

## El alero desaparecido

En la Escuela de Oficiales de la FAP, los pilotos de la especialidad de caza de la promoción “Capitán FAP Eduardo Maguiña Gálvez” (1955 – 1959), recibieron la capacitación en el avión Republic P-47 “Thunderbolt” mientras cursaban el 4\* año de cadetes; al graduarse, un grupo de ellos fue nombrado a la Base Aérea de Piura, al Escuadrón de Caza N\*13, que operaba con este tipo de avión.

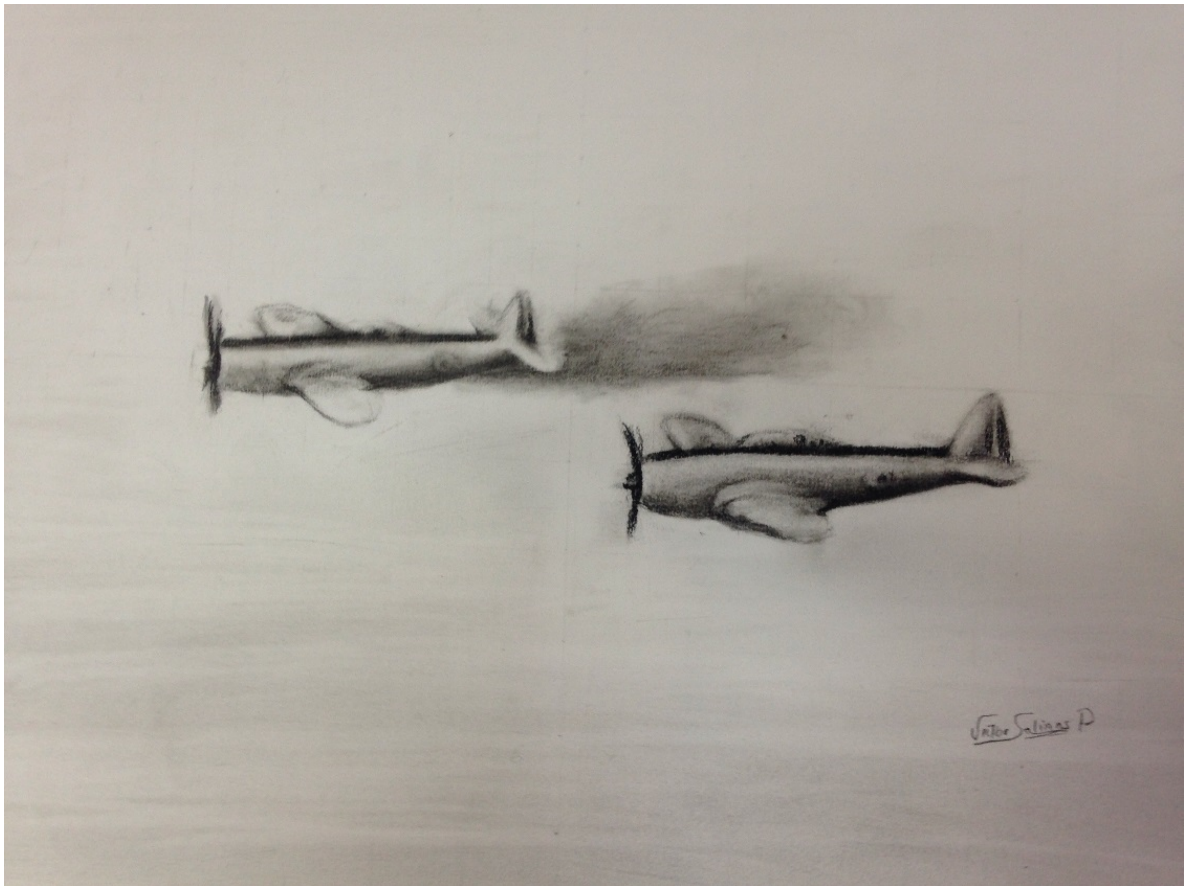
El 14 de octubre de 1960 la escuadrilla “Roja” decoló de Piura en un vuelo de entrenamiento, para efectuar, en primer término, un ejercicio de ataque a tierra en el polígono de la unidad, con dos de las ocho ametralladoras calibre 50, cohetes con cabeza inerte y bombas de entrenamiento, para posteriormente ascender a once mil pies y completar la misión efectuando entrenamiento de vuelo de flexibilidad. La escuadrilla, conformada por 4 alféreces de la promoción “Maguiña”, estaba compuesta por el Alf Alipio Molina, como guía, Alf Arnaldo “Chino” Velarde, Alf José Nadal Paiva, “Jonapa” y el Alf Raúl “Mono” Pereyra.

Casi al finalizar el ataque al polígono, después de media hora de vuelo, el avión guía empezó a perder gran cantidad de aceite, señal inequívoca de rotura de uno de los dieciocho cilindros del motor; la cúpula quedó cubierta de aceite limitando mucho la visibilidad del piloto, inmediatamente Molina reportó a la formación que abandonaba el polígono y que retornaba a la base, luego cambió a frecuencia de torre para comunicar su situación dirigiéndose directamente a la base, que afortunadamente estaba cerca.

- *Alipio ¿Cómo sientes tu fierro? Parece que se ha roto un cilindro del motor ¿Tienes alta temperatura?* - preguntó Arnaldo Velarde, su alero
- *No, la temperatura está bien, sólo tengo sumamente restringida la visión, me dirijo a aterrizar, cambio de frecuencia*
-

- *Atención Rojos, Rojo Dos es ahora Rojo Guía – Velarde tomó el mando de la escuadrilla - Rojos tres y cuatro quedan como Rojo Dos y Tres respectivamente*
- *....Torre de Piura, este es Rojo Guía, ahora como Alipio regresando en emergencia a Piura, instrucciones*
- *Alipio, torre de Piura, recibido, regresa por emergencia, deme su posición y altura, tráfico despejado – El operador de la torre presionó el botón de alarma*

- 
- 
- 
- 
- 
- 



- 
- 
-

-

El ulular de la sirena de la torre de control rompió la tranquilidad de la línea de vuelos, el carro contra incendio y la ambulancia arrancaron motores, los bomberos se calaron sus trajes especiales y ocuparon sus puestos, listos para entrar en acción, en el techo de la ambulancia la parpadeante luz roja indicaba que estaba pronta a partir

- *Piura, Alipio al este de la estación, descendiendo a través de 1,000 pies, estimo estar a cinco minutos*
- *Piura recibido, reporte con el campo a la vista, visibilidad ilimitada, viento de los 190 con 10 nudos QNH 2992, no tiene tráfico reportado*
- *Piura, Alipio con campo a la vista, haré aproximