo averiguar –contestaba Julio antes de narrar un episodio aéreo–:

—Siendo el guía de una escuadrilla de seis aviones logró que todos sus integrantes aterrizaran cuando –iniciado el crepúsculo vespertino– el aeropuerto estaba cubierto por nubes bajas. Con la ayuda de la Torre de Control y desde un *padrón de espera* sobre el aeródromo reguló el descenso, aproximación y aterrizaje de todos los aviones de la formación. Sin embargo, la dificultad más grande se presentó con una aeronave que carecía de los instrumentos de cabina que hacían posible la realización de la maniobra de aterrizaje. A ello se sumaba la imposibilidad de comunicarse por radio con el control de tierra.

—¿Entonces...? –Preguntábamos, interesados y expectantes–.

—Villagrán –enfaticaba Julio posesionado por el espíritu de un narrador comprometido con la grave situación que involucraba a los

protagonistas— le ordenó que “cerrara” formación e indicó que mantuviera en todo momento la referencia visual de su avión, principalmente cuando penetraran la capa de nubes que se extendía prácticamente hasta la superficie de la tierra. El teniente Bertrand se aproximó al avión de Villagrán levemente por debajo y a su derecha con uno de sus ojos *prendido* a la luz verde de punta de ala de su guía. Endureció su *carretilla* y se mantuvo lo más cerca que pudo. Cuando iniciaron el descenso ingresaron en la capa de nubes y su visibilidad se redujo significativamente, tal como se lo había advertido su líder. Los cuatro aviones restantes habían logrado aterrizar con susto pero sin inconvenientes. Villagrán sobrevoló la radioayuda que emitía una señal constatable en sus instrumentos de cabina. Bertrand pudo apreciar como Villagrán, levemente inclinado, se concentraba en los instrumentos de la cabina. Mantenía sus ojos desmesuradamente abiertos; apenas lograba parpadear para mantenerlos húmedos y aptos.

La noche se había instalado; Bertrand sudaba, y advertía cómo Villagrán, de tiempo en tiempo, giraba su cabeza y confirmaba su presencia. Le temía a la *desorientación espacial*, una contradicción entre los sentidos de equilibrio del oído medio y la posición real del avión con respecto al terreno. En los virajes dentro de nubes que suavemente iniciaba Villagrán, imperceptibles para Bertrand, tenía la sensación de estar en un viraje *escarpado* y cuando aquél nivelaba sus alas le parecía que había iniciado uno nuevo en sentido contrario. Intentaba movimientos suaves. La luz verde de la punta de ala del guía se acercaba y alejaba sin que pudiera evitarlo; por un momento llegó a perderla...

El Flaco Julio conocía la historia al detalle y agregaba términos incomprensibles que nos obligaba a interrumpirlo...

—Villagrán se deslizó sobre una trayectoria de imaginarias líneas proyectadas en el suelo y representadas en una cartilla de Descenso por Instrumentos. Sus movimientos en dirección y potencia eran suaves y medidos; de otra manera Bertrand no hubiera podido mantenerse a su costado. En la aproximación final con una señal de su mano, Villagrán alertó a su ladero que iba a bajar el tren de aterrizaje y con una inclinación marcada de su cabeza le indicó el momento preciso. Intuyó y luego visualizó las luces de aproximación a la pista, cruzó la cabecera y alargó su punto de toque para facilitar la maniobra de Bertrand. Casi simultáneamente a estos acontecimientos le indicó por radio: *luces de aproximación, pista a la vista, aterrice*. Bertrand a los golpes —señaló Julio— aterrizó, se

afirmó en los frenos, y dicen que recién allí se dio cuenta del susto que tenía porque le temblaban las piernas y sentía la aceleración de su pulso.

—Cuando estacionaron en la *línea muerta* —finalizó el Flaco—, apagaron sus motores y descendieron del avión. Con el casco de vuelo en la mano y en medio de la oscuridad, Villagrán se aproximó a Bertrand, le palmeó el hombro y le dijo *bien hecho*. Éste quiso agradecerle pero no tuvo tiempo porque Villagrán aceleró su paso y se alejó.

V

El Teniente Silvino había logrado volar aviones bimotores de transporte antes de ser instructor de vuelo básico. Solía comentar una misión de vuelo con mal tiempo. Ello impresionaba sobremanera a sus interlocutores. Buen relator, nos introducía en una cabina iluminada con luces rojas y una fuerte y copiosa lluvia golpeando el parabrisas con intensidad. Frente a los pilotos una oscuridad interrumpida por relámpagos enceguecedores y gotas de agua que penetraban los gastados intersticios de metal del envejecido y enhiesto transporte aéreo. Por su parte, intempestivos y cortos movimientos eran provocados por la turbulencia. Si uno pudiera tener una perspectiva exterior de ese animoso transporte volando en medio de una tormenta, observaría a una minúscula y engrosada libélula apenas iluminada zarandeándose en los oscuros y centelleantes nubarrones; y si fuera posible ver la expresión de los pilotos la situación daría cuenta de una pugilística y denodada lucha por sostenerse en pie explorando el exterior en busca de nubes de un tono de gris más claro y de esa forma dar término a la angustia lacerante que produce un mal sueño.

—Nuestro destino era Rivera —señala Silvino—. Por la altura del terreno volábamos a 3.000 pies de altitud conscientes que en nubes de desarrollo vertical estábamos cerca de la isoterma 0 grado y el peor lugar para atravesarlas por la consabida amenaza de una formación de hielo acelerada. No teníamos otra opción —afirma Silvino para justificar el desatino de hacerlo en esas condiciones, contrariando el procedimiento establecido para la situación—. En un avión sin radar, mirando hacia fuera el copiloto trata de discernir la mayor carga de nubes y oscuridad y con ello la posición de la tormenta para evadirla.

—*Hacia la derecha está más claro* —le indiqué al piloto cuyas manos enfundadas en guantes asían el comando acompañando sus movimientos con la turbulencia del aire que maltrataba la estructura del avión—. Por unos momentos la intensidad de la turbulencia se incrementó. Dudé si mi recomendación era correcta, pero el Comandante Prado —viejo piloto

de transporte— tenía normas que no transgredía. Una de ellas era confiar en su tripulación; otra, la de mantener una decisión ajustada al Manual de Vuelo hasta comprobar su eficacia.

—No le crean, exagera... si le preguntan al comandante Prado van a escuchar la verdadera versión. —Así también solía interrumpirlo su compañero y amigo, el teniente Renato de reconocida vocación por el vuelo en helicópteros—.

Sin embargo, Silvino, elusivo, ignorando el irónico comentario, continuaba su relato:

—La turbulencia aumentó; Prado trataba de mantenerse dentro del rango de velocidad establecida para volar en esas condiciones; literalmente sudaba corrigiendo con el comando las actitudes forzadas a las que se veía sometido el avión. Sentimos ruidos provenientes del compartimiento de carga que respondían a objetos sueltos golpeando alguna superficie metálica con fuerza. Miré hacia mi derecha, hacia fuera, y me impresionó el movimiento de oscilación que se producía en el ala.

En determinado momento observé en el altímetro un incremento súbito de la altura de vuelo. *¿Está ascendiendo?* pregunté al Comandante Prado. *Yo no* —me contestó molesto— *es el avión y pre-pá-re-se...* No terminó de decir esto porque intempestivamente, dejamos de trepar e iniciamos un descenso a un régimen acentuado de quinientos metros por minuto. Ascender puede ser una cosa positiva, pero el descenso ¿hasta cuándo? El comandante Prado descubrió en mí un iluminado signo de interrogación superpuesto a mi rostro porque dijo: *“no se preocupe, en algún momento vamos a dejar de perder altura”*.

Tenía razón, el régimen de descenso disminuyó y el altímetro detuvo su andar depredatorio a una altitud de seiscientos metros con respecto al nivel del mar. *Caramba, me dije, nuestra separación con el nivel del terreno está por debajo de los límites de seguridad... Cheee...* —me dijo Prado—, *dejate de joder y mirá hacia afuera, dame un rumbo...* Mirando el giro direccional comprobé que nuestra dirección se había separado ciento diez grados a la derecha del rumbo magnético propuesto para alcanzar el aeródromo de destino...

Silvino recomponía el relato. Disminuida la intensidad de la turbulencia y la violencia del agua golpeando el parabrisas, creyó ver aire más claro. Dedujo que la tormenta impedía continuar la trayectoria original:

—Nuestra prioridad dejó de ser Rivera. Prado, girando su cabeza hacia atrás y dirigiéndose al operador de radiotelegrafía le ordenó que

obtuviera una información actualizada sobre las condiciones meteorológicas del aeródromo previsto como alternado. Diez minutos más tarde volábamos en aire claro y con escasa nubosidad. Hacia nuestra izquierda y por detrás dejábamos una oscura y amenazante pared de nubes recorridas por descargas eléctricas de momentáneas y refulgentes líneas estamadas. *Caramba*, me dije, *cuesta creer que de allí venimos*.

Nosotros espectadores, silentes y legos, escuchábamos e imaginábamos el episodio con indisimulada expectación. La presencia de tormentas que Villegas designaba como cúmulos nimbus resultaban hostiles; sin embargo, solía decir que para un piloto bien preparado aquellas situaciones se transformaban en rutina.

—Ahora me toca a mí —reclamaba Renato tratando de captar futuros pilotos de helicópteros—. Cazadores y transporteros construyen historias que nadie puede comprobar. Me gustaría ver los reportes de situación riesgosa que tienen reglamentariamente que hacer ante la presencia de esos eventos dramáticos que relatan.

—Acaso, ¿no pasa eso con ustedes? —le recrimina Silvino—.

—Claro que no. Sencillamente porque el helicóptero es el más versátil de los aviones. Es cierto, sus alas giran y provocan de forma autónoma las fuerzas de sustentación. Mientras el avión necesita correr largamente sobre una pista, el helicóptero simplemente enciende su motor, las palas rasgan el aire y sus particularísimos comandos lo elevan, inclinan, desplazan. No se les exige separaciones con el suelo, aterriza en lugares increíbles, vuela entre nubes y en todo tiempo, lleva combatientes, carga, armas; combate incendios, salva vidas...

El sonido de dos motores a explosión de un AT-11, reclama atención. Las miradas de instructores y alumnos atraviesan las ventanas de la Sala de Operaciones para recoger la imagen repetida de un decolaje. Distinguir el icono de un avión en vuelo y tener la primacía de su identificación, ubicación y desplazamiento es una motivación recurrente. Un anuncio en alta voz revela la presencia del Jefe de Departamento de Vuelo. Villagrán pide disculpas por la demora y habla:

—Ustedes van a iniciar una de las etapas más importantes de su vida profesional. Se han formado como militares; ahora lo tienen que hacer como aviadores. La exigencia es la misma: estudio, dedicación, disciplina, orden. Hay un componente que requiere cierto análisis y que llamamos “aptitud para el vuelo”. No todos la tienen. Si alguno de ustedes no aprueba el curso práctico de vuelo no significa un demérito sino

la necesidad de reorientar su vocación. Hay muchas especialidades que nos hacen hombres del aire. El éxito es alcanzarla con plenitud de conocimientos y voluntad de aplicarlos con autoridad y vocación de servicio. Demérito es –enfaticó Villagrán– tener condiciones naturales para volar y reprobado el curso teórico de vuelo. Podemos tener dificultades para asimilar la técnica en las maniobras de vuelo, estar en el umbral de esas condiciones. Sin embargo, el conocimiento ayuda y ayuda mucho. Si antes de la lección de vuelo conozco en profundidad los límites operacionales del motor, las performances aerodinámicas del avión, los procedimientos ajustados al Manual de Vuelo, el detalle de las maniobras a realizar, los procedimientos de emergencia, les puedo asegurar que estarán muy cerca de alcanzar el objetivo de ser pilotos. Los instructores son exigentes; si ustedes cumplen, ellos los van a ayudar cuando tengan dificultades en el aprendizaje.

El silencio en la Sala es notorio. Los alumnos, inmóviles, tal vez asustados y serios; los instructores de pie, con los brazos cruzados, actores de una película de abiertos e infinitos espacios; Villagrán protagonista de hablar pausado, lleno de confianza y autoridad. De alguna forma daba crédito a la descripción que nos había hecho el Flaco Julio. El Jefe de Departamento no se detuvo:

—¿Cuáles son los instrumentos de que disponen para realizar sus tareas con éxito? –sin esperar una respuesta agregó–: En primer lugar los materiales de estudio, las clases teóricas aplicadas al aprendizaje primario y básico del vuelo y los Tests de comprobación correspondientes. Luego –con el instructor que les asignen– los *briefings* pre y post vuelo ajustados al programa de lecciones que se inicia con la familiarización en la cabina del T-6; continúa con enseñanzas que evolucionan incorporando procedimientos y maniobras de vuelo, inspecciones de selección que habilitan la continuación del curso de vuelo y en el final de esta fase la de aptitud para acceder al objetivo del primer vuelo solo. El aprendizaje es un proceso que integra sus desempeños meticulosamente evaluados en las hojas de calificación de vuelo, y frecuentes reuniones del Consejo de Vuelo que integran los instructores junto a quien les habla. En esta Sala verán la planilla diaria de vuelos, gráficas sobre la actividad aérea del grupo de alumnos, la lección por la cual transitan y sus horas de vuelo.

Villagrán se toma su tiempo, ocasionalmente fija sus ojos en cada uno de nosotros; su natural seriedad nos intimida. Quiere que sus palabras impriman una cotidianeidad responsable en nuestras asustadas conciencias.

—¿Cómo facilitan su trabajo y el de su instructor? Estudiando, concentrándose en lo que están haciendo, cumpliendo con todos los requisitos de la actividad. Para esto vinieron aquí, para su realización personal y, lo que es más importante, para servir a su país. ¿Cuál es nuestro objetivo, el de sus instructores y el del Departamento de Vuelo?

Luego de una breve pausa, el capitán finalizó diciendo:

—Mantener el buen nivel de nuestra escuela de vuelo formando buenos pilotos.

Villagrán mira a Arregui, el instructor de la derecha. Arregui asiente con un movimiento de cabeza y observa cómo aquél se retira traspassando la puerta de salida. En medio de su disertación me entero que Espinoza pondría todo su empeño en enseñarnos a volar.

Una vez finalizada la reunión, el Gringo y yo, sus adláteres, somos convocados por Espinoza. Fornido y de mediana estatura gusta de hablar afablemente. Frente a nosotros parece un veterano de guerra a pesar de sus veinticinco años. En tono coloquial, ajeno a la formal impronta del discurso de Villagrán, explaya ante sí un programa que nosotros identificamos como leccionómetro y nos traza en breves palabras el itinerario que debemos recorrer con éxito. Mudos o absortos, expectantes e interesados, sólo escuchamos.

—Primera lección —dice levantándose de su asiento—. Corresponde familiarizarse con la cabina del T-6.

En el corto camino de Operaciones de Vuelo al hangar la conversación es escasa y circunspecta. Frente al avión visualizo su matrícula y recupero una anécdota compartida. El Texan animoso, frunce su seño. Alentado por nuestra presencia expresa con recelo:

—*Mmm... de esto se trata. Aprendices. Otra vez las "desbocadas" de la hélice, las maniobras descoordinadas, los aterrizajes bruscos y golpeados. Velocidades erráticas con inútiles y desprolijos intentos de ajustarla con impredecibles movimientos en la palanca de gases y las continuas variaciones en la altura de vuelo pretendida... Espinoza contribuye, deja que pasen por todas estas situaciones porque dice que enseña a corregir los errores. Pero, ¿que hay de mí? Los extremos son malos ¡E S P I N O Z A! ¿Si ocurre una pérdida a baja altura? ¿Si en el aterrizaje me rompen una pata del tren, zigzaguean y se van fuera de la pista? E S P I N O Z A, no los dejes, por favor... por favor, no los dejes, una décima de segundo puede ser demasiado tarde para corregir el entuerto.*

El Texan no tiene iniciativa. Sin la participación de un piloto es un objeto inanimado. Éste le da vida cuando enciende su motor y los

pistones de sus nueve cilindros inician sus recorridos: sobre el pedal de arranque el talón de nuestro calzado energizará el sistema, con la punta del pie un *enganche* se esforzará en mover la hélice, el combustible —difuso— penetrará en la cámara de combustión y el estertor ígneo de sus bujías pondrá en movimiento pistones, bielas y cigüeñales. El corazón del T-6 comenzará a acelerarse, por sus cañerías circulará el aceite, la barra de energía eléctrica prescindirá de la planta de poder auxiliar y alimentará el cerebro del avión, se activarán los indicadores de los instrumentos de la cabina y la bomba de vacío, bocanadas de humo serán despedidas por el caño de escape, la hélice girará a setecientas revoluciones por minuto y se hará invisible. Texan antes inanimado iniciará su frenética competencia con las aves, ahora sí, lleno de vida.

Aunque buen deportista, Espinoza arruina su salud con los cigarrillos que consume repetidamente con placer. Esta vez la proximidad del avión se lo impide. Parado sobre el ala derecha y apoyado sobre el *plexiglas* de la cabina corrida hacia atrás señala con su índice y la mano extendida cada uno de los instrumentos, palancas, luces, artefactos. Se detiene en cada uno de ellos y explica. Desde el otro lado y sobre el ala derecha, el Gringo y yo, parados sobre el ala izquierda escuchamos:

—Dentro de la cabina del avión se produce el diálogo entre el piloto y la máquina. Constituyen una unidad que se complementa. Uno piensa y ordena, el otro obedece y ejecuta. Hay un método para que el diálogo sea ordenado.

Espinoza extrae una cartilla de vuelo de su vestimenta y continúa:

—Aquí están escritos todos los procedimientos. Un enunciado seguido de una acción y su respectiva confirmación. El vuelo no admite errores, las decisiones son rápidas. Para ello: orden, conocimiento, seguridad. Estúdienla, léanla una y mil veces, interprétenla.

Retorna su cartilla al bolsillo de su mono de vuelo antes de indicar que su descripción seguirá un itinerario de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo. De esta forma vamos ubicando la palanca del tren de aterrizaje y los *flaps*, la bomba manual de combustible, las palancas de potencia y hélice, luces de aviso, indicadores de motor, horizonte artificial, velocímetro, inclinación y viraje, altímetro, giro de dirección, equipos de radio... Por último, el bastón de mando. Éste tiene una forma peculiar. Emerge desde el piso; su estilizada forma culmina en una empuñadura naturalmente accesible a la mano del piloto. Ubicado en su asiento y con el paracaídas puesto tomará el bastón que asoma entre sus piernas separa-

das mientras sus extremidades inferiores reposan sobre unos pedales que suelen denominarse más adecuadamente como paloniers:

—Los comandos de vuelo —anota Espinoza— permiten el desplazamiento del avión en sus tres ejes: longitudinal, lateral y vertical. Como aprecian tiene un movimiento circular que facilita un ascenso o descenso según lo desplazemos desde su posición neutral hacia atrás o hacia delante. Por su parte un movimiento hacia sus laterales implicará un cambio de dirección. Ésta debe ser coordinada con una leve presión con el pie en los paloniers hacia el lado del viraje elegido. La nariz del avión tenderá a caer; entonces ustedes deberán aplicar una presión hacia atrás para no perder altitud al mismo tiempo que aumentan levemente la potencia del motor. Todas estas maniobras exigen el uso de los compensadores para aliviar la presión que ustedes hacen sobre los comandos facilitando la prolijidad de la maniobra. ¿Cuál es la respuesta de las superficies aerodinámicas móviles? En el timón de profundidad...en los alerones...en el timón de dirección...

Espinoza habla. El Gringo graba en su prodigiosa memoria. Yo intento registrar, asimilar palabras, procedimientos, conceptos. El instructor culmina su descripción con un *ahora a estudiar y leer el contenido de la primera lección práctica de vuelo...*

Camino al pabellón de cadetes, el Gringo movió su desproporcionada cabeza de cabellos rubios, entornó sus cejas y con una expresión viva en sus ojos claros me comentó:

—Cómo nos vamos a divertir con Espinoza. Le gusta volar y tiene buen humor. Suerte que no nos tocó el calentón de Martínez. Lleva tres años de instructor y pidió para volar transporte. No banca más enseñarle a volar a cadetes. Se jodió, está molesto y lo van a pagar sus alumnos...

—No, no...—lo interrumpí— le gusta volar, se va a motivar de nuevo...

—A vos te falta boliche. Cuando alguien está podrido de hacer lo que hace y se quiere ir, pues...se quiere ir a la mierda...bueno, digo... a hacer lo que le gusta. Y Martínez quiere irse.

La seguridad del Gringo me dejaba sin respuesta. La conversación se deslizó hacia el camino práctico de los hechos. Con él compartiríamos el instructor de vuelo, conocimientos, experiencias. Miro a mi compañero y sonrío:

—¿Qué te causa risa, boludo? —espeta el Gringo—.

—He aquí la anécdota para recordar —contesto—. Te acuerdas aquella noche de invierno fría y lluviosa cuando enfundados en nuestros deformes capotes azules fuimos a estudio libre, vísperas del escrito mensual de Geometría Analítica. Una empresa imposible, malas notas, no entendíamos un carajo y lo que era peor nadie era capaz de alimentar nuestros pobres conocimientos. El Polaco Max algo sabía; el negro Esteban era pura bulla; el Colorado Antonio, siempre prolijo, con sus apuntes en las manos intentaba ordenar la tarea. Con una tiza y sobre el pizarrón planteaba un problema sobre la resolución del punto geométrico. Dibujó las coordenadas de una gráfica, curvas que subían, bajaban, atravesaban el eje de las X. Hablaba rápido, ponía datos, hojeaba sus apuntes. La velada transcurría y la confusión aumentaba. Yo observaba confiado en que cuando el mal es de muchos la conmisericordia aparece para mitigar la desdicha. El Flaco Julio, conocedor de la naturaleza humana mostraba sus dientes y sonreía, Aldo lo acompañaba. Era una disputa interna entre los inconscientes y los *apretados*. Yo por supuesto estaba entre estos últimos; carente de iniciativa, observaba. En esa tarea estaba cuando te vi arrimarte al pizarrón y extraer una tiza para luego regresar a tu improvisado asiento sobre la mesa de dibujo. Por un momento pensé *el Gringo es inteligente, ya comprendió. Sólo es cuestión de tiempo*. Permaneciste callado. *Está esperando el momento oportuno para iluminarnos*, me dije y desvié la mirada. Pasaron algunos minutos, el Flaco Julio me tocó el hombro, soltó una carcajada y en voz alta exclamó:

—*El Gringo se está comiendo una tiza.*

—Ahí me enteré que pasadas unas horas su ingestión provocaba fiebre. Mañana tendrías fiebre; eximido no harías la prueba. Todas las miradas se dirigieron hacia ti que permanecías sentado sobre la mesa, con las manos debajo de tus piernas para mitigar el frío y mascullando aún el último trozo de una tiza blanca. ¿Vos que hiciste en ese momento? Sonreíste con esa satisfacción del pecador que cree en la absolución de la confesión. Yo en cambio tomé conciencia de lo malo de la situación, y entonces pensé *si el Gringo se entrega es porque la contingencia no tiene solución posible*.

—¿Recuerdas cómo terminó aquella historia? —pregunté—.

—Claro que lo recuerdo, —hizo una pausa para recobrar imágenes de su memoria y luego continuó—:

—Como Dios no quiere cosas chanchas la asquerosa ingesta del talco no me dio fiebre. Te podría decir que el día de la prueba estaba sano, lúcido y más optimista. Nos fue mal, muy mal.

—Sí —repliqué y pensando en las enseñanzas del profesor de Táctica Aérea agregué—: Reorganizamos nuestros medios aéreos y en misiones de poca envergadura fuimos atacando las líneas de comunicaciones del enemigo. Con las buenas relaciones del Flaco Julio, la audacia de Esteban y el buen nombre de Daniel convencimos al Jefe de Estudios de la gravedad de la situación; en otras palabras le *serruchamos el palo* al excéntrico profesor de Geometría Analítica. Su nivel de exigencia era para especializados recipientes universitarios. Nosotros —amantes de la gradualidad de la enseñanza (para el Jefe de Estudios de la mediocridad)— como contrapartida nos comprometimos a obtener buenos resultados académicos en el nivel reclamado.

—Recuerdo —agregó el Gringo— que el *profe* reaccionó bien, digamos... con grandeza. Tal vez por su condición de retirado, ajeno a nuestras manipulaciones. A fin de año, luego del examen Aldo le confesó nuestro extravío. Él no se extrañó, lo sabía. Más aún, estaba contento de nuestra respuesta final. Gran tipo, ése...

Subimos la escalera del alojamiento. En el hall nos cruzamos con el Colorado:

—Antes del *rancho* tenemos una reunión de Clases en el cuarto del Encargado de Curso —nos acotó—.

—¿Qué pasa? —pregunté—

—No hagas *misterio* —agregó el Gringo—.

El Colorado no nos contestó, siguió su camino y se introdujo en el amplio espacio del dormitorio. Camas y roperos alternaron su trayectoria antes de alcanzar su lugar junto a la pared del fondo de la sección de cadetes. Abrió su ropero, depositó sus manuales de vuelo, tomó la jabonera, descolgó su toalla y se dirigió al lavatorio.

También nosotros repetimos la rutina de la higiene antes del almuerzo. Camino al baño, en voz alta el Encargado de Curso nos convocó a la reunión. El plazo eran cinco minutos. *Ah, los parlamentos* pensé, para luego reflexionar que tal forma deliberativa en los cánones militares no era la forma habitual de resolver los problemas. La situación me recordó las enseñanzas del profesor de instrucción militar: *La estructura vertical sustenta el orden jerárquico. La decisión es impersonal, deviene de la investidura y las facultades otorgadas por la ley y los reglamentos a la persona que ostenta la autoridad. Mandar es un deber profesional que se ejerce personalmente...* Claro que sí, evoco con nitidez cuando pronunciaba aquella

manida frase: *La jerarquía descansa en el principio de la subordinación y la forma apropiada de la organización militar es la disciplina.*

Mis disquisiciones mentales fueron interrumpidas por el Encargado de Curso:

—¿Estamos todos? —preguntó—. Sin entusiasmo y con hambre, miramos hacia nuestros costados y asentimos. Luego añadió:

—El Colorado me pidió un afloje en la aplicación de sanciones a los cadetes del curso. Además de no salir con licencia los fines de semana tienen malas notas en conducta militar. —Sonriendo agregó—: A mí me viene bien, ahorro tiempo, porque la verdad que mantener actualizado el libro de sanciones me lleva muchos pero muchos minutos.

Aldo muy astuto le preguntó:

—¿Me podrías decir qué cantidad de sanciones ha aplicado cada uno de nosotros? Llevamos poco tiempo con facultades para sancionar y aquí hemos visto cómo cada uno de nosotros ejerce su potestad de *tipear*, pero para ser más claros es bueno conocer esos datos.

Roberto, como Encargado de Curso, abrió un cuaderno donde llevaba ese registro.

—A ver... a ver... el Flaco treinta y dos, Daniel veinte siete... vos Aldo treinta y tres, Juan cuatro... el Colorado ciento ocho...

—No sigas —interrumpió Aldo—, sería bueno que el más tipeador del Curso nos explicara la razón de su propuesta. Él ya ascendió a Sargento, sin duda, por la cantidad de tipas que puso, cuestión que —como ya sabemos— eleva la aptitud militar por aquello de controlar, sancionar, mantener la disciplina, y hasta educar militarmente a los subordinados...

El Colorado, aludido, tomó la palabra:

—Como ustedes saben a mí me gusta controlar. ¿Quiénes son los más perjudicados? Sin dudas los de mi Sección por estar bajo mi control directo...

—Un momento —terció el Flaco Julio—, cuando te toca la tarea de Sargento de Semana o en instrucción militar práctica, incluso cuando quedas a cargo de la formación del curso, tus tipas abarcan a todos los integrantes. Para mí ése no es un argumento válido.

—Vamos a los números —protestó el Colorado— estoy seguro que las tipas están repartidas entre todos, exceptuando, claro está, a los que son correctos...

—Vaaaamooooos... Colorado, —protestó Aldo— estás escondiendo algo. No me digas que de la noche a la mañana, por generación espon-

tánea, vos, el más tipeador de todos nosotros te humanizaste y te transformaste en el defensor de esos *panzas*... Ahora te olvidas cuando en el primer año nos *cosían a tipas* y salíamos con licencia cada muerte de obispo. No me acuerdo que alguien hubiera quebrado un escarbadiente por nosotros.

—Bueno... —el Colorado titubeó— hoy me llamó el teniente Solbes y me pidió que aflojáramos un poco...

—El teniente Solbes... —hablé levantando la voz para acallar las conversaciones encontradas que se habían desatado al mismo tiempo que recordaba el examen de Aerodinámica—, ese hijo de p... debe tener un pariente entre los cadetes. No me digan que ahora está preocupado por los cadetes. Yo me opongo —agregué con más calentura que firmeza—.

Roberto por ser el *primero entre pares* y un tipo moderado, encarriló la discusión. Sopesó los argumentos en pro y en contra, aludió al estado de la disciplina, las características de los cadetes, su desempeño como estudiantes, deportistas. *Este tipo sí que piensa* me dije. Sin embargo, prevaleció la propuesta del Colorado. Cuando nos íbamos a almorzar me acerqué y le dije:

—Roberto, rompé la lista de sanciones que apliqué —y dirigiéndome al Colorado que lo acompañaba le dije con ironía—: Muy bien Colorado, sancionaste a todo el mundo, ascendiste a Sargento. También me aconsejaste que sancionara, hasta me dijiste que era un blando. ¿Qué hice yo? Te hice caso y hoy por primera vez puse doce sanciones de una sola vez. *El perro lame la mano del amo que le pega*, tuyas son esas palabras sabias para un tipo como yo que predica las medidas disciplinarias como último recurso. Macanudo —concluí—, los cadetes se van a enterar que el Colorado quebró una lanza por ellos y que a Juan no le dieron las bolas para mantener las sanciones.



...me desplazo alrededor del ala izquierda, trepo a ella sobre una franja negra rugosa y me introduzco en la cabina delantera semi abierta del T-6.

VI

Debo reconocer en María su ponderación y buen criterio para que nuestra relación afectiva conciliara mi inmadurez con su proyecto de vida basado en el respeto y el amor. ¿Cuántas cosas tiene que aprender uno en la vida? Disperso, inseguro, ése soy yo en el plano de las relaciones humanas. Aunque el horizonte del casamiento aún está lejos, he consentido que María me introduzca en una parroquia para que, tímidamente tomados de la mano que siento suave y cálida, escuchemos junto a otras jóvenes parejas a un laico acerca del sacramento del matrimonio. Todo ello me resulta extraño, algo innecesario. ¿No es así como debe pensar el hombre, titular de una relación?

—Somos muy jóvenes y el casamiento es para toda la vida —me ha dicho con la madurez y dulzura que encara su vida—; para decidir nuestro futuro tenemos que estar seguros de nuestros sentimientos y de la responsabilidad que significa tener hijos, una familia.

—Sí, sí, en eso estoy de acuerdo, pero no veo la utilidad de estas charlas. ¿Qué nos pueden decir que no sepamos? —presumí con cierta erudición; aunque en el fondo pensaba en lo que me dirían mis amigos militares si se enteraran: *comesantos, varón domado, infeliz*—. Además, —agregué— no hay que tomarse las cosas tan en serio...

—Yo no te obligo a venir —replicó con firmeza, serena, con esa convicción que tienen los creyentes y que envidio tanto—. Si es que me quieres para mí es muy importante que me acompañes y que compartas lo que nos puedan decir.

Qué podía contestar ante tanta ternura. Tal vez el Colorado tenga razón, soy un *blando*.

—No, no..., no vengo obligado. Vengo por ti, porque me interesas... Además, la Iglesia no me molesta, me hace bien.

—Entonces...

—Entonces, nada. Escuchemos al señor que algo bueno tendrá que decir de nosotros los varones —ironicé, sonreí y zanjeé la cuestión convencido de la debilidad de mis argumentos—.

Miguel Ángel —así se llama nuestro interlocutor— comenzó su disertación con una referencia bíblica del Antiguo Testamento, transitó los Evangelios y los Hechos de los Apóstoles. Con una coherencia deslumbrante, aún mayor para un lego como yo. Reseñó las bases históricas del sacramento del matrimonio, la interpretación que hicieron los Padres de la Iglesia, la valoración del “logos” como fuente del conocimiento y la doctrina. A decir verdad, entendía muy poco por no decir nada; mi universo era, dicho con humildad, la cabina de un avión, las manecillas de los instrumentos, la ingeniería del vuelo, las nubes de desarrollo vertical...

¿Cómo se defiende un ignorante? Pensando en otra cosa, fijando ocasionalmente la atención, rescatando algún concepto extraído arbitrariamente del contexto del discurso e introduciéndolo en disquisiciones amigables:

—Ustedes son jóvenes y se aman —dice—. No hay estado comparable en la vida de las personas. El amor es el sustento de la felicidad y como la vida exige sufrimientos y desdichas, estarán más preparados para alcanzarla si predicán el bien...

Ah, sí... Recuerdo nuestro segundo encuentro. Mi desesperación se despojó cuando ingresó a la Iglesia. Observé cómo recorría el ritual: señal de la cruz y oración en los instantes previos a la ceremonia. Lucía más bella y fresca que la vez anterior. Una mantilla de fino entramado cubría su cabeza; su vestimenta, nada ostentosa, ceñida a su juvenil figura permitía la visión directa de sus torneadas pantorrillas. Esta vez la acompañaba una amiga que de tanto en tanto comentaba algo a su oído.

Ese día llegué temprano con la intención de confesarme. Tenía que comulgar, hacer méritos. ¿De qué otra forma la podía conquistar? El Cura no me trató bien:

—Tú no sabes las oraciones, hace años que no confiesas, vienes de vez en cuando a misa, no tienes ni la más mínima idea del sacramento de la confesión, ocultas pecados, no has hecho tu examen de conciencia...

Respetuoso por fuera, hervía de calentura por dentro. No ensayé respuesta alguna. Asentí con la cabeza, mascullé una oración que no sabía mientras me prodigaba el perdón de mis pecados. Mientras rezaba la oración de penitencia —recordaba el Padrenuestro y el Avemaría— intentaba interpretar al sacerdote. No lo podía maldecir, resultaba impropio,

en todo caso no correspondía con la imagen del perdón que yo tenía. En fin, espero que María reconozca mi esfuerzo.

Sentí cierta euforia. Por unas minutos, acaso unas horas no sería un pecador. Imaginé su sonrisa cuando me observara pasar a su lado, camino del acto que ella cumplía todos los domingos. Al regresar crucé la línea de su banco y busqué sus ojos. Su cabeza cubierta estaba inclinada y su mirada ajena a mi trayectoria. Entre mis vivencias y la realidad hay una distancia apreciable. *Primero el Cura que reprime y casi no perdona; luego su indiferencia...*

Fuera de la Iglesia vuelvo a cruzar el Rubicón y la encaré decidido:

—Hola, cuanto me alegro de...

—Ahh...cómo te va...

Dirigiéndose a su amiga expresó con su tono suave y amigable:

—Mercedes, es mi amigo Juan, el de la misa de los domingos que te comenté...

—Mercedes, mucho gusto, no quiero demorarlas... en fin...

Sonreí, consciente del impacto benefactor que había producido mi anterior abordaje. Para su entorno era un amigo; el vínculo, una iglesia; el porvenir un misterio a conquistar. Mercedes, comedida, midiendo mi talante me dio unas pistas:

—Ahora le puedo creer a María acerca de ti. Según parece quedaste en venir a la misa, sin falta, todos los domingos. Supongo que no pudiste.

—No, no... pido disculpas, pero...en fin...no se cómo explicarlo, no me dejaron salir porque me sancionaron...bueno...es una larga historia...

—Le comenté a Mercedes cómo nos conocimos –intercedió María con una sonrisa.

Esto empieza bien –pensé– antes de seguir escuchando a su amiga:

—Lo bueno es que volvieron a encontrarse.

Los cumplidos llenaron el espacio hasta la parada del ómnibus. Mi mente operó con rapidez: en primer lugar ella reparó en mí; segundo: compartió el secreto con su amiga; tercero: me esperaba; cuarto: denotaba interés en continuar la amistad. ¿Qué debo hacer ahora?: concretar una cita, que ella indique el lugar. El tiempo apremiaba, el ómnibus se aproximó, dije una palabra, no logré articular una frase... Su amiga,

diligente, clara, sugirió esperar el próximo. Me miró de soslayo como diciendo: *Avivate, gil; más no te puedo ayudar.*

—Puedo acompañarlas —sugerí, sin reparar que era mediodía—.

Asintieron las dos. Subimos, el ómnibus transitó la avenida. Sentados uno al lado del otro observé sus manos portando un misal sobre su regazo. Alargadas, hermosas. El encanto de su vestido resaltaba la elegancia de su cuerpo. Su largo pelo lacio, recogido, permitió apreciar su cuello muy blanco y una minúscula caravana dorada prendida del lóbulo de su oreja. Sonreía sin estridencias, su voz me parecía cada vez más dulce. Su conversación sostenida, fresca, juvenil. Disimuladamente miré sus pechos, pudorosamente ocultos detrás de una blusa color crema. Cada vez que iniciaba su parlamento me miraba por un instante a los ojos. Desde ese momento decidí el trato hacia ella: sinceridad, consideración, respeto. *Nada de especular, razoné, si congeniamos puede ser el amor de mi vida.*

Descendimos, Mercedes se alejó cumplidamente. La acompaño hasta su casa y al despedirme acoto:

—Me gustaría conocerte. Pienso que vamos a hacer buenas migas. Tú tienes algo que me conmueve, despierta mi interés y mis sentimientos. Me impresiona gratamente la forma en que te conduces, tu seriedad...—lisonjeé—.

—A mí también me interesas. Podemos ser amigos. Ya conoces donde vivo, llámame y charlamos.

—Claro, claro, —respondí— si tú no tienes inconveniente, el próximo fin de semana...

Recuerdo con intensidad la sonrisa que me dispensó antes de cerrar la puerta de entrada. *Aquí estaré —parecía decirme— siempre que tú lo quieras. Me caes bien, hazte conocer, sé sincero y me tendrás. El futuro es impredecible, tampoco te hagas muchas ilusiones. Dios dirá.* Quizás, impresionado por su práctica religiosa, me pareció que la alusión a Dios era ineludible...

—Hemos dado las bases doctrinarias del sacramento del matrimonio —dijo Miguel Ángel obligándome a retornar—. Ahora ustedes se preguntarán qué prescribe el canon religioso de la relación de los novios y la vida sexual dentro del mismo.

Ahora sí —me dije—, la charla se hace terrenal. No tenía idea cómo encajaba todo aquello con la realidad. Estaba dispuesto a respetar a mi novia, pero ¿cómo debía actuar?

Nuestra relación estaba cercana a los dos años. Conocí a sus padres, hermanos, amigas. El conocimiento dio paso al afecto. El entusiasmo por convivir aumentó. Ella marcó los límites de la relación. Logré besarla por primera vez. Sus labios fueron cálidos pero inertes. Poco a poco se entusiasmo y sus caricias me resultaron tiernas pero muy inocentes. El *hasta ahí puedes llegar* me resultó frustrante: una noche de verano, cuando ambos sentíamos la cercanía del deseo, la besé y puse simuladamente la mano sobre su busto; en el primer instante no hubo una reacción de rechazo; exaltado comencé a acariciarla con la ansiedad de lograr el contacto directo. Suave, en el oído me susurró:

—Me gusta pero no puedo.

Me detuve, contrariado, molesto. Entonces comencé un discurso cínico, irónico, depredador:

—Por qué siempre tienes ese sentimiento de culpa, ese acatamiento absoluto a todo lo que te enseñan: esto se puede, esto no se puede. Tú eres una persona formada, libre, mayor de edad...

Cuando aprecié las lágrimas de sus ojos me detuve. El sentimiento de culpa se trasladó a mi persona. Pedí perdón, no hubo respuesta. Un silencio acusador rodeó mi entorno. *No lo volveré a hacer*, —pensé—; *que ella decida cuándo*.

Miguel Ángel fue muy claro. Convencimiento y voluntad.

—Soy casado —nos ha dicho—, tengo hijos. Siguiendo esa conducta y experimentada la relación sexual en el matrimonio, puedo asegurarles que la abstinencia pre matrimonial vale la pena. No se la impongan, convézanse que es la mejor forma de asumir su futuro personal. La verdad no es absoluta; el bien —mientras tanto— es claro, discernible. Alguien puede creer que el amor físico es posible y correcto antes del matrimonio. Puede ser respetable en un agnóstico, un no—creyente. Si ustedes pertenecen a esta comunidad religiosa, deben cumplir con su deber.

María apretó mi mano, me sonrió, se sentía feliz. La miré y levantando mis hombros, resignado, sonreí. ¿Qué otra cosa podía hacer?

VII

La Sala de Operaciones está desierta. El oficial de aeródromo entra y sale, habla por teléfono con la Torre de Control, escribe en el pizarrón los decolajes y aterrizajes, entrega novedades. Frente a mí el Manual de Vuelo y un impreso mimeografiado que contiene las maniobras que el alumno piloto debe realizar en la inspección pre-solo. Espero a Villagrán que asumirá su tarea de instructor-inspector. Su veredicto indicará si estoy en condiciones de hacer mi primer vuelo en solitario. Estamos en el *segundo punto de inflexión* según el término que emplea el Gringo. Villagrán es el juez, amigable e inflexible, no inspira temor; tampoco se equivoca al decidir: sirve, o no tiene condiciones para el vuelo.

El Gringo y yo habíamos superado la inspección de selección. Nuestro inspector fue Arregui.

—Aplique presión al bastón, empiece la maniobra —ordenó Arregui—. La nariz de Texan estaba bien arriba, la tierra abajo y detrás. Desde unos tres mil metros de altitud presioné hacia atrás el comando del avión hasta el límite de su recorrido. Simultáneamente, con brusquedad, deslicé hasta el fondo mi pie derecho e imaginé el efecto de mis acciones sobre los timones de profundidad y dirección de mi compungida máquina. Sus desplazamientos fueron, necesaria e inusualmente, los de dos superficies móviles hacia sus extremos.

—*Nariz arriba, baja velocidad, bastón atrás y pie a fondo... me estás pidiendo un tirabuzón... pues ahí lo tienes* —protestó Texan en su peculiar manera de expresarse—.

El mensaje fue claro y antipático. Transformado en un *peso muerto* inició un descenso vertiginoso y descontrolado. Dejaba en manos de su mandante la posibilidad de sobrevivir. En el ascenso previo el ruido del motor fue disminuyendo hasta hacerse imperceptible. Una vez iniciada la brusca maniobra observé cómo la aguja y la bolita del indicador de inclinación y viraje alertaban al piloto sobre la ejecución de una maniobra descoordinada y desprolija.

Recordé —en una síntesis mental que registró la velocidad de la luz— el axioma aerodinámico que define a la pérdida total de sustenta-

ción como *el desprendimiento de la capa límite*. Sí, sí, allí estaba representada. Texan tembló de una forma extraña, las vibraciones se hicieron sostenidas, inclinó imperceptiblemente el ala izquierda para luego, con una brusquedad inusitada, girar hacia su derecha y evidenciar el peso de su motor con un desplazamiento pronunciado hacia abajo. Jalé la palanca de potencia hacia atrás y esperé que el avión, nariz abajo, desatara un caprichoso giro incontrolado hacia la derecha.

Mis ojos desorbitados apreciaron el movimiento circular de la geografía terrestre. Puse el comando y los pedales en su posición neutra. Percibí un aumento de la velocidad, lo constaté en el recorrido sostenido de izquierda a derecha, de menor a mayor de la aguja del velocímetro. Animado, conté una vuelta, vuelta y media. *Ahora tengo que esperar a la tercera porque el manual prescribe una segunda oportunidad para detener el giro en un tirabuzón* —pensé, concentrado—.

Arregui estaba ausente; ubicado en la cabina trasera no usaba su intercomunicador para corregir, advertir o ayudar. Presioné suavemente el bastón hacia atrás y hacia la izquierda. En un primer momento no aconteció cosa alguna...

—*Menos mal que éste no esperó a la séptima vuelta para detener este despropósito* —anotó Texan al tiempo que respondía deteniendo primero su giro incontrolado y luego levantando levemente su nariz en busca del horizonte terrestre—.

—La velocidad, cadete —Arregui habló—.

Presioné el comando hacia atrás. La aguja indicadora se aproximaba a las 240 millas terrestres, un límite deliberadamente pintado en rojo. Una mayor presión sobre el comando la detuvo; mis brazos, mis piernas, mi mandíbula, mis auriculares, mi sangre, todos —con inusitada fuerza y persistencia— tiraban hacia el centro de la tierra. Mi vista desvaneció, esperé... Instintivamente disminuí la presión sobre el bastón y aprecié con alivio una línea horizontal, policroma debajo y de un azul intenso por encima.

Arregui implacable volvió a dar órdenes:

—Ahora la serie de pérdidas de alta y baja velocidad y las maniobras de recuperación... luego un padrón simulado de emergencia, más tarde virajes medianos y escarpados... Finalmente Arregui con voz monocorde, sin estridencias, dispuso las maniobras de aproximación al campo, el padrón de tránsito y el aterrizaje.

En la inspección post-vuelo del avión permanecí atento a los comentarios de Texan. Esperé en vano, *buen signo* —me dije— *puesto que*

mi amigo es un quejoso malhumorado. En la Sala de Pilotos, Arregui fue parco; mirando su hoja de calificación indicó una corrección aquí y otra en la maniobra de descenso. Aprecié tildes impresos que denunciaban, mayoritariamente, notas de *estándar*...

Villagrán a mis espaldas. Saluda con cortesía. El Oficial de Aeródromo lo anuncia. Su proceder invariable: sentarse frente a uno, desplegar su cartilla con una planificación impecable del desarrollo del vuelo, su mono de vuelo formalmente ceñido, una mirada inquisidora y lejana, lápices mecánicos dispuestos en línea sobre la mesa y el fluir de sus palabras sin interjecciones:

—El vuelo pre-solo consiste en la realización repetida de padrones de tránsito. Recuerde que el vuelo comienza desde este momento. Evaluaré todos los procedimientos que usted ejecute. Preguntas de procedimientos de emergencia, inspección pre-vuelo, puesta en marcha, carreteo, control pre-decolaje, despegue, virajes, procedimientos estándares de un padrón de tránsito, comunicaciones a la Torre de Control, viraje a final, aterrizaje con *toque y siga* y eventuales padrones simulados de emergencia. Todas estas maniobras deben ser realizadas con la mayor perfección posible. Recuerde que la acumulación de errores potencia un accidente. Piense en lo que está haciendo y en la acción que le sigue. Dé la impresión de que es usted quien pilota el avión, que está por delante de los acontecimientos, que el avión obedece y dócilmente ejecuta lo que usted ordena. Si se equivoca, corrija de inmediato; en aviación el tiempo corre de prisa. Opere con tranquilidad; el vuelo perfecto no existe, pero sí el vuelo seguro, eficaz, eficiente.

Villagrán pregunta el procedimiento de emergencia en el decolaje. Respondo con celeridad. Recorre una a una las maniobras a realizar, su contenido, las posibilidades de error, las medidas correctivas. Concentrado no percibo lo que sucede a nuestro alrededor.

—Confeccione el Plan de Vuelo, recoja su paracaídas y vamos hacia el avión —dispone Villagrán con calma—.

Con el paracaídas en mis hombros transito el sendero peatonal que conduce a la *línea muerta* donde Texan me espera. Algo alejado y a mi derecha, Espinoza, cigarrillo en mano y recostado sobre el robusto tronco de una acacia, recompone su postura para saludar militarmente a Villagrán. Una vez superada su línea, volteo mi cabeza sin que lo note mi inspector de vuelo. Espinoza sonriente, extiende hacia arriba el pulgar de su mano derecha.

Los hechos se suceden sin que tenga tiempo de registrarlos en su totalidad. Allí estamos Villagrán y yo. Los mecánicos de línea aportando celeridad y confianza. Como Arregui, Villagrán parece “no estar” en la cabina trasera. ¿Silencio de aprobación?

Las vueltas de pista se suceden. Texan me alerta con su bocina: *Baja el tren de una vez, no tardes tanto... da potencia para mantener la velocidad... ojo la altura, donde ganes o pierdas más de cien pies de altitud Villagrán te bocha... 110 millas por hora en el viraje a final... cuidado con levantar la nariz, perder velocidad y provocar una pérdida... Villagrán impedirá ese extremo; de todas maneras anotará un “no satisfactorio” en tu hoja de calificación y perderás la inspección... quizás un adiós a tus sueños de piloto...*

Cuarto, quinto *toque y siga*, he perdido la cuenta. Esta vez logro que Texan se pose sobre la pista suavemente y con elegancia. En la carrera de aterrizaje se desvía y mi reacción es lenta y desmedida. Logro dominarlo. “*No te agrandes porque te equivocas*” me dice la voz interior.

—Vuelta de pista con detención total —ordena Villagrán por intercomunicador—.

Me esmero. Velocidades, virajes, altitudes, uso de la potencia, aproximación final, aterrizaje algo brusco que muchos lo definen como *aplastado*. Finalmente corto la alimentación de combustible al motor y la hélice se detiene. Camino a Operaciones, el inspector no habla. Abstraído, parece pensar en otra cosa. Instintivamente esa actitud me produce cierto alivio. Contrariamente a su costumbre el *briefing* post-vuelo es corto:

—Bien... bien. Su instructor me dio referencias tuyas que se confirmaron en el vuelo. Sólo una advertencia en la carrera de aterrizaje: no sobre controle y transforme la corrección en una medida que provoque un despiste. Transmítale al Oficial de Aeródromo que incorpore a la planilla su vuelo solo.

Dije:

—Gracias... es decir, sí mi Mayor... Percibo la voz de Texan que exclama:

—*Mejor cállate. El militar opera, conduce, ejecuta, no agradece.*

He aquí un desenlace, ¿a qué horas queda disponible un avión? *Emprende la marcha* —me digo—, *recorre el camino. Esto significa encarar a Texan, esta vez solos, dos voluntades, un diálogo, el de la unidad múltiple aplicada a los vastos principios de la física. Cuando me aproxime Texan*

buscará la seguridad de Espinoza, la ponderación de Arregui, la maestría de Villagrán. ¡Cuánta desilusión! Por más que se esmere escudriñando el campo con su inmaterial visión, sufrirá sobremanera cuando el mecánico inmovilice las correas de seguridad del asiento trasero y vea aparecer caminando en su dirección —paracaídas en mano— a este proyecto inexperto, torpe, presumido.

—No soy un entrenador de bisoños —proclamará con firmeza Texan—; fui concebido como entrenador avanzado. El que me vuela será capaz de pilotear un Mustang F-51. Seiscientos caballos de fuerza en tres mil quinientos kilogramos de peso, mi estructura monocoque de metal, mi tren retráctil, mis sistemas hidráulicos, eléctricos, todos ellos obedecen a la mejor industria. ¿Cuándo van a adquirir un entrenador primario y básico? ¿Olvidan mi versión G para vuelo por instrumentos? Saben muy bien que dependo del dios aerodinámico, de las leyes físicas de la naturaleza, de la calidad del mantenimiento. Condicionado al dominio del hombre, no puedo resolver una secuencia de errores; sólo puedo previo a una pérdida de sustentación irrecuperable, advertirles con el temblor de mis partes materiales y encomendar sus almas al Dios que invocan.

Avanzo con paso firme, deposito mi paracaídas sobre la parte fija del estabilizador horizontal de cola. Encaramado sobre el ala izquierda deslizo totalmente hacia atrás el plexiglas de la cabina delantera y me aseguro que el arnés trasero esté convenientemente sujeto. Sin reparar en mi entorno, inicio el itinerario de la inspección pre-vuelo: superficies móviles, entelados sin roturas, borde de ataque, motor, hélice, tren de aterrizaje libre de pérdida de líquido hidráulico, tubo pitot, estructura... Volteo la vista, me doy cuenta que he ignorado a Texan. Sólo un instante, ahora lo siento. Como presumía me mira con recelo y mucha expectativa. Algo intuyo... Texan deja su mal genio. Inclinado hacia atrás reposa incómodo sobre su pequeña rueda de cola. Producto de una vieja generación de aviones ofrece su mejor perfil en vuelo cuando tiene la capacidad de alcanzar su velocidad de crucero. Ahora lo puedo sentir con otro talante: constructivo, paciente, alerta.

Extinguidor en mano y pulgar hacia arriba, el mecánico me da su visto bueno. Con el motor aún caliente el encendido es rápido. Al tiempo que me comunico miro hacia la Torre de Control. Distingo al operador, su ayudante y una tercera persona; sin duda Espinoza asumiendo su liderazgo y preocupación por el vuelo en ciernes. Mis compañeros ausentes; de pronto este acontecimiento está pasando desapercibido.

Ubicado en el taxi-way, 45° con el eje de la pista, cumplo con el ritual de la prueba antes de despegue que el Manual de Vuelo sintetiza en la sigla CIGFACH (comandos, instrumentos, gas...). Texan responde sin inconvenientes; hasta la temida prueba de magnetos permite una caída armónica de tan solo cincuenta revoluciones por minuto de su motor. Sobre la cabecera de pista un breve control pre-decolaje, un movimiento gradual de la palanca de gas hasta alcanzar las treinta y seis pulgadas del indicador de ajuste de potencia...

Dédalo construyó entonces, para él y para su hijo, dos pares de alas tejidas con plumas ligeras de distintos tamaños... atándolas con un hilo de lino y uniéndolas mediante cera. Y una vez unidas, las curvó, con lo que parecían realmente las alas de un ave.

A las sesenta y tres millas terrestres por hora, ayudado por el movimiento del comando, Texan deja la *ciudad de los hombres*, gana en fuerza y destreza, tren arriba afina su varonil presencia y enfila su morro hacia la *ciudad de Dios*.

—Sígueme sin temor, Ícaro. Ten cuidado, tan solo de estar siempre cerca de mí. No te eleves mucho, porque el Sol puede quemar tus alas...

Ciento diez millas por hora; quinientos, mil pies de altitud, la pista por debajo y en la punta del ala una geografía repetida en perspectiva, bella. El tren, la bocina de aviso interrumpida, el ajuste de potencia, y en un momento de especial regocijo mi cuerpo y mi cabeza que voltean hacia atrás para constatar que allí, en la cabina posterior, no están ni Espinoza ni Arregui ni Villagrán; sólo un vacío muy lleno de poder, autarquía, solidaria soledad de plenitud.

Dédalo se lanzó confiado al espacio, mientras Ícaro le seguía de cerca. Atravesaron felizmente la isla de Samos y, después las de Delos y Pharos. Siguieron pasando costas y más costas hasta que Ícaro, envalentonado y maravillado de su vuelo, se elevó a regiones más altas...

—Hasta cuándo —explota Texan—.

Reclama dos virajes del padrón de tránsito: de inicial a base y de base a final. Lo complazco: altura, velocidad, nariz por debajo de la línea del horizonte, una pendiente de aproximación final sin usar la potencia del motor. Ya sobre la pista y en vuelo horizontal busco el toque simultáneo de las tres ruedas, tres puntos. Un viento leve desde la izquierda me exige la inclinación del ala. La trayectoria es recta, casi sobre la línea del eje central de la pista. Una rueda, la segunda y casi simultáneamente la tercera comienzan un giro sostenido sobre la superficie de la tierra.

—Vaaamoos... —reclama Texan—.

El gas de potencia aplicado suavemente inhibe una aceleración desenfrenada de la hélice; una vez, dos veces más, para confirmar que el primer aterrizaje no es una casualidad. Repetiremos la vuelta de pista. Tres creaciones con el rústico cincel del principiante, tres aterrizajes parecidos —ni tan buenos, ni tan malos—.

—*No te distraigas, carretea en “eses”. Conozco a algunos que se han ido fuera de la calle de rodaje* —advierte Texan—.

Con el bastón adelante destrabo la rueda trasera, giro, freno, apago el motor, desciendo y compruebo que mi hazaña no ha pasado desapercibida. Espinoza al pie del avión me saluda, con su pie derecho golpea con fuerza mi humanidad desprevenida habilitando el sadismo ritualizado de mis compañeros. Distingo al Flaco, el Gringo, el Polaco Max... Termino sin vestimenta alguna, aporreado, dolorido, en un foso con aceite. Esta vez Ícaro ha vuelto.

Camino a los alojamientos, solo, con el presente consumido, me detengo un instante frente a Texan. Luce distraído, quizás emocionado. Esbozo un reconocimiento. Él inmóvil, sereno, posee el alma de las cosas. Conoce que es parte de una historia, de mi universo, que ha materializado un anhelo. En esta ocasión como en muchas otras, trasciende al tiempo.

VIII

El Fairchild llenó sus tanques de combustible, la tripulación confeccionó el Plan de Vuelo y recibió el informe meteorológico. Juan Equis cedió su puesto de piloto a Banegas. Solari ocupó el lugar del copiloto. Desde la cabina de pasajeros el sonido de las turbinas es diferente. Sentados en el suelo, detrás de los tanques suplementarios de combustible, mate y termo en mano, Martino y Juan Equis escuchan la aceleración de los motores y el secuencial *tru-trun* de las ruedas sobre las uniones del pavimento de la pista. Su ausencia presagia el *trac-trac* del tren de aterrizaje alojándose debajo de las nacellas de las plantas de potencia. Sólo el mecánico y los pilotos tendrán el privilegio de escuchar, retardado, un tercer ruido el *tuc-plin* de la rueda de nariz esta vez, alojada debajo de sus pies en la nariz del avión. La trepada es lenta, propia de un avión de transporte.

La cabina está fría, es fría. Los pasajeros con guantes de cuero forrados y enfundados en pesados abrigos de campaña, sus piernas extendidas hacia el centro del espacio, sus cabezas giradas hacia las asoleadas ventanillas y sus miradas dirigidas hacia el espacio tierra que se aleja. La mayoría de ellos aborda la infusión caliente con la excepción de varios civiles comisionados a alguna tarea específica en las heladas tierras australes.

El vapor de agua, visible en el vertido del termo, entusiasmo al cebador. Poco a poco las conversaciones afloran. Martino abre una carpeta, Juan Equis de soslayo descubre algunos contenidos: *planificación de la campaña, apreciación de situación, hechos, suposiciones, idea de maniobra, operaciones, logística, apoyos... ¿qué otra cosa podemos esperar de Martino?* —se pregunta—, *¿podrá, acaso leer una novela o la crónica de un viajero...? Tal vez le apetece una aventura histórica que hable de campañas bélicas, de ejércitos inconmensurables, de infantes recorriendo humedales, manglares y caminos cenagosos en busca de un enemigo que acecha. Quizás el genio conductor de algún General estoico, de pocas palabras, de grandes decisiones... o el supremo valor inerte del Soldado abatido en el empeño.*

Juan Equis no altera su rutina. Ofrece un mate, Martino sonríe y respetuoso agradece. Tal es su actitud ante la jerarquía y los amigos. Mira su reloj y pregunta:

— ¿Qué tiempo de vuelo tenemos hasta Comodoro Rivadavia?

— Dos horas veintitrés minutos —responde Juan Equis, poniéndose a tono con el perfil perfeccionista de su interlocutor.

— Bueno, esto puede esperar —acota Martino—. Cierra su carpeta, la introduce en un abultado portafolio que deposita a su costado. Absorbe el primer trago de la infusión; parece estar a gusto y de buen talante.

Moderno caballero andante de penillanura vive el impulso de sus mentores. Si se lo permitieran jalaría la anilla de su paracaídas lanzándose en el propio Polo Sur. Juan Equis intrigado, señalando con su índice el portafolio, comenta:

— Parece que has cumplido con todas las exigencias de la planificación militar. Despreocúpate, con tu dedicación estoy seguro que todo saldrá según lo planeado salvo las contingencias que ineludiblemente aparecen en la ejecución.

— Tu sabes camarada que el error humano siempre está presente. Fácil es dar una orden, difícil es cumplirla en sus justos términos —reflexionó Martino con una ceremoniosa articulación del discurso—.

— A veces me pregunto por la motivación de personas como tú. Hay un modelo, un código, un qué se yo que incentiva la voluntad. Quiero decir... quiero decir... —titubeó Juan Equis—.

— Estimado, tú sabes el alcance de las vocaciones personales. En nuestro caso es la certeza de haber elegido lo que queremos ser. No es gran cosa pero es. De adolescente, como lector voluntario de historia tenía alguna referencia sobre la cuestión militar; pero lo ocasional —que muchas veces pesa— me sucedió cuando llegó a mis manos una Conferencia escrita en el siglo XIX. Como estaba dirigida a los cadetes de la Academia Militar repetí varias veces su lectura hasta memorizar su contenido.

Martino apreció que su interlocutor descubriría parte de su intimidad.

— ¿Cómo es la anécdota? Me interesa. Algo parecido me sucedió —alentó Juan Equis—.

— El conferencista, profesor militar, repetía con insistencia la necesidad de tener en cuenta que los años que pasan no vuelven, y que si no se emplean para el bien, en vez de sentir la satisfacción de un final digno, ilustrado e instruido, a la persona le quedará el remordimiento de haber

dejado escapar una ocasión que después no se presenta. Se agrega además la conciencia de una incapacidad que después será tarde para remediar. Recuerdo el énfasis que ponía en el cumplimiento estricto de los deberes y las obligaciones militares y la importancia que tiene para la formación del carácter.

—¿Hablabas acaso de las virtudes militares...?

—De la disciplina. Decía que no es instrumento de humillación ni de terror, y sí, por el contrario, base fundamental del orden, condición necesaria de la existencia del Ejército, fuerza vital que lo sustenta y hace posible el cumplimiento de su noble misión. Alejandro Magno por ejemplo, oponiendo cierta disciplina al desenfreno de los persas, suplía la diferencia numérica y obtenía siempre el premio de la victoria, dejando comprobadas las ventajas del orden contra las multitudes indisciplinadas.

Luego de una pausa agregó:

—También el rey prusiano Federico prefería las guerras cortas y rápidas, porque las largas enfrían la disciplina, despueblan la nación y agotan los recursos. Es conocido el caso de un soldado que se durmió en su puesto de centinela rendido por la fatiga; cuando despertó se encontró con que su Emperador le estaba guardando el puesto. De esta forma le demostraba la importancia de su misión conceptuándola por encima de la majestad de su persona.

—Supongo que no tenías idea acerca de la disciplina militar —anotó Juan Equis—.

—Alguna noción tenía porque un familiar cercano perteneció al Ejército. Me preguntaba si podía adaptarme a un régimen que hacía de la disciplina una virtud tan importante. Como ejemplo cito otra anécdota de Federico el Grande cuando una noche, cercano el enemigo dio el orden de no encender la más pequeña luz en el campamento bajo pena de la vida. En la noche recorrió el campamento y observó algo como un resplandor que parecía denunciar la violación de la consigna. Acercándose vio a uno de sus soldados que, habiendo hecho un pozo en la tierra, encendió en el fondo una luz que alumbraba un papel en que escribía. Al divisarlo el soldado se puso de pie. En respuesta a una pregunta contestó que escribía a su familia con el objeto que supiese inmediatamente que ese día se le había ascendido y se alegraran con la noticia. El Rey le indicó que tomara nuevamente la pluma y le dictó esta posdata: *“mañana, al venir el día, seré fusilado”*. Y al día siguiente en nombre de la disciplina fue cumplida la sentencia. Hoy nos alarman esos hechos porque sabe-

mos que la disciplina se funda en el conocimiento y la razón y no en el temor. Sencillo es demostrar que si ella tiene mucho de dura y es siempre inflexible, nada es más fácil que escapar a sus rigores por medio del cumplimiento del deber.

—Obedecer, respetar la autoridad, muchas veces resulta difícil —puntualizó Juan—.

—No si tomas conciencia que la obediencia es el principal elemento de la disciplina, y en ésta estriba la fuerza del Ejército. Está claro que debe ser absoluta y completa. Demuestra que el soldado tiene espíritu militar suficiente para sacrificar en todos los casos su voluntad a los mandatos de la ley, representada por el que manda. Recuerdo que el conferencista aclaraba que a espíritus nuevos, ajenos por completo a las exigencias de la carrera, puede chocar el principio de obedecer y respetar siempre en silencio. Podríamos preguntarnos si el que manda sabe más y opera con racionalidad. Al griego Solón le preguntaron cuál sería el medio más eficaz para que un pueblo se mantuviese en orden y quietud...

Un nuevo silencio pautó su relato.

—Solón claramente contestó: *“Que los ciudadanos obedezcan a sus superiores, y éstos a las leyes”*. Desde esos tiempos se entendía que la facultad de mandar deriva de la ley. El que manda no lo hace por cuenta propia sino en el orden de sus atribuciones y en razón de su jerarquía.

Juan Equis interrumpió con una observación:

—Pero si el que manda lo hace con un exceso o su orden es arbitraria...

—El subalterno no obedece —aseveró Martino—. Calderón dijo que *“en lo que no es justa ley, no ha de obedecerse al rey”*. Está claro que el que ejerce la autoridad debe ser instruido, respetable, ético y con dominio de sí mismo. Aquí entramos en el campo del prestigio moral que se agrega al prestigio legal que le da su jerarquía y al prestigio personal que da la opinión y que se adquiere con los méritos, los servicios y la práctica de las virtudes. ¿Acaso el médico, el ingeniero, o el abogado no ha sido instruido para curar, ejecutar trazados, defender en juicio al que pide este servicio? Pues bien el militar debe procurar que sea verdad aquella norma que dice que la institución militar constituye una carrera como la magistratura, la política y la administración en general.

— Pesada carga para el que manda —reflexionó Juan Equis—.

—Claro, claro... la posibilidad de prepararme, servir y mandar es lo que me atrajo. Recuerdo a mi padre que me incitaba a la lectura de buenos libros de campañas militares y biografías de grandes capitanes. Yo

no entendía; él insistía en practicar ciertas cualidades como la discreción, la prudencia, exactitud y puntualidad. Un decálogo de exigencias para sentirnos bien, confiables. Claro, el alcance de sus palabras lo entiendo ahora cuando tengo experiencia y han pasado algunos años.

—¿Y los defectos? ¿Cómo logras un equilibrio emocional, el dominio de tus pasiones...? —interroga Juan Equis—.

—Con la buena formación, el compromiso. Mi carrera fue y es un desafío. Podemos ser un buen militar y un perfecto caballero; pero si no reunimos otras cualidades no seremos todavía un buen militar. Lo primero se alcanza formándonos sin apartarnos de la senda del deber. Para lo segundo necesitamos formar nuestro corazón. ¿Qué te quiero decir con esto? Sin duda para ti no es una novedad. Me costó entenderlo hasta que me di cuenta que era parte de una familia. Confianza recíproca y asistencia mutua son dos conceptos que se retroalimentan. Me di cuenta que cuando actuaba lo hacía para guardar el buen nombre de mi Cuerpo, mi Organización. La solidaridad que se crea por la vida en común y la identidad de fines es un valor que nos obliga, absteniéndonos de ejecutar cualquier acción que conlleve vergüenza o deshonor. Habermas, un filósofo alemán, pone a la solidaridad en el vértice de los valores. Fortalece a la sociedad moderna. Su depreciación es una condena, un peligro, un factor de desintegración social.

—A veces nos olvidamos que la reprobación de nuestros actos no se limita únicamente a nuestra persona. Lo más probable que la mente de los que juzgan busquen en el Cuartel o en la Base Aérea el origen de las malas acciones —contribuye Juan Equis con la retórica de su interlocutor—.

—Del mismo modo que las buenas acciones acrecientan en la opinión pública el buen nombre del Cuerpo a que pertenecen los que practican las mismas —complementa Martino—. Intereses comunes, el buen obrar, sentimientos de justicia hacia los compañeros en contraposición a la desunión, la hostilidad recíproca, el estancamiento y el retroceso.

—Me has dado una clase que apreciaré por mucho tiempo —comenta Juan Equis con una sonrisa—; por momentos me has hecho recorrer las aulas y recordar a mis b-e-n-e-m-é-r-i-t-o-s instructores. Difícil resulta hoy convencer a la gente común acerca de la vigencia de instituciones como la nuestra. Si nos conocieran un poco más podrían convenir acerca de sus propósitos y sus valores; también de su fuerza, digamos... institucionalidad. Creo que ésa es la palabra.

—Valen los hechos camarada —asevera Martino—. Haz tu trabajo sin discurso y con los fundamentos que nos enseñaron. Así de sencillo. Por eso es que a veces me altero cuando ponen “peros” y le dan vueltas a los asuntos. A decir verdad, también me exaspero conmigo mismo cuando me pongo perezoso, me olvido o me distraigo...

Juan Equis asiente. Difícil imaginarlo inactivo o desatento; terco sí; a veces, obsesivo con su trabajo. *¿Martino tendrá detractores?* —piensa Juan Equis—. *Seguro que los tiene, competitivos y críticos...sí, sí... eso somos, ¿por qué Martino ha de escapar a esa regla mundana?*

Sintió simpatía por su interlocutor. Alma noble sin duda. Alguien lo llamó *oficio administrativo* puesto que cuando habla lo hace con encabezamiento, comas, puntos y comas, sangría que se manifiesta en una breve pausa entre frase y frase, algún paréntesis para agregar un concepto relacionado, notas al pie de página, sin olvidar un pequeño silencio para estampar su imaginaria firma al final de la exposición. *Un asunto por oficio...*, solía repetir un viejo sargento de la mesa de entrada, para terminar sentenciando que *de otra forma el jefe lo rechaza*.

El amigo de Juan Equis tomó el mate cebado que le ofrecía. Su expresión requería una explicación acerca de sus motivaciones profesionales y no quería defraudarlo:

—Nuestro caso es algo distinto. ¿Por qué nos hacemos aviadores militares? Muy difícil es encontrar a alguno de nosotros que se sintiera atraído por un discurso que pregonara la vocación militar. Así como al niño puede seducirlo el manejo de un automóvil, nosotros —adolescentes— anhelábamos volar un avión. El ruido del motor, su trayectoria en el cielo intrigaba. Uno se preguntaba si aquello era normal. Recuerdo un festival aéreo en los campos de mi pueblo. El piloto, que además era paracaidista, realizó una serie de maniobras que nos parecían inverosímiles. Más tarde se lanzó en paracaídas. Recuerdo el velamen redondo extendido, oscilante, arrollándose luego que el protagonista alcanzara la tierra. La gente corría, el piloto paracaidista, luego de despojarse de su arnés fue llevado en andas. Para nosotros una hazaña. Observé su rostro, había agradecimiento; también una excusa, como diciendo *esto es atractivo pero nada tiene de extraordinario. Es entrenamiento, rutina*. ¿Sería yo capaz de volar un avión?

Mientras hacía una pausa, Juan Equis observó cómo Torena —el más veterano de los ingenieros de vuelo— junto a Estévez, consultaban el manual de mantenimiento del avión. Requerido por Juan Equis, Torena habló:

—El generador de corriente alterna no acusa amperaje de salida. Por precaución lo hemos sacado de la línea de alimentación. Tendremos que desmontarlo en Punta Arenas para repararlo.

—¿También eso es rutina? —preguntó Martino con una sonrisa—.

—Sin duda que lo es —contestó Juan Equis—; por algún motivo los fabricantes duplican los sistemas en los aviones. Falla uno, lo suplanta el auxiliar. Luego retomó su discurso vocacional:

—La aviación es un poderoso imán. Volar, por el hecho de invadir un espacio al que por sí solo el hombre no accede, tiene una carga de aventura, intrepidez. Imagínate que el hombre tuvo que inventar una máquina más pesada que el aire pensando en el magisterio natural de las aves. Sí, amigo, el avión tiene alas como los pájaros; el tren de aterrizaje son sus extremidades y la cabina es una cabeza con dos ojos y un pico. De pronto es inofensivo luciendo el radome de un radar o una cámara fotográfica. Distinta es su naturaleza cuando muestra el cañón de una ametralladora. El cuerpo es su fuselaje, la cola está materializada en sus timones de dirección y profundidad.

Juan Equis hace una pausa y mira a su interlocutor. Éste lo escucha en silencio:

—El pájaro despegó del suelo tomando impulso, extiende y agita sus alas, repliega sus patas y se eleva. Aquí es donde el avión pierde su capacidad de emularlo porque —a pesar de lo intentado por Leonardo Da Vinci— sus alas son rígidas. El ave acelera con descensos prolongados: aproxima, ataca y captura su presa de la tierra o del mar. En otras palabras, el mito, la leyenda está presente y remotísimos relatos construyen esta realidad que disfrutamos. El hombre observó al pájaro y aprendió que para poder volar es imprescindible reproducir fielmente el perfil de sus alas.

—Supongo que los hermanos Wright, allá por el 1903, pensaron en todo eso.

—Claro que lo pensaron. Como lo hicieron griegos y romanos, Da Vinci, Mongolfier, y tantos otros. Tuvieron la virtud del *eureka* disparador. ¡La conquista del Espacio suena tan profano y es tan grandioso! Si hay algo que enaltece al hombre es el desarrollo del avión, el helicóptero, el cohete, la nave espacial, qué se yo... Cautivo de una pasión es el hombre que se introduce en el mundo de la aviación.

—Y el piloto —pregunta Martino—, ¿qué siente cuando vuela? ¿cómo encaja todo eso con la vocación militar?

—Volar es manejar un automóvil en tres dimensiones. Se aprende, se practica. Sin embargo, hay una peculiaridad. Exige una habilidad natural para relacionarse con el espacio, sólo eso. Un cierto sentido para pensar, dirigir. Una estrecha comunión con su instrumento, la aeronave. Pensar y ejecutar una maniobra es un problema de integrar habilidades. El vuelo es una creación que exige prontitud en la toma de decisiones y éstas deben estar respaldadas por el entrenamiento y la experiencia. En el aire el avión no puede “detenerse” para darnos la oportunidad de reflexionar sobre el mejor procedimiento a seguir; el error puede naturalmente enmendarse, corregirse; una secuencia de errores puede conducir al desastre.

¿Qué siente el piloto cuando vuela? —se pregunta Juan Equis—. Satisfacción, placer, pero no en el sentido hedonista sino en el espacio de la realización personal...Creo que plenitud es la palabra más adecuada. El universo del piloto es su cabina, sus instrumentos, el ritual de los procedimientos, los comandos, sus ojos escudriñando tierra y cielo. En cierto sentido un egoísta que celebra la posesión exclusiva de una habilidad singular. Digo singular, no extraordinaria. Puede estar orgulloso de lo que es, pero créeme, no es un soberbio. Puede soñar el espacio infinito porque lo tiene frente a sus ojos, abstraerse de un terreno en donde las dimensiones de los objetos —hombres, casas, árboles— disminuyen con la altitud; sin embargo, esos privilegios le hacen pensar acerca de su propia naturaleza humana. Aprende a justipreciar la dimensión de la humildad. Quitándole dramatismo al discurso diría que adquiere plena conciencia de sus propias limitaciones.

Atento, interesado, Martino espera que Juan Equis integre lo que les es común a ambos: la vocación militar. Siente que su exposición está incompleta:

—La formación militar. Vivirla para conocerla y conquistarla. Cuando ingresé, diferente a tu caso, no tenía la menor idea de lo que era. Las formalidades del trato entre las personas, la obsesión por la jerarquía, el ejercicio de la autoridad, la obediencia, la subordinación, la rigidez de la disciplina. *A creer se va a la iglesia, joven* —expresaba presuntuoso el sargento de sección— *acierta o se equivoca; y si se equivoca tiene una sanción. Acertar no es nada extraordinario, es simplemente cumplir con su deber.* Todo aquello me parecía sin sentido e inútil. Ahora me doy cuenta que son fundamentos de la disciplina. El común de la gente no nos conoce, Martino. Nos confían el uso de la fuerza y eso nos hace *peligrosos*. Por ello nuestro empeño en ser útiles, integrarnos, esclarecer nuestra vocación de

servicio. Lo que veo más claro de todo esto es el valor de la educación, en este caso, militar. No conozco a ningún instructor, profesor militar o civil que no haya puesto su empeño en hacernos personas de bien. Un militar busca la perfección y por oposición, cuando se equivoca, el error adquiere una dimensión que afecta su prestigio.

—Te entiendo, Juan, claro que te entiendo. Hay un aspecto que no has resaltado y es la camaradería. La convivencia te hace amigos; más allá de las contingencias, el tiempo abona la amistad. Compartir lo bueno y lo malo, identificarte con el propósito superior de servir; eso da vigor y nos hace útiles para la sociedad. Nos exigen obediencia, claridad, coherencia; una línea que a veces es interrumpida por la naturaleza humana. Lo gratificante es cuando a algún señor militar alejado de la actividad se le pregunta si hubiera preferido elegir una profesión distinta; todos los consultados te responden lo mismo: *Si volviera a tener los años de un adolescente o un joven volvería a golpear la misma puerta*. Yo que sé, la certeza de una vocación, una posibilidad concreta de llegar, una incursión al mundo del conocimiento, la ventura de crear, en tu caso de aprender a volar, la satisfacción de ser útil y un ejemplo para tus hijos. Sí, Juan, creo que es un buen destino para los jóvenes.

Solari ha dejado la cabina de pilotos. Sobrepasa la molesta presencia de los tanques auxiliares y se dirige al fondo del avión con la clara intención de estirar sus piernas. Al verlo pasar, Juan Equis se disculpa con Martino, se levanta y le pregunta el tiempo remanente para el aterrizaje en Comodoro Rivadavia.

—En cinco minutos iniciamos el descenso —contesta—, las condiciones del tiempo son buenas.

Observa cómo Martino abre su portafolio, toma un lápiz mecánico y comienza una serie de anotaciones.

—Ese *caqui* está loco —comenta—; en cualquier momento pide para tirarse en paracaídas sobre la Base Antártica.

Juan Equis sonrío y agrega:

—Es su personalidad; una especie de mística alimenta su vida. Un ejemplo es la conversación que tuvimos hasta hace unos momentos. Más que una conversación fue un diálogo de intelectuales. Aunque no me considero como tal, debo decir que me esforcé para ello. El tema, pues...era... ¿cómo explicar eso de la vocación militar?

—Caramba —anota Solari— no me imagino cómo hicieron para mantener una conversación por encima del ruido de las turbinas. Sé que él siempre está preguntando acerca del tema de volar. Además, es una

máquina de planificar, prever, hacer. Para mejor no sabe decir que no si se le pide un favor. Es un amigo. Bueno... regreso a la cabina.

Piloto, copiloto e ingeniero de vuelo se ubicaron en sus asientos. Juan Equis, desde atrás, extendió su vista sobre el desolado terreno patagónico. Una planicie agreste con un mensaje de soledad declina sobre el azul profundo de la costa atlántica con una línea de armónica presencia. Se puede distinguir con precisión dónde comienza uno y se retira otro; real dicotomía entre tierra y océano. El sonido de las turbinas disminuye, apenas si se nota una momentánea disparidad en las revoluciones de las hélices, evento que el presuntuoso operador de las manecillas de potencia corrige de inmediato. La voz del controlador de tránsito suena ajena y rutinaria. Eximido de responsabilidades, Juan Equis regresa junto a Martino.

Sergio Espina, desde lo alto del faro de San Jorge consulta su reloj. Próximo al mediodía espera por su relevo. Sale al exterior y se apoya en la baranda de hierro que circunda una estrecha plataforma. Primero observa el pavimento de la carretera que permite el acceso a Comodoro Rivadavia. Visualiza un solitario camión. Más allá distingue el color rojo del *gauchito Gil*. Se desplaza y observa la pesada estructura de un barco petrolero. *¿Cuántos he visto a lo largo de los veinte años que llevo como operador del faro? Decenas, cientos...* —se contesta—. Nacido en el Gran Buenos Aires, con apenas quince años emigró a la ciudad de Comodoro Rivadavia junto a su padre viudo —un empleado de la compañía petrolera estatal—. Atraído por el amplio espacio oceánico se hizo guardafaros y profesor de Geografía. En esta ciudad conoció a Mabel, atractiva joven del lugar, callada, tímida. Congeniaron rápidamente y formaron un hogar. Alejados del desasosiego que embarga a los ciudadanos de una metrópoli, asumieron la misión de educar tres hijos con esmero. Girando la cabeza hacia su derecha ve lejano el perfil de la ciudad. Inmediatamente después escucha el sonido apagado de los motores de un avión. Ahora, trasladando su campo visual hacia su izquierda, observa el brillo de una aeronave que se aproxima.

—*Éste no es un vuelo comercial* —se dice— acostumbrado a distinguir a los distintos aviones que diariamente operan en el aeropuerto.

El viento del oeste obliga a sobrevolar con un viraje al faro San Jorge. Algunos pilotos prefieren hacerlo desde el mar; otros ajustan la aproximación final prácticamente encima de esta construcción, émulo vivo de una estirpe milenaria de ayuda a los navegantes.

Sergio tiene la pasión por la lectura y el conocimiento. En sus horas libres dedica gran parte de su tiempo a apoyar a sus hijos en el estudio. Casi autodidacta, esa experiencia retroalimenta su inclinación por el saber. Los aviones, los barcos, no escapan a su celo; son parte de su rutina. Identifica al bimotor turbo hélice, de fuselaje angosto y alargado, colgado de su plano central y de sus alas.

El Fairchild acelera para alcanzar su mejor trayectoria de aproximación; el guardafaros, intrigado, regresa al interior en busca de su voluminoso libro *El Mundo de los Aviones*.

—*Éste parece un Fokker holandés, sin embargo...* Busca en el índice “aviones de fabricación europea”, luego sub índice “Holanda”. El Fokker F-27 lo conoce muy bien porque lo opera la Fuerza Aérea de su país. Recuerda que viajó en repetidas oportunidades en las “Líneas Aéreas del Estado”. *¿Acaso un F-27 construido bajo licencia en otro país? Claro, claro... busquemos un fabricante norteamericano.* Vuelve al índice y transita con esmero las páginas del libro. *A ver, aquí, bimotores... éste, sí, éste... Fairchild FH-227 con turbinas Dart 7 inglesas, 48 pasajeros, puerta de carga, combinado, puede transportar hasta cinco mil kilogramos de carga útil, posee piso reforzado. ¿Dónde está la diferencia? No la veo. Sin embargo, estoy seguro ¿no es igual a un F-27? Veamos esta nota del fabricante... Aquí está: Su fuselaje ha sido alargado para permitir... mmm... segundas partes no son buenas, al pobre FH-227 lo han hecho más largo y de brazos cortos.*

El avión sigue la línea de la costa, supera *Caleta Coroba Chubut* y el *Acantilado*. Antes de sobrevolar el faro inclina su ala derecha, extiende su tren de aterrizaje y orienta su nariz hacia la trayectoria final, en la misma dirección de la pista en uso.

Sergio mira cómo empina su morro hacia abajo y desacelera sus motores. Con el tren abajo, desde atrás, su figura desgarrada se ennoblece. *Es un tema de perspectiva —piensa Sergio— porque desde abajo carece de una proporción adecuada entre el largo de su fuselaje y sus alas.* Expectante anticipa: *ahora tiene que bajar sus flaps, esa resistencia aerodinámica que disminuye su velocidad de aproximación* —recita de memoria como un experto ingeniero de diseño aeronáutico—; *el copiloto lo alertará cuando la alcance y esperará que le indique la total extensión de los flaps.* Recordó de esta manera una “tenida” con empanadas salteñas y vino mendocino en la Base Aérea de Comodoro. Su primo Esteban, piloto de Mirage, lo invitó a compartir una velada dos meses antes de ser derribado en una misión de ataque a la flota británica en Malvinas. Allí conoció a un piloto de F-27 dicharachero y comunicativo. Su relato animó gran

parte del encuentro y no hesitó en responder todas las preguntas que le formuló. Sergio aprendió muchos aspectos técnicos de vuelo y estrechó sus vínculos con la aviación. Era un lenguaje paralelo al marítimo, su punto de apoyo. La guerra aérea y la muerte de su primo dimensionaron su ansiedad por conocer ese mundo infinito.

Recorrió diarios, revistas especializadas, libros. En el altillo de su casa atesora una nutrida bibliografía épica, la lectura repetida de los personajes intimistas voladores de Saint-Exupéry, la colección San Martín y la Guías Fontalba; Douglas Bader, Adolf Galland y Pierre Closterman en sus memorias bélicas. Mabel le recrimina sus retiros hasta altas horas de la noche y reclama la limpieza en las estanterías improvisadas repletas de libros. *Usa el plumero todos los días, también un trapo húmedo. Yo no puedo por mi alergia. Cuando limpies abre la ventana.* Sergio refunfuña cada vez que su esposa repite la recomendación. Para desquitarse, toda vez que lo hace lo notifica varias veces en el día.

La información se completa con su archivo en el faro. Junto al itinerario de llegada y despegue de las aeronaves comerciales y los vuelos militares, agrega con su lápiz mecánico anotaciones y preguntas en dos sitios: en los márgenes de sus manuales y en su bitácora personal. Su pasión marinera se transformó en aeronáutica cuando una vez más –resistido por su mujer– logró comprar un aeromodelo, pagar una matrícula e incorporarse al club de aerodelismo de la ciudad. Los domingos pasó a ser el día de concurrir a un antiguo aeródromo para la práctica del vuelo radio dirigido de su biplano. A veces lo acompaña su hijo mayor. *Quizás en un futuro no muy lejano pretenda formarse como piloto de aviones* –confesión de un guardafaros seducido por el vuelo–; *tiene condiciones* –se decía– *tiene interés, una singular habilidad para ubicarse en el terreno, hace preguntas inteligentes, buenas notas en ciencias...en fin* –suele concluir– *dejemos hablar al tiempo.*

El Fairchild desapareció de su vista; detrás, sin ser advertido, arribó Walter, su relevo:

—Ea... pues... a qué alturas vuela, Sergio –acotó, con la sana intención de denunciar su presencia siempre bienvenida–.

—Hola marinero de agua dulce –replicó Sergio conocedor de su pasado en la Armada y sobreviviente del crucero Belgrano–; incorporé un nuevo avión en mi inventario, en este momento debe estar aterrizado.

Walter extendió su mirada hacia occidente, nada vio, sólo la tierra yerma, agreste del contorno. Sergio entregó las novedades a su compañero, le recordó la habitual costumbre de dejarle la *pava* con agua ca-

liente para el mate amargo del mediodía, tomó sus pertenencias e inició el descenso por la escalera. Debajo lo espera su Ford Falcon, pronto para recorrer los diecinueve kilómetros que lo separan de su hogar.

Su automóvil, a velocidad moderada, transitó hacia el sur. Cruzó *Mucho Viento* en dirección a *Don Bosco*. A la izquierda quedó su paseo favorito, *Coscorobas en Restinga Ali* y su luminoso paisaje acuático pleno de patos blancos. Más al sur, la *Caleta Córdoba* con su muelle y fondeadero de barcos pesqueros. Sergio es un contumaz coleccionador de mapas; y la geografía una fuente de recreación y sabiduría. A su colección de representaciones geográficas le agregó una serie de cartas aeronáuticas que su primo le regaló antes de su muerte. Dejó a su izquierda *Ferrocarrilera* y la *Fábrica de Cementos* y tomó la ruta principal hacia Comodoro Rivadavia. Cuando sobrepasó la línea de la Ciudad Universitaria avistó el puerto y la bahía y recorrió un tramo por la avenida Rivadavia hasta llegar a su hogar en Alcorta y Bustos.

Su esposa lo espera con el almuerzo. Minutos más tarde el sonido de una bocina les advierte sobre el arribo de dos de sus *chicos* luego de la jornada matutina en el colegio. Movimientos, ruidos, rezongos y una algarabía generalizada animan la esmerada mesa tendida con un resistente paño lavable. Luego del café, Sergio recoge su texto de geografía y su guía programada de lecciones de clase. Su meticulosidad abruma a su esposa, ese puntilloso deseo de la perfección se transforma en control obsesivo de todas las actividades de su vida:

—Para ti la hora en punto se cumple en el segundo *cincuenta y nueve más uno* y no me es posible utilizar una aproximación; los dichos del Gobernador tienen que ser recogidos textualmente; los resultados son procesos y te enojas con las generalizaciones que sintetizan los hechos y emiten juicios de valor; mediatizar entre dos supuestas verdades es tergiversar la realidad, y en el plano cotidiano todo debe seguir la línea recta y la armonía del conjunto: los zapatos en el piso del guardarropas, los sillones en la sala principal de la casa, los tarros alineados en el placard de la cocina...en fin, ¡que vejez nos espera!

—Por favor, Mabel, no pretendas que encienda el generador y la luz del faro más o menos cuando se inicia el crepúsculo matutino, cuando hubo alguien que se tomó el trabajo científico de establecer las horas, minutos y segundos para determinar —en nuestras coordenadas geográficas— exactamente el momento en el cual el sol se oculta, día a día, durante los trescientos sesenta y cinco días del año. Tampoco que enseñe Geografía diciendo que la Argentina tiene treinta millones de habitantes

más o menos sin aludir que hubo un censo con números precisos y las proyecciones científicas que se realizan para determinar la cantidad en el momento que lo estoy diciendo.

Nuevamente en el Ford Falcon y ahora con su hijo mayor recorre la avenida Rivadavia en dirección al colegio. Mira a su hijo y comienza una conversación. Un silencio le sirve para agradecerle al destino, quizás a Dios, el camino que recorre su vida. Siempre tuvo miedo a la vacuidad, a los horizontes estrechos, al tiempo perdido. Siempre tuvo ansias de una vida intensa, tener conciencia de la realidad, la certeza de la justicia, aproximarse a la verdad. Por todo ello anhelaba una buena educación para sus hijos. ¿Hasta dónde era buen padre? No lo sabía, se esforzaba. Por un instante creyó escuchar el ruido de una turbina de avión, tal vez dos. Levantó su vista en el preciso momento de descender de su automóvil. Vio nuevamente un largo fuselaje colgado de una extendida superficie alar. Habló dirigiéndose a su hijo con el índice levantado de su mano derecha y le dijo:

—Ese avión que vuela en dirección al sur es un FH-227 de la Fuerza Aérea Uruguaya.

—Qué parecido al F-27 argentino —agregó su hijo, orgulloso de demostrarle a su progenitor la profundidad de sus conocimientos.

—Cierto, muy bien. Esta noche te enseñé su origen y performance de vuelo. Me intriga saber hacia dónde se dirige y cuál es el propósito de su vuelo.

Desde la cabina, Juan Aviador Equis, extendió una última mirada sobre la ciudad de Comodoro Rivadavia. Distinguió una avenida arbolada y creyó divisar un edificio blanco que ocupaba toda una manzana.

—¿*Cómo será la vida en esta ciudad de inviernos crudos y fuertes vientos?* —pensó, antes de levantar su vista y concentrar su mirada, una vez más, en la sinuosa línea de la costa patagónica—.

IX

En camino hacia la Sala de Operaciones una doble puerta permite el acceso transitorio al exterior. Un alero sostenido por fuertes columnas y medios arcos de diseño colonial evitan la exposición total de los transeúntes a la intemperie matinal. Juan Equis acompañado por el polaco Max lo recorren con premura un minuto antes de las ocho de la mañana. Con la mirada fija en una pequeña fuente de agua, Max llama la atención sobre la escarcha de hielo que cubre la superficie de agua.

—Caramba —exclama— aquello que nos habían dicho de carretear el T-6 evitando los charcos con escarchas de hielo por el efecto negativo que produce en las superficies del tren de aterrizaje, debe ser una realidad.

—Yo que sé —contesta Juan Equis al tiempo que abre la puerta que da paso al anfiteatro, improvisada sala de reunión para pilotos—; lo único que se me ocurre pensar con este frío es la posibilidad de calentar mi cuerpo en alguna estufa eléctrica o abrir el aire caliente de la cabina delantera del T-6.

—Mientras no se dé cuenta el instructor en la cabina trasera... No te olvides que cuando le llega a él es como abrir una pequeña ventana expuesta a una corriente de aire helado...

—Tomen asiento —mandata el Jefe de Operaciones del Grupo de Aviación de Instrucción y Entrenamiento—; el breafing de hoy se llevará a cabo luego de unas palabras que les dirigirá el Jefe de Base.

—Mmm...—ronronea Max y por lo bajo le dice a Juan Equis—: seguro que se viene un llamado de atención por lo de anoche.

—¿Qué pasó anoche? —pregunta Juan Equis en el mismo momento que el Gringo, escuchado el comentario de Max, esboza una sonrisa cómplice—.

—Pueden conversar en voz baja mientras esperamos la llegada del Coronel —autoriza el Jefe de Operaciones—.

Liberado de la prohibición de hablar, Max relata los hechos de la pasada madrugada que lo tuvieron como testigo directo bajo la mirada socarrona de algunos de los involucrados, y una expresión ausente de

culpa en aquellos que desconocían el acontecimiento censurado por la autoridad de la Base Aérea:

—A la una y treinta minutos de la madrugada me llamó el Jefe de Base. Me presenté como Comandante de la Guardia. Lo fui a ver y pude observar su cara recién lavada y su cabello húmedo cuando irrumpió en el despacho luego de abrir la puerta que da acceso a su dormitorio. Me asusté, ¿acaso me iba a sancionar por algo que no me di cuenta? Por eso es preferible entrar de guardia los fines de semana cuando va a la Capital para ver a su familia.

—Vamos, vamos... —interrumpe el Flaco Julio— no te hagas el *estrecho*. Encontrarte a vos en falta es tarea de Sherlock Holmes o del inspector Clouzeau. *Suncho*, apretado...

Max asintió con una sonrisa:

—Lo cierto es que me ordenó que hiciera una lista con los oficiales que habían ingresado a la Base pasada la medianoche. Especialmente me pidió los nombres del conductor y pasajeros de una cachila descapotable, según sus propias palabras, que a la una de la madrugada irrumpió ruidosamente en la Base y pasó frente a su dormitorio. Se los di, no podía hacerme el *torta*. Tomé una libreta de la guardia y una birrome, me dirigí a la planta alta y comencé a preguntar, cuarto por cuarto quienes habían ingresado luego de la medianoche. El capitán César, somnoliento, abrió la puerta y me miró sin pronunciar palabra, pensativo; intuí una puteada, le dije que era una orden del Jefe y le pedí disculpas. Es un tipo serio. Según dicen contra su voluntad lo mandaron a prestar servicios aquí. Su familia permanece en la Capital, su mal humor es evidente.

—Abreviá el relato —pidió Daniel— porque todavía no sabemos qué diablos pasó en realidad.

—Muy sencillo. El motivo central fue el ingreso espaciado y bullicioso —Max gusta de utilizar adjetivos inusuales— de motores de autos viejos o más modernos con caños de escape roto porque sus dueños son unos miserables y no tienen plata para arreglarlos. A estas entradas triunfales se agrega la vocinglería de algunos kamikazes pronunciando malas palabras...

—Eaaa...no exageres —atempera Antonio, en el preciso momento que asumía la defensa de los infractores—.

—Aaa—teen—ción —alerta el Jefe de Operaciones dando lugar a que todos los presentes se pongan de pie—.

—Buen día, tomen asiento —ordena el Jefe de Base antes de sentarse frente al escritorio ubicado sobre una tarima. Detrás se ubica un pizarrón y a un costado el atril con la información meteorológica—.

Los pilotos alumnos se sientan. Ubicado en la última fila y con un campo visual que permite la observación del conjunto, Juan Equis escucha la disertación más clara, elevada en su vocabulario y conceptualmente impecable acerca de la *amonestación verbal* —en este caso colectiva— que recogía la letra y el espíritu del reglamento militar.

El Jefe de Base comenzó hablando de la juventud.

Juan Equis no pudo dejar de recordar a Rodó cuando el Maestro dirigiéndose a sus alumnos en el Ágora expresó:

¿Qué importa que el deseo y la voluntad queden en un punto si el tiempo pasa y nos lleva? El tiempo es el sumo innovador. Su potestad, bajo la cual cabe todo lo creado, se ejerce de manera tan segura y continua sobre las almas como sobre las cosas.

El Jefe enumera las virtudes de los jóvenes, su idealismo y disposición a la entrega desinteresada, su espíritu creador. También desliza alguna anécdota de pioneros de la aviación como forma de fundamentar sus afirmaciones.

—La institución militar tiene sus fundamentos éticos establecidos y todos nosotros debemos observarlos y respetarlos —dice el coronel Vertiz—. ¿Por qué son ineludibles? Sencillamente porque son los valores que nos dan credibilidad y confianza frente a la sociedad. Todo hecho de indisciplina, desorden, transgresión de los parámetros que regulan nuestra conducta es una pérdida de autoridad moral y afecta a la Institución. Nos afecta a todos nosotros —recalcó—. Señores, eligieron una profesión exigente; el que no esté dispuesto a cumplir con todos los requisitos que ésta demanda puede elegir otro camino. Las cosas que se hacen, si están mal, pueden ser de mayor o menor importancia, pero no se trata de relativizar su gravedad, simplemente son malas y nos desprestigian. Yo tengo un instrumento muy efectivo. Me refiero a la sanción; pero no lo es todo. Me preocupa la tentación de deslizarnos hacia una rutina explicativa, justificadora de nuestras inconductas y debilidades. Honestidad intelectual, jóvenes Oficiales. Eso quiere decir, coherencia absoluta entre las formas y los contenidos.

En el momento que su discurso establecía una pausa e intentábamos asimilar el mensaje, el Gringo intempestivamente se levantó de su silla y solicitó hacer uso de la palabra. El Jefe de Operaciones levantó

su vista intrigado y los pilotos alumnos lo miraron con una expresión de asombro.

—Si usted me permite, mi Coronel, quisiera decir algo. Nosotros somos jóvenes y estamos sometidos a un sinnúmero de preocupaciones. El trabajo en los destinos internos de la Base, los servicios de guardia, el estudio, los vuelos de instrucción; todo eso nos desgasta psicológicamente. La diversión y el esparcimiento nos distienden; los necesitamos.

Juan Equis sintió admiración por el Gringo. Actuaba en defensa de todos los alumnos pilotos y se exponía al ejercicio punitivo de la máxima autoridad de la Base. Con los brazos al costado de su cuerpo, con la cabeza levemente inclinada en un gesto de humildad y con su voz grave, pausada, esperó —como Robespierre en el cadalso—, que la guillotina le arrancara por varios días su libertad. El Jefe de Base retomó la palabra. El Gringo se vio obligado a permanecer parado. Sus argumentos eran débiles, sus compañeros permanecieron callados.

—No era mi intención entrar en detalles —acota el Coronel, sin modificar su tono de voz ni su expresión calma—. En el correr de la semana pasada tuve oportunidad de conversar con el Jefe de Policía de la ciudad. Respetuosamente me puso al tanto de acontecimientos protagonizados por algunos de los Oficiales de la Base en la vía pública y en los clubes sociales. Me llamó la atención que mencionara que un viejo vehículo descapotable, con personas de ambos géneros transitara por calles y hasta circulara por una acera de una plaza pública e intercambiara palabras de mal gusto con personas que ocasionalmente eran rebasadas en su errática trayectoria. Me extrañó porque no tenía conocimiento acerca de la existencia de tal vehículo. También mencionó la extrovertida y ruidosa forma de divertirse de algunas personas que pertenecen a la Base cuando concurren a bailes en los clubes sociales. Algo tengo que hacer, me dije, aunque no podía mensurar la gravedad de los hechos. Es muy oportuna su intervención. Los sucesos de anoche y lo que usted acaba de decir confirman la validez de los dichos del Jefe de Policía. Calmar la ansiedad que usted denuncia de esa forma no me parece una manera correcta de hacerlo. Vuelvo a mis palabras iniciales y ordeno que se cumplan todas las obligaciones establecidas en los reglamentos militares. El automóvil descapotable debe desaparecer de la Base; la mínima falta que se denuncie en la vía pública será reprimida con arresto a rigor. Señores, cumplan con su trabajo. Asunto terminado.

El Coronel se levantó. El Jefe de Operaciones exclamó por segunda vez *atención*. Todo el mundo permaneció de pie mientras se retiraba.

Se sentaron. El meteorólogo de servicio comentó la carta de superficie, sus valores y el pronóstico de tiempo para las próximas veinticuatro horas. Luego, como si nada hubiera ocurrido, un instructor de vuelo disertó acerca de los instrumentos de vuelo del avión y al finalizar leyó en voz alta la planilla de vuelo: instructores, alumnos, lecciones que cumplirían y horarios. Cuando la reunión se disolvió, Max, dirigiéndose al Gringo, dijo:

—Me parece que la *cagaste*. Seguro que te sanciona.

—No creo —contestó— es de los que valoran el carácter. Lo dije para romper el monólogo. Lo bueno es que sabemos el origen de su enojo y su decisión de aquí en adelante. Ahora a poner las barbas en remojo, se agotó nuestra carta de crédito.

El coronel Vertiz impone respeto y admiración. Excelente piloto de caza. Dicen que en sus horas juveniles supo volar con maestría los admirables Mustangs. Su cabina admitía sólo un tripulante y exigía que el entrenamiento previo se realizara en el Texan. El primer vuelo solo, probaba el temple de los pilotos. De Vertiz cuentan que en una arremetida a baja altura, la fuerza de las cuatro palas de su hélice provocaron un inesperado giro del fuselaje por el efecto de la torsión que producía su potente motor. El accidente era inminente; sin embargo Vertiz aplicó toda su atlética fuerza contraria al efecto que provocaba la hélice sobre los comandos de su avión. Éste, primero, detuvo su rolado, e inmediatamente después —sobre la cabecera opuesta al despegue y cerca del suelo— sus alas adquirieron la posición de un vuelo recto y en ascenso. Un observador terrestre incorporó la anécdota a *la historia jamás escrita de la Fuerza Aérea*.

Max y Juan están inmersos en la disputa de una partida de ajedrez. Es la hora previa a la cena. Max, hijo de polacos, adora el tango y es un hábil jugador de ajedrez. En el centro del casino de oficiales, junto al hogar encendido, el crepitar de un durmiente de ferrocarril usado como combustible acompaña la música que emite un disco de pasta desde un equipo combinado de radio. Max, por el rabillo de su ojo derecho distingue la buena hechura de dos lustrados zapatos negros de cuero y la pulcritud de los extremos de un pantalón del uniforme. Esto le llama la atención; sin embargo, entusiasmado por la proyección de una jugada de tres movimientos que implicarían un *jaque mate*, omite discernir la presencia de Vertiz.

Juan Equis, consciente de su inferioridad, incrementó el movimiento de sus piezas para proteger la debilitada posición de su *Rey*. Se da cuenta que el sabueso de Max opera con premura moviendo sus principales elementos letales. Su iniciativa estaba agotada; con la entereza de un caballero desairado por una hermosa chica en el medio de un salón de baile, dejó caer sobre el tablero su menoscabado soberano. Para su sorpresa, el hombre inadvertido de los zapatos lustrados amistosamente comentó:

—Usted sólo mueve sus piezas para defenderse. Así es muy difícil ganar una partida de ajedrez.

—Tiene usted razón —atinó a decir Juan Equis—; apenas soy un aprendiz.

—¿Puedo participar? —preguntó Vertiz, cuya debilidad por ese juego es por demás conocida—.

Con presteza Juan Equis ofrece su lugar y de pie acompaña la nueva partida que se inicia. *Bobby Fisher y Boris Spaski en el denominado match del siglo* —piensa Juan Equis cuando observa los movimientos alternados de los dos jugadores representantes de dos generaciones—.

El inusitado enfrentamiento del Coronel y un Alférez convoca a los presentes alrededor de la mesa. Juan Equis ve preocupado a Vertiz y vislumbra una socarrona risa en la comisura de los labios del polaco Max. Lo conoce lo suficiente. *¡No se atreverá a ganarle al Jefe de la Base!* En el penúltimo movimiento de Max, Vertiz, —contrariado pero calmo—, reconoce que ha perdido y sugiere una revancha. Los observadores directos se dispersan conscientes del mal momento y situación embarazosa del número uno.

—Sí, por supuesto, como no mi Coronel. ¿Me permite ir al baño antes de reiniciar el juego? —solicita Max apremiado por su vejiga—.

—Claro, por supuesto —consiente Vertiz—.

Cinco minutos más tarde, el polaco Max regresa y encuentra la silla de su contendiente sin ocupar. Juan Equis lo mira y comenta:

—Animal, mejor hubiera sido que te orinaras encima. Le ganaste y ¿todavía pretendes que el Jefe de Base espere a un mísero alférez?

— ¿Te parece?... Bueno, ya está... —y moviendo sus hombros agregó—: de todas maneras, tenía muchas ganas de mear.

Aquel fue un invierno mediterráneo para quienes conocían el atemperado clima de la costa. Los vuelos de instrucción se acumulaban y los alumnos avanzaban en su calificación. Algunos días, cuando las

ruedas principales se apartaban del suelo y la acción del piloto permitía la retracción del tren de aterrizaje, desde la cabina delantera el instructor de vuelo observaba la extendida y blanca helada sobre el ondulado paisaje matinal. Con una mirada extendida hacia el horizonte comprobaba una y otra vez ese peculiar aspecto de la campiña. Algunos arroyos y principalmente el río Yí hendían la tierra y marcaban con sinuosas líneas los distintos cursos de agua. Unos desembocaban en otros. Parecían inertes en épocas de sequía y con un inusitado movimiento cuando se desbordaban. De todas maneras exhibían una inusual belleza que crecía cuando el viejo T-6 incrementaba su altura y permitía al piloto una visión más acabada del conjunto.

Desde la cabina trasera, debajo de una capota que le impedía toda visión exterior, el alumno empuñaba con sus manos el bastón y la palanca de gases. Alternadamente, con cada cambio de potencia y actitud, deslizaba su mano izquierda enguantada hacia los compensadores de dirección y *cabeceo*. Imposibilitado de ver hacia fuera, su mirada recorría el panel de instrumentos. Con el *horizonte artificial* tenía una representación directa de la posición del avión con respecto a la tierra. Desde allí podía fijar su vista por un instante en el altímetro para mantener su altitud; también observar su indicador de ascenso y descenso –el *climb* en versión inglesa– para confirmar que la altura permanecía incambiada si su vuelo era recto y nivelado.

En esas condiciones, el ejercicio dispuesto por el instructor de vuelo exigía sostener una velocidad determinada para lo cual el ajuste de potencia era vital. Para ello, el piloto miraba las pulgadas del compresor, un instrumento testigo de la potencia del motor empleada. Su carátula circular incorporaba líneas y números de referencia y colores amarillos y rojos de advertencia.

Al mismo tiempo, el alumno no debía descuidar la lectura del *giro direccional*, en cuya representación pictográfica lucía un fiel indicador del rumbo y una cinta móvil graduada marcando con números los 360° del círculo. Allí estaban indicados los rumbos magnéticos ajustados a través de una brújula testimonial. Un giróscopo daba fundamento a este indicador eliminando el *retardo* de aquella y facilitando la tarea del piloto.

Para mantener su performance dentro de los límites de tolerancia establecidos por el manual de instrucción, debía –además– controlar el *indicador de inclinación y viraje* cuya aguja debía permanecer en su fiel y una *bolita* dentro de los límites centrales representados en un tubo

cóncavo lleno de líquido que enlentecía su movimiento. Ello permitía mantener el vuelo siguiendo el rumbo magnético establecido por el instructor.

Así el vuelo, a través del ejercicio repetido, capacitaba al alumno para volar sin ninguna referencia exterior.

Cuando el instructor, a través del intercomunicador le indicaba al alumno que iniciara desde el rumbo Norte un padrón B, éste, desde el asiento trasero comprobaba que el diseño del ejercicio ordenado por el instructor estuviera visible en la cartilla que sujetaba en su pierna derecha. Enseguida disparaba el cronómetro. Rumbo, altura, velocidad, el ajuste de potencia y un equilibrado control cruzado de los instrumentos ponía sudorosas sus manos. Cumplido el tiempo iniciaba un viraje de 180° por la derecha y 18° de inclinación de ala *o lo que es lo mismo* —razonaba— *un ancho de aguja del indicador de inclinación y viraje*. Para que la nariz no cayera más de 100 pies —tolerancia de error permitido— presuntamente con la mano izquierda adelantaba en dos pulgadas la indicación del compresor para mantener la velocidad y evitar una pérdida de altitud. Cuando el padrón se completaba, el instructor, satisfecho, disponía una maniobra más compleja:

—Ahora ejecute el padrón A.

El T-6G lo ayudaba. Más moderno y tan linajudo como el de su serie predecesora (el T-6D) mantiene todas sus cualidades de entrenador avanzado. Su corazón es el mismo debido a que registra los seiscientos caballos de potencia al nivel del mar. Sin embargo, para encenderlo incorpora dos *switches* de acción manual; su hélice bipala luce un cono en su frente; su panel de instrumentos eclipsa a su predecesor y su ergometría hace funcional la tarea del piloto. Con inusitada armonía los indicadores de control, actitud y navegación se alternan para permitir todas las maniobras que es capaz de realizar esta plataforma mecánica y su operador. En el vuelo nocturno, la cabina seduce. Una tenue luz rojiza despierta la fluorescencia de aquellos indicadores que generosamente y con precisión informan al piloto para que su vuelo culmine presto y seguro.

El padrón A exige una línea recta de dos minutos a 140 millas terrestres con rumbo magnético 090°; luego un viraje de 18° de inclinación de alas por la derecha descendiendo 500 pies. Ahora la potencia es disminuida para evitar que aumente la velocidad. A los 90° de viraje el descenso debe acusar 250 pies menos y si el alumno aspira a detenerse en la dirección correcta, debe anticipar el nivelado de sus alas 10° antes de alcanzar los 270° de rumbo al mismo tiempo que aumenta la potencia

del motor para mantener su velocidad. De esta forma inicia otra línea recta de un minuto, con 500 pies menos de altitud y las 140 millas de velocidad.

El instructor, sapiente ejecutor, percibe cómo su alumno vuela aplicando correcciones para mantenerse dentro de los márgenes de error permitidos; armonizando y coordinando con solvencia los distintos cambios de actitud. Falto de práctica algunas veces se concentra en un instrumento perdiendo la referencia de otro que le demanda una urgente corrección. Cuando reacciona, imagina su denuedo por encauzar el entuerto. Por el intercomunicador un *va bien* estimulará la tarea.

—*Mío el avión*— es un pedido repetido del instructor para indicarle que asume el control del avión—.

El ocupante de la cabina trasera libera los comandos, desabrocha los terminales de la “capota”, distingue —en primer término— la cabeza del instructor, gira la suya hacia la derecha y a través del plexiglass lateral pierde su vista en la línea del horizonte. A su izquierda el río Yi; al frente, levemente hacia su derecha, la ciudad. Distingue la Iglesia de Dieste, sus plazas, árboles, calles, la estación de ferrocarril y un tren que emerge acelerando su recorrido. El piloto y la Torre de Control mantienen un diálogo fluido y el avión es conducido a la pista. No hay tarea para el alumno. Ensimismado, mueve piernas y manos para desentumecerse. Agotado no piensa, sólo su mirada parece asirse a algún detalle del terreno. En la aproximación final abre su cabina, paso mandatorio que, inevitablemente, perturba sus ojos cuando el aire que ingresa levanta algunas partículas desde el piso. En el *briefing post-vuelo* le han indicado sus aciertos y sus errores. El instructor registra en una hoja de calificación la *historia* de su vuelo. Ya es pasado y el alumno anhela que el superior haya evaluado positivamente su gestión.

Hoy es mi día D. No puedo defraudar a Recalde, mi instructor de vuelo avanzado. La tarde luce espléndida. El viento de dirección norte me preocupa. En la aproximación final debo tenerlo presente. ¿Cuál es su intensidad? Recalde, demonio de la precisión insiste sobre la relación entre la dirección e intensidad del viento de costado y la cantidad de grados de *corrección de deriva* para neutralizar su efecto y mantener la trayectoria proyectada del avión en tierra. Recalde, como Espinoza, posee la vocación de la docencia. El vuelo perfecto es el objetivo y un desafío infinito. Según ellos, el vuelo es una creación y como tal necesita un operador completo y sagaz. Ése es mi empeño ineludible. Lograr que

Ferrando —el Jefe de Grupo— apruebe mi inspección con buena nota y acredite que estoy apto para volar sin ver el suelo.

En la oficina de operaciones de base registro mi plan de vuelo. Ferrando no convoca a sus examinados para un briefing pre vuelo. Un *procedimiento permanente de operaciones* que emitió establece todo el contenido de un vuelo de inspección. Es un hombre parco, demasiado serio para mi gusto. Me dirá: —*póngase la capota, despegue, vire a tal rumbo, ejecute esta serie de maniobras...ahora una aproximación automática por instrumento...por último una aproximación por 'nulo aural'*. He repasado todas las maniobras, una y otra vez los procedimientos de emergencia, los límites operacionales del avión, la técnica del control cruzado de instrumentos... El auxiliar de operaciones interrumpe mis pensamientos:

—El Mayor dice que comience la inspección pre vuelo.

Me dirijo a la planchada, saludo a Texan y lo recorro para constatar su buen estado. Él no habla; no obstante cuando inspecciono y muevo su hélice, imagino su pensamiento: *Juan, aquí tienes la oportunidad de transformarte en un piloto de todo tiempo. Ten confianza en la lectura de mis instrumentos, dialoga conmigo; cuando te lo advierta corrige tu maniobra. Que un error no amilane tu espíritu. Si trabajas bien, yo estoy contigo.*

Eres un genio... respondo y acelero mi inspección cuando advierto caminando a lo lejos a Ferrando enfundado en su mono de vuelo.

Estoy instalado en la cabina trasera del Texan G. Ferrando inyecta combustible en el motor. Una, dos, tres...cinco veces para un motor frío. Acciona el energizador, luego el *enganche*. Gira la hélice, dos, tres explosiones y sus respectivas bocanadas de humo. Reajusta el acelerador en 1200 ciclos de motor por minuto. Desde la línea, el mecánico retira el extinguidor y las calzas que aseguran el frenado en tierra. La información que transmite la Torre de Control facilita el ajuste de mi altímetro de acuerdo a la lectura de la presión atmosférica. La altura del aeródromo con respecto al nivel medio del mar me permite una corrección de menos tres centésimas de pulgada, dato que anoto con mi lápiz mecánico en el margen de mi cartilla. Mientras carreteamos hacia la cabecera de la pista la ajusto y ordeno un gráfico con los sectores de vuelo y la carta de aterrizaje por instrumentos para la pista 09 en uso.

—Ajuste su capota —ordena con autoridad el inspector—. La despliego y engancho, *qué bien se acopla* —pienso, lamentando la imposibilidad de acceder con la vista al exterior por algún generoso intersticio—. Me corrijo: *sin trampas, Juan, la mejor manera de evitar el juicio de tu con-*

ciencia. Ajeno a estas disquisiciones, el ejecutante de la cabina delantera hace las pruebas de los sistemas y del motor.

En la cabecera de pista, Ferrando alinea el avión en el sentido exacto de despegue. Libera los comandos y lo indica:

—Suyos los comandos del avión, despegue y diríjase al sector 3. Luego de nivelar ejecute las maniobras de familiarización previstas en el PPO. Sintonicé la radio ayuda y cuando le indique inicie el procedimiento de aproximación y arremetida por radio compás automático para la pista 09.

—Sí, señor —respondo con deferencia—.

Ajusto mi giro direccional, debajo del fiel me aseguro colocar el rumbo 090°, no sin antes observar la brújula y su corrección. Este es el momento en el que siempre recuerdo a Recalde cuando en la misma situación impidió mi despegue y dispuso que quitara la capota y comprobara, mirando hacia el exterior, la posición del avión desalineado noventa grados con el rumbo de despegue y a renglón seguido sancionarme por *efectuar un mal control pre-decolaje en un vuelo por instrumentos. No hay lugar para el error en un piloto de aviones* —solía repetir con insistencia—.

Ferrando, en cambio, no alecciona de esa manera; su función es indicar las maniobras, evaluar desempeños, medir la toma de decisiones del piloto en vuelo y si los procedimientos eran ejecutados con precisión. Aceleremos, pues, sin pérdida de tiempo.

Miro el compresor y pausadamente incremento la potencia hasta el prescripto número 36. El Texan comienza su carrera desenfrenada, hace ruido, empuja hacia delante y el giro de la hélice a 2.250 revoluciones me obliga a aplicar una presión sostenida sobre el pedal derecho. Fijo mi vista en el giro y el velocímetro, paso de uno al otro pensando que al salir del suelo debo bajar, levemente, el ala izquierda para contrarrestar la acción de viento cruzado desde la izquierda. A las 65 millas por hora presiono el comando hacia atrás, imagino el timón de profundidad que sube y alienta que la nariz se eleve, reduzco la potencia y ajusto la hélice a 2.000 RPM. *Caramba, cuida el horizonte artificial y mantén alas niveladas. El avioncito dos anchos de barra hacia arriba; ojo con la pérdida. El rumbo de despegue, la velocidad ahora a 110, el climb en 500 pies por minuto, luego 800; la bolita al centro del tubo. Bien, bien, todo eso, basta... salió, soy un crack. Despego y en ningún momento siento que el inspector presione los comandos para corregir una situación riesgosa. No cantes victoria... algo me dice Texan G... ¡me olvidé del altímetro!, rápido nivela, te pasaste de los 1.500 pies indicados... seguro que Ferrando escribe un debajo estándar*

en la casilla correspondiente de su hoja de calificación. Vuelve de inmediato a los 1.500... que note la corrección; se aprende sobre el error.

Mis guantes absorben la humedad de mis manos. Con la izquierda ajusto cada vez más con movimientos de cortos recorridos mis compensadores de profundidad y dirección. *Una acción de los comandos debe ser continuada con un alivio de la presión mediante el ajuste de los compensadores* —me han repetido una y otra vez Espinoza y Recalde—; *es la forma de facilitar la tarea del piloto y hacer un vuelo más limpio y ajustado a las condiciones de un vuelo normal.* En determinado momento me jacto de mantener un vuelo recto y nivelado en el sector 3 a 3.000 pies de altitud liberando de manos y pies los comandos del avión. Ferrando no lo permite, ¿acaso percibe esta ostentación de aprendizaje?

—Ejecute un viraje estándar a rumbo 180°... ahora uno de 45° de inclinación...un cambio de velocidad a 120 millas por hora...a 160, 140...descienda 500 pies a velocidad constante...sintonice el radiofaro Delta Oscar, avíseme cuando identifique su señal en Morse y esté pronto para iniciar el procedimiento.

No me apures, Ferrando —pienso, agobiado—; *no soy una máquina, déjame pensar como el poeta ajusta la rima en sus estrofas. Esto, lo otro, para arriba, para abajo, el rumbo, la velocidad, el ajuste de potencia, el control cruzado. Ahora agregó el indicador del radio compás. Quién diría, una señal electrónica en Morse desde una casucha que guarda un ingenio emisor de señales denominado Delta Oscar ubicado unos centenares de metros antes de la cabecera de pista 09 y que debo sobrevolar, más bien reverenciar justo en su proyección vertical virtual. Ese engendro emite una ondas electromagnéticas que inundan el espacio, nadie las roba, todos las dejan pasar, y cosa extraña yo logro —mediante el ajuste de un mágico número 255 en una caja de control— que se introduzcan por la antena de mi radio compás y me digan —en un aparato ubicado abajo y a la derecha del panel de instrumentos— que ese emisor encantado está en la cabecera de una flechita indicadora que gira, a veces como loca, y otras oscilando cinco grados a cada lado. Sólo restará un viraje para ubicarla en un cero inmóvil que luce en la parte superior y justo delante de la nariz de mi avión. Sí, sí, algunos me dirán que los indicadores de radio compás más modernos tienen la carátula móvil, que la flechita indicadora me dará el rumbo hacia la estación, pero no; el Texan clásico, cuyos orígenes se remontan a la década del cuarenta, es más humilde y espera que le incorporen esos engendros para dar testimonio de su permanencia.*

¿Cuán lejos está la estación de tierra?

—Voy a hacer el cálculo de tiempo a la estación. Ya he identificado el radio faro, mi Mayor.

Por el intercomunicador, Ferrando asiente con un monosílabo. Allá voy, viro noventa grados, la aguja del radio compás me permite liberar el segundero de un reloj en el panel de instrumentos. Mantengo el rumbo; cuando la aguja se desplaza diez grados, detengo el cronómetro. Cuarenta segundos han pasado para luego girar a mi derecha e iniciar mi vuelo hacia la estación a 3.000 pies de altitud. Mi comunicación con la Torre de Control denuncia los cuatro minutos que me separan de la radio ayuda.

—Notifique sobre Delta Oscar —me indica una voz anónima—. Tiempo suficiente para distenderme, compensar el avión y repasar el procedimiento.

Allá voy, debo saltar esta valla. El inspector afila su lápiz, nada escapará a su inquisidor control. Distiendo mis músculos. Observemos el ajuste de potencia: normal; ajustemos el avioncito montándolo sobre la línea del horizonte artificial, recordemos que si queremos mantener las 120 millas por hora en el padrón de aproximación el avioncito debe estar un ancho de barra por encima. El avión compensado en profundidad y dirección; la aguja indicadora del radio compás en cero (una vez más, tener presente que en este T-6G la carátula es fija); miro la brújula, deduzco la corrección en la cartilla, tres grados menos que el indicado en mi giro direccional: lo “esclavizo”, ajusto y libero nuevamente. Su lectura acusa 295° de rumbo, miro mi carta de aproximación y preveo un viraje por la derecha para ingresar en la pierna de alejamiento del padrón de espera a 3.000 pies y una reducción de velocidad a las 120 millas por hora prescritas. Intempestivamente escucho a Ferrando que dice:

—En forma oral dígame el procedimiento de emergencia de *falla parcial de potencia en vuelo*.

Algo desubicado tomo aliento y sin pérdida de tiempo, lo más sereno que puedo respondo:

—Lectura de instrumentos para detectar la falla, ajuste de potencia a velocidad segura, volando por instrumentos continuar el procedimiento de aproximación, comunicar la emergencia a la Torre de Control. Si la falla se agrava, algunos instrumentos quedarán inoperativos; controlo la actitud del avión con el climb, altitud y velocidad con el altímetro y el velocímetro. Una vez que quede en condiciones de vuelo visual elijo un campo sin obstáculos, realizo un procedimiento de aterrizaje con tren

arriba en campo no preparado. Luego del aterrizaje forzoso corto los sistemas del avión y lo abandono lo antes posible.

Silencio de radio, en este caso del intercomunicador entre instructor y alumno. De algo me olvidé...pero ¿de qué?...

— Muy bien —sentenció Ferrando—, continúe con el procedimiento.

Bien metida pensé, asombrándome de la automatización de mi respuesta gracias al hábito de repetirlo mil veces y razonarlo por decenas. *Caramba, perdí cien pies de altitud, tengo cinco millas de más. Rápido: nariz levemente arriba, compensar, nivelar, compensar. ¿Lo habrá notado Ferrando?*

El descenso a PISTA 09 ADF no implicó desajuste alguno. Texan G mantuvo su monótono ronroneo alterado por algunas variaciones de potencia. Alguna turbulencia orográfica me obligó a pequeñas correcciones. En la aproximación final, la rápida caída de la aguja del radio compás me permitió deducir la presencia del radio faro y mi proyección vertical coincidente.

Ahora emprendo una tarea más ardua: un descenso RDF que significa en términos castizos el empleo del *nulo aural* cuya protagonista principal es una llamada antena de cuadro ubicada en un *huevo* de metal, justo detrás de mi cabina. En términos profanos decimos que es la aproximación onomatopéyica del “ui–ui...uiiiiiiii...”; luego un angustioso silencio finalizando en un “ui–ui–ui–ui”. Detectar esto, significa destrozarse el blanco con un cohete en donde el margen de acierto es un cincuenta por ciento de las posibilidades de destruirlo, porque sencillamente avisa que hemos sobrevolado la vertical del esquivo radiofaro Delta Oscar...

La habilidad del piloto sublimada. Con 3.000 pies nuevamente en el sector, intento volar el avión con dos manos para cuatro operaciones simultáneas, un sin fin de tareas que demanda el control del avión y la maniobra de aproximación por RDF: bastón, palanca de gases, compensadores y la manivela de la caja de control del radio compás. Esta última es un gracioso adminículo ubicado en el panel horizontal derecho. Por un instante sonrío. Si pudiera verme en esos momentos observaría una zona caliente en el cerebro, dos manos que en inusitadas frecuencias alternan sus movimientos sobre aquellos elementos. El rostro del alumno de ojos desorbitados y erráticos, el alma destrozada por la angustia, las manecillas de los instrumentos que enloquecen, los oídos que fielmente quieren informar a ese atribulado cerebro sobre el “ui–ui”, jeroglífico

sonoro apenas descifrable con el concierto de la razón, imaginación, instinto, corazón, voluntad para decidir...

Cálculo de tiempo a la estación. Treinta, cuarenta segundos o algo así; promediamos para abatir el margen de error. Texan G pone su morro en dirección a Delta Oscar. Juan le pide ayuda: *Voy bien, voy bien...* Con etérea gravedad, Texan responde: *Discúlpame, todavía no te diste cuenta que el radio compás es un sistema autónomo. Pídemelo que levante la nariz, incline mis alas, funcione mi motor. Si aprendes a utilizarlo es probable que en alguna circunstancia futura nos salve la vida a los dos...*

Está bien —reflexiono—, a la Torre de Control le digo que en tres minutos y medio estoy iniciando el alejamiento porque ahora tengo rumbo de entrada directo o, lo que es lo mismo decir que mi rumbo magnético hacia la radio estación se encuentra a un arco menor a los treinta grados exigido por una norma específica del vuelo por instrumentos. No sólo termino antes sino que evito desgastarme; ya lo verás...

Los cuatro minutos que me separan de Delta Oscar, emisor penitente, me parecen una eternidad. Compenso bien, ahora con mi mano izquierda sostengo el bastón y con mi derecha giro hacia un lado y otro la manecilla de la caja del radio compás y, alternadamente, el volumen del pitido que pretendo que tenga un ancho de cinco grados en el indicador del mismo. Imagino el movimiento de la antena de cuadro, hacia un lado y hacia otro, la “iiii” en un extremo, la misma “iiii” en el otro y en el medio la “uuu” del nulo aural. A medida que me acerco aumento la frecuencia del “iii...uuu...iii”, los ojos fijos en el movimiento de la flecha del indicador del radio compás, respondiendo a los movimientos que mi mano derecha ejecuta. Acerté, a la hora prevista dejo de percibir sonido alguno, lo que equivale al silencio. Presiono el botón de la radio de comunicaciones y reporto exultante:

—372 vertical DO inicia alejamiento.

En la respuesta del *torrero* detecto un tono estimulante:

—Recibido, reporte cono bajo y tren bajo y asegurado.

250° de rumbo de alejamiento, potencia a 18 pulgadas, descenso a 1.500 pies y suelto el cronómetro para volar un minuto y treinta segundos. Nivel, viro por la derecha a 1.500 pies, adelanto el gas para mantener 120 millas por hora; nuevamente la mano sobre el “ui,ui”; rumbo de aproximación a la pista 09, leve turbulencia orográfica, bajo el tren, aumento la potencia, miro el horizonte artificial, ajusto el giro por la brújula magnética ahora con un menos cuatro grados de corrección, el avioncito del horizonte dos anchos de barra arriba...”uiiiii... uiiiii...

uuuuuuuuuu...” ¿estoy encima de la radio estación Delta Oscar? Dudo un instante, estoy consciente que un antes o un después significan perder la inspección. Le pregunto a Texan; se encabrita, ¿acaso una turbulencia por la proximidad con la tierra? Ferrando no habla. *La suerte está echada* —pienso por un instante— *Julio César ante el Rubicón esperando que Roma, justo allí, sobre la cabecera de pista 09, enarbole el estandarte de la victoria...*

—372 cono bajo tren bajo y asegurado —afirmo con un tono de voz desafiante—.

—Recibido reporte arremetiendo —autoriza la Torre de Control—.

Largo el cronómetro, comienzo un descenso para alcanzar los 350 pies de altitud, ajusto 093° rumbo de aproximación final. Si es verdad lo que dije en cincuenta segundos estoy sobre la cabecera de pista. Pasan diez, veinte, treinta, cuarenta... *Por favor Ferrando, dígame que desprenda la capota, que hemos terminado, no aguanto más.* A los cuarenta y nueve segundos, el instructor inspector, Jefe de Grupo, supremo tribunal, vara de la justicia, sentencia:

—Mío el avión, retire la capota.

Uno, dos, tres, cuatro broches sueltos. La pista ¿dónde está la pista? A mi derecha el río Yí y su puente nuevo; a mi izquierda la Torre de Control. Caramba me digo, Dios es grande, la cabecera ha quedado prácticamente debajo de dos almas y de Texan.

En la Sala de Operaciones Ferrando me comunica el resultado de todos y cada uno de los *ítems* que figuran en la hoja de calificación. En esto estuvo bien, en esto otro sobrepasó por 50 pies el margen de tolerancia, los pasajes sobre la vertical del DO sin problemas, la planificación correcta... Al final un lacónico resultado, ni una sonrisa, simplemente:

—Alferez Juan Equis cumplió con las expectativas de su instructor. Aprobó, lo felicito, hasta luego.

Se levantó de su silla, giró sobre sus pies y se dirigió hacia la puerta que separa la Sala de Pilotos de la de Operaciones. Antes de ello no pude evitar que mis ojos detectaran en la hoja de calificación muchos tildes en la casilla de *standard*, un solitario *debajo standard*, y para estimular mi desempeño algunos *sobre standard* salpicados a lo largo del formulario. Respiro profundo para recomponerme. Aparece el flaco Julio y dice:

—Apurate boludo, ya te banqué bastante, hacete cargo de la guardia.

Esboqué una respuesta para contarle lo que me había pasado en esta última hora de vuelo, decirle que a partir de ahora podía cumplir misiones de vuelo en todo tiempo, que los registros oficiales recogerían mi certificado de vuelo por instrumentos, que...

—Gracias flaco por bancarme, te debo una más...

X

Ferrando inaugura el curso teórico práctico de instructores de vuelo avanzado. El polaco Max y Juan Equis escuchan con atención.

—El instructor de vuelo —ha dicho— es ante todo un modelo a imitar por el alumno. Adquirir la destreza es el primer paso para tener la capacidad de ejecutar correctamente todas las maniobras de vuelo contenidas en el manual de instrucción. El segundo paso es la aptitud para demostrar cómo se realiza y eso implica la seguridad de transmitir con palabras adecuadas y en el momento preciso la forma de ejecutarla. Si en el momento que la están demostrando cometen un error, deben inmediatamente señalarlo e indicar cómo se corrige; eso forma parte de la instrucción de vuelo. El Manual es la Biblia, señores, es la aplicación de la teoría del vuelo. No personalicen la enseñanza ni inventen procedimientos porque la estandarización de los mismos permite no sólo hablar el mismo lenguaje aeronáutico, sino además, facilitarle la tarea a los jefes operacionales de los distintos grupos de aviación. En cuanto a los procedimientos, por lo tanto, uniformidad es la palabra reconocida. La diversidad la pone el talento del piloto formado, y con ello, también contribuye a elevar el nivel profesional de la Fuerza.

Ferrando se levanta de su asiento y con su mano derecha e índice extendido señala una ayuda visual:

—Aquí tienen enumerados y escritos los criterios que debe observar un buen instructor. Destacaría dos —agrega luego de una pausa—: dedicación y seguridad de vuelo. Es una gran responsabilidad para el piloto instructor la de transmitir e inculcar la importancia de esta última. Formar un piloto y el propio avión cuesta mucho dinero. Sin embargo, lo más importante, lo que no tiene precio, es la vida humana, la propia y la de terceros. Dedicación implica trabajo, cumplimiento estricto de las normas aplicables, búsqueda de la perfección. Sean exigentes para que el alumno desarrolle todas sus capacidades profesionales y pueda de esa forma cumplir su función con el mejor de los resultados. Aquí funciona también, el principio de economía y la relación costo—beneficio. Una buena planificación del vuelo, el briefing previo, la confección más

detallada posible de la hoja de calificación, el señalamiento de errores, la oportuna repetición de una maniobra, la evaluación precisa para progresar en el programa de vuelo, una meticulosa reunión de evaluación post-vuelo, pruebas teóricas escritas, estudio. Nada debe quedar a medio camino; que el producto final sea de la más alta calidad posible.

—En el aspecto personal —prosigue— es una distinción. La docencia es un mérito. Si ustedes logran ser un ejemplo en todos los aspectos del vuelo, nuestras escuelas de vuelo formarán pilotos útiles, eficientes. No desperdicien la oportunidad de cumplir con lo que más les gusta, el vuelo, y si lo hacen enseñando con buen nivel estarán prestando un servicio inestimable a su organización.

Ferrando concluye; Recalde y Solinde abren el Manual del Instructor, recorren todas las maniobras del entrenamiento de vuelo avanzado, programan la actividad y disertan.

Artemio es un soldado especializado. En este verano particularmente caluroso, le ha tocado trabajar durante el mes de enero. Ansioso espera su licencia para reponer fuerzas. El invierno fue crudo, inclemente y saturado de trabajo. En el hangar se le apoda Flaco; ninguna otra característica física predomina sobre su calcificada estructura ósea, visible o insinuada a través de su mameluco azul. Pulcro en exceso, no puede evitar mancharse con la grasa opaca del motor a explosión. Si alguien pudiera caracterizar al Flaco lo haría describiendo su trajinar resuelto y enérgico dentro del hangar de mantenimiento o transitando el bitumen resquebrajado de la *planchada* de estacionamiento de aviones con su caja de herramientas a cuestas. Allí lleva celosamente guardadas “sus” herramientas más versátiles.

—*Artemio, consiga un paracaídas e instálese en cabina trasera, tenemos que auxiliar un T-6 con falla. Está en el aeródromo de Vichadero.*

El Flaco corre —caja en mano—, la deposita en el pequeño porta equipajes del Texan, trepa en su cabina trasera y acompaña al piloto en su misión de auxilio mecánico. Artemio obedece y trabaja con eficiencia; pregunta y habla poco.

En Vichadero, el piloto suspira con alivio al verlo descender del avión. Primero una breve información sobre la falla, abre la caja de herramientas, desabrocha y retira la cubierta del motor. Sus hábiles manos desmontan un accesorio, colocan otro... *¿Ahí está el problema?* demandará el piloto en busca de una respuesta. *Creo que sí* dice el Flaco, al tiempo que reinstala el *capot* del motor. Encaramado en su cabina, el

piloto accionará el arranque y comprobará el aserto de Artemio que sin hesitar reintegrará sus herramientas a su caja, la depositará en el habitáculo, beberá el vaso de agua de pozo que le ofrece el Jefe de la Estación de Vichadero y, prestamente, se ubicará en la cabina trasera del avión a la espera que los tripulantes asuman sus funciones para regresar a la Base.

Artemio cumple un *servicio de línea* asistiendo la puesta en marcha de las aeronaves. Pasa por un costado de la Torre de Control y la Sala de Operaciones. Observa cómo Recalde, Solinde, Max y Juan Equis, ataviados con sus equipos de vuelo ingresan a la Sala de pilotos. El sargento Eusebio lo saluda:

—Soldado, apúrese que el vuelo en formación está previsto para decolar a las siete...

—Buen día, mi Sargento, no se preocupe, estaré ahí mucho antes que los oficiales lleguen a la línea.

Somnoliento, Solinde entrecierra sus ojos cuando observa cómo el sol ha recorrido un pequeño arco desde el horizonte oriental. A las cinco y treinta y nueve minutos inició el camino a su zenit espacial. Los 35° de latitud sur le impedirán la verticalidad absoluta; no obstante la pequeña desviación de su meridiano ideal, el calor irradiado por el sol resulta implacable. La atmósfera convente elevará la temperatura hasta unos 34 grados centígrados.

—Deberíamos haber decolado a la salida del sol —acota Solinde—; a la hora del regreso el calor será insoportable.

—Claro, claro... —contesta un circunspecto Recalde— al regreso utilizaremos un nivel alto y allí estará más fresco.

Frente a los dos T-6 estacionados Artemio observa cómo Juan Equis y Max mantienen el mismo ritmo en las inspecciones pre vuelo: *Dos pilotos, dos aviones, dos instructores... la misma rutina* —piensa al mismo tiempo que se pregunta cómo sería volar un avión—. Ve a Recalde y Solinde parados frente al estabilizador horizontal de cola, retirar y ponerse sus paracaídas de asiento, para luego desde el ala introducirse en la cabina delantera de ambos aviones. La misma liturgia para Max y Juan Equis quiénes, inmediatamente después, ocupan sus lugares de a bordo. Las señales visuales pautan cada uno de los procedimientos del vuelo en formación. El mismo instante para la puesta en marcha, sacar las calzas, iniciar el carreteo y probar los frenos. Uno es el guía, el otro el ladero; el primero tiene la iniciativa y ordena; el otro imita, sigue y obstinadamente se sujeta al imperio del *número uno* de la formación.

El Flaco Artemio disocia el fuerte ruido del motor de los movimientos de los pilotos dentro de sus cabinas y del propio avión. Sabe que se desplazarán por el taxi-way; a un costado de la pista en uso harán sus pruebas antes del despegue. En la *línea muerta* y aún con el extinguidor en la mano, no se sorprende cuando escucha la aceleración de los motores para la prueba de magnetos y la caída de las revoluciones de la hélice Hamilton Standard. Potencia y desaceleración repetida: *Ahora le pedirán a la Torre de Control para despegar y luego se desplazarán hasta la cabecera de pista. Enfrentados a la misma, lado a lado, presionando los frenos en los pedales, con una señal visual ajustarán la potencia de decolaje... los verá elevarse a baja velocidad, observaré sus alas con repentinos movimientos y el tren de aterrizaje subiendo poco a poco...*

Juan Equis desde la cabina trasera intenta mantenerse levemente por detrás y a un costado de su *líder* Max. Éste no mira, está concentrado en mantener la velocidad y el régimen de ascenso evitando movimientos bruscos que dificulten la maniobra de su *ladero*. Juan Equis se afana en mantener la posición; cuando se acerca demasiado, su pie y mano accionan los comandos y corrigen su trayectoria. El avión reacciona y facilita que mantenga la posición correcta: su ala izquierda en la misma línea del estabilizador horizontal y levemente por debajo de su guía. Antes de alcanzar ésta, Juan Equis se anticipa con un movimiento de los comandos en sentido contrario anulando los efectos de la corrección. También sabe que el uso de la potencia debe ser de cortos recorridos de su palanca de gases. La inercia de su T-6 de cinco toneladas se torna incómoda cuando se desplaza en el aire. Recalde y Solinde, impasibles y atentos controlan sus desempeños.

Cinco mil pies sobre el arroyo Mansavillagra. Max con señas visuales indica una ruptura de la formación por la izquierda. Juan Equis observa cómo inclina repentinamente sus alas y por un instante retiene la imagen del plano central del avión guía para luego verlo alejarse empequeñeciéndose hasta transformarse en un pequeño punto.

Cuenta mentalmente tres segundos, inclina sus alas con la misma rapidez, gira su cabeza e intenta no perderlo de vista. *Allá está, es una referencia móvil en el horizonte y ha nivelado sus alas. Nuevamente las inclina, ahora con un pequeño viraje. Inicio la maniobra de reunión con la misma inclinación y apuntando adelante de su trayectoria de vuelo. Corto su viraje. Por el intercomunicador le transmito a Solinde las acciones que realizo y simulo que él es mi futuro alumno. La silueta del guía se agranda ante mi vista, desacelero e incremento mi régimen de viraje tratando de ubicarme a*

su cola sin pasar su trayectoria de vuelo. Lo he logrado; ahora aumento la potencia del motor, primero me acerco con lentitud, la figura del avión guía aumenta con demasiada prontitud y con esta velocidad lo voy a sobrepasar o lo que es lo mismo perderlo de vista. Mi mano izquierda tira hacia atrás la manecilla de potencia, suena la bocina que marca el tren retraído y oscilan caprichosamente las revoluciones de la hélice. Todo yo intenta disminuir la velocidad. Intuyo la advertencia de Solinde y distingo el rostro de Max en el otro avión con una expresión de sorpresa que dice “éste pasa de largo”.

Texan Dos ha decidido ayudar a Juan Equis. Por un instante parece detenerse en el aire, levemente por debajo de Texan Uno. *Rápido, Juan. Da potencia sin desbocar la hélice.* Juan Equis responde, primero con un recorrido suave de la palanca de potencia y luego —estabilizadas las revoluciones de la hélice—, con un rápido movimiento hacia adelante. Texan Dos reasume su impulso, retrocede un poco pero logra mantenerse al costado de Texan Uno. Pies, manos y corazón acelerado permiten que Juan Equis mantenga su posición de ladero.

—Casi se pasa —señala Solinde por el intercomunicador— ¿Cómo le explicaría a su alumno tal circunstancia? Juan Equis responde:

—El primer error fue adoptar un ángulo de interceptación muy pronunciado, más allá de los treinta grados que señala el manual. Una nueva equivocación ocurrió cuando logré establecer el ángulo correcto y no utilicé la potencia para disminuir mi velocidad de acercamiento. La maniobra final fue desprolija con altas variaciones en el uso de la potencia del motor...

—Bien, me convenció —replica calmo Solinde—; espero que cuando demuestre la ejecución de la maniobra se ajuste a lo prescripto en el Manual de Vuelo.

El guía exige a Juan Equis todo tipo de maniobras. Solinde observa cómo su alumno pasa de un lado a otro, o vuela debajo y detrás de Texan Uno. Ahora un viraje mediano en ascenso para pasar; apenas controlada esa maniobra un viraje en sentido contrario descendiendo. Juan Equis putea ¿Qué otra cosa puede hacer? Sus manos sudan debajo de sus guantes de tela antiinflamables. Una cosa le queda claro: ha logrado mantener su posición y siente satisfacción por ello. Recalde se toca su cabeza y señala a Solinde el previsto cambio de roles. Texan Dos pasa a ser Texan Uno y éste pasa a ser Texan Dos. Juan Equis disfruta cuando el sufrimiento se traslada a Max. Su amigo resuelve las situaciones con solvencia. Alguien dijo alguna vez que la Naturaleza lo había privilegiado con la destreza del pájaro, una estirpe extraña pero que existe. La técnica

se funde con las condiciones naturales del operador; su racionalidad pasa a ser un instinto.

Artemio está sentado sobre la plataforma de una escalera de mantenimiento. Su vista está perdida en el frondoso verdor del monte ribereño que aparece en la baja hendidura del río. Extraña la pesca matutina de los fines de semana junto al Gaucho músico, su amigo del hangar, ensalzada guitarrista de pasiones bohemias y vocación folclórica. Al levantar su vista y siempre mirando hacia el oeste detecta la presencia de un avión que se aproxima. Su velocidad es alta y su actitud es la de un descenso que deliberadamente intenta establecer una mejor relación peso-velocidad, pero *¿para qué?* piensa Artemio.

En una dirección oeste-este y siguiendo la orientación de la pista de aterrizaje del aeródromo observa como *el loco* Álvaro inicia una serie de maniobras acrobáticas. El espectáculo es inusual para un avión que necesita preservar el buen estado de sus instrumentos giroscópicos esenciales para el vuelo por instrumentos. Pero Álvaro, próximo a cambiar su lugar de trabajo necesita quebrar la disciplina, desafiar voluntades, demostrar su orgullo contenido de aviador combatiente que se mueve en una infinita combinación de planos espaciales y ejes virtuales de su plataforma voladora.

Artemio gira la cabeza y ve un puñado de oficiales en la planchada de aviones. El ruido del Texan sobre el campo le obliga a levantar su vista y apreciar cómo levanta su nariz e inicia un ascenso de fuerte pendiente. En la parte superior, el avión invertido parece suspendido en el aire y el ruido de su motor desvanecido.

Artemio asume el rol de Álvaro y actúa: *libero la presión en el bastón para evitar la pérdida de baja velocidad. En posición invertida extendiendo hacia atrás mi cabeza para ubicar el horizonte que ahora se presenta con el cielo hacia abajo y la tierra hacia arriba. Allí está, procuro mantener las alas niveladas y apenas logro aumentar mi velocidad, desplazo el bastón hacia un lado para girar sobre mi eje longitudinal y con media vuelta volver a la posición normal. Allí abajo la pista me permite mantener una referencia. Con la nariz deliberadamente hacia abajo inicio un descenso en busca de las 180 millas terrestres que me permitirán repetir la maniobra en dirección contraria y completar... claro, claro, reflexiona Artemio, Álvaro está ejecutando un "ocho cubano" que combina el "looping" con el "immelman".*

Ahora mira hacia la planchada; la gente que observa crece en número y gesticulaciones. Pero allá, más alto, más lejos y más rápido, soñando en un mundo diferente Álvaro sigue su procesión.

Ahora –se dice Artemio– luego de completar el “ocho cubano” vuelve sobre la pista y gira alrededor de su eje longitudinal para culminar –primero– un “toneau de barril” y luego otro en “cuatro tiempos” marcados por la interrupción abrupta de su rotación cada noventa grados de giro. Se aleja hacia el este en un pequeño viraje ascendente y regresa ahora con una orientación oeste. Artemio observa a Ferrando con ambas manos en su cintura y se pregunta: ¿estará pensando en sancionar a Álvaro por su rebeldía emocional?

Álvaro no piensa en los avatares terrenos; aferrado a su avión le pone encima sus varios años de instructor de vuelo, su mejor carta de presentación. Hay armonía en la ejecución de las maniobras. Desde abajo parece construir la poesía inédita. Desde la cabina una sinfonía de tiempos y ritmos ajustados gestados en los movimientos de pies y manos sobre los comandos. La manecilla del gas mantiene una secuencia premeditada; los compensadores permanecen neutrales y algunos de sus instrumentos “esclavizados”, inmóviles; sólo la aguja y la bolita centradas denuncian la pureza de estilo de su protagonista.

¿Por qué se ha preocupado en ganar altura? –se pregunta Artemio intrigado–. *Ahora te contesto –dirá quizás Álvaro– puesto que ha comenzado un nuevo descenso pronunciado. Instantes más tarde Artemio lo ve ascendiendo, ¿otro looping? Allí está llegando a la parte superior de la maniobra; sin embargo está realizando un medio giro... Álvaro deja que el Texan emprenda un descenso invertido procurando primero cruzar en esa posición la línea del horizonte y luego restablecer la nariz del avión sobre la misma para finalizar sobrevolando la pista en un vuelo recto y nivelado ¿Lo logrará antes de llegar al suelo? Álvaro va recuperando la nariz de su avión, el velocímetro alcanza las 220 millas terrestres por hora, la presión sobre el bastón es continuada y sin excesos; le teme a la pérdida de alta velocidad. El dominio del avión es su seguridad. Pegado al asiento y algo enceguecido por la fuerza de la gravedad distingue la línea del horizonte. Sus Superiores se preguntan si este ejercicio de demostración tiene la debida autorización.*

A baja altura y apartado de la pista sobrevuela la plataforma, justo allí donde Ferrando mira malhumorado. *Quizás lo autorizó el Jefe de Base puesto que Álvaro tiene buen predicamento con Vertiz. Una dispensa que sólo la amistad puede contravenir la disciplina de vuelo. Si no es así le*

masco la cabeza –aventura a imaginar Artemio en boca de Ferrando–. El T-6 pasa como una exhalación y supera por metros el techo del hangar, se aleja y con un viraje escarpado vuelve sobre sí para culminar su vuelo con un aterrizaje con pasaje bajo.

Ya en la pista, Artemio gira una vez más su cabeza. Los oficiales se han retirado; a lo lejos Ferrando apresura el paso hacia su despacho. *De pronto* –imagina Artemio– *consultará al Jefe de Base acerca de la presunta autorización. Inexistente ésta, demolerá la libertad de Álvaro por no cumplir con el plan de vuelo, atentar contra la seguridad y ser un mal ejemplo para los alumnos pilotos. ¿Cuál será la reacción de Álvaro...?*

El Flaco Artemio siente ahora el lejano ronroneo de los motores Pratt and Whitney. En el horizonte y sobre la prolongación de la pista en uso distingue las siluetas de los dos aviones descendiendo. *Un pasaje bajo sobre las instalaciones de la Base* –piensa– *o tal vez un aterrizaje con pasaje bajo en formación*. Solinde y Recalde vuelan esta parte final del vuelo. A una velocidad notoriamente superior a la normal, muy próximos al terreno y sobre la cabecera de la pista 02 revelan sus intenciones: viraje pronunciado a la izquierda con un ascenso vertiginoso, rápido nivelado de las alas en sentido contrario a la dirección de la pista y una pierna inicial para bajar el tren. Inmediatamente después un nuevo viraje por la izquierda y una lenta aproximación con frenos aerodinámicos extendidos, un quiebre de trayectoria con nariz levemente arriba buscando la velocidad de pérdida, tres ruedas que impactan el suelo, se deslizan por la raleada capa vegetal de la pista disminuyendo la intensidad de su marcha cuando sus operadores aplican los frenos hasta dominar la carrera de aterrizaje.

Atractivo le resulta a Artemio observar primero a un avión y luego al otro repitiendo lo realizado por el primero. Un espejo con tiempos diferidos, una imitación sincronizada. Corre a la línea. Con señales visuales llama a los aviones y ordena que giren hacia la izquierda manteniendo inmóvil a una de sus ruedas.

Ahora, con los dos brazos sobre su cabeza alienta a que uno de ellos avance. Cruza los brazos en el mismo instante que el avión se detiene. Corre a colocarles dos calzas debajo de sus respectivas ruedas. Recalde levanta su brazo derecho y venciendo la resistencia del viento que generan las novecientas vueltas de su motor baja su mano en un solo movimiento, marcando un tiempo. Los pilotos han cortado la mezcla que alimenta de combustible y aire a la planta de potencia; ésta se detie-

ne. Por un instante el silencio, luego, de a poco los oídos irán recogiendo otros sonidos más naturales, acaso el de la brisa que alivia la canícula del verano.

Sobre el mediodía el Sargento Eusebio, titular del Mantenimiento de Línea y de Nivel Base le indica a Artemio las tareas para la tarde. Uno de los pilotos ha anotado una falla en la libreta del avión y debe ser reparada. Bermúdez, técnico de instrumentos, también ha sido convocado para inspeccionar las luces y los instrumentos de la cabina. El Cabo Bermúdez, apodado el Indio –por su capacidad de jugar descalzo al fútbol– combina conocimientos y experiencia; pero además, posee una voluntad desmedida. Levantar una anotación de falla de “sus” instrumentos es su rutinario desvelo. Concibe el derecho de propiedad sobre el estado de funcionamiento de los mismos. Tan sólo él y Casanovas, su ayudante, están autorizados a retirarlos, desarmarlos, inspeccionarlos, recambiarlos, reinstalarlos, removerlos...Pilotos y mecánicos respetan “su propiedad” intelectual y técnica. Bermúdez y Casanovas nunca han dejado de reparar un equipo.

El Flaco Artemio se reúne con Bermúdez y su ayudante en la Sección Instrumentos del hangar de aviones de enlace. Deciden almorzar juntos en el comedor de tropa y combinar sus tareas para la tarde. El Indio libera a Casanovas del trabajo programado y reflexiona en voz alta frente a Artemio:

—Cuándo llegará el momento que el personal aerotécnico deje de cumplir el servicio de guardia. Me prometieron que Casanovas lo haría una vez por mes pero ahora resulta que por distintos motivos lo hace dos veces por semana, lo que significa menos horas de trabajo, licencia por guardia saliente, etcétera, etcétera...

—No te preocupes –asevera su interlocutor– ya vendrán tiempos mejores. Ahí tienes a los gringos. Cuando fui a Panamá a hacer el curso de motores de aviación pude ver lo sencillo que es realizar el mantenimiento. Simplemente, como dicen ellos: la cantidad de personal y su idoneidad de acuerdo a las tablas de organización de personal; el abastecimiento con niveles de stock para operar sin interrupción por noventa días; ante la falla de un equipo su reposición por otro en buenas condiciones y el que retires pasa al taller para su reparación de acuerdo al manual técnico, con las piezas de repuesto disponibles y...

Artemio sonrío y agrega:

—Algún día la Fuerza Aérea será rica y la Policía Militar se dedicará a los servicios de guardia y nosotros los técnicos, provistos de overoles impecables, herramientas especiales con nombre propio, almacenes llenos de repuestos, aviones de última generación y esmeradamente plateados...

—Me convenciste, Flaco; seguro que la realidad es un sueño que está a la vuelta de la esquina. Esta tarde voy a disfrutar cuando te vea sudar y putear, engrasado y deseando ajustar las malditas tuercas que sostienen el magneto que falló y vos, por falta de uno reparado en la estantería del almacén, tengas que desarmarlo, revisarlo y con buena suerte sustituir algún componente de un magneto viejo que estás canibalizando.

—Estás equivocado, Indio. En primer lugar me divierto. Mientras trabajo le hablo, en este caso a mi amigo magneto, es mi enfermo. Con el manual técnico abierto en la página que indica “reparación de falla de magnetos” lo acaricio y voy lentamente cumpliendo los pasos a, b, c... Sin dejar de hablarle lo reparo e instalo con la seguridad de que no fallará en la prueba de funcionamiento. Mi desafío es poder repararlos, es decir, me gustan los fierros, son mis amigos...

En el comedor, el rancharo de turno les indica el lugar asignado a los que están de servicio de mantenimiento. El medio horario de verano disminuye la presencia de comensales. Los que permanecen trabajando disponen de una mesa apartada y de la buena voluntad del rancharo para acceder a algún menú especial que incluya, por ejemplo, un sabroso churrasco a la plancha con cebolla saltada. Bermúdez y Artemio distendidos, juntos a otros conversan y bromean. De regreso a la línea de aviones emprenden sus tareas. El oficial de aeródromo, a través de la ventana de operaciones de vuelo, los ve trabajar. Sobre las cinco de la tarde su tarea ha culminado, los Texans lucen bien, prontos para el vuelo nocturno.

Artemio a la hora del crepúsculo vespertino y por segunda vez en el día atiende la puesta en marcha de los dos aviones. En Operaciones se ha informado que el Texan trescientos y pico cumplirá una misión de navegación nocturna a Tacuarembó. El otro avión, el trescientos y tanto, lo hará en las mismas condiciones con destino a Paysandú. En la semi oscuridad observa, una vez más la rutina de ambas tripulaciones. Ahora, con linternas en las manos apoyará a Solinde, Recalde, Max y Juan Equis. Encaramados en sus cabinas, con quince minutos de diferencia,

van encendiendo los motores y las luces; una llama celeste aflora por su escape.

Las horas nocturnas hacen más nítidas las comunicaciones con la Torre de Control. Bermúdez ha controlado el buen funcionamiento de los instrumentos de navegación. Por eso, una vez que los pilotos han sintonizado la estación, la aguja del radio compás se sensibiliza con los doscientos cincuenta y cinco kilociclos de frecuencia radio eléctrica del radiofaro Delta Oscar. Los aviones se alejan. Sumidos en la oscuridad bregan por un destino. Dentro de sus cabinas los pilotos se recogen. Los instrumentos son una rutina, hacia el exterior buscan la luminosidad titilante y su reflejo extendido como una aureola de las villas y ciudades que se alternan en su ruta. Los pilotos aprecian el sonido uniforme del motor. Sólo el instructor irrumpe cuando explica los procedimientos en la carrera nocturna por el aire. También recuerda las emergencias, enemigas del desorden mecánico y desvelo de las conciencias.

Una capa de nubes les impide ver las luces de la ciudad de Tacuarembó. De todas maneras no es necesaria esa referencia visual. El radio compás, sintonizado en la emisora comercial del lugar, denuncia que el avión está sobre su vertical. Max invierte en ciento ochenta grados el rumbo de su aeronave. También lo hará Juan Equis sobre Paysandú que luce brillante junto a la oscura sombra del río Uruguay. El cambio de nivel de vuelo se impone.

Artemio ha permanecido junto a Eusebio y Bermúdez sentados en unos improvisados bancos de su sección de trabajo. Una luz tenue hace difusa su cadenciosa rutina del mate. El oficial de aeródromo los alerta acerca de la hora de arribo de los aviones. Una vez en el exterior inspiran profundamente y espantan la molesta presencia de ávidos mosquitos estivales. Las luces de pista se encienden, el faro gira y deja un haz de luz apenas perceptible desde la plataforma y el silencio se apodera una vez más de aquellos hombres. Primero uno, después el otro y con las luces de aterrizaje encendidas, los aviones van aterrizando con un repentino movimiento hacia abajo de los amortiguadores de sus ruedas.

Bermúdez se despide. Eusebio ordena que guarden los aviones en el hangar. El flaco Artemio se dirige al comedor para cenar. El rancharo lo espera y acompaña. La conversación es serena, pausada. El cansancio ha ganado sus voluntades. Cuando Artemio, aún soltero, traspasa la puerta del alojamiento, el cuartelero le pregunta si debe levantarse antes del *roque de llamada*. Contesta que sí, a las cinco, porque mañana antes

del primer vuelo, debe probar los sistemas de los aviones. Cuando logra conciliar el sueño, deja que su cuerpo inerte se desprenda del incesante transitar de su voluntad.

XI

Desde la cabina trasera Juan Equis puede ver la nuca de su alumno. Álvarez, sujeto por su arnés intenta destrabarlo para lograr alcanzar la perilla de ajuste de su giro–direccional ubicado en el centro superior de su panel de instrumentos. Quinientos pies sobre el terreno define la altitud a mantener para ejecutar una navegación aérea a baja altura. Álvarez ha planificado su lección teniendo en cuenta la altura del terreno con respecto al nivel medio del mar. Para ello ha utilizado una carta geográfica que permite con el trazo grueso de su lápiz proyectar un itinerario de vuelo. En su cartilla señala puntos de control, rumbos, velocidades estimadas, tiempos, consumos de combustible, aterrizajes, perfil del vuelo. Ahora en pleno vuelo, sus actividades se multiplican y lo desesperan. Juan Equis, su instructor de vuelo lo deja hacer y disfruta de la situación. Sobre su pierna derecha tiene sujeta una copia de la hoja de navegación de su alumno. La rutina del instructor es controlar y calificar; sólo un grueso error del instruido amerita una observación en vuelo.

El primer tramo tiene como destino a Vichadero. El manual prescribe tramos cortos de tres a cinco minutos y constantes cambios de rumbo. La cabeza de Álvarez gira de un lado a otro, por momentos se inclina para consultar una anotación en la cartilla o para interpretar su carta geográfica. Las alas se inclinan y alertan a Juan Equis que su alumno constató una posición geográfica y emprende un nuevo tramo de la ruta. Juan Equis supervisa: *A mi derecha una población –Villa del Carmen–, a la izquierda el arroyo Tomás Cuadra corriendo paralelo a nuestra trayectoria de vuelo. Ha virado, esto indica que identificó la desembocadura de su afluente, el arroyo Rolón. Nuevo rumbo magnético 089º para sobrevolar la ruta 19, cruzar la vía férrea y la ruta 6 en cuatro minutos y treinta segundos. Ascendió cien pies, quiere decir que ha tenido en cuenta las estribaciones del terreno...*

Impedido de una buena visibilidad hacia adelante, Juan Equis mira el paisaje que se ofrece a sus costados. La presencia de vacunos denuncia la cercanía de algún tajamar desbordante de agua porque el año

transcurre en el período de lluvias más abundantes. El verde de los campos luce intenso; a esta altura de vuelo se percibe con nitidez las ondulaciones de las cuchillas y algunas arboledas frondosas de eucaliptos que salpican el entorno ganadero del lugar. Cuando fija la mirada en aquellos animales observa cómo algunos alcanzan a desviar sus cabezas alertadas por el ruido extraño de un motor de avión; varios permanecen echados, otros continúan rumiando el alimento que engullen con parsimonia. Un gaucho solitario montado a caballo emprende un agitado recorrido desde un grupo de casas protegidas por árboles. A su izquierda, en un terreno más pedregoso, Juan Equis mira la presurosa corrida de un grupo de ovejas y por breves instantes distingue la peculiar carrera de ñandúes.

Álvarez duda. Ha cruzado puntualmente la línea del río Negro pero no logra distinguir el arroyo Caraguatá. Juan Equis advierte que no ha elegido un buen punto de control visual en virtud de que Caraguatá corre paralelo a la ruta de vuelo. Sin embargo Álvarez, inteligentemente se ha desviado hacia la derecha de la ruta proyectada e intenta ubicar la ruta nacional 6 porque sabe que ésta indefectiblemente lo llevará sobre la vertical de Vichadero, su destino.

—No logré identificar el punto de control ocho —confiesa por intercomunicador—; en base al tiempo de vuelo estimado decidí iniciar el recorrido que me lleva al punto nueve sobre la ruta 44.

—Recuerde que a esta altura no puede sobrevolar centros poblados —anota Juan Equis observando que la actual trayectoria lo lleva inevitablemente sobre Vichadero—.

Álvarez contesta con un pequeño viraje hacia su izquierda y al cabo de tres minutos reporta que ha iniciado el tramo final. Aterriza, en tierra gira 180°, conduce la aeronave hacia la cabecera de pista y decola sin dirigirse a la improvisada plataforma del aeródromo. Los próximos destinos, Rivera y Artigas, son menos exigentes porque utilizará niveles de altitud que permiten una mejor interpretación de los accidentes del terreno. Desde la cabina trasera, el instructor percibe a lo lejos una oscura presencia de nubes de desarrollo vertical y otras más extendidas, indudablemente cargadas de agua.

Una alerta meteorológica informada por el control de Artigas se contrapone al deseo de cumplir el tramo que tiene destino Bella Unión. En la mitad del trayecto algunas nubes interfieren la visión y los pilotos pierden referencias visuales. Álvarez espera; Juan Equis piensa mientras se detiene en recorrer con los ojos su panel de instrumentos. Un vuelo sin referencias visuales no es posible. Una leve turbulencia y la cada vez más

intensa precipitación que estrella gruesas gotas de agua en el plexiglas de la cabina, denuncian la proximidad de tiempo inestable. Juan Equis decide regresar al aeródromo de la ciudad de Artigas e indica un descenso para mantener las referencias del terreno. Durante el viraje para invertir el curso de vuelo distingue una repetida secuencia de relámpagos verticales, claro indicio que la tormenta eléctrica se aproxima.

Luego del aterrizaje Texan es sujetado al piso con resistentes cuerdas; temen que la previsión de vientos fuertes sea una realidad depredadora. Por la noche, Juan Equis y Álvarez cenan con oficiales jóvenes del Ejército en el Cuartel de Artigas. Deslumbrados comentan con entusiasmo un acontecimiento inédito en la historia del hombre. Neil Armstrong ha dicho que al pisar la luna la humanidad ha dado un salto enorme. Nadie duda de su autenticidad porque lo han visto en el televisor del casino de oficiales.

El teniente Sepúlveda es un ingeniero del Ejército. Comisionado para realizar relevamientos topográficos en una zona cercana rica en yacimientos de ágatas y amatistas, recrea toda la información con múltiples anotaciones técnicas acerca de la misión norteamericana del Apolo 11. Sus comentarios atraen a los ocasionales contertulios. Atentos e inmóviles jerarquizan al disertante que recorre los caminos de la literatura de Julio Verne: *La vuelta al mundo en ochenta días*, *Veinte mil leguas de viaje submarino* y especialmente *De la Tierra a la Luna*. Apolo 11 recorre los caminos de la ciencia ficción.

Sepúlveda explica la relación peso y empuje del cohete Saturno en el momento de su lanzamiento desde Cabo Cañaveral. Gesticula, habla pausado, enumera y explica: tipo y cantidad de combustible, etapas del vuelo, ingravidez en el espacio, distancia y trayectoria hacia la luna, velocidad de la nave espacial... Su elocuencia dispara una serie de preguntas: ¿cómo se establecen las comunicaciones con el centro de control en Houston? ¿Cómo funciona la computadora de a bordo, su capacidad y autonomía en la ejecución de ciertas tareas? ¿Por qué se producen oscilaciones extremas de temperatura en la luna? ¿Es verdad que sus variaciones pueden, en razón de minutos, oscilar entre los cien grados centígrados bajo cero y los cien sobre el cero? ¿Qué nos puedes decir de la operación del vehículo lunar?

El teniente Sepúlveda ha descrito la aventura. Alguien menciona a la guerra fría y a John Kennedy pronosticando la próxima llegada del hombre a la luna; otro ha dicho que en el último instante del alunizaje el comandante Armstrong junto a Aldrin tuvieron que operar manual-

mente el módulo lunar. Álvarez anota que la ignición del motor falló cuando intentaban despegar de la luna y que según Aldrin lo lograron en un segundo intento. Juan Equis señala la precariedad funcional de los instrumentos de cabina que tenía la primera cápsula espacial en el vuelo parabólico de Alan B. Shepard, primer astronauta norteamericano...

El Segundo Jefe del Regimiento irrumpe en el recinto a la hora del Martín Fierro desplegado en platos sobre la mesa. Los comensales se ponen de pie interrumpiendo la degustación de trozos de dulce de membrillo, queso y pan:

—¿Cómo están pasando? ¿Están bien atendidos? Teniente González, ¿se ha hecho cargo de su estadía como le ordené...?

González, más firme que una roca contesta con firmeza y seriedad todos los recaudos que había realizado desde que había recibido su directiva. Juan Equis y Álvarez sintieron la obligación de expresar lo bien atendidos que estaban.

—Espero que le hayan ofrecido un rancho mejorado, porque aquí los camaradas de la Fuerza Aérea son siempre bienvenidos. Y usted, teniente Sepúlveda ¿pudo avanzar en su trabajo de relevamiento?

—Sí, mi Mayor. Hoy hicimos el trabajo de dos días. Los puntos de observación donde instalamos el teodolito eran accesibles con el jeep y los vecinos colaboraron mucho, yo diría que se pasaron puesto que nos invitaron a comer un asado de cordero.

—Buena gente la de campaña; los que somos de la Capital apreciamos su sencillez y generosidad. No se olvide de avisarme con un día de anticipación la finalización de su trabajo por dos motivos: el primero es el informe para el Jefe de Región y en segundo lugar el saludo de despedida de usted y su equipo con el Jefe de Regimiento. Veo que están terminando de cenar, los acompañaré con el café.

Dirigiéndose al ayudante del ranchero ordenó:

—Soldado, una vez que terminen con el postre, sírvanos un café.

Juan Equis hablaba solamente cuando el Segundo Jefe lo requería. La estructura vertical y austeridad de la organización militar se expresaba en aquel hombre. Circunspecto, medido, serio en extremo no dispensaba la oportunidad de la chanza que alienta los espíritus jóvenes. Parecía como si su investidura le impidiera manifestarse de acuerdo a su edad. Sin embargo, cuando el trato personal entraba en el campo de las relaciones humanas, los afectos afloraban para cumplir con sinceridad el precepto del respeto mutuo y el interés por el otro.

El Segundo Jefe compartió un café. Aquel *viejo* de treinta y pocos años habló de su carrera y de su familia trasladada en el último año a Artigas. Con sus oficiales de caballería intercambiaba ideas acerca del destino restringido a la competencia deportiva que le imponía la modernidad al caballo —ese *noble bruto*— según la expresión literal que empleaba y que recogía de la liturgia castrense. Hay mucho de mito guerrero y veneración. La misma que Juan Equis y Álvarez profesan hacia los aviones.

El Mayor ha dicho que en la historia del mundo la primera globalización la hizo el hombre de a pie cuando desde su origen africano se trasladó a Europa, Asia, Australia; cruzó hace treinta mil años el estrecho de Bering, recorrió América y llegó —once mil años atrás— a Tierra del Fuego. La segunda avalancha globalizadora la iniciaron los habitantes de las estepas centrales de Asia sobre las ancas de los caballos, el medio de transporte que permitía recorrer grandes distancias con rapidez y sorpresa para conquistar —en este caso— el Oriente Cercano y Europa.

—El barco pareció que lo desplazaba —agregó el Segundo Jefe— cuando los españoles descubrieron América. Sin embargo, siguió siendo el caballo el gran hacedor de la conquista una vez que lograron introducirlo en el Nuevo Mundo. No quiero aburrirlos con estas reflexiones académicas; sin embargo y en honor a la verdad debo reconocer que el barco y sobre todo el avión relegaron la importancia del caballo. Nuestro dilema es el de aceptar definitivamente la incorporación del tanque de guerra a la doctrina de empleo del Ejército. Utilizado en el primer conflicto mundial demostró luego su capacidad de destrucción cuando hizo estéril la resistencia de la caballería polaca en la segunda guerra. De todas maneras, por razones afectivas me quedo con aquel aserto que dice que *la patria se hizo a caballo*.

—Bueno, bueno... no se olvide del Arma de Ingenieros, mi Mayor —se atrevió a decir Sepúlveda, evidentemente el otro de los intelectuales del grupo—. La ciencia y la técnica al servicio de la caballería y la infantería. Recuerde la importancia que le otorgó Alejandro Magno en aquella guerra de batallas y asedio de fortalezas. También a Vauban y su sistema de fortificaciones, toda una estrategia de defensa que dejó su impronta y perduró largamente. No olvidemos tampoco a la artillería que despeja el camino a la caballería en su avance y la importancia de la infantería en la posesión efectiva del terreno conquistado al enemigo...

Una breve pausa de Sepúlveda le permitió a Álvarez hablar del *apoyo aéreo directo* como doctrina de empleo de la fuerza aérea en apoyo a las fuerzas de superficie. Juan Equis asintió con la cabeza el aserto de

su joven alumno. El Mayor visiblemente complacido aceptó las afirmaciones de sus subalternos y precisó que le alegraba participar de una conversación tan amena. Al ponerse de pie dio a entender que el coloquio había concluido. Como el círculo que se cierra en una circunferencia finalizó su intervención dando órdenes e indicando a los visitantes que le hicieran saber sus necesidades. Todos de pie esperaron que traspasara la puerta de salida para sentarse y continuar la velada.

El gélido viento del suroeste y la baja temperatura incomodaban a Juan Equis y a Álvarez mientras inspeccionaban su avión. Equis vio aproximarse un bimotor C-47. Una vez que se detuvo, interrogó a su Comandante acerca del tiempo en ruta:

—Desde Carrasco hasta aquí hay una capa compacta de *estratos*; encima de ellas el tiempo es claro y la visibilidad óptima.

—¿Una estimación sobre la altura de la base de las nubes...? —requirió Equis—.

—Entre doscientos y trescientos metros. Aquí en Artigas hay doscientos cincuenta. Entiendo que ustedes se dirigen a Durazno...

—Sí, señor. La tormenta de anoche nos obligó a permanecer aquí. Gracias por la información.

Observando el movimiento de pasajeros que descendía de su avión, el Comandante concluyó su conversación deseándole un vuelo de retorno sin inconvenientes.

Juan Equis confeccionó el plan de vuelo. En la casilla correspondiente estampó la categoría de vuelo visual, consciente de contravenir la norma que establece un mínimo de cuatrocientos metros de separación entre el suelo y la base de las nubes, confiando en que una vez en vuelo el sol permitiera el calentamiento de la atmósfera y el ascenso de las nubes. En la plataforma le indicó a Álvarez que se ubicara en la cabina delantera para continuar con una navegación a mínima altura sin variaciones de rumbo hasta Durazno. Álvarez sonrió, deseoso de continuar su aprendizaje.

Las nubes se habían disipado en el momento del despegue. Juan Equis observó por última vez el espectáculo de la ciudad. En la prolongación de la pista y exactamente sobre la vertical del cementerio local Álvarez inició un viraje por la derecha para ajustar el rumbo magnético que lo llevaría a su destino. A los quinientos pies sobre el terreno redujo potencia, anotó la hora del decolaje en su cartilla y comenzó a consultar su carta geográfica.

A los quince minutos de vuelo descendió levemente y denunció una capa de nubes compacta a su frente. Juan Equis le indicó mantenerse por debajo y, en el caso que las condiciones impidieran continuar el vuelo visual, tomarían la decisión de regresar al aeródromo de origen.

Quince minutos más tarde, por intercomunicador Álvarez advierte que a su frente la base de las nubes alcanza el terreno. Por un instante Juan Equis intenta ver hacia adelante al mismo tiempo que el avión se introduce en las nubes perdiendo toda referencia del terreno. Reclama a su alumno que le libere los comandos del avión. Instintivamente acciona hacia atrás la palanca que permite el ascenso del avión. Sus sentidos denuncian una rápida disminución de la velocidad y un cambio en el sonido del motor.

Juan Equis fija su atención en la lectura del horizonte artificial. La inscripción *off* sobre una pequeña bandera roja determina la imposibilidad de utilizar el instrumento. Descartada su utilidad recurre al velocímetro. Su flecha indicadora transita el arco deprimente de la baja velocidad cercana a las ochenta millas por hora. Su reacción —más instintiva que consciente— es empujar el comando para detener la marcha inexorable hacia la catástrofe total. Se da cuenta cómo su cartilla se desprende de su pierna izquierda y siente sobre su cuerpo la gravedad negativa que ha provocado el movimiento marcado de su bastón.

Texan una vez más ha obedecido. Su velocímetro se detiene en setenta y cinco millas terrestres por hora. Sin perder tiempo Equis recurre al indicador de inclinación y viraje. Discierne que está virando levemente hacia su izquierda y que su ascenso se ha detenido, *¿pero, dónde?* Recurre a su altímetro que acusa una altura indicada de novecientos pies, es decir unos ciento cincuenta metros sobre el terreno.

—Álvarez —se anima a decir por el intercomunicador haciendo un esfuerzo indescifrable por mantenerse sereno—, voy a virar por mi izquierda lo más suavemente que pueda hasta invertir el rumbo, mantener esta altitud y regresar a Artigas. Mire hacia afuera y si llega a ver el terreno, dígamelo.

Texan vuela entre nubes bajas muy cerca de la superficie ondulada de la divisoria de aguas. Juan Equis mantiene su rumbo en dirección norte. La velocidad retoma el valor que le acredita el vuelo a nivel, la aguja del climb permanece centrada de la misma forma que la bolita se ha estacionado entre los límites de su fiel. Texan se siente feliz de recorrer limpiamente una trayectoria uniforme en el espacio. Pero algo le preocu-

pa, *estamos entre nubes y sin rumbo cierto* parece expresar su perturbada ánimo.

—Voy a iniciar un descenso muy suave. Ahora es imprescindible que me hable de continuo acerca de lo que ve —le pide Juan Equis a su alumno—. Si al mirar hacia adelante y abajo observa que la nube se oscurece estaremos en presencia del terreno. Teóricamente en algún momento, respetando la altura mínima deberíamos quedar en condiciones visuales.

Álvarez contesta con serenidad. Inmediatamente se sorprende cuando el motor se sacude y por un instante parece detenerse.

—Accione la bomba manual de combustible —requiere Equis con urgencia—.

—Le doy —responde con cierta excitación—.

—Suave, suave... —recomienda Equis—.

El motor de Texan responde de inmediato. Álvarez observa cómo el indicador de presión de combustible reasume sus valores normales y la luz roja de baja presión se apaga. Juan Equis continúa concentrado en la lectura de sus instrumentos. Pasan dos, tres, cuatro minutos. Por su visión lateral cree ver una porción de terreno muy verde. Álvarez lo confirma con cierta euforia:

—Veo tierra... veo tierra...

—Bueno, bueno, al fin. Controle la presión de combustible. Y siga mirando hacia fuera; necesitamos identificar algún accidente del terreno que nos indique donde diablos andamos.

Con las nubes como techo y el terreno visible, los dos pilotos buscan algo que se parezca a lo representado en su carta geográfica. La excitación es mayor cuando Álvarez alcanza a ver la doble línea oscura de una vía férrea.

—Sigamos su recorrido —señala distendido el instructor—. Nuestro procedimiento seguirá la anécdota de los navegantes que no logran determinar su posición geográfica; cuando veamos una estación de ferrocarril la sobrevolaremos hasta leer el cartel de hormigón que la identifica.

—Adelante veo un poblado —señala Álvarez—.

—Bienvenido sea —enfatisa Juan Equis—; voy a sobrevolar la estación.

—Tambores, Tambores... —anota el alumno—; estamos cerca de Tacuarembó, virando a la derecha.

—Muy bien. Otro trabajo antes de aterrizar allí: indíqueme el rumbo que debo seguir hasta el aeródromo.

Luego de un minuto Álvarez menciona 048° y a pedido de su instructor reasume su función de piloto; ubica el campo, más tarde su cono de viento, define la pista en uso y aterriza.

Eugenio prepara su infusión matinal. El vertido de agua caliente se interrumpe cuando escucha el inequívoco sonido de un motor a explosión. Treinta y cinco años es el tiempo de su profesión de radio operador aeronáutico. En el austero escenario de una casilla o la más amigable presencia de una construcción que emerge como una torre de control, ha recorrido el velo del tiempo. El arduo camino del aprendizaje, su voz que fluye dissociada de su presencia física; un mensaje de números, condiciones y pronósticos; la exultante alegría de confirmar sus asertos cuando los aviones posados ya sobre la pista se dirigen a la plataforma; también el diálogo con sus tripulantes.

Su historia personal se anima con los sonidos siempre perceptibles de su entorno, la rutina de frecuencias radioeléctricas, la lectura de los termómetros agitados por su mano, la vista clasificando el tipo de nubes y la cantidad de octavos de cielo cubierto. La mirada extendida hacia un pequeño monte aledaño para discernir una distancia en metros de visibilidad pura, el monólogo en voz alta y el panorama irrepetible del entorno vernáculo.

Muchos son los caminos y lugares visitados; conoce el número de escalones que facilitan el acceso a su lugar de trabajo. Entusiasta peregrino prefiere ahora el mismo paisaje, una rutina de horarios, la misma ciudad y el propio camino de acceso al aeropuerto de su comarca. Hijos crecidos casi padres; madre paciente que quiere afincarse, compartir amistades con vecinos conocidos, regar las plantas de un buen cuidado jardín y alegrar su hogar con niños de tercera generación.

Eugenio ha aprendido todo eso. Su memoria es la única que está dispuesta a recorrer los sitios del peregrinaje. Aquella mañana está feliz porque ha logrado distinguir un sonido imperceptible para el profano. *Tengo que ir* le ha dicho a su señora antes de encender su añoso vehículo. El avión sobre el campo, la presurosa apertura de una puerta, el encendido de los equipos de radio y la llamada persistente a aquellos pilotos sin nombres conocidos, *¿por qué no responden?*, piensa. De todas maneras la información recorre el espacio invisible:

—Aquí control Tacuarembó, viento de los 240° 8 nudos, ajuste altimétrico 29.97 pulgadas, pista en uso 27. Si me escucha proceda directo a final...

Los pilotos descienden del avión, se desprenden de sus paracaídas y suspiran por lo bajo. Eugenio inicia una conversación:

—Llegué a prender el equipo de radio y los llamé por la frecuencia, pero no me contestaron.

—Hoy es feriado —alcanza a explicar Equis— y no estábamos en la frecuencia del control. Deberíamos haberlo hecho, pido disculpas.

—¿Cuál fue el aeropuerto de partida? Nadie informó acerca de su vuelo —pregunta Eugenio para explicar la información retaceada—.

—Deberíamos haber pedido la protección de vuelo —se confiesa Juan Equis para indicar otra de sus faltas—.

—¿Preparo el mate? —sugiere Eugenio—.

—Buena idea —asiente Álvarez—.

Caminan hacia la estación del aeródromo. Los guantes sobre la mesa, Eugenio de espaldas prende el calentador eléctrico de rulos antes de depositar sobre él una abollada caldera con agua. Lugares y nombres, tiempos que se recorren, citas jocosas, sonido de aire sobre la yerba húmeda... Equis no le pide a Eugenio que se retire. Eugenio ceba y estira su mano. Una y otra vez repite la ceremonia, siempre de la misma forma.

—Quiero saber su opinión acerca del vuelo —invoca Juan Equis dirigiéndose a Álvarez—.

—Bueno... después de lo ocurrido pienso que no deberíamos haber salido de Artigas. No teníamos información de ruta, sólo del destino del vuelo y en los límites de la operación visual. Pero creo que resolvimos bien el problema.

—Una improvisación negligente —sintetiza Juan Equis—. Asumí un riesgo sin evaluar el peor escenario. No es posible decidir la ejecución de un vuelo visual sin la información meteorológica completa. No tenemos instrumentos de navegación, y más grave es que carecemos de aquellos que controlan la actitud del avión. De todas maneras el vuelo estaba cargado de incertidumbres. El tránsito de un vuelo normal a una catástrofe tiene la inmediatez de la acción.

Juan Equis sabe que a su regreso le pedirán un informe detallado de su vuelo y los tres días de demora en regresar a la Base. También se obliga a presentar un informe de situación riesgosa. Una vez más pide a sus camaradas del Ejército del cuartel de Tacuarembó que lo acojan. Sin proponérselo, Juan Equis y Álvarez no vuelven a comentar los hechos.

El tercer día amanece con un cielo despejado. Texan mira de reojo a sus pilotos. No tiene necesidad de explicar la falla de su motor: una disminución repentina de la presión en el sistema de combustible, quizás una disfunción momentánea de la bomba automática, o también algo de agua en el combustible. *Eso no es nada ante la posibilidad cercana de darme contra el suelo* –reflexiona con angustia–; *espero que aprendan y no repitan estos desatinos. Dios ha sido muy generoso con nosotros.*

Álvarez sigue en cabina delantera. Equis insiste en cumplir la lección de navegación. El alumno trabaja una vez más con su carta, plotters y computador en el diseño de su vuelo. Cercano al mediodía aterrizan. El flaco Artemio los atiende en la línea de estacionamiento. Juan Equis le transmite la inquietud de reparar el horizonte artificial y agrega que pedirá su obligatoriedad en todo tipo de misión.

—Creo que es importante tenerlo siempre disponible, Artemio. Te puede salvar la vida.

—¿Alguien ha preguntado por nosotros? –consulta Equis al oficial de guardia—.

—Que yo sepa, nadie. Se ve que se tomaron unas vacaciones por el fin de semana largo.

—Mejor así –asevera Juan Equis—.

El día lunes Ferrando le pide explicaciones.

—La seguridad de vuelo no es un mito, es una realidad –ha dicho el Jefe de Grupo con expresión adusta—.

XII

Los pilotos son convocados a la Sala de Operaciones de la Base Aérea de Durazno para escuchar la conferencia del Director de la Seguridad de Vuelo de la Fuerza Aérea. El coronel Yáñez quiere explicar los alcances del programa anual diseñado por su repartición. Es un experto sesudo, misterioso, voluntariamente alejado de la charla informal. Es de los que creen que la actitud personal se vincula con la investidura del cargo. Trata de *Usted* hasta a sus pares más cercanos; es profesor emérito de los cursos académicos vinculados a su materia. Los jefes de unidades aéreas le temen por su severidad.

Edita un boletín informativo mensual. Su universo incluye todos los capítulos de Seguridad Aérea y Terrestre. Su lectura es casi obligatoria porque el Comandante superior ha expresado claramente que los accidentes, cualquiera sea su naturaleza —particularmente los relacionados con la actividad aérea— deben ser evitados. *Para ello* —el primer día que asumió su cargo ha dicho en una directiva escrita dirigida a todos los integrantes de la institución— *deben observarse todas y cada una de las normas que regulan las actividades de la Fuerza. Un accidente puede significar la muerte y ello tiene una proyección afectiva desoladora. La pérdida de una tripulación de vuelo significa, además, el detrimento de una inversión muy importante en cuanto a su formación y experiencia. La máquina destruida también implica una pérdida de recursos materiales difíciles de reponer. La inevitable ausencia de estos recursos humanos y materiales inciden en forma directa en la eficiencia de la organización y disminuyen su capacidad operativa. Es por todo esto que la seguridad de vuelo se apoya en la siguiente filosofía: Los accidentes de aviación son un desperdicio innecesario de recursos humanos, financieros y materiales, por lo que deben ser prevenidos. El Mando se compromete a proveer los recursos necesarios para el entrenamiento de las tripulaciones de vuelo y el personal especializado de apoyo. Ustedes cumplan con su misión y practiquen con esmero la seguridad de vuelo en todos sus aspectos.*

Las primeras tres horas de la mañana, Yáñez y su ayudante –portador de una cartilla guía de procedimientos– las dedicaron a examinar documentos y lugares. El hangar de Mantenimiento y Abastecimiento de la Base fue meticulosamente inspeccionado en toda su extensión. Los especialistas debieron contestar una infinidad de preguntas y mostrar sus equipos personales y formas de trabajar. El Jefe de Operaciones debió exhibir todas las copias de los informes de situación riesgosa para que Yáñez las pudiera cotejar con los originales que había traído desde su oficina.

—Un instructor reportó el día tres de mayo una pérdida de sustentación en el decolaje inmediatamente después de haber dejado el suelo. Primera vez que veo un incidente de esta naturaleza. Aquí consta que el alumno fue examinado por el médico de vuelo para descartar la existencia de fatiga o estados emocionales que lo afectaran. Superada esa medida se le intensificó su entrenamiento en esta maniobra. ¿Puede usted ampliar este informe? –preguntó Yáñez–.

—El decolaje por instrumentos bajo capota y desde cabina trasera, como usted conoce, exige un correcto control cruzado de los instrumentos y una ajustada aplicación de presiones sobre los comandos del avión. El alumno mantuvo las alas niveladas con una excesiva presión hacia atrás en el bastón y evidentemente no controló correctamente la velocidad una vez que sus ruedas liberaron el terreno. El instructor percibió la pérdida de sustentación por la abrupta caída de su ala izquierda. Su acción correctiva consistió en bajar la nariz del avión y nivelar sus alas. Cuando las ruedas volvieron a tomar contacto con la superficie, quitó toda la potencia del motor y desistió de continuar el decolaje porque la distancia de pista remanente era insuficiente.

—Bien, bien... –asintió el Director de Seguridad de Vuelo—. Este otro informe indica un aterrizaje debajo de los mínimos meteorológicos permitidos y con una componente de viento cruzado que superaba en intensidad el límite estipulado en el Manual de Vuelo del avión. ¿Por qué se llegó a esa situación de riesgo? En el informe no lo explica. ¿Qué puedo recomendar en un futuro si esta situación se repite?

—Le explico las circunstancias y usted entenderá que no existía otra alternativa –comenzó diciendo el Jefe de Operaciones—. Luego de cumplir una misión de transporte sanitario, el avión regresaba en condiciones de vuelo nocturno desde la Capital. El reporte del tiempo denunciaba la presencia de un frente cálido con actividad convectiva. La región de Florida era la más afectada. La base de las nubes con actividad

se ubicaban por encima de los mil metros, el viento en el aeródromo de destino dentro de los límites operativos y los pronósticos no indicaban un desmejoramiento en las condiciones meteorológicas. Cuando el piloto inició su procedimiento para aterrizar, se le indicó la presencia de nubes bajas y el viento superando los límites previstos. Decidió el aterrizaje porque en la ruta de vuelo las condiciones del tiempo habían desmejorado con la presencia de numerosas nubes de desarrollo vertical, lluvia fuerte y escasa visibilidad. Fui consultado y compartí su decisión. En la primera aproximación no visualizó la pista. En la segunda logró aterrizar sin inconvenientes. Este informe al que usted refiere fue ordenado por mí.

El coronel Yáñez asintió. Como viejo piloto conocía las disyuntivas que plantea la actividad aérea. Es el hombre el que predomina sobre las normas y la propia tecnología. ¡Cómo extrañaba la posibilidad de cumplir una misión de vuelo! Desafiar las contingencias, tener la oportunidad de tomar decisiones, y en circunstancias adversas usar el sentido común. Imaginaba al joven piloto en su cabina iluminada por luces fluorescentes intentando mantener un rumbo y una altura, solo, dueño de la situación, recorriendo las indicaciones de sus instrumentos, escrutando en la oscuridad para identificar la procedencia de un relámpago y sintiendo el intermitente golpeteo de las gruesas gotas de agua en su parabrisas. Claro que volar es un desafío, una respuesta a la contingencia...

El Jefe de Operaciones esperaba una respuesta, un comentario. Sin embargo, descubrió que su interlocutor reflexionaba con cierta carga emotiva. Esperó pacientemente que el coronel Yáñez interrumpiera ese prolongado silencio.

—Está bien —carraspeó—; a veces lo mejor es enemigo de lo bueno. De todas maneras pienso que debería haber permanecido en la Capital hasta el día siguiente. Un monomotor en vuelo nocturno y con mal tiempo no ofrece muchas garantías cuando potencialmente existen condiciones desfavorables. ¿Estamos en condiciones de concurrir a la charla con el resto de los pilotos?

Sobre la tarima y de pie, Yáñez dirige la palabra a los oficiales pilotos. Su discurso es retórico. Sus oyentes conocen su trayectoria académica y la influencia norteamericana en su propuesta acerca de la seguridad de vuelo. La aprobación con altas calificaciones de un curso de capacitación acreditaban su reconocida fama como especialista. Sus

profesores le inculcaron la importancia y trascendencia de su función. Él asumía la tarea dándole visibilidad y expresándose con elocuencia:

—Señores pilotos, me presento ante ustedes para informarles acerca del cumplimiento del programa de seguridad de vuelo y para reflexionar respecto de un asunto que nos involucra a todos y nos exige responsabilidades ineludibles. Es universalmente reconocido que la principal causa de los accidentes de aviación es el error humano. Estadísticamente su incidencia como factor principal alcanza un 79 % de promedio. Esto nos obliga a realizar programas de prevención agresivos.

Luego de una pausa medida y extendiendo su brazo derecho, el Director de Seguridad de Vuelo señala un gráfico desplegado sobre el pizarrón de la Sala de Operaciones.

—Allí tienen ustedes representados un modelo que demuestra cómo inciden las diferentes áreas en la inducción de errores al piloto. En la parte central ubican el rol del piloto en el sistema. El entrenamiento, equipo, mantenimiento, facilidades, medio ambiente, la supervisión y hasta los estados psíquico-fisiológicos pueden por exceso u omisión sobrecargar la tarea normal que desempeña el piloto. Cuando esa carga se transforma en algo demasiado grande u ocurre en tiempo demasiado crítico, el ser humano comienza a equivocarse. La mayoría de estos errores pasan sin mayores consecuencias; pero cuando existe una acumulación desmedida de contingencias adversas el error humano dimensiona el problema provocando el accidente aéreo.

El coronel Yáñez aporta estadísticas, estudios, conclusiones. El auditorio se limita a escuchar con interés la exposición pautada por la meticulosa selección de las palabras. El disertante sabe de lo que habla y quiere demostrar su idoneidad con la misma intensidad que brega por adoctrinar a los pilotos. Su obsesión es la de evitar la infaltable secuencia del accidente aéreo. La estadística es un testimonio desolador porque combina implacable el paso del tiempo con un número elevado de víctimas.

—Una última reflexión —señala, hace una pausa y luego agrega—: el error humano ha sido una constante causa de accidentes en un ambiente aéreo inestable. ¿Es el hombre el elemento más fuerte y, al mismo tiempo el más débil del sistema? Con certeza afirmamos que el recurso humano no es el problema. El inconveniente es que todos esperamos el máximo desempeño del modelo hombre-máquina-medio ambiente. Y eso no es posible. El hombre es el más fuerte del sistema porque tiene la capacidad de aprender, incorpora habilidades y conocimientos diversos.

También se adapta a la función siendo capaz de diversificar su atención entre varias tareas que se han comenzado a ejecutar.

Su vista recorre el auditorio a cuyo dominio aspira. Convencido del alto grado de atención que ha logrado, Yáñez prosigue con su alocución. Ahora, con mayor entusiasmo:

—Son esos atributos los que permiten al aviador distinguirse como director y conductor de todo el sistema de aviación. Pero al mismo tiempo —volviendo a mi pregunta original— es el más débil porque su desempeño es incierto; porque, por ejemplo, no puede ejecutar la misma tarea de la misma manera una y otra vez; está sujeto a las influencias de su muy variable psicología y a limitaciones fisiológicas. El estricto cumplimiento del programa de seguridad puede ayudar a fortalecerlo. Eso les pido encarecidamente, por el bien de la organización.

El coronel Yáñez estrechó uno a uno la mano de los presentes instándoles a que le escriban sus experiencias relacionadas con la Seguridad de Vuelo para trasladarla al resto de los pilotos de la Fuerza. Con el portafolio en mano, dirigió sus pasos hacia el despacho del Jefe de la Base con la finalidad de despedirse. Éste lo retuvo por un tiempo, tenía interés en hablar con él.

—Le agradezco me adelante algunas cuestiones de Seguridad que yo deba saber antes que usted envíe su informe escrito —le requirió el coronel Codevilla—.

—No encontré problemas preocupantes. Su Oficial de Seguridad de Vuelo ha trabajado muy bien. Los informes que periódicamente me envía reflejan la realidad que he encontrado hoy en mi visita de inspección.

—Estimo que la Junta finalizó la investigación del accidente aéreo que protagonizó el F-80 en marzo de este año mientras ejecutaba ejercicios de tiro aéreo en el polígono del lago del río Negro —puntualizó Codevilla—. Me interesa conocer el desempeño de los servicios de control aéreo de la Base y en general nuestra actuación en el evento.

—Puedo adelantarle —respondió Yáñez— una síntesis de lo ocurrido. Los del control aéreo denunciaron el siniestro del avión con los datos que adelantó el guía de la sección de cazas, testigo presencial de la falla del motor en vuelo reportada por su ladero de formación. Lo hicieron con mayor exactitud cuando se agregó el informe del avión de enlace de su Unidad, que sobrevoló el lugar del avión accidentado. También recibimos —veinte minutos más tarde— una llamada telefónica de los

propietarios del campo. Ahí nos enteramos que el teniente Ortega había fallecido.

—Nuestro avión de enlace logró aterrizar en un campo no preparado, muy cerca del lugar del accidente —apuntó Codevilla—. Lamentablemente tuvimos que sancionar al piloto. Fue una iniciativa humanamente aprobable, pero militarmente inaceptable. Estábamos en comunicación a través de la Torre. El piloto debió consultarnos puesto que nosotros ya teníamos información del lamentable desenlace.

—Ortega tuvo la opción de eyectarse luego que su motor se detuvo —continuó diciendo el Director de Seguridad de Vuelo al tiempo que asentía con un movimiento afirmativo de cabeza—. La falla aconteció en pleno ascenso una vez ejecutado su ejercicio real de bombardeo de ángulo alto sobre el blanco del polígono de tiro. Cuando lo reportó, el guía de la formación le pidió reiteradamente que se lanzara en paracaídas. Pero usted conoce la idiosincrasia de nuestros pilotos; prefieren un aterrizaje forzoso para preservar el avión antes que eyectarse. Lo pagó con su vida.

—El día siguiente estuve en el lugar —confesó Codevilla—. En el terreno de las hipótesis puedo decir que si el avión hubiera tocado el terreno diez metros más adelante, habría superado el obstáculo que representaba un terraplén erosionado de un cañadón. En el otro margen de esta pequeña vía de agua estaban en tierra las marcas de su tren de aterrizaje. El avión impactó en la otra orilla y se incendió. El tren extendido era evidentemente un impedimento para una carrera de aterrizaje en un campo de carpeta vegetal. Sin embargo, pude observar que más allá del terraplén, el terreno era firme y tenía una pendiente positiva muy suave. Una lástima.

—Sí, se podría haber salvado —confirmó el Jefe de Seguridad—. Antes de decidir el aterrizaje intentó una puesta en marcha del motor en vuelo. No pudo, el tiempo lo apremiaba. Por la declaración de los testigos en tierra se deduce que la aproximación final fue normal. No pudieron ver el impacto porque una suave elevación del terreno se lo impidió. Escucharon un fuerte ruido y vieron el característico humo negro que produce el combustible de avión.

—Las cosas pasan —reflexionó Codevilla—, usted puede establecer programas y educar al piloto para que tome la mejor decisión. Sin embargo ésta tiene una premura tal que agota las posibilidades de un análisis previo. Una vez que el piloto toma una decisión, está educado para mantenerla hasta el final aunque le cueste la vida, como en este caso.

Codevilla observa cómo se aproxima su ayudante militar, asiente con un movimiento de su cabeza y permite que interrumpa la conversación. Éste le indica que el avión que traslada de regreso a Yáñez está disponible en la *línea muerta* y el plan de vuelo confeccionado. Yáñez se excusa y se despide. No ha querido que lo acompañen. En su recorrido observa todos los detalles del entorno. Próximo a la edad de retiro, intenta impregnar su memoria de aquellas imágenes. Saluda, sube al avión y le indica a un joven piloto que puede encender el motor.

El Fairchild *Provider* luce extraño en la línea de estacionamiento de aviones. Tiene más porte que los Texans, los dueños de casa. Es un bimotor con reactores auxiliares para el despegue y una rampa trasera que, extendida permite el acceso de personal, vehículos y equipos y en vuelo, el lanzamiento de paracaidistas. Puede transportar cinco toneladas de carga y una potencia de despegue de cinco mil caballos vapor. Es un veterano de la guerra de Vietnam. Un *algo nuevo* que ha llamado la atención de los pilotos de la Base. Max y Juan Equis se sientan en los puestos de pilotaje y recorren el panel de instrumentos tratando de discernir sus funciones de abordaje. Han detectado un equipo de navegación desconocido para ellos.

—Mira —exclama Max—, tiene un equipo de dirección de muy alta frecuencia llamado VOR. Puedes navegar y hasta hacer aproximaciones de descenso de no precisión. En nuestro país no lo pueden utilizar porque no hay ningún equipo emisor en tierra.

—Su operación la conocemos por *contadas* o por algún piloto afortunado que haya accedido al manual de instrumentos de los gringos.

—Ni siquiera el simulador de vuelo de la Base lo tiene —acota su compañero—. Con el radio compás estamos atrasados. Bueno... ya llegará el momento de incorporarlo a nuestros aviones.

—Comentan que el comandante Rovira hizo un curso en Estados Unidos. Nuevos métodos, nuevos procedimientos —asegura Max—. Ya es hora de que ocurran cosas nuevas si tenemos en cuenta que el hombre llegó a la luna y usa una computadora de a bordo. Nosotros apenas conocemos la regla de cálculo.

—No te quejes —apunta Juan Equis—. ¿Acaso no disfrutas haciendo un descenso con instrumentos por nulo aural? Nosotros aprendemos logaritmos y calculamos raíces cuadradas; ya vendrá el tiempo que esas

operaciones las ejecute una máquina. Los conocimientos básicos son insustituibles. Vas a ver que sirven y mucho.

—A mediodía hay un vuelo de demostración. ¿Vienes? —pregunta Max—.

—Tengo un vuelo de instrucción, no puedo.

—Caramba, necesito alguien que me sustituya en el Servicio —se lamenta Max—.

—¿Qué atractivo le encuentras? Sólo si te invitan a pasar a la cabina de pilotos; de otra forma participas como un pasajero, apenas mirando hacia fuera por una pequeña ventanilla —comenta Equis—.

—No creas, siempre se aprende algo. Voy a ver que hago.

Max y Juan Equis descienden. Al pasar frente a la nariz del C-123 escuchan a un sargento de la tripulación hablar un correcto español explicando sus características. *Es un avión con historia —ha dicho—; su versatilidad le ha permitido cumplir diferentes misiones en la guerra de Vietnam...*

Camino al comedor y casino, Juan Equis mira cómo varios oficiales apresuran su paso en dirección a la plataforma de aviones. En la puerta se cruza con el capitán Zaldívar. Su compañero de mesa de truco lo reclama para finalizar la partida. Zaldívar duda entre el vuelo de demostración del C-123 y las cartas. Decide por esto último. Aquello un simple vuelo; esto, el necesario esparcimiento antes de encarar el trabajo de la tarde.

—Pedí cuatro tazas de café bien cargado y andá repartiendo las cartas —dice mientras se sienta, extrae sus hojillas, abre su paquete de tabaco negro y comienza a armar un cigarrillo—.

—¿De nuevo vas a fumar ese tabaco apestoso? —le recrimina el jugador ubicado a su izquierda—.

—No pretenderás que compre un tabaco de pipa inglés o que me fume un habano cubano. Los vicios de acuerdo al sueldo —contesta sonriendo—.

Luego del almuerzo, Juan Equis va en busca de su equipo de vuelo. Un fuerte sonido a motores le permite distinguir la silueta del *Provider* sobrevolando a escasa altura la pista principal del aeródromo. El sonido se desvanece. Es el vuelo de demostración. Dentro de su habitación, enfundado en su mono de vuelo destapa la pasta dentífrica, presiona el tubo y deposita una pequeña porción de su contenido en su cepillo

de dientes. Escucha ahora un nuevo pasaje del avión, esta vez sobre las edificaciones de la Base.

El teniente Epílogo cumple un vuelo de entrenamiento, a mil metros de altura y al norte del aeródromo. Espera que la Torre de Control lo autorice a aterrizar. Se lo impide el *Provider* que ha pedido pasar a baja altura sobre la pista y los edificios. Le llama la atención cómo un avión de ese porte pueda ejecutar virajes con noventa grados de inclinación de sus alas.

—Tres siete y tantos, luego del pasaje con rumbo norte del C-123 está autorizado a descender y proceder a un circuito normal para la pista 09 —indica el control de tránsito—.

—Recibido, tres siete y tantos, confirmo... —contesta Epílogo, mientras observa la trayectoria del avión—. No pudo completar el mensaje porque, asombrado, ha visto cómo una parte de su empenaje se ha desprendido.

Juan Equis se enjuaga la boca y expulsa su contenido. Sus oídos recogen un sonido penetrante que se asocia al ruido de dos potentes motores. Primero una explosión e inmediatamente escucha cómo trepida la ventana entreabierta de su baño. Tiene que correr; todos corren. Doscientos metros más allá se detiene y observa cómo el fuego consume la estructura del avión. El flaco Artemio, sobre un costado y desafiando el calor, salta de un lado a otro como un felino. La ambulancia llega para llevar el último hálito de vida de un joven que ha logrado rescatar Artemio.

El Segundo Jefe de la Base los convoca.

—Les pido que me ayuden a elaborar la lista de los fallecidos —dice en tono apagado pero sereno—.

Los presentes aportan nombres, el Segundo Jefe pone tilde al lado de un nombre, y en otros casos incorpora uno nuevo a la lista. Juan Equis se acerca, la lee detenidamente mientras su memoria recupera la imagen de cada uno de los nombres registrados en ella.

—Veo que figura el teniente Max; creo que está de guardia—señala—.

—Lamentablemente subió al avión, yo lo vi —le indica el Jefe de Operaciones y pone su mano derecha sobre el hombro de Equis—.

El Jefe de Operaciones ha sido designado para reconocer los restos humanos que han depositado en la enfermería. Juan Equis lo acompaña. Sus amigos están allí inertes. Frente a Max –consumido, inexpresivo– Equis baja la cabeza y espera que alguien le indique que es momento de retirarse.

XIII

Parafraseando a un compatriota —solía repetir el padre de Juan Equis en el diálogo familiar—, *el niño es un valor vivo en el seno de un Universo militante. El alma de un hijo, cuando sale a la vida, sale llena de ansias y no se encuentra frente a un Universo neutral que le va a respetar en su libre y pleno desenvolvimiento. Se encuentra frente a un Universo que está cargado de sentido y de verdad para él; que se va a meter en el espíritu. De todas maneras para el alma del hijo en formación el trompo con que juega, el amigo, la piedra, el panorama de la naturaleza, el cielo que tiene sobre la cabeza, todo es una realidad viviente. Psicológicamente, él es un foco de absorción constante de la vida exterior. Y entonces, todo el Universo entra dentro de su alma en forma militante, viva, con sentido de verdad, enriqueciendo sus mil realidades y posibilidades psicológicas, produciendo esa obra milagrosa de creación de la personalidad; entonces* —solía concluir su progenitor— *a un padre se le exige que, mientras todo el Universo se vuelca, como fuerza, en el alma de su hijo, él que está a su frente, su padre, no puede permanecer con los brazos cruzados.*

La niña escucha con los ojos bien abiertos, el varón concentra su expectativa en el plato que su madre le ha depositado sobre la mesa; y el más pequeño, ausente, estruja la oreja de su mascota. María ha preparado el almuerzo con esmero, sus hijos lucen limpios y sanos. Juan Equis ensaya el discurso que se pierde en el bullicio familiar.

María construye el edificio que una vez soñó. La honestidad es la línea de la plomada de sus infinitos pisos. Su buen carácter y empeño despeja cualquier discordia matrimonial.

Juan Equis explica a su mujer y a sus hijos que un viaje lo alejará de su hogar durante tres semanas. Ellos sonríen ante la expectativa de unos regalos. María frunce su ceño, muy seria: *otra vez más*, piensa mientras considera inútil cualquier protesta.

—Su padre conocerá Europa —exclama— el Viejo Mundo. ¿Saben por qué se le nombra así? —Los ojos de los niños se ponen grandes, iluminan la explicación de su progenitor—. Allí nació la civilización occidental

moderna y cuando Cristóbal Colón descubrió América por oposición lo llamaron el Nuevo Mundo. Aunque lo habitaban aborígenes, esta tierra era para ellos desconocida. Entonces...

Villalba y Juan Equis inician la preparación del vuelo. Fokker Uno llena los espacios de un hangar. Impedido de volar, espera su rehabilitación operativa. Para ello es imprescindible revisarle sus entrañas metálicas y su compleja ingeniería. Su aspecto es sólido, y elegante su respuesta aerodinámica. Incorpora cosas que sus pilotos conocían cuando volaban cazas, helicópteros, entrenadores o transportes. Sin embargo las suyas parecen ser más sofisticadas. Manuales con gráficas e innovadoras expresiones; cabina presurizada, acumuladores de aire comprimido, paneles eléctricos y cabina ergonómica, radar meteorológico y el aterrizaje automatizado. Había llegado surcando inhóspitos y variados climas, desérticas tierras heladas y exuberantes entornos tropicales. Muchas historias orales corrían de boca en boca para conformar una epopeya de realidades y misterios. Travesía compendiada en minutos, reflejaban en los silentes escuchas la grandeza de su epopeya.

Pilotos, mecánicos, gentes que lo abordaban y dejaban. Variada rutina, destinos diversos, espacios aéreos atravesados como el vuelo de las aves migratorias, tierras absorbidas por sus pesadas ruedas principales, y siempre en una segunda instancia, la cómoda posadera de su volante delantero. El calendario es un tirano, también lo son los ciclos de sus motores o de su tren de aterrizaje, la estructura levemente corroída y los mazos de cables que corren por inexplorados sitios. Fokker Uno ha de ir para que lo desnuden en mil partes, lo sometan a metódicas inspecciones, le extirpen sus ocasionales males, lo armen, lo prueben y le digan: *saludable vuelves a estar; también renovado con nuevos equipos, hermoseado con indelebles pinturas. No creas por ello que tu vida es ilimitada.*

Villalba y Juan Equis exploran las cartas aeronáuticas de ruta que ahora se extienden por hemisferios y continentes, zonas templadas, cálidas y heladas. Un tal Jeppesen las ha hecho universales. Allí están los cielos dibujados, contornos de tierra esfumados, avenidas en plena bóveda celeste, ingenios electrónicos y magnéticos, distancias, marcaciones y rumbos. También aeródromos y aeropuertos dibujados, y un sin fin de trayectorias proyectadas con sus nombres y sus números.

Tienen que elegir la ruta, cruzar cordilleras y mares, *loxodrómicas* atravesando meridianos con un mismo ángulo; hacer cálculos en compu-

tadores manuales, con sus semicírculos—regla graduados, medir rumbos geográficos y distancias, discernir alturas y niveles de vuelo. Las gráficas de performance los intimida: entrarles por la *X* o por la *Y*, proyectar pesos, alturas, velocidades, distancias mínimas y máximas de decolaje y aterrizaje. Su mesa de trabajo rememora la sala de planificación de un Estado Mayor de la segunda guerra mundial en operaciones. Poco a poco surge el itinerario; y los documentos que lo registran tienen —como Cristóbal Colón— un plan de navegación para que la autoridad militar especializada lo apruebe.

Tremerson es nórdico, al igual que *Alma Blanca*. Desde muy lejos envía su plan para el traslado de Fokker Uno al taller mayor de reparación de aviones. Compartirán el vuelo con Villalba y Juan Equis. Cotejados los dos documentos, se alegran. Su trabajo es bueno, sólo discrepan en un punto y envían sus argumentos. Tremerson les da la razón, hay un tramo de la ruta sobre la cordillera de los Andes que las gráficas impiden su travesía a la altitud que él propone.

Es una mañana inhóspita, fría. El aire expirado se hace visible y sigue la secuencia de una respiración levemente agitada por los pasos de los tripulantes en su camino hacia el estacionamiento de aviones. En la primera hora del día Juan Equis se hace cargo de la inspección exterior. Recorre parte del contorno del avión. Luego de inspeccionar la rueda delantera, una voz interior le pide que se detenga frente a la cabina de Fokker Uno. Retrocede unos pasos para abarcar con su mirada, todo el continente de su amigo. Él está allí, apenas iluminado por las luces de punta de ala y del estabilizador vertical. Detrás en el horizonte, se observan las primeras luces del alba. Su aspecto exterior está algo deslucido. Equis siente que habla e imagina que dice:

—*No sientas pena, estoy ansioso por demostrarles lo mucho que me gusta volar. Mi medio es naturalmente el aire. Mírame bien si no es así. El tren de aterrizaje, necesario al fin, sólo sirve para moverme en tierra. Apenas despegó ustedes se apuran en levantarlo para eliminar la resistencia al avance, ganar altura y velocidad. Entonces, a partir de ese momento alcanzo el perfil aerodinámico que diseñaron los ingenieros y probaron en el túnel de viento. Puedo recorrer grandes distancias, atravesar tormentas, soportar turbulencias, volar con un solo motor... Cuidarme es tarea de mis mecánicos y son ellos los que me permiten soñar. A ustedes los protejo porque lo necesitan. Aciertan y erran. Observándolos he aprendido a conocer la naturaleza hu-*

mana. Los quiero porque sin ustedes no sería posible realizarme. Apúrate, estoy bien, enciende las turbinas, volemos más alto, más rápido y más lejos...

Marconi se agrega a la tripulación. El mantenimiento de aviones es su especialidad. Pasa lista, papel en mano, controlando unos bultos llenos de códigos que identifican repuestos y equipos. El interior de Fokker Uno está prácticamente vacío. Allí se encuentran Villalba, Tremerson, Alma Blanca, Marconi y Juan Equis.

Cada uno ocupa su lugar, y luego de varios meses inactivo Fokker Uno finalmente, recoge su tren de aterrizaje. Abre los ojos y su nariz negra se introduce como una cuña en el espacio; primero lentamente, y cuando alcanza su nivel de vuelo acelera para darle al piloto su velocidad de crucero. Sus alas no se pliegan; motores y hélices lo impulsan hacia adelante. Por sus venas circula el combustible, por sus cables la energía y por sus cañerías aire y fluidos. Su estructura es sólida y sus líneas aerodinámicas armónicas y esbeltas. Su cerebro es una cabina y su materia gris una cofradía de pilotos y mecánicos. El sol ilumina desde atrás y hacia el oeste el primer destino.

Fokker Uno está feliz. Cuando el piloto lo requiere inclina con gracia sus alas para permitirle que ajuste su rumbo sin hesitar. Tremerson se sorprende cuando este añejo modelo demuestra la plenitud de sus aptitudes, y curioso observa cómo estos criollos americanos beben su folclórica infusión. El radar permanece apagado; la ausencia de nubes augura una promisoriosa primera etapa. Una imaginaria línea surca la generosa pampa argentina. A lo lejos Fokker Uno divisa la pre cordillera y más allá cree distinguir las alturas nevadas de los Andes. A Fokker Uno le exigen mayor altura, está liviano y trepa. No se imagina, no conoce el origen de esas estribaciones que nacen en el Caribe y desaparecen en las frías tierras del sur del continente americano. Un temor se apodera de él cuando las enfrenta y debe elegir un camino, un paso para atravesarlas con lentitud, porque allí en las alturas al viento lo impulsa Dios con energía. Proviene desde el otro lado, el Pacífico de los españoles o el mar de misteriosa creación para los aborígenes americanos. Fokker Uno se molesta porque una vez en barlovento lo obligan a descender con premura.

El avión remonta la alargada y angosta geografía chilena. La toponimia revela, alternadamente, la cultura indígena y la conquista colonizadora española. Encrucijada de pueblos y civilizaciones dejan el testimonio indisimulable del mestizo americano. Claro que hubo pueblos indómitos, los charrúas de allá, los araucanos de acá. Fokker Uno admira

el paisaje que penetra. El océano frío y embravecido a su izquierda, un verde que paulatinamente se transforma en el humor seco de un desierto, y a su derecha la impresionante solemnidad de las montañas prolíferas de picos elevados. Ha escuchado comentar a los pilotos que en esas alturas habita el cóndor, una portentosa ave de montaña. Quiere verla, quizás celoso por compartir con ella la solemnidad de las alturas.

Fokker Uno desciende, aterriza, carga combustible, despegas, asciende y vuela. La Ciudad de los Virreyes lo espera; pero antes inclinará su cabeza para homenajear al incario, venerar las huacas, imaginar el altiplano y sus moradores aymara o quechuas, la misteriosa fortaleza de Machu Pichu y la antiquísima Cuzco. Las grandes distancias se consumen lentas, reflexivas, ante un espacio costeño agreste, seco, transformado de tanto en tanto por los conos de deyección de ríos de corto recorrido y origen montañoso. Arequipa, Nazca, Ayacucho, Huacachina y Pisco revelan la presencia del hombre. Villalba las señala en su carta visual a Tremerson. Éste la cede a Alma Blanca y Marconi explica su origen.

Finalmente Lima, escondida en el perdurable manto nuboso, una herencia original de la corriente fría de Humbolt y el periódico fenómeno del Niño. Fokker Uno mira de reojo, está preocupado porque sus botellas de aire pierden presión y vuela entre nubes espesas. Sin embargo ve tranquilidad y manos firmes en Tremerson y Villalba. Accionan una palanca y las piernas del tren de aterrizaje se extienden y traban; mira a lo lejos y a su frente divisa luces rojas y blancas. El sonido de las turbinas se incrementa para desfallecer luego, segundos antes de alcanzar el pavimento de la pista.

Sobre Quito, cruzando la línea del Ecuador Fokker Uno es desafiado por el control de tránsito aéreo para utilizar una aerovía que demanda volar el espacio aéreo superior, más arriba de los veinte mil pies de altitud. Villalba y Juan Equis lo intentan levantando la cabeza de su avión. Éste supera el límite impuesto. Por debajo los valles interandinos; más allá, sobre la costa, los inhóspitos manglares. Cali queda atrás, Venezuela en el horizonte y finalmente Willemstad una herencia colonial holandesa que brega por una identidad americana. Más adelante Saint Martin caribeña e insular es el final de una nueva etapa. La aproximación final de Fokker Uno es larga. Poco a poco el mar deja ver el fondo rocoso y en variados claroscuros. La playa, la pista, un espacio, y más allá unas leves estribaciones.

El calor de la tarde declina en la misma medida que el sol se aproxima al horizonte, muy lejos y por detrás. Antes que las ruedas se posen en la pista 09 y por un brevísimo, casi imperceptible instante, la sombra alargada de Fokker Uno se proyecta sobre la playa. Juan Equis logra percibirla y quiere retenerla, tan sólo en su memoria.

En el estacionamiento, lejos del edificio terminal del aeropuerto Princesa Juliana de jurisdicción holandesa, los tripulantes reciben el calor caribeño debajo de un cielo luminoso, pero no tan azul y profundo como el de su origen. Mañana treparán la línea magnética que identifica el norte; más allá la aurora boreal y tierras frías aún en el verano del hemisferio norte.

XIV

Desciendo por una escalera de madera y me enfrento a un amplio hall. El diseño del hotel condice con el entorno tropical. Una ventana lateral permite apreciar una arena de playa muy fina y muy blanca. Una barra atendida por una joven mestiza de profundos ojos azules admite que acceda a una bebida y deposite mi desfalleciente humanidad en un sillón. Soy el primero en llegar. Tremerson y Villalba han fijado un encuentro antes de cenar con dos claros objetivos: coordinar las próximas etapas del vuelo y confraternizar.

Villalba es un idealista que ignora el peligro e inspira confianza. Respeta a quienes lo rodean; su ingenio es espontáneo. Con una frase amistosa de indisimulado contenido crítico logra desarmar al contrincante que ha provocado su enojo. Tiene una simpatía natural. Defiende la lealtad y cultiva la amistad. Cuando está preocupado suele decir que su espíritu va por delante y su razón notoriamente rezagada.

Frente a mí una mesa rectangular en donde deposito una bebida. Varios sillones alrededor configuran un espacio reservado; sobre la pared unos cuadros con representaciones tropicales. Me llama la atención un hombre negro de desusada estatura que ingresa al hall e inclina su cabeza para evitar una viga horizontal de madera. Detrás aparece Villalba sonriente, con pasos lentos recorriendo el entorno con una mirada.

—¿Qué dice tu guía turística sobre esta isla? —pregunta antes de acomodarse en el sillón—.

—El primer europeo que apreció sus costas fue Cristóbal Colón, el once de noviembre de 1493 en su primer viaje. La bautizó como San Martín porque en el calendario religioso la fecha corresponde a un santo de la ciudad francesa de Tours. En el siglo XVII franceses y holandeses, competidores coloniales de los españoles, la ocuparon. Aunque éstos lograron reconquistarla, finalmente aquéllos establecieron un dominio que permanece hasta el presente. La parte norte es francesa y el sur, donde estamos, es holandesa, tierra de Fokker Uno.

—¡Qué va...! —exclama Marconi antes de sentarse y depositar sobre la pequeña mesa una lata de cerveza *Heineken*—. Estas islas son ameri-

canas y pertenecen a los indígenas que las habitaban; algún día volverán a su dominio. Dentro de poco, cuando se celebren los quinientos años del descubrimiento de América, alguien va a poner las cosas en orden.

—¡Obsérvenlo con detenimiento! —señala Villalba con una amplia carcajada—, reivindicador de los derechos del aborigen americano.

—Simplemente veo las cosas con la objetividad que merece —contesta con convicción—.

—Bueno —digo—, tenemos la oportunidad de saber la opinión de Alma Blanca y Tremerson. He leído que la historia como ciencia intenta explicar qué pasó y no decir quién tiene razón.

—Ah, sí... , entonces qué argumentos tuvieron los países de la América española para independizarse —afirma Marconi—. La historia es enfrentamiento y relaciones de poder entre pueblos o naciones. En este caso la cultura indígena era distinta, espiritualmente rica aunque sin el grado de desarrollo cultural que ostentaban los europeos. Eso explica la conquista.

—Bueno, si hablamos de nuestros criollos no creo que hayan sido muy justos con los indios americanos. Sin embargo, Latinoamérica incorporó hombres de todas las razas y ni qué hablar del mestizaje, —dije—. Un buen ejemplo que aparece en los orígenes de la conquista de México es Martín, un mestizo hijo de Hernán Cortés, el *Malitzin* de los aztecas o el *Malinche* de los conquistadores. Su madre fue la princesa aborigen Malinali Tenepoalti, evangelizada por los españoles y bautizada con el nombre de Marina.

—Los latinoamericanos somos diferentes —reflexiona Villalba—. Si mal no recuerdo, trescientos años después de la conquista de México Simón Bolívar dijo ante el Congreso de Angostura algo así como que *no somos europeos, sino una especie media entre los aborígenes y los españoles*. Esta afirmación me llamó la atención cuando compartía una lección de historia con mi hija. Creo que luego afirmaba que el pueblo americano no es el europeo sino que es más bien un compuesto de África y América que un legado de Europa. ¿A qué familia pertenecemos? Bolívar tenía claro la integración del europeo con el americano y con el africano; y éste con el indio y el occidental. En algún momento la justicia prevalecerá, es cuestión de tiempo.

Alma Blanca y Tremerson escuchan con atención. El primero de ellos nos ha señalado la vigencia que tienen para él los acontecimientos vividos en la Holanda invadida al inicio de la segunda guerra mundial. En cambio le llama la atención la actitud indiferente de sus hijos, atribu-

yendo tal actitud a la circunstancia de no haber vivido los hechos. Tremerson ha expresado que son los líderes, los dirigentes los que elaboran estrategias políticas y defienden intereses, mientras el común de la gente vive las consecuencias de sus decisiones. Los líderes de su país, Dinamarca, decidieron no pelear y según él procedieron bien porque una vez que la aventura fascista fracasó, ellos recobraron su libertad y hoy ese pasado no genera rencor. *América* —ha dicho— *es un continente inmenso, su geografía diversa, como su gente. Es... es exótico, mágico, impredecible y muy hermoso.*

¿Cómo definir a Tremerson? Diría que tiene la sabiduría del piloto que ha observado el mundo desde el espacio. Parece no interesarle lo mundano; siempre pensativo y educado. Ha promocionado a su amigo Fokker cruzando meridianos y paralelos, visitando continentes y conociendo mucha gente. Su relato es ameno, personal, cercano. Sin proponérselo ha hablado de su familia. Confiesa su timidez frente a su hija —aún adolescente— cuando incidentalmente compartió avergonzado una escena de cine cargada de erotismo mientras ella mantenía una apacible naturalidad. Según él las cosas que permanecen incambiadas son las que identifican al hombre a través de las generaciones. Otras mudan, mejoran o empeoran.

Tremerson también ha hablado del itinerario que nos espera y ha intercambiado opiniones con Villalba. Fokker Uno —ha expresado—, es apto para encarar la tarea con éxito. Él prestará generoso la potencia de sus motores para sustentarse en el aire; su indicador radio magnético duplicado instruirá acerca de rumbos y estaciones de tierra. Alma Blanca y Marconi darán respuesta a sus fallos, Juan Equis preparará el mate que rechaza Tremerson. Villalba compartirá la infusión y tratará de alcanzar su espíritu que vuela muy lejos de su mente.

Muy temprano por la mañana acompaño a Tremerson a Meteorología del aeropuerto. Un caucásico corpulento, algo bajo y de raleado pelo rojizo, extiende sobre una mesa alta de madera papeles de disímiles tamaños conteniendo reportes y pronósticos del tiempo. Su inglés es atildado, fluido y rápido. Con gestos, palabras e inflexiones marcadas de su voz recorre el universo de la situación atmosférica y recalca el pronóstico de la ruta de vuelo. Se detiene un instante ante la pregunta de su interlocutor.

—Un huracán de grado tres a la derecha de la ruta se desplaza lentamente hacia las costas de la Florida —ha dicho sin mayores comen-

tarios—. Tremerson permanece impasible. Cuando nos retiramos señala hacia el horizonte y comenta:

—Dice que se aproxima una perturbación con cierto grado de inestabilidad. No lo aprecio así; de todas maneras queda a la derecha de nuestra ruta.

Está resuelto —pienso—; el triángulo de las Bermudas no perturbará nuestra aspiración de alcanzar una isla británica inserta en el océano.

Atrás quedan las cristalinas aguas que acarician las costas de San Martín. Comparto la cabina con Tremerson y me doy cuenta que los dos estamos muy a gusto. Alma Blanca lee todos y cada uno de los pasos escritos en la cartilla de control. Manos, ojos y voz responden sin sobreponerse a las jurisdicciones del piloto y el co-piloto. Sin conocernos practicamos la misma liturgia.

Fokker Uno lo siente así. En la carrera de decolaje atempera el ruido de sus motores; una leve presión sobre los comandos hacen imperceptible la transición tierra-aire; sólo la lenta retracción de su rueda de nariz impaciente a los pilotos. Liviano, ágil, mantiene su morro erguido con un generoso ángulo de ascenso. Tremerson mira y se pregunta acerca de las potencialidades de la tormenta tropical que se extiende a su derecha. El mar luce con olas encrespadas que se atenúan en la medida que la altura las hacen imperceptibles a los ojos de los tripulantes.

Una espesa formación nubosa devora a Fokker Uno y una repentina turbulencia con gravedad negativa levanta y suspende en el aire, por un instante, todos los elementos en derredor. Lápices, cartillas y cartas que toman vida propia. Con un golpe repentino son devueltas a sus lugares de origen. Me ajusto el cinturón y fijo mis ojos en el radar meteorológico. La nubosidad impide toda visión exterior y el horizonte natural se torna invisible.

En el medio del mar Fokker Uno mantiene su rumbo. Los pilotos no logramos identificar una estación radioeléctrica terrena que permita una referencia del lugar de destino. Tremerson despliega la información de vientos en altura y sugiere una corrección de deriva. Viro veinte grados a mi derecha para neutralizar el viento de costado. La nubosidad oscurece la cabina y me obliga a manipular los reóstatos para iluminar los instrumentos. La lluvia golpea con mayor intensidad el parabrisas, y la turbulencia pasa de ligera a moderada.

Tremerson declara al control de tránsito aéreo una posición de reporte obligatorio. Lo ha hecho sin poder comprobar que nuestra ubicación está de acuerdo con la aerovía que han autorizado a volar. Interro-

go al radar y con suaves virajes establezco vectores que eviten las nubes con actividad. Observo cómo Tremerson mide cada tramo nuevo usando el cronómetro de la cabina y anotando las lecturas en un gráfico que reproduce los cambios de ruta. Recorro las indicaciones de los instrumentos del motor. Como de costumbre, Fokker Uno mantiene su perfil de seguridad; sólo requiere que activemos los desheladores del motor. Instintivamente miro hacia el exterior y enciendo las luces que me permiten distinguir el borde de ataque de las alas. Consulto a Tremerson, quien luego de observar el estado del ala derecha me indica que el hielo formado es incipiente y que sería inútil encender las botas desheladoras. Luego de cinco minutos extiende el pulgar de la mano derecha hacia arriba y, ahora sí, enciendo el sistema para desprender el hielo. La goma flexible presionada por aire se expande y el hielo se quiebra y se desprende.

Luego de cuarenta y cinco minutos la intensidad de la turbulencia se atempera y la lluvia helada sobre el parabrisas disminuye. Por su parte, la admisión de los motores y las hélices han dejado de desprender pequeños cristales de hielo cuya sonoridad es percibida una vez que se estrellan contra las ventanillas de la cabina de pasajeros. En el radar no se notan puntos oscuros y la pantalla es saturada por la lluvia; las nubes se aclaran y los reóstatos son operados para disminuir el rojo de las lamparitas.

Tremerson intenta sintonizar una emisora radial de la isla de Bermuda. Eso no me interesa; en cambio me esmero por mantener el rumbo magnético que me ha indicado. La comunicación radial con el control tampoco es posible; resignado Tremerson anota la hora estimada en su cartilla de navegación, recupera su gráfico con vectores y tiempo, y me pide que vire y mantenga un rumbo.

Una hora de vuelo más. El océano se hace visible. A mi izquierda, lejana, imagino una masa continental. Para entender aquel país Günter me recomendó la lectura de dos libros. En el siglo XIX, Tocqueville habló de *La Democracia en América*; ciento cincuenta años más tarde, Raymon Aron explicó la síntesis de *La República Imperial*. Recuerdo también, a un viejo profesor de historia. Solía preguntarnos qué vocablo puede definir mejor nuestra realidad. ¿Qué somos? Latinoamericanos era una respuesta acertada, ¿y por qué no iberoamericanos? Volvía a interrogar. Más bien hispanoamericanos —agregaba algún estudiante ilustrado—.

Era una sana discusión porque Iberia o Hispania, a partir de 1492 y por trescientos años, es el origen de un proceso de dominación y cultura europea incorporada. *Entonces* —decía el profesor— *si incorporamos*

a nuestros indios americanos, sus culturas, el encuentro de la conquista, la religión, la inmigración africana y el mestizaje, seguramente ustedes encontrarán una nueva cultura. Distinta de la anglosajona, europea, y más aun de otras menos implicadas en el proceso de gestación de nuestra América hispano-portuguesa parlante. Si ustedes quieren, por qué no y en su medida quechua, nahualt, aymara o guaraní parlante.

¡Vaya si me hacía pensar! De manera superlativa cuando otro profesor nos introducía en la historia de las ideas y en un mundo en permanente división. Una pretendida síntesis que era el resultado de confrontar dos vocablos: *tesis* y *antítesis*, una abstracción casi incomprendible para nosotros adolescentes. *Sí* —nos han dicho— *lugares comunes a recorrer. Guerras estelares, destrucciones masivas, armas letales, ideologías que avasallan. Cercano, cada vez más cercano, un capitalismo depredador de igualdades y un comunismo que proclama la lucha de clases. ¿Qué le queda entonces para hacer a nuestra América Latina? Quizás un camino propio, síntesis de una herencia innovadora. ¿Qué pensábamos? Quizás el anhelo de libertad cuando alcanzáramos a comprender la vastedad de su universo. No sé por qué evoco esto ahora en medio del Atlántico y a cinco mil metros de altura...*

Un requerimiento de Tremerson me trae a la realidad:

—Juan, logré sintonizar una radio comercial de Bermuda; si miras tu indicador de radio compás puedes ver que la isla de destino se encuentra cinco grados a la derecha de la nariz del avión.

—Inicio el viraje y ubico la estación de radio en el cero del indicador. ¿Dentro de cuánto tiempo estimas que podemos tener una señal confiable de la estación de radio de muy alta frecuencia del aeropuerto de Bermuda? —pregunto—.

—Mmm... dentro de veinte minutos, con suerte, —contesta, meneando su cabeza como expresando el disgusto que le provoca la imprecisión en el lenguaje aeronáutico—.

—Bueno, tampoco importa mucho saberlo. Cuanto más tiempo volemós, más disfrutaremos de este espectáculo —dije, señalando por un lado el sol y por el otro un arco iris de encendidos colores, sin desmerecer el pronunciado azul del mar—.

Marconi, acompañado por Villalba, somnoliento y sonriente, se acerca a la cabina y demanda:

—¿Falta mucho? Tenemos hambre y frío... Sí, ya sé, no me lo digas —agrega interrogado por mi irónica mirada—; la culpa la tienen los de

mantenimiento que no han sido capaces de reparar el sistema que regula la temperatura de cabina. Y los sandwiches, ¿no fuiste tú el encargado de subirlos a bordo? Espero que en esa Base de los *gringos* haya un lugar para comprar comida.

Tremerson ha logrado un contacto de alta frecuencia con el control de Bemuda:

—En cinco minutos nos autorizan a iniciar el descenso. ¡Mira, Juan!, la señal del VOR es firme y volamos exactamente sobre la radial de aproximación a la estación de la base aeronaval americana.

Este nórdico de pelo rubio demuestra su desvelo por la precisión. Ahora quiero demostrarle la perfección latina en la aproximación y el aterrizaje. El descenso es visual; a lo lejos diviso una ínsula informe y oscura. *Aquel promontorio —pienso— vincula al ponderado William Shakespeare con la historia de América. Günter me lo ha contado. ¿Cómo es eso posible?, he preguntado. En 1609, Thomas Gates, me ha dicho, naufragó frente a estas costas con su buque almirante. Una expedición inglesa en busca de las costas americanas, como muestra elocuente del naciente nacionalismo inglés del siglo XVII. Su crónica inspiró al célebre dramaturgo para escribir La Tempestad, relato de una nueva utopía recreando un lugar frente a las costas del Nuevo Mundo. Un espacio ignoto donde la literatura crea un mundo utópico o donde la historia trata de explicar el derecho de conquista.*

—*La pista en uso es la 09* —me alerta Tremerson, mientras Alma Blanca ajusta los controles para el aterrizaje—.

Sobrevuelo Bethaven, Hinson Hall y Flatts Village; nuevamente sobre el mar viro por mi derecha. Perpendicular a la dirección de la pista dejo que Fokker Uno asegure las trabas de seguridad de sus patas o en un sentido humano, sus piernas. Instalados en una isla británica, la marina norteamericana opera una base aeronaval. Nos envían a una plataforma de estacionamiento muy alejada del edificio terminal. Fokker Uno bebe combustible de los hidrantes que emergen desde el suelo. Villalba y yo, en un acto testimonial, orinamos sobre las rocas donde rompe el mar océano. The “american authority” acepta un plan de vuelo por radio. Nuestro próximo destino es Nueva Escocia, Halifax su ciudad, Canadá el país. Queda pendiente mi demostración de habilidades frente al nórdico; Marconi ha de beber agua y seguirá con hambre.

Una vez más el radar se ha saturado con la lluvia y la nubosidad cubre los ocho octavos del cielo. Ahora es Tremerson el piloto. Me indica

que se va a desviar veinte grados de la ruta proyectada. Anoto el rumbo que adopta y largo el cronómetro. Luego de unos minutos me reclama:

—Ahora estoy en condiciones de volver a la trayectoria de vuelo.

—Hemos volado once minutos con este rumbo magnético. Una vez que vires los cuarenta grados a la derecha y vueles los once minutos en esa dirección, te aviso para retomar nuestra trayectoria verdadera —dije—.

Pasó el tiempo convenido y el piloto reasumió un rumbo diferente al propuesto. Tremerson corrige en 15° la deriva que provoca un viento en altura que sopla desde la izquierda. Discrepo y sugiero 9° de corrección, al tiempo que le muestro el triángulo del viento que he trazado en el anverso de mi computador manual de vuelo. Tremerson sonrío y me dice:

—Tú eres el que navega, yo obedezco.

Ha puesto la corrección de deriva sugerida. Nuestros equipos de navegación de a bordo no reciben señales de radio. Usamos el rumbo magnético previsto y le digo por bajo a Fokker Uno:

—*Dile a tu indicador radio magnético y de radiales de VOR que cuando reciban la señal desde Halifax coloque sus indicaciones en la nariz con los 9° de corrección de deriva y la aguja centrada en la radial. Me juego una parada y no puedo defraudar a Tremerson y a mi escuela de vuelo.* Fokker Uno no contesta pero algo me dice que ha fruncido su ceño examinando el horizonte más allá de las nubes que nos envuelven.

—Comienzo a tener señales confiables del VOR —alerta el nórdico, al tiempo que fijo la vista en el indicador que interpreta las señales de la estación VOR terrestre—.

La aguja del indicador radio magnético oscila con lentitud, despierta algo aletargada. En el otro indicador de VOR la bandera metálica roja de equipo en *off* repentinamente desaparece; la aguja vertical de las radiales de aproximación a la estación VOR de tierra comienza su recorrido lentamente hacia el centro, su fiel. Tremerson ajusta en su instrumento la radial que luce en el mío. Me mira y sonrío, he ganado la apuesta; el cálculo de corrección de deriva de mi computador manual tiene su base científica: la aguja vertical se detiene justo en el centro y la delgada línea que proyecta el avión en el mar se superpone a la trayectoria ideal, deseada que une el mapa a la isla de Bermuda con Halifax, nuestro destino canadiense.

Anochece. Nubes desgarradas impiden el contacto visual de la costa de Nueva Escocia. Este nombre es una clara alusión al origen europeo del descubrimiento.

Concentrado en la lectura de los instrumentos, Tremerson estudia la carta de aproximación de un aterrizaje por instrumentos de precisión. Intercambia información conmigo para asegurarse que las altitudes, rumbos y direcciones de los virajes son los correctos. Esto es parte de un procedimiento de vuelo que el piloto sabe que los pequeños errores sumados pueden producir un desastre. Confirmar su idea de maniobra con el copiloto implica seguridades y una dialéctica que incorpora en segunda instancia a la aeronave. Para un observador exterior el gráfico de la carta es la representación material del ingenio humano. La perfección de la maniobra es una aspiración cercana.

Tremerson conduce a Fokker Uno con la precisión del artesano que ama su profesión. Su silencio se interrumpe para denunciar en voz alta y serena los próximos pasos a seguir. El control del tránsito aéreo del aeropuerto de Halifax responde a nuestros requerimientos y autoriza descensos, ajustes de altímetro, altitudes a mantener, parámetros meteorológicos registrados, pista a utilizar y procedimientos publicados a seguir.

Distingo la línea de la costa por el contraste de luminosidad que adquiere la capa de nubes; dos minutos después sobrevolamos la ciudad de Halifax. La oscuridad nos envuelve nuevamente. Dentro de la cabina las luces interiores apenas hacen visibles a los operadores. La actividad intelectual consume la energía de los protagonistas que se manifiesta en breves frases imperativas y un movimiento de brazos y manos como respuesta.

El Ángel de la Guarda ve como Fokker Uno ora desciende, vira, acelera; ora baja sus frenos aerodinámicos y extiende su tren de aterrizaje. La oscuridad de la noche lo envuelve, su rotor de cola difunde un color rojo centelleante a través de la blanca vestidura nubosa. Aplicado, su trayectoria en el terreno transita la línea imaginaria que parte desde el centro de la pista de aterrizaje de Halifax. Las luces de aproximación son percibidas con nitidez. Tremerson ajusta su plano de descenso al blanco-rojo de las luces de aproximación visual. Sobre la cabecera de la pista elimina la tracción de los motores y toma contacto con la superficie siguiendo el centro señalizado por una serie de luces blancas. Un movimiento en las palancas de potencia expone el plano de las hélices al sentido del avance del avión. Éste desacelera su recorrido y una presión

sobre los pedales accionan los frenos; las cubiertas mancillan el pavimento al aumentar la fricción, y Fokker Uno obligado disminuye su velocidad hasta hacerla casi imperceptible. Alma Blanca lee la cartilla, algunas manos obedecen, y Tremerson sonriente me muestra su pulgar extendido hacia arriba. Aunque el vuelo culmina cuando se detienen los motores, de alguna manera ha querido decir que él, nosotros, hemos cumplido con la tarea diaria encomendada.

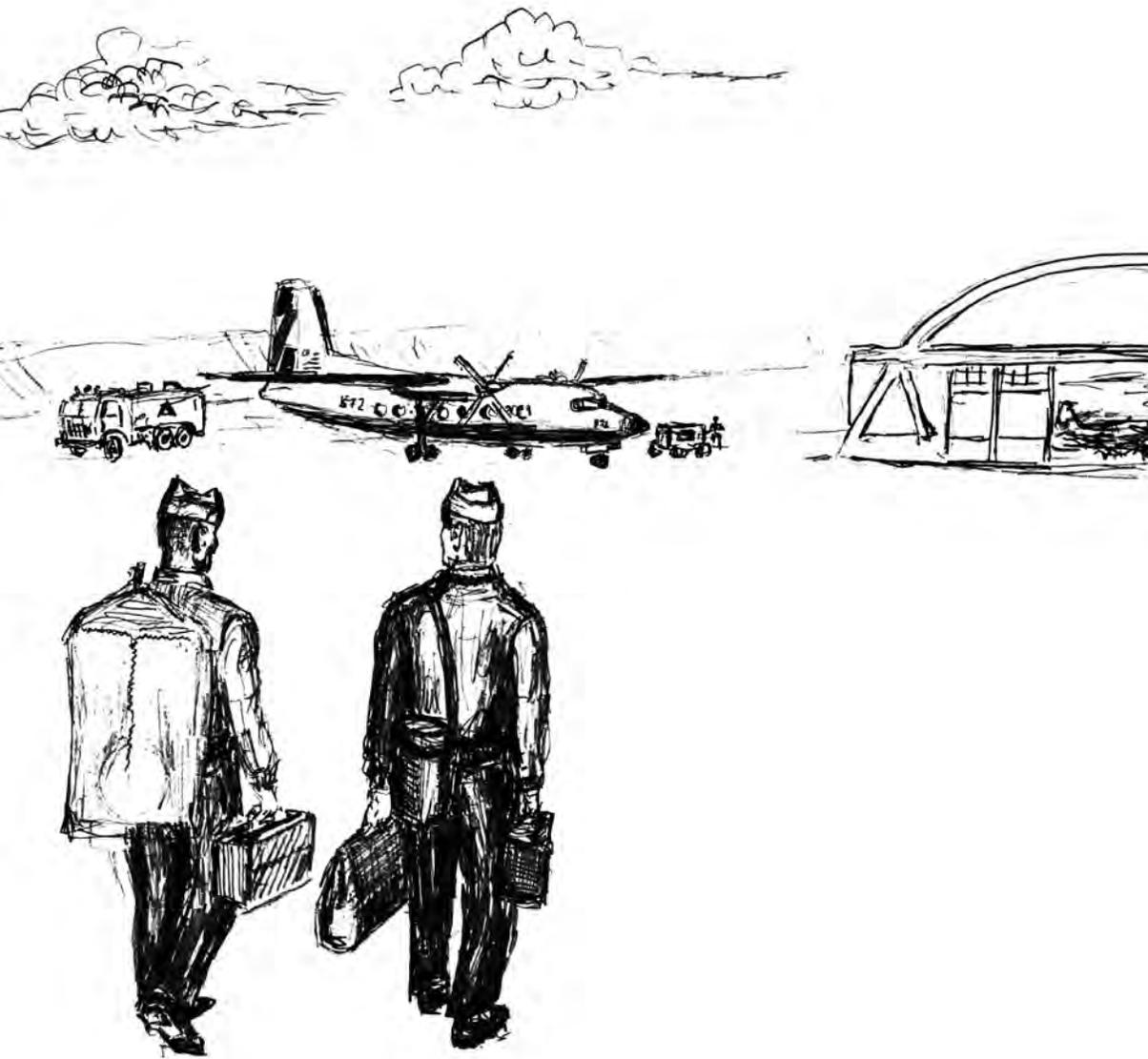
Amanece en Halifax. La estación estival inunda de verde la campiña canadiense. La rutina llena los espacios de la tripulación que aspira en el día recorrer la claridad boreal hasta alcanzar la insular ciudad de Reyjavik. Tan sólo dos jornadas más y Fokker Uno habrá regresado a su hogar holandés. Él está en la plataforma de aviones particularmente animado, lleno de expectativas, con algunas de sus chapas de un antióxido preservante. No pierde su compostura conocedor de su fama en el mundo del transporte aéreo. Sus aptitudes pueden medirse por la carga transportada, la potencia de sus motores, las características de su fuselaje o la calidad de sus sistemas. Sus diseñadores y constructores lo promueven para un mercado, y éstos son sus valores utilitarios de presentación. Sin embargo, Fokker Uno sapiente y experimentado operador celeste, cimentará su prestigio en base al juicio racional y emotivo del mecánico que lo mantiene como el médico que diagnostica y cura, y del piloto que lo vuela. ¿Qué dicen pues de él? Hablan de la armonía de sus formas, de la necesaria envergadura de sus alas, la reciedumbre de su fuselaje y la magnificencia de su empenaje. De la seguridad de sus motores, la proporción de sus formas y la elegancia de sus desplazamientos aéreos. El mecánico apreciará la facilidad del mantenimiento, la precisión de sus manuales y el bajo porcentaje de falla de sus componentes. Piloto y mecánico formarán parte de él, conocerán su corazón, construirán un mensaje familiar de veneración y respeto. Él es el instrumento de sus sueños y el hacedor de sus vidas.

Decolamos en un límpido azul boreal. El sol inunda de claridad los espacios. Entonces –Villalba, Marconi, Tremerson, Alma Blanca y yo–, nos miramos y comprendemos que sólo somos una pequeña parte de esta historia. Fokker Uno devora el aire frío y denso por la admisión de sus motores, las hélices registran “n” revoluciones por minuto, el altímetro trepa en sus indicaciones y los cielos que vemos no tienen el cuadriculado de las cartas polares en las cuales imaginamos el vuelo en zonas árticas. Fokker Uno llena sus pulmones y acelera el ritmo de

sus pulsaciones; nivelado consume las distancias y los tiempos. Nueva Escocia queda atrás; luego las islas Príncipe Eduardo y Magdalena y el magnífico golfo del río San Lorenzo navegado por Jacques Cartier —el Cristóbal Colón francés— en la tercera década del siglo XVI; a la derecha Terranova y enseguida Goose Bay, escala obligatoria.

Fokker Uno apenas obedece. Deja las costas del Canadá, sobrevuela el mar del Labrador, enfila por Simiutak entre las estrecheces de un valle montañoso de Groenlandia y nos deposita en las pistas de Sondre Stromfjord a 67° y un minuto de latitud norte. Apenas si tenemos tiempo de recargar combustible para alimentar a este insaciable personaje y confeccionar el plan de vuelo. Lo de Fokker Uno es imperativo, desquiciante para nuestros estómagos. El blanco brillante de la montañosa superficie hiere nuestras retinas. Más adelante sobre Kulusuk se acaba el ancho de Groenlandia e incursiona en el Mar del Norte. Obedientes, sólo atinamos a reportar nuestras posiciones. Ajustamos los parámetros que nos requiere el avión en cada una de las instancias que modifica su actitud de vuelo. Pese a la hora, el sol se mantiene firme sobre el horizonte mientras nuestros ojos permanecen bien abiertos ante aquellos cielos desconocidos. Nuestra brújula magnética desconcertada por la latitud se bambolea y su desorientación estruja nuestros corazones.

Fokker Uno no espera. Baja su nariz y nos obliga a disminuir apresuradamente la potencia de los motores. El control de radar es benevolente y nos permite acceder directamente a la cabecera 01 de la pista del aeropuerto de Reyjavik en Island. Aunque atenuado, el sol permanece sobre el horizonte y el nuevo día no tuvo noche. Presuroso Fokker Uno emprende el tramo final de la aventura, ahora apuntando hacia el sureste y el calor europeo. Bergen op Zoom en Holanda es su hogar, más precisamente una sencilla pista asfaltada. Allí lo esperan los restauradores especializados y anónimos. El cielo de Escocia e Inglaterra quedan atrás y un prolongado descenso precede el aterrizaje. Es el final del trayecto; los motores se detienen. Tremerson y Alma Blanca se despiden como si el reencuentro estuviera a la vuelta de la esquina. Camino a algún lugar ignoto no resisto la tentación de detenerme y volver la vista hacia atrás. Fokker Uno sonrío o me parece que lo hace. No sé qué contestar. Sólo se me ocurre levantar el pulgar derecho en señal de aprobación.



Él está en la plataforma de aviones, particularmente animado, lleno de expectativas y con algunas de sus chapas de un antióxido preservante.

XV

A seis mil metros de altura Juan Equis recorre con su vista las sinuosidades de la costa patagónica. Observa cómo el continente sudamericano hunde su cuerpo puntiagudo en océanos inclementes y fríos. El imaginativo Torres García representa su fino perfil meridional apuntando hacia arriba. A Equis, de niño lo impresionaba ese *mundo del revés* que allí se manifestaba como un símbolo a interpretar. La parte superior de la hoja de papel es el lugar bien habido para señalar el norte. ¿Por qué cambiar? El globo terráqueo luce en su mitad norte muy atractivo. Grandes extensiones de tierra estrujan los fríos hielos del Mar del Norte. En cambio, en el hemisferio austral disminuye la envergadura continental, aumenta su masa oceánica y admite tierras ocultas por extendidas concentraciones de hielo. Todo parece indicar que el buen juicio distingue al Norte, y que la imaginación creadora luce mejor en el Sur.

Sin que nadie repare en ello el Fairchild y sus almas a bordo se deslizan por una pronunciada pendiente. Más al Sur, pero no tan lejos, se ubica el *finisterre* meridional. Ellos perciben cada vez con mayor intensidad que sus pies apuntan al centro de la tierra. Aferrados a la arquitectura del espacio recorren el largo de la aerovía sin que los parlantes de su cabina emitan sonido alguno. Dentro de ella, el cansancio obstaculiza la voluntad de hablar. Ensimismados recrean sus pensamientos.

Torena interrumpe las múltiples introspecciones con una advertencia propia de sus funciones de a bordo:

—Las dos *boosters* de combustibles del motor izquierdo están inoperativas, —o lo que es lo mismo decir que las bombas para asegurar la presión del combustible de los depósitos no funcionan—.

Solari, previa lectura de los indicadores acciona una llave en el pedestal central activando el sistema que permite la alimentación cruzada de combustible y desconecta las *boosters*. Torena mira con cierta aprensión las indicaciones de presión en ambos motores.

Juan Equis observa las dos luces amarillas encendidas y con expresión risueña se dirige a Torena para decirle que una vez aterrizados en Punta Arenas, él y Estévez deben reparar la falla.

Torena refunfuña. Le preocupa trabajar a la intemperie con bajas temperaturas y viento fuerte; luego precisa:

—Espero que algún día antes de que termine esta aventura podamos conseguir un espacio en algún hangar del aeropuerto para hacer mantenimiento. ¡Ah! Antes que me olvide —y tras una pausa agrega— agradeceré que nos dejen trabajar solos y sin apuro.

—Tienes razón —acota Banegas asomando su cabeza por encima del hombro de Torena—. Recuerdo el día que removieron un alternador de la nacela del motor. No aceptaron nuestra ayuda y nos limitaron a una tediosa espera en el edificio del aeropuerto.

—Si hay algo que los define a ustedes los pilotos es la ansiedad y la ignorancia acerca de los tiempos necesarios que necesita la reparación de un avión. No quiero pensar si en un apuro por solucionar el problema de mantenimiento, la falla se reitera en el próximo vuelo. ¿De quién es la culpa? Seguro que van a decir que fuimos nosotros y se van olvidar de su impaciencia —agrega Torena en defensa de sus fueros—.

Banegas observa a Estévez caminando hacia la cabina de pilotos. Cuando se detiene le dice:

—Atendí a tu jefe. Sin consultarte ha rechazado nuestro i—n—v— a—l—o—r—a—b—l—e apoyo para realizar tareas de mantenimiento.

—¿Qué pasa? Mmm...ya veo —expresa frunciendo el seño al advertir las luces amarillas encendidas—. Gira sobre sí mismo y va en busca del manual de mantenimiento para estudiar el problema.

—Vamos para atrás —ordena Torena a Estévez—. Manos a la obra si queremos llegar temprano al hotel.

Solari desactiva el piloto automático antes de accionar el compensador de alerón para disminuir los efectos de una pequeña asimetría lateral provocada por el mayor consumo de combustible en uno de los tanques del ala. Logrado esto, vuelve a conectar el piloto automático al mismo tiempo que asegura el normal funcionamiento de los sistemas. Juan Equis toma entre sus manos la carta geográfica; se detiene por un instante en su lectura y gira su cabeza para permitir una visión exterior del entorno que transita. Un silente recogimiento estrecha el vínculo con la agreste geografía patagónica. Cual páramo frío desafía la escasa presencia humana con una exigua vegetación de matorral xerófilo, lomajes de

pendientes suaves y distancias incontables. Nada de lo que allí se ve delata la presencia del hombre. Sin embargo, en algún lugar ignoto alguien consume los silencios de esa naturaleza hostil, de horizontes extendidos. *El lugar de fronteras abiertas* —piensa Equis—, *donde la mera contemplación del horizonte estrecha el cielo y la tierra en una delgada línea que el observador aprecia desde el llano. Más allá hacia el occidente un sol declinante es interrumpido por elevaciones perladas de nieves eternas. Un silencio presuntuoso de intemporales signos. Soledades ausentes del vértigo que la acción emprende, historias mínimas de plenitudes espirituales...*

—Hace dos minutos que sobrevolamos el punto de reporte obligatorio —le recuerda Solari. Juan Equis pide disculpas por su distracción antes de notificar la posición del avión al control de tránsito aéreo—.

El río Deseado, su puerto y la histórica estación de ferrocarril quedan a su izquierda y por detrás; más adelante y también sobre la costa atlántica, San Julián y su puerto. Una línea amarilla sobre el mapa de Equis señala la frontera argentino chilena.

Quinientos años atrás, en otro mundo de igual fisonomía física, un navegante portugués al servicio de la corona castellana penetraba ese pasaje marítimo quebrando la obstinada continuidad continental y así noticiar el mentado paso hacia las especias orientales. Ahora, recostada sobre una de las márgenes del estrecho de Magallanes luce la particularmente hermosa Punta Arenas, testimonio del instituto de la *polis*, una creación de la cultura que concentra espacios, engendra sinergias mercantiles y lúdicas, inventa estilos y arquitecturas, integra multitudes, despierta pertenencias, incluye diversidades y crea historias humanas.

Su aeropuerto sirve como el último escalón de la aventura no muy conocida de fundar comunidades antárticas de inusitados propósitos de investigación y presencia humana. ¡Pero qué les concierne esto a pilotos y mecánicos! Son protagonistas que conducen aviones que consumen distancias, ocupan pistas lejanas y crean amistades singulares como aquel ignoto guardafaros del Cabo de Hornos convocado por una frecuencia marina que saluda, habla y llena su bitácora diaria con alguna inscripción que dice: *hora 11:37 el avión de...reportó el sobrevuelo a cinco mil metros de altura sobre esa instalación marina y se le proveyó de información meteorológica y condiciones de la mar circundante...*

Solari y Torena se concentran en la maniobra de aproximación. Juan Equis mira hacia el exterior e identifica a Río Gallegos. Luego a San Gregorio, una ciudad cercana a la imaginaria línea de la frontera. El

estrecho se presenta de un azul profundo y riveras grises, multiformes y accidentadas. En el viraje a la derecha para enfrentar la pista 35 distingue la fueguina y centenaria población de El Porvenir sobre el margen austral del estrecho. Más tarde aprecia un entramado asfáltico de pistas.

—Confirmaron un viento de hasta cincuenta nudos, ¿les contestamos? —sugiere Solari—.

Equis consigue la autorización del control; Torena lee en voz alta la cartilla de control previa al aterrizaje, manipula llaves y palancas, demanda acciones y concentra su atención en los parámetros de los motores. Solari aplica potencia para contrarrestar los efectos del viento fuerte. Cerca de la superficie, las turbulencias orográficas y la irregular intensidad del viento estremecen el avión y divierten al piloto que con bruscos movimientos de los comandos intenta devolverle su buena dirección y prestancia.

Estévez es el primero en descender del avión. El viento condiciona sus desplazamientos. Su primera preocupación es la de suplementar el frenado con calzas de madera amarillas que coloca a ambos lados de los neumáticos. Contrariando la voluntad de Torena, Solari intenta apoyar el trabajo de los mecánicos permaneciendo en el lugar. Aquél se resigna; de todas maneras Solari fue su oficial de mantenimiento, sabe cómo se desarrolla la tarea y por lo general es paciente. En última instancia puede conseguir algún apoyo con sus colegas de la unidad aérea o de alguna compañía que opera en el aeropuerto.

Los demás emprenden el camino a la ciudad. Una camioneta Wagon los conduce a una carretera contigua a la costa que se desliza en dirección sur. Una vegetación de coníferas salpica el paisaje. Mantienen su ropa ceñida al cuerpo y los cuellos de sus abrigos levantados para evitar el frío que se atempera con la calefacción del vehículo. A unos mil metros aprecian una instalación militar denunciada por la presencia inerte y simbólica de un avión Lockheed F-80 que todos los pasajeros identifican. Cuatrocientos metros más allá, una rotonda los introduce en la vía principal. El cielo del otoño austral, prácticamente despejado imprime un azul intenso en aquel mar. Una delgada línea de cantos rodados grises delata suelos de origen volcánico. Hacia el otro lado de la carretera, una extensa pradera alterna arbustos como el coligue y el chilco con sectores erosionados que condicionan la escasa vegetación.

Siempre sobre la costa cruzan un puente, una pequeña población y divisan un establecimiento ganadero de ovejas. Circulan por la avenida

Frei a cuya vera se observan edificaciones industriales y casas bajas de madera. La presencia de un puerto en el estrecho coincide con la apertura de una vía de dos sendas con un cantero central. En plena avenida Bulnes dejan atrás el hipódromo, luego el monumento al inmigrante croata y más tarde el cementerio de la ciudad. Próximo al centro se detienen frente a un hotel.

Para Solari, y sobre todo para Torena y Estévez la jornada de trabajo continúa. El piloto entrevista al jefe de mantenimiento de una compañía aérea regional, consigue una escalera y un eventual apoyo de abastecimiento. Despojados de sus abrigo, los mecánicos desmontan las bombas de presión de la nacella izquierda del motor. Ubicado en la cabina de pilotos y con la planta auxiliar de potencia encendida, Solari notifica la falla a su ahora lejana unidad aérea. Allí lo atiende Ernesto, radio operador de turno. El mensaje por alta frecuencia recorre cientos de millas. Ernesto —como sus colegas— cubre las veinticuatro horas del día. Ningún piloto prescinde de la voz anónima que sigue las ondas alargadas hasta alcanzar la tímida antena que pende del fuselaje. De allí parten crípticos mensajes meteorológicos, vincula aviones en bases lejanas y talleres de mantenimiento, gestiona planes de vuelo y comunica afectos. Ernesto habla mientras acaricia el emisor de código Morse, luego anota datos que transfiere. Más tarde calla mientras sus manos recorren otras frecuencias, solícito en espera de un llamado que llega literalmente del cielo. El piloto no está solo. Él sí junto a sus equipos y con los auriculares puestos.

Desde su posición, protegido del viento y el frío que en cambio soportan los mecánicos, Solari observa sus movimientos. Comprados emparedados de jamón y queso para sus camaradas. Lo comen sin detener la tarea. Sobre el peldaño de una escalera, Estévez permanece semi oculto en la nacella del motor manipulando las herramientas que le alcanza Torena. Éste consulta el manual extendido sobre el piso del compartimiento delantero de carga. Una dinámica silenciosa los lleva a desmontar una cubierta metálica para acceder al panel eléctrico. Hablan, controlan, manipulan las llaves en los paneles de la cabina de pilotos. Solari no habla, simplemente mira.

En determinado momento, sentado en el asiento del piloto observa cómo sus mecánicos intercambian ideas sobre el procedimiento indicado por el manual que miran con atención. Movidos por los ágiles dedos de Estévez, sus hojas van y vienen provocando un chasquido sono-

ro. Discuten acaloradamente. Torena sisea y contradice el argumento de Estévez quien insiste en cumplir uno a uno todos los pasos que indica el *mata burros*, expresión que frecuenta su vocabulario cuando se refiere al manual de mantenimiento del avión:

—Haceme caso —insiste Torena—; ya chequeamos la corriente de salida y de entrada, podemos ir directamente al paso nueve e intercambiar los terminales de alimentación para confirmar la falla de la booster.

—No, no... antes hay que confirmar el voltaje del sistema que está en paralelo del otro motor —anota respetuosamente Estévez—.

—Está bien, si tú lo quieres así, así se hará. Lo consiento porque eres joven y es de buen supervisor de mantenimiento respetar totalmente lo escrito en el manual que es sin duda, lo más parecido a una Biblia —acepta a regañadientes Torena—.

Solari sonrío. Gira su cabeza para mirar un avión que estaciona junto al Fairchild. Más allá ve el movimiento del aeropuerto cuando la hora pico indica la llegada simultánea de dos aviones regionales de transporte de pasajeros. También le llama la atención un antiguo cuatrimotor convencional con una matrícula canadiense que en el verano lleva excursionistas al interior de la Antártida. El cuadro lo completa un bimotor que hace la ruta Punta Arenas—El Porvenir—Punta Arenas. Deposita su café en el portavasos, fricciona sus manos para atenuar el frío de la tarde y deja que su mente fluya caprichosa. Sin embargo, ésta no discurre libremente. Piensa en sus mecánicos.

Recuerda su profesorado en la escuela de formación técnica. En el ingreso podía advertir la presencia de jóvenes que concurrían a los salones de clase o al laboratorio de ensayo formándose como mecánicos de aviones. Siempre pensó que ellos lograban mucho más que el título de Técnico Aeronáutico que le otorgaban. Vocacionales y humanos tenían una desmedida aspiración por aprenderlo todo. Nunca vio sabiduría y humildad semejante.

Tres años demanda su preparación —punta del iceberg—, porque luego en la unidad de vuelo continúa el aprendizaje con el trabajo a destajo. Solari conoce muy bien su versatilidad por los muchos años que sus superiores lo vincularon a las tareas de mantenimiento. Los veía noveles e inexperientes en un salón de clase y allí apreciaba sus deseos de aprender. Advertía la voluntad de aquellos jóvenes adolescentes por construir un proyecto de vida. Esa actitud lo obligaba a servirlos con esmero. Compartía con ellos el conocimiento e interminables diálogos acerca de la ingeniería humana aplicada a una máquina.

Ahora, en esta punta del continente americano veía el resultado de aquellos pasos iniciales. Los observaba arrimar calzas, lavar fuselajes, recargar combustible, trepar escaleras, recorrer las hojas de los manuales técnicos y desmontar hélices, motores y cajas de accesorios. Notaba el aplomo de su magisterio técnico ante una falla en vuelo: el estallido de una de las capas de vidrio de las ventanillas de la cabina o las oscilaciones pronunciadas de la potencia del motor o las incomodidades de fuertes turbulencias o el simple hecho de extender la palanca para bajar el tren de aterrizaje sin que tal hecho acontezca. ¿Cuál es la actitud de los pilotos? Simplemente fruncir el seño, abrir desmesuradamente los ojos y mirarlos a ellos, sus mecánicos de vuelo en busca de la imprescindible respuesta.

—¡Eaa! Jefe —llama Torena al pie de la puerta de carga y en voz alta para superar el ruido de la planta auxiliar—. Reparamos la falla, pero para asegurar el buen funcionamiento de las boosters necesitamos encender el motor dos y controlar por cinco minutos la presión de combustible en el sistema.

Sentado en el puesto del piloto Torena enciende la turbina y ajusta la potencia. Solari, desde el asiento del copiloto observa atentamente los indicadores para asegurarse que todo funciona correctamente. En el exterior y a un costado del motor en marcha, Estévez lucha por mantener su verticalidad frente al viento que continúa soplando con fuerza. Torena manipula una y otra vez los interruptores del panel de combustible, ajusta diferentes potencias del motor, y luego de cinco minutos —satisfecho con los resultados—, retrae una palanca del pedestal de mando de la cabina, corta el sistema de alta presión de combustible, y la hélice paulatinamente disminuye sus revoluciones hasta detenerse. Estévez deposita las herramientas en la caja metálica antes de cerrarla y subirla al avión.

Cansados y satisfechos abordan el transporte que los conducirá a la ciudad. La tarde declina. Torena y Estévez adormecidos no hablan. Solari entabla una conversación con el conductor. Juan Equis, Banegas y Martino los esperan en el hall del hotel con un signo de interrogación en sus rostros. No necesitan preguntar mucho.

Más tarde conversan animadamente sobre los acontecimientos del día y los proyectos para la mañana siguiente. Juan Equis siente el calor agradable de una bebida y teme por su estómago vacío. Sin embargo, levita. ¿Uno... dos, infinitos pisos sobre la realidad?

A la hora de la cena juntan las mesas, comparten anécdotas, esparcen ironías, degustan róbalo a la plancha o mariscos, bromean con el

mozo chileno y su folclórico lenguaje. En la sobremesa, Juan Equis libera a los que desean descansar. Observa cómo Banegas y Martino se embarcan en una discusión doctrinaria acerca del paracaidismo y el empleo de los medios aéreos; Torena y Estévez discuten la necesidad de iniciar un nuevo curso de entrenamiento en el trabajo para los nuevos técnicos de la Unidad. Otros intercambian sus experiencias antárticas provocando la curiosidad de los debutantes. Equis por su parte, entabla una conversación con los tripulantes de un pesquero español surto en el puerto de Punta Arenas...

XVI

Nubes arrogantes, húmedas, en un cielo oscurecido. Los desheladores permanecen encendidos y la visión exterior es nula. Ruido asordado de los motores a seis mil metros de altura y velocidad de crucero. Banegas se esfuerza por apreciar el entramado urbano de Ushuaia. Su deseo es complacido por un desgarró oportuno del manto nuboso. ¿Qué pretende ver? Tal vez preguntarse los motivos que tienen los habitantes australes para permanecer allí o la curiosa perspectiva que ofrece desde el aire una ciudad recostada sobre el canal de Beagle, precedida por el glaciar Marcial, mudo testigo de las últimas y heladas estribaciones de la longuilínea cordillera de los Andes. Una amplia bahía acoge a su puerto y una extensión de tierra en forma de martillo alberga a su aeropuerto.

Con la carta geográfica desplegada sobre los comandos de su puesto de pilotaje, Banegas observa y compara el espectáculo que ofrece el apenas poblado vértice meridional del continente americano. Recorre la toponimia que ofrece el mapa y se pregunta: ¿Por qué llamarlo Beagle a ese intrincado canal? La propia Ushuaia, ¿de dónde proviene su nombre? ¿Isla Grande de Tierra del Fuego? ¿Cordillera de Darwin? De su campera de vuelo extrae una pequeña libreta y anota estos nombres aguijoneado por el interés del conocimiento. Tiene muy presente los once mil años de presencia humana en estas tierras, las expediciones de Magallanes, Jofre de Loayza, Francis Drake, Charles Darwin en el Beagle. Ahora procura la síntesis en los innumerables vínculos del tiempo.

Según Banegas el marco geográfico tiene una lógica: las altas montañas nevadas, los valles como depresiones que albergan corrientes de aguas los árboles de montaña que conservan una obstinada verticalidad y sus hojas que resisten el embate de la estacionalidad, la fuerza de Corioles que determina la rotación de los vientos, la frecuencia de las mareas, el descenso de la temperatura con la altura... ¿Cómo es posible tanta coherencia y perfección?

La tierra americana se agota en este vértice del mundo. También culminan las rutas comerciales, desaparecen civilizadoras carreteras y fe-

rocarriles, ciudades, verdes campos y árboles, sinuosos ríos que discurren por florecientes valles. Allí tampoco se reconocen soberanías nacionales. Emerge el Cabo de Hornos y el mar de Drake de gélidas y encrespadas aguas, atabales a la deriva y aves sin alas que viajan por el mar a velocidades insólitas, vientos pujantes y duraderos y vertiginosas nubes.

Más al sur, en el propio extremo del planeta permanece un continente sepultado por espesas capas de hielo. Celoso guardián del Polo Sur, deslumbra por la blancura de su extendida forma. *Podría decirse que no es un ámbito amistoso para la vida del hombre* —piensa Banegas cuando repara en el esfuerzo que debe hacer para sobrevivir—. *Dotado de audaces propósitos y una voluntad emprendedora conquista ese inhóspito medio. También podría decirse que ennoblece su espíritu y explora con mayor intensidad sus afectos. Extrañamente el blanco, los grises y el azul intenso y oscuro del mar adquieren una inusitada diversidad.*

El Fairchild ha recorrido un tercio de las seiscientos sesenta y cinco millas náuticas que separan la Isla Rey Jorge de Punta Arenas; noventa minutos de los ciento noventa y siete totales; y sus motores han consumido dos mil quinientas libras de combustible. Con el navegador inoperativo, Banegas mantiene una débil y errática indicación de cola de un radio faro continental al mismo tiempo que en el otro equipo sintoniza el del aeródromo antártico. Solari mantiene una actitud distante y pensativa. Fija sus ojos en el último reporte meteorológico del lugar de destino. Un viento fuerte atraviesa la pista orientada hacia los ciento diez grados magnéticos y las nubes —aunque compactas—, se mantienen a unos doscientos metros de altura lo que facilita una aproximación de no precisión utilizando la radio ayuda de muy alta frecuencia ubicada en el aeródromo de la Isla Rey Jorge.

Con el cuello de su abultado saco polar cubriendo parte de su rostro, Juan Equis permanece sentado sobre el extremo de un tanque auxiliar de combustible. Observa cómo más atrás —camaradas y pasajeros sentados en el piso—, conversan animadamente sin importarles la incomodidad que provoca la baja temperatura de la cabina. Ejercita su mente con imágenes y palabras que estampa debajo. Las deletrea con medido énfasis, eligiéndolas con extremo cuidado. Así, por ejemplo, relacionado con la imagen de los tres tanques de combustibles auxiliares, suscribe al pie una leyenda que expresa: *Adaptación artesanal que amplía la autonomía y consecuentemente el radio de acción del avión. Integrado por tres depósitos, sus respectivas bombas de presión y cañerías de material flexible. Su*

función es la de alimentar los tanques de combustible principales del avión. De esta forma, la aeronave puede cumplir con las normas aeronáuticas que prescriben la necesaria posibilidad de cumplir un vuelo desde un aeropuerto de origen, efectuar hasta dos aproximaciones en el aeropuerto de destino, y en caso de frustrarse el aterrizaje volar hacia un alternado con el remanente de combustible requerido. Nota: Antes de su instalación las tripulaciones realizaban la travesía estableciendo en la ruta proyectada un “punto de no retorno”. Esto obligaba al piloto —una vez decidido a continuar el vuelo— a aterrizar en el aeródromo de destino como única alternativa. De impedírsele las condiciones meteorológicas tenía dos posibilidades: 1. Aterrizar; y 2. Aterrizar encomendando su alma a Dios.

Al insertar el punto final de su imaginaria *leyenda al pie de imagen*, Juan Equis recordó un evento en el que el *punto de no retorno* fue el protagonista principal de un odisea aérea. Al sentir una mano apoyarse sobre su hombro, nota la amistosa presencia de Martino. Asintiendo con el movimiento de su cabeza sugiere:

— ¿Quieres escuchar una anécdota de aviadores?

— Por supuesto, camarada. Tú sabes lo que me atraen los aviones y el respeto que siento por ustedes.

— Ese juicio es demasiado benevolente, desconoces nuestras imperfecciones —acota sonriente Equis—. Precisamente te voy a contar una y en este mismo contexto.

Martino despliega su deferente atención e ilimitada inquietud. Digno caballero español, espera paciente el relato.

— He aquí la anécdota —señala Juan Equis—. Tiempo atrás una tripulación de vuelo integrada por los pilotos Uno, Dos y Tres —se dice el pecado y se omite al transgresor— volaban esta ruta en las mismas condiciones que lo hacemos hoy nosotros. Antes de iniciar el vuelo en el aeropuerto de Punta Arenas distribuyeron sus tareas para acelerar el despegue aprovechando el buen estado del tiempo en la isla Rey Jorge. Fue así que el comandante de la aeronave concurrió a la oficina meteorológica y el piloto Dos dirigió sus pasos a operaciones del aeropuerto para elaborar el plan de vuelo. Por su parte, el piloto Tres se ocupó de la recarga de combustible. ¿Conoces esta historia...?

— No, no... continúa —alienta Martino—.

— Bien, bien. Primero debo mencionar algo sobre el carácter del piloto Tres. Excelente profesional y, vocacionalmente, definido por la aviación de caza. Volando aviones de transporte respetaba a ultranza —es su forma principista para tomar decisiones—, los límites máximos del

peso de despegue que como tú debes saber permite, entre otras cosas, continuar el vuelo ante la falla de uno de los motores luego del decolaje. En aquella oportunidad, Manual de Vuelo en mano, aplicó sus conocimientos acerca del peso y centrado del avión, consultó las tablas correspondientes guiándose por los datos de temperatura ambiente, altitud del aeropuerto sobre el nivel del mar y pesos de pasajeros y carga. De esa ingeniería dedujo que solamente uno de los tres tanques de combustibles que tú ves aquí podía ser llenado. Eso implicó mayor trabajo porque tuvo que calcular un punto de no retorno en ruta ya que el total de combustible disponible no alcanzaba para ir, y en caso de no poder aterrizar, regresar al aeropuerto de salida o alternado. ¿Entiendes?

—Creo que sí —dijo Martino—, en otras palabras, pasar ese punto implicaba la necesidad ineludible de aterrizar en la Isla; no tenían otra alternativa.

—Plan de vuelo hecho, meteorología confirmada y recarga de combustible completada. El ritmo pre vuelo se aceleró para aprovechar la claridad del día puesto que eran las primeras horas de la tarde. El Fairchild emergió, trepó animado por la densidad del aire frío y devoró entusiasmado las distancias que le proponían. El piloto Dos estaba en el puesto de pilotaje principal; el Uno en el puesto del copiloto, y nuestro protagonista principal deambulaba entre la cabina y el lugar donde nos encontramos ahora. Al piloto Uno le llamó la atención el celo que ponía el piloto Tres en preguntar y luego anotar las posiciones que sobrevolaba el avión, el régimen de consumo y el combustible remanente de los tanques principales, mientras el mecánico los comenzaba a alimentar con el único tanque auxiliar disponible.

—¿Quiere decir que los pilotos al mando no sabían y no tenían forma de leer en algún instrumento que se había cargado menos combustible por los problemas del peso máximo para despegar? —pregunta Martino quien a esta altura algo discernía sobre el problema que se iba a plantear—.

—Evidentemente no lo sabían. Faltó una coordinación previa al despegue entre la tripulación —responde Juan Equis antes de continuar—. Luego de casi dos horas de vuelo, la tranquilidad en la cabina se vio perturbada por un aviso del control de tierra del aeródromo de destino en la Antártida. Reportaba un rápido desmejoramiento del tiempo con la aparición de nubes bajas cubriendo el área de aterrizaje. Los pilotos comenzaron a discutir la pertinencia de continuar o regresar. Decidieron una nueva consulta sobre las condiciones meteorológicas de la Isla.

—¿El piloto Tres participó de ese intercambio de ideas? —razona Martino—.

—Desgraciadamente, no —responde Juan Equis—. Iba y venía, y sobre todo desconocía el desmejoramiento del tiempo. Un contacto directo por radio con los controles de la Base Aérea de destino permitió conocer que el aeródromo estaba *debajo de los mínimos meteorológicos*, es decir nubes bajas compactas muy cercanas a la superficie que impedían hacer un procedimiento de aproximación y ver la pista antes de alcanzar la mínima altura a la que se puede descender con seguridad, lo que —en condiciones normales— obliga a arremeter y regresar al aeropuerto de salida. La decisión a esta altura de los acontecimientos era sencilla: media vuelta y regresar a Punta Arenas.

—Bueno, no entiendo cuál fue el problema. Parece una cuestión de mero trámite. La frustración de no cumplir la misión de vuelo y naturalmente, los mayores costos que se producirían —señala Martino—.

—Tienes razón, pero falta un detalle importante que se develó con la presencia en la cabina de pilotos del principal protagonista de la historia —anotó Equis para crear mayor expectativa sobre el final—. Desconociendo la decisión que habían tomado de regresar, el piloto Tres se acercó y los pilotos solícitos comenzaron una vez más la lectura de las indicaciones para proporcionarle la información que sistemáticamente requería para su cartilla de navegación. *No, gracias* —contestó—, *ya no la necesito*. De todas maneras el comandante sintió la obligación de informarle que habían decidido regresar porque el tiempo en destino impedía el aterrizaje. Al escuchar esto, el piloto Tres permaneció sereno y pareció no preocuparle la situación; sólo se limitó a decir que *eso no era posible porque hacía veinte minutos que habían pasado el punto de no retorno*. Los pilotos al mando giraron sus cabezas hacia atrás en dos tiempos y con la bocas abiertas, el ceño fruncido y ojos interrogantes; primero para mirarse entre ellos y en segunda instancia para preguntar a su colega.

—¿Y qué hicieron, o mejor dicho qué podían hacer? —pregunta Martino—.

—Preguntaron cómo, por qué si tenían combustible suficiente en los tanques auxiliares... Sorpresa mayúscula fue escuchar sus argumentos al mismo tiempo que mostraba su tablilla de anotaciones diciendo que al peso básico del avión le sumó los pesos del combustible, pasajeros y carga. Luego aludió a una cartilla que denunciaba los pesos máximos de despegue para las condiciones que presentaba el aeropuerto de partida. La decisión de llenar tan sólo un tanque auxiliar estaba respaldada por el

manual del fabricante. Era a todas luces una decisión ajustada a derecho y bajo los preceptos de la seguridad de vuelo. Lo otro hubiera sido una inconciencia —acota Juan Equis—. Son manera de ver las cosas... ¿no?...

—En otras palabras se ajustó al manual de la aeronave —reflexiona Martino—.

Asintiendo con un movimiento de cabeza, Juan Equis prosiguió su relato:

—Como es norma dentro de una tripulación de vuelo, el desconcierto fue acallado por la incertidumbre de los extremos. El piloto Uno concentró su mirada en los instrumentos reasumiendo su función. El Dos, comandante del vuelo, comenzó a evaluar las posibilidades que tenían a partir de ese momento calculando el tiempo de vuelo de que disponían y repasando hasta sus últimos detalles el procedimiento de aproximación y aterrizaje.

—Y el tiempo...;mejoraba o empeoraba? —acota Martino que vivía el relato como si fuera el protagonista principal de un drama que no debía tener un final abierto, sino simplemente un desenlace—.

Viendo el interés de su interlocutor, Juan Equis intenta dramatizar la situación gesticulando con las manos y eligiendo los vocablos más adecuados:

—Los parámetros indicaban que el aeródromo estaba debajo de los mínimos meteorológicos, es decir que si querían aterrizar no sólo violentaban las reglas sino que veían reducidas las posibilidades de hacerlo con éxito. La suerte estaba echada. Minutos más tarde entraron en contacto con la Torre de Control e iniciaron el descenso. El operador del control comprendió, sin preguntar, que el avión solamente tenía la opción del aterrizaje en la Base Antártica y generosamente fue dando su información con voz reposada y confiable: *el viento se mantiene firme y en la dirección correcta para aterrizar sin problemas en la pista 11; la base de las nubes a treinta metros, la visibilidad aunque escasa no empeora, las radioayudas operativas, las luces visuales de aproximación en su máxima intensidad, la superficie de la pista con cinco centímetros de nieve fresca que favorece el frenado...*

—Y los pilotos ¿qué decían, qué hacían? Además claro está de volar el avión —pregunta Martino—.

—Distribuyeron las tareas confirmando cada uno de los pasos en voz alta. El piloto Uno concentraría su atención en volar el avión sin desprender la vista de los instrumentos de cabina asegurando una buena aproximación a la pista. El comandante de vuelo se encargaría

de las comunicaciones con la torre de control, supervisar la ejecución de la maniobra controlando la distancia, velocidades y alturas; y junto al mecánico hacer los procedimientos de cabina. En la parte final de la aproximación mirar hacia el exterior intentando ver la superficie y en última instancia la cabecera de pista.

—¿Qué pasó, entonces? ¿Puedes detallar lo ocurrido?

—La aproximación final fue larga. Luego de interceptar lo que se llama una radial de acercamiento, bajaron el tren y parte de los frenos aerodinámicos, al tiempo que mantuvieron la velocidad de aproximación final. En la cabina, concentrados y preocupados, hablaban lo imprescindible; y para darse ánimo confirmaban en voz alta lo que cada uno hacía. El piloto Dos miraba con insistencia hacia abajo a medida que el indicador de distancia en millas náuticas de la cabina se aproximaba a cero. *Más abajo no puedo ir*, dijo el piloto Uno; *Aguante, aguante*, expresó el piloto Dos. *Autorizado a aterrizar* transmitió el controlador de tránsito. *Creo ver algo*, aseguró el comandante, para luego confirmar *veo agua, un reflejo de... allí apenas a la derecha, el farallón lo veo prácticamente al frente, ascienda un poco... la cabecera de pista, ¿la ve?... ¿la ve?...* El piloto Uno levantó su vista, tiró levemente hacia arriba y a la izquierda de su comando evitando entrar nuevamente en la masa nubosa, pidió *todo flaps*, sacó la potencia de los motores y literalmente *desplomó* el avión. Finalmente, las ruedas se deslizaron por la pista nevada y el avión aminoró su marcha.

—¡Qué alivio debió producirles ese desenlace de la historia!

—comenta Martino—.

—Sí, sí... dicen que hay un Dios que protege a los pilotos.

—¿Y el piloto del entuerto? —exhorta Martino—.

—En el carreteo hacia el estacionamiento de aviones se acercó a la cabina y felicitó a los pilotos y al ingeniero de vuelo. Simplemente dijo: *No se preocupen, yo redacto el informe de situación riesgosa*. El Piloto Dos lo miró para medir su intención. Cuando vio que su expresión era sincera, sólo se le ocurrió decir *te vas a la p... que te p... Después te explico por qué dije este grosero exabrupto y te pido perdón*.

El ruido de los motores disminuye y el avión inicia un suave descenso. Juan Equis piensa que Martino merece ver el procedimiento final desde la cabina. Es el complemento testimonial de su historia jamás escrita. A su lado le explica cada uno de los pasos del procedimiento mientras Banegas y Solarí asumen figuradamente las funciones de los pilotos Uno y Dos de la anécdota. Frente a ellos luce la misma pista pero

esta vez la presencia de las nubes es escasa y Martino puede ver el azul casi negro del mar, algunas pequeñas masas de hielo flotante, el farallón de la cabecera de pista, las luces y la pista iluminada en sus bordes, la Base, un hangar, y finalmente observa el aterrizaje sobre una fina capa de hielo en superficie.

En la plataforma el avión detiene sus motores. Protegidos por trajes polares, unos y otros descienden, saludan la eufórica presencia de los habitantes antárticos, hablan, y más tarde caminan hacia una más amplia y confortable instalación. Ahí los rostros descubiertos se hacen reconocibles. Con la perspectiva de un nuevo cruce a la mañana siguiente, Juan Equis apresura el regreso. Camino al avión, frente al hangar, detiene su marcha al recordar un compromiso contraído con el sargento Pineda. Vuelve sobre sus pasos y lo divisa:

—Lo vi pasar de largo y pensé que se había olvidado de mi invitación —expresa el técnico de la Base Aérea—.

Juan Equis percibe en su voz un tono de reproche. La explicación la encuentra cuando el sargento Pineda le muestra su taller. Las herramientas reposan en sus lugares con una cuidadosa distribución; la mesa de trabajo y los equipos lucen pulcros y prolijos; y los manuales ubicados en una improvisada biblioteca. Le llama la atención uno en cuya tapa se lee: *La Seguridad en el Taller*. Hacia un extremo logra distinguir una estantería con repuestos de aviones y helicópteros. Pineda habla pausado y con entusiasmo. Parece que su trabajo asume el papel de la realización personal. Su índice señala animadas gráficas de tareas en ejecución, inventarios y registros. Su voz recorre todos los espacios reconocibles para las partes allí inertes. Equis imagina el trabajo diario. Pineda es creíble porque exhume la sabiduría de aquéllos que viven en espacios amplios seducidos por lo que hacen y valoran la solidaridad de los encuentros. Juan Equis olvida su apuro y comienza a formular preguntas: ¿cuál es el nivel de mantenimiento de la Base...la formación de los técnicos...su destreza..., la carga de trabajo..., el nivel de reparación de los equipos de aviones...?

Pineda relata anécdotas que refieren por ejemplo, a la recuperación de un helicóptero en pleno glaciar luego de un día de trabajo...la preparación del Twin Otter para la travesía del canal de Drake...los inconvenientes de mantenimiento operando con temperaturas extremas. También alude a su familia que reside en Punta Arenas, la seducción que produce el medio ambiente antártico, la importancia de su tarea. Conocimientos y manos reparan aviones, crean horas de vuelo, colman expectativas de pilotos, auxilian las emergencias de vuelo...

Sienten voces que provienen del exterior del recinto:

—Pasen, pasen —indica el auxiliar de Pineda—.

—Al fin te ubicamos. Tenemos todo pronto para el regreso, sólo faltas tú —expresa Banegas con un tono de voz agitado—.

—Caramba... mi suboficial Pineda, pido perdón...—atina a proferir Equis al mismo tiempo que observa su reloj para cerciorarse de la hora. Extendiendo su mano derecha, agrega— me tengo que ir.

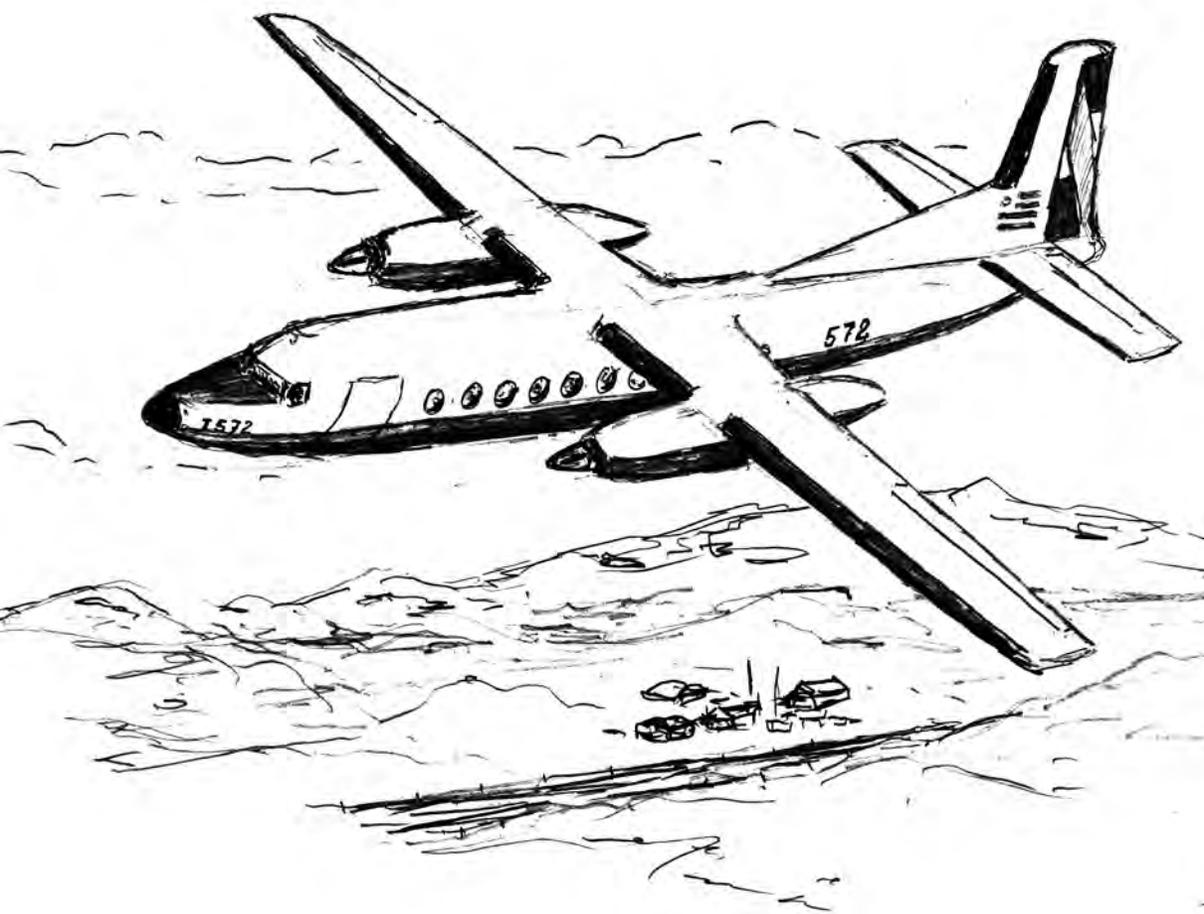
—Gracias por visitarnos —y con voz firme—. Estamos a sus órdenes. Con un fuerte apretón de manos saluda y pide:

—Un favor más... ¿me firman este registro de visitas extranjeras?

Juan Equis extrae su birome de trazo negro de su bolsillo y escribe: *Las amistades no sólo se miden por el tiempo que se frecuentan. Breves minutos pueden ser suficientes para crear inestimables afectos.*

Pineda desde la puerta del hangar ve como el Fairchild acelera sus motores e inicia su carrera de despegue levantando una densa cortina de nieve. Curiosamente observa cómo el avión se obstina por mantenerse en el centro de la pista con un apreciable desplazamiento de su timón de dirección. Una vez en el aire se desliza hacia un costado. Pineda sonrío conocedor del esfuerzo que hacen los pilotos presionando un pedal con el pie y girando el comando hacia el lado del viento fuerte para reducir sus perniciosos efectos. Lo ve virar a la derecha antes de desaparecer en el manto nuboso que en ese momento cubre el cielo.

Banegas, ubicado en el asiento derecho de la cabina, extiende su mirada sobre el entorno insular. Snow, Greenwich, Robert y Nelson son las islas más australes del conjunto, y su emplazamiento precede a Rey Jorge. De allí parten. Puede asimismo comprobar la presencia del hombre, y a través del mapa la toponimia que se incorpora al paisaje para expresar un lenguaje reconocido por todos. Piensa que *esa carrera de denominaciones abre el interés por un pasado de conquista en este último bastión terrenal. Varias figuras se alternan por medio de sus nombres: del descubridor—conquistador—colonizador; de la azarosa presencia del científico que reconoce e investiga a la flora, la fauna y su geografía; la antigüedad del glaciar, la riqueza del planctum. También del gobernante que demanda derechos de soberanía. Fildes, Belinhousen, Villa de las Estrellas, isla Elefante, glaciar Collins...* La audacia de los hombres recurre una y otra vez, desde tiempos inmemoriales: argumenta, razona, explica. Muchas veces se torna peligroso porque constriñe su espíritu y soslaya la fantasía.



El Fairchild emergió, trepó animado por la densidad del aire frío y devoró entusiasmado las distancias que le proponían.

XVII

Al despertar recuerdo que es domingo. Un día de asueto. Martín nos ha pedido cuarenta y ocho horas para llevar a cabo su trabajo en la Base Antártica. Me levanto con el cuidado extremo de pisar el suelo con el pie derecho, superstición que me acompaña desde la niñez. También me gusta el número 5. Siempre quise saber el origen de estas obsesiones. Pienso quizás que las personas deseamos adueñarnos de ciertas conjeturas y ser respetuosos con ellas. Para mi primera camiseta de básquetbol pedí que me reservaran el número 5; y el día que iba a realizar mi primer vuelo solo tomé conciencia de la importancia de levantarme apoyando en primer lugar mi pie derecho. Cuando leí en Aristóteles lo que son los *hábitos* en los seres vivos, comprendí de una vez y para siempre que en las cosas buenas eran muy saludables. Es por ello que en mi adolescencia, cuando dejé de ir los domingos a misa nunca me pude desprender de ese hábito y siempre me sentí culpable de no cumplir con él. No sé por qué recuerdo esto, tal vez por una asociación de ideas con este día del calendario.

También me gusta acostarme cerca de una ventana y que ésta permanezca siempre con las cortinas abiertas. En otras palabras amo la luz y menoscabo la oscuridad. El hombre se protege en su hogar; sin embargo aspira a los espacios libres. Si me pidieran una definición de la libertad diría que es un hombre caminando por un amplísimo valle mirando a todos los costados y buscando –sin lograrlo– el lugar donde se unen la tierra y el cielo. Infinitos rayos de sol iluminan el espacio de mi habitación. Cuando miro a través de la ventana veo el cielo despejado. El vidrio está levemente empañado y algunos hilos de vapor se desprenden de los techos contiguos, circunstancia que me permite apreciar las temperaturas bajas de este día de mayo.

Desciendo dos plantas por una escalera de madera que cruje. En el vestíbulo observo que Banegas registra los acontecimientos del día anterior en su bitácora personal de vuelo. Quizás escriba una historia. Evoco cuando siendo un niño murió mi padrino y escuché en el cementerio el discurso más hermoso que recuerde en su homenaje. *¿Es*

cierto todo lo que dijeron acerca de él?, le pregunté a mi padre. *Es cierto y es justo*, me contestó. Sin embargo nunca más escuché un comentario sobre sus virtudes. Sólo su familia concurría religiosamente una vez por año a depositar flores en su tumba. Muchas veces pienso que las historias personales no interesan a menos que alguien registre los hechos y escriba un libro; y otros lo lean para escribir otras historias. A mí en particular me interesa leer sobre la vida de los que se destacan.

En el desayuno me encuentro con Torena y Estévez. Comentan la lluvia desatada a la hora del aterrizaje y el contraste con este día luminoso.

—Recuerdas lo de anoche —me inquiere Torena—, cuando estábamos en la puerta del hotel mirando la lluvia y de la nada apareció un gato negro y cruzó frente a nosotros.

—Negro desde la cabeza hasta los pies —replico conocedor de sus respetables creencias acerca de las señas visibles que presagian un futuro poco promisorio—. Pero no significa nada —agrego— porque pasó sin mirarnos y sin advertir nuestra presencia. Si tenía un mensaje era para otras personas.

Estévez mueve su cabeza y sonrío. Sin embargo yo comparto la preocupación de Torena. Luego de desayunar nos separamos. Ellos iban al Cerro de la Cruz para desde lo alto tener un panorama de toda la ciudad.

—Dicen que desde un mirador —ilustra Estévez— se pueden observar los techos azules, rojos y amarillos de dos y cuatro aguas de las casas. También las calles que descienden hasta el estrecho. En el horizonte se aprecia Tierra del Fuego y restos de viejos veleros encallados.

Yo, en cambio tenía interés en deambular por las calles de la ciudad y sin ningún itinerario establecido. Tal es mi despreocupado ánimo. Invito a Banegas. Me contesta que junto a Solari visitarán el puerto. Emprendo solo el camino.

Las calles están casi desiertas. Algún parroquiano envuelto en su gruesa campera de piel de cordero camina con paso vivo y despreocupado. Subo por una calle donde un cartel indica una nomenclatura demasiado larga para mi gusto: Capitán Ignacio Carrera Pinto. *Algún personaje destacado* —pienso— *¿cual fue su hazaña para merecer tal distinción?* Dos cuadras más adelante doblo a mi izquierda y ahora el nombre resulta más familiar: Hernando de Magallanes. Calzada amplia, más cuidada y con autos que circulan lentamente.

Sin proponérmelo desemboco en la Plaza de Armas. A su alrededor se ordenan varios edificios públicos y privados. Me llama la atención uno con finos torreones y techos de formas recortadas. Su circunferencia la adornan jardines y globos de luces que definen el ancho y el largo de su entrada señorial. En su interior puedo observar magníficas araucarias. A su frente la plaza con árboles de longevos troncos y corto follaje circundando los senderos que deliberadamente me conducen frente al monumento de Hernando de Magallanes. Muchos nacionalistas americanos rechazan la figura de los conquistadores; sin embargo la magnificencia de éste indica que es bien recibido. Unos pasos más y me detengo a admirar la estatua de un Indio que adelanta un pie y muestra su dedo mayor más reluciente que el bronce del resto. Lo beso porque la tradición asegura —materializado el gesto— regresar a esta ciudad.

Un inusitado movimiento de adultos acompañados de niños y jóvenes que transitan en una sola dirección, despierta mi curiosidad. Me incorporo a su trayecto y luego de trasponer un añoso kiosco de madera instalado sobre un flanco de la plaza descubro la presencia, calle por medio, de la Iglesia que los convoca. Me sorprende la sencillez de sus formas. Cuatro enormes pilastras franquean la puerta con simétrica disposición; a un frontón elevado lo acompaña el vitreaux coronado por un arco de semi punto; los órdenes clásicos se manifiestan en su ornamentación. Una sola torre central sostiene una cruz de hierro en su extremo superior. Debajo, un reloj de gruesas manecillas, un campanario expuesto y dos pequeños vitrales redondos. El frente precede a la torre, lo adorna el vitral más grande, en forma de semicírculo. En el medio de ese pequeño mar humano traspaso la puerta de entrada y me siento a la derecha, en la última fila.

El interior de la Iglesia está iluminado con candelabros laterales que alternan en progresión hasta alcanzar el púlpito. Columnas griegas sostienen una estructura adintelada. Éstas separan la nave central de sus colaterales. El techo abovedado culmina en el altar donde una cúpula muestra la pintura de Jesús con los brazos semi extendidos como invitando a participar de su misterio. La Iglesia está llena y en silencio. Todos se ponen de pie y los imito; tengo reminiscencias de mi niñez religiosa. Un cura de voz grave con solemnes atuendos convoca a los feligreses.

Todos los que me preceden y rodean responden a las invocaciones del sacerdote. Un adolescente toca una guitarra eléctrica y muchos de los presentes entonan un canto religioso. Imagino a las iglesias en penumbras e inhóspitas. Ahora noto un agradable cambio: está iluminada

y templada. La ceremonia interrumpe amigablemente la introspección y el recogimiento.

En el plano de mi conciencia se manifiestan con inusual vertiginosidad una sucesión de imágenes estáticas: en el jardín de mi casa viendo pasar los vecinos todos los días y a la misma hora; mi madre vistiéndome y yo subido a la cama destendida; más tarde, caminando con premura para no llegar tarde a la escuela. Veo a mi padre con la vista fija en el reloj de pared controlando que a las doce en punto toda la familia esté sentada alrededor de la mesa para almorzar; también terminando sudoroso una prueba escolar de fin de año frente a la maestra joven y hermosa.

Me sorprende cuando un señor de mediana edad a mi lado me extiende la mano para desearme paz. La gente, antes quieta, ahora se mueve de un lado a otro hablándose y saludándose. Justo delante de mí, una señora vestida de negro gira su cuerpo y besa mi mejilla con decisión pronunciando el mismo deseo. Veo cómo muchas personas se acercan a ella y la saludan: ¿perdió a su madre, a su esposo, a un hijo? Imagino su drama; entona los cánticos con esmero y sus ojos reflejan entereza. Quiero recuperar mis imágenes y compruebo que éstas han pasado sin registrarse.

El sacerdote ha dicho que la misa ha terminado. Subimos el cierre de nuestros abrigos, levantamos sus cuellos y encaramos la puerta de salida. Delante de mí camina una pareja tomada de la mano. Recupero algunas imágenes. Veo a María, primero adolescente e inmediatamente después recibiendo a cada uno de sus hijos recién nacidos. Pequeños en su regazo y con su brazo libre semi extendido deslizando el reverso de su dedo índice por la mejilla del niño. En sus ojos una expresión indescriptible...

Camino al aeropuerto, sentado junto a una de las ventanillas del vehículo y en la semi oscuridad del crepúsculo matutino distingo los cantos rodados de la playa magallánica y el agua con ritmo asordinado acariciándolos. Solari y Banegas comentan la inusual temperatura moderada para esta época del año, la espesura de las nubes que cubren todo el cielo y la ausencia de viento. Un giro a la izquierda, la presencia de luces mortecinas y la figura del F-80, denuncia la cercanía del aeropuerto. Unos minutos más tarde descendemos en su estacionamiento exterior. Torena y Estévez se dirigen al avión.

—Disponemos de tiempo —digo, tratando de contener la dinámica que le imprime Solari a la preparación del vuelo—.

Accedemos a la oficina de meteorología, el principal actor por aquellas latitudes. El clima en el aeródromo de la Isla no presenta inconveniente y su pronóstico para las próximas horas es relativamente bueno. Sin embargo, el especialista de turno reclama nuestra atención para explicar un fenómeno que observa en la ruta de vuelo proyectada. En una pantalla electrónica muestra un corte vertical del espacio y explica la lectura que hace de los distintos parámetros meteorológicos:

—En la primera hora de vuelo van a encontrar una masa nubosa compacta de base estratiforme con temperaturas superiores a la normal y muy húmeda que estimamos se extienda hasta los seis mil metros de altitud. Luego van a ingresar en una masa de aire también muy húmeda pero de temperaturas marcadamente más bajas lo que implica condiciones de engelamiento si vuelan dentro de nubes.

Ahora se detiene en los fundamentos de su pronóstico y le formulamos variadas preguntas como si quisiéramos recrear las situaciones peligrosas que genera el vuelo dentro de esa masa de aire. También especulamos sobre la posibilidad de volar sobre el manto de nubes. Nuestro avión vuela por niveles poco amigables. El engelamiento severo se asocia al cero grado de temperatura exterior. No obstante ello, relativizamos la intensidad del problema.

—Gracias. Intentaremos superar la capa de nubes con un buen régimen de ascenso antes de encontrar la frontera entre las dos masas de aire.

—Dudo que lo logremos Juan Equis —me interrumpe Banegas, conecedor de la limitación que nos impone el excedido peso máximo de despegue—.

—De todas maneras, no teniendo en cuenta los costos, siempre vamos a estar en condiciones de retornar si el fenómeno nos impide continuar el vuelo con seguridad —reflexiona Solari siempre dispuesto a asumir riesgos controlados, según su propia expresión—.

Un piloto advertido de ciertos peligros potenciales no puede evitar la decisión de volar.

—Pienso que debemos partir —expreso—, pero respetaré la opinión de ustedes si es contraria.

Los dos están de acuerdo. Percibo que en ellos siempre existe el mismo componente que me anima. El médico opera, el albañil levanta las paredes con el auxilio de la plomada, el abogado defiende al acusado, el escultor cincela su obra, el piloto vuela a pesar del mal tiempo. Agradecemos a nuestro interlocutor que se pone a las órdenes y nos pide un

reporte al regreso para evaluar los alcances de su pronóstico. Le preguntamos si a nuestro retorno va a estar aún de servicio, y nos contesta que sí, que va estar allí hasta la medianoche.

Aceleramos nuestro itinerario. Enfrento la pista en uso mientras Solari anota las instrucciones de salida y Estévez lee la cartilla. Deslizo hacia delante los aceleradores, primero lentamente para que las revoluciones de las hélices acompañen, y luego en forma sostenida hasta el tope de sus recorridos. Cuando Solari me lo indica presiono los comandos. Como la respuesta no es adecuada hago un segundo intento con mayor fuerza. Algo pesado de nariz provoca, en segunda instancia, una rotación que culmina cuando las ruedas del tren principal logran estar en el aire. Con el peso máximo excedido para permitir una mayor carga útil, somos conscientes que la falla de un motor implica –indefectiblemente–, la pérdida de altitud y la imposibilidad de regresar a la pista.

El aire exterior con una temperatura mayor a lo deseable disminuye nuestro régimen de ascenso; mentalmente estimo el tiempo que insumirá alcanzar los cinco mil metros de altura y la distancia a recorrer. Primer factor en contra, circunstancia que me recuerda la advertencia del Jefe de Seguridad de Vuelo: *los accidentes aéreos ocurren por una sucesión de hechos negativos que operan como una sumatoria de eventos que aumentan el riesgo hasta el límite de lo aeronáuticamente posible...*

Estévez finaliza los controles para el ascenso, remueve el asiento del ingeniero de vuelo y deja libre el acceso a la cabina. Solari establece una hora estimada para el próximo punto de reporte. Sin la presencia de otros aviones en el área, el control de tránsito del aeropuerto demanda su confirmación oportuna. Ahora manipula el navegador Omega en busca de información. Me concentro en la lectura de la pantalla de radar, aumento el contraste y dirijo la antena unos cinco grados por debajo de la posición horizontal. Esta acción me permite detectar los accidentes del terreno. Veo los límites del estrecho de Magallanes que en este tramo toma una orientación sur; y por los sectores de círculo representados en la pantalla del radar determino arbitrariamente la distancia de algunos accidentes y poblaciones que sobrevolaremos. Busco referencias en el terreno y observo la pequeña población de El Porvenir al fondo de una estrecha bahía. En uno de sus extremos se aprecia un complejo con grandes edificios, ¿acaso un frigorífico de Tierra del Fuego? Más al sur otro con llamativos techos pintados de un azul violáceo. Un poco más allá imagino las estribaciones andinas de la cordillera de Darwin.

Esta visión desaparece cuando ingresamos a una espesa masa nubosa que el radar reorientado distingue como muy compacta. Cortada mi fuente de entretenimiento, comento la nueva condición de vuelo con Solari y Banegas.

—Por más que lo intente, el régimen de trepada es lento, apenas siete mil pies en once minutos de vuelo.

—Exceso de peso y masa de aire no tan fría para estas latitudes —acota Banegas antes de concluir en tono de broma que— esos detalles no pasan desapercibidos en la sensibilidad de don Fairchild.

—Roguemos para quedar volando sobre estas nubes lo antes posible —puntualiza Solari—; con esta humedad y la prevista presencia de cero grado de temperatura exterior nos augura un largo trecho en condiciones de engelamiento.

—No te preocupes —digo con un golpe de optimismo—, recuerden que *el cielo se abre para los pilotos*. Estimo que cuando nivelemos estas nubes quedarán muy por debajo de nosotros.

—Por lo menos aquí no hay nubes de tormenta, el cuidado corre por la formación de hielo y en esas condiciones dispones de más tiempo para tomar una decisión correcta —agrega Banegas dando muestras de que los pilotos desaprueban pronósticos alarmantes y que siempre es posible hallar el lado bueno de las cosas—.

Estévez reaparece en la cabina, recorre de izquierda a derecha y de arriba hacia abajo la lectura de los instrumentos y me mira:

—Faltan mil pies para alcanzar el nivel de crucero —le aclaro anticipándome a su preocupación por ajustar el régimen del avión y controlar el funcionamiento de los sistemas—.

De pronto se aprecia en la cabina una luminosidad que nos anima a observar el exterior:

—Parece que mi pronóstico se confirma, veo...veo un pedazo de cielo a través de esos altos cúmulos que aparecen...y desaparecen. Cuando se aliviane el avión con el consumo de combustible, solicitaremos un nivel de vuelo más alto...

—Tal vez —acota Solari frunciendo el seño—; no creo que quedemos volando sobre esta capa. De todas maneras tenemos todos los desheladores de motor y hélice prendidos.

Mi expectativa no se cumple. Los retazos de cielo azul desaparecen y la cabina se oscurece. Instintivamente movemos los reguladores de la intensidad de luz para permitir una mejor lectura de los instrumentos.

—Control de vuelo recto y nivelado —pido dirigiéndome a Estévez quien cartilla en mano lee en voz alta cada uno de los pasos que aseguran los ajustes de potencia y el buen funcionamiento de los equipos—.

—Control finalizado —confirma y antes de retirarse agrega una vez más—: les recuerdo que tienen los desheladores de motor y hélice prendidos.

La rutina que impone la expectativa de un largo tramo de ruta me decide a constatar los parámetros de vuelo que debo mantener: rumbo magnético, corrección de deriva que me indica Solari, ajuste altimétrico, nivel de vuelo, velocidad indicada, lectura del radar meteorológico, radial de salida, frecuencia de la radio ayuda, piloto automático conectado, visión exterior por condiciones de engelamiento del borde de ataque del ala izquierda...Luego,...ahora, tengo la posibilidad de complacer mi natural inclinación por la introspección.

Diez, quince minutos...Solari me llama la atención:

—Inspecciona el borde de ataque del ala izquierda. En la derecha observo una formación de hielo de un espesor óptimo para que las botas desheladoras lo desprendan con facilidad.

Miro y confirmo su apreciación. De inmediato enciende el sistema de inflado que permite quebrar y desprender el hielo formado. Me entretengo mirando la secuencia por sectores de esas botas de goma que rompen el hielo en trozos y le dicen *¡fuera, déjanos volar!* Imagino el aire entrando a presión, el crujido del hielo y su desprendimiento, un espacio de tiempo...y cuando éste intenta volver ¡plaf! otra cachetada perturbadora recriminando su insistencia. Cuando vuelvo mi vista a los instrumentos algo me incomoda y lo comento:

—Perdemos velocidad y la nariz del avión se ubica un ancho de barra por encima del vuelo nivelado. Es el hielo o la consabida pérdida indeterminada por una variación de la presión atmosférica o la influencia orográfica. Debemos estar sobrevolando Darwin.

—Por lo que veo es consecuencia del engelamiento —aclara Solari mirando hacia el ala derecha—.

Retiro el piloto automático, mis manos se aferran a los comandos y mis pies extendidos se posan suavemente sobre los pedales. Apelo al compensador de profundidad; cada vez más y con mayor frecuencia necesito compensar hacia atrás para mantener la altitud. La velocidad disminuye lentamente. Miro hacia el exterior, oscuridad y partículas de hielo en el parabrisas; no hay expectativas más allá de la cabina, ese mundo sugerente para el piloto.

—115 nudos de velocidad indicada y el climb me indica un descenso controlado de quinientos pies abajo —comento a Solari consciente de que por debajo de esa indicación el vuelo aerodinámico no es posible—. Voy a tratar de mantener esa velocidad. Girando mi cuerpo le pido a Estévez que se ubique en su asiento con la cartilla en sus manos. Interpretando mi pensamiento Solari le dice:

—Estévez, vamos a aplicar máxima potencia en los motores. Me indicas los pasos.

Estévez lee, pide y ejecuta:

—Colocar los interruptores de sobre recorrido, llevo palancas de potencia todo adelante, controlar presurización.

Solari mueve los interruptores para evitar la despresurización del avión. Los tres alentamos que la velocidad se estabilice y comience a aumentar.

Banegas asoma su cabeza por encima del hombro de Estévez. Luego comenta en tono sereno:

—Observé desde una ventana lateral que en la parte inferior del ala se está formando una capa espesa de hielo claro. Lo mejor que nos puede ocurrir es que rápidamente cambien estas condiciones.

—Y eso ¿qué quiere decir? —pregunta Torena—.

Ajeno a la tensión del momento, Banegas contesta con erudición:

—Significa que el engelamiento es especialmente peligroso entre los 0° y -8°, y sobretodo a los -5° centígrados que indica ahora el termómetro de temperatura exterior. El agua en estado de sobrefusión que contienen estas nubes en contacto con las superficies expuestas del avión, se congela y deposita. La acumulación de hielo puede llegar a ser de hasta algunos centímetros de espesor por minuto. El hielo transparente que se ha formado es el más peligroso porque deforma el perfil del ala, difícil de quitar y añade un peso suplementario al avión. Si la formación se concreta también en los timones, alerones y fuselaje, hay un aumento de arrastre que obliga a utilizar más potencia para mantener la velocidad de sustentación.

—Ya aplicamos toda potencia —reflexiona Torena. Y extrañado por la respuesta sólo atina a decir—: ¿está seguro de lo que dice...?

—Tan seguro como lo es la meteorología aeronáutica, materia que doy a los alumnos pilotos de la Unidad —asevera Banegas—.

Torena, alarmado camina hacia la parte posterior del fuselaje. Inclinado, mira alternativamente hacia izquierda y derecha a través de las

ventanillas de la cabina. Regresa preocupado. Al llegar junto a Estévez, y ubicándose por detrás de Banegas dice con cierta excitación:

—Aquí pasa algo extraño, el avión está raro...de a ratos *tiembla*...

—Eso explica por qué con cierta frecuencia siento vibraciones en el comando, debe haber hielo en los estabilizadores de cola —comento lo más serenamente que puedo—. Voy a perder un poco más de altura para ganar velocidad.

—Ya hemos perdido tres mil quinientos pies de altitud; de acuerdo a la carta estamos quinientos pies por debajo de la altura mínima de seguridad. Sobrevolamos la cordillera de Darwin —me alerta Solari, sereno y preocupado—.

—Pensemos en alguna alternativa —digo—.

Mi mente flota; sin embargo no estoy preocupado. Imagino las cumbres de las montañas cerca de nosotros, nevadas, cubiertas por este manto de nubes oscuras, húmedas, frías, amenazantes. No es así como las recrea mi imaginación. Las veo coronadas por relucientes glaciares, plétoras de coníferas en sus faldas, bordeadas de canales fueguinos, protegiendo ventisqueros, caletas y alcamares. Quiero compartir este sentimiento de seguridad. Miro a Estévez, Torena, Banegas y Solari. Éste es su mundo: una cabina, instrumentos, luces, interruptores; su humanidad expuesta, su silencio respetuoso y una búsqueda acelerada de soluciones sin reproches.

Imagino el aterrizaje en la nevada pista de la Isla, el retorno al aeropuerto continental, la conversación amena en el hotel, la vuelta a mi ciudad, mi casa, mi gente...

Escucho voces y comentarios mientras sigo aferrado a los comandos que vibran. Sigo descendiendo pero he logrado mantener los 115 nudos de velocidad y no me inquieta la altura mínima de seguridad. Solari sugiere lo que todos aprueban:

—Voy a llamar al control de tránsito para que nos indique un rumbo seguro de salida de esta zona. Tomando el micrófono invoca el nombre de la estación, pide el apoyo, un silencio de espera:

—Su señal no está identificable en el radar, no lo tenemos... —contesta una lejana voz anónima—.

Nos miramos.

—En estas condiciones no podemos seguir, siento el avión inestable, pesado...

—Regresemos —sugiere Solari; y sin esperar respuesta pide autorización al control. Éste lo aprueba y ofrece facilidades una vez que logre ubicar el Fairchild en el radar—.

Solari deja el micrófono, gira su cabeza y me dirige la palabra:

—Nos autorizó a invertir el rumbo...

Mira el giro compás y exclama:

—¿Cómo?... ya viramos los ciento ochenta grados!

—Sí —respondo—, exactamente ciento ochenta grados en la dirección de nuestras vidas, lo que todos anhelamos hacer pese al desliz que nos hace el tiempo; implacable cuando discurre.

Imagino a Solari, Estévez, Banegas y también a Torena mirándome con curiosidad. Los tranquilizo expresando con sincera disposición:

—Eso he querido decir. Trascender la línea del horizonte en busca de nuestros orígenes. Han amado a sus mujeres, y sus hijos han enriquecido sus vidas. Han aprendido a volar y con ello a conocer el ensañador universo de una cabina de vuelo. No han sido egoístas porque la amplitud del cielo lo ha impedido. Han servido a sus ideales y han sido protagonistas de la historia en la dimensión que les dieron sus voluntades. Si todo depende de ello, si nuestras almas se iluminan y prístina permanece la conciencia, entonces cuando una fugaz sucesión de imágenes corra el velo de nuestra existencia, tendremos la certeza de haber pertenecido dignamente al mundo de los vivos. Dejemos pues, sin hesitación y con fuerza que nuestros corazones vibren con la misma intensidad que se estremecen los comandos del avión, y que el hielo del fuselaje y de las alas se desprenda con el calor de nuestros afectos...

Índice

Capítulo I.....	9
Capítulo II	20
Capítulo III.....	29
Capítulo IV	35
Capítulo V	47
Capítulo VI.....	59
Capítulo VII.....	65
Capítulo VIII	73
Capítulo IX.....	87
Capítulo X	105
Capítulo XI	117
Capítulo XII.....	129
Capítulo XIII	139
Capítulo XIV	145
Capítulo XV.....	157
Capítulo XVI	165
Capítulo XVII.....	175



Octubre, 2010. Depósito Legal Nº. 353-936 / 10
www.tradinco.com.uy

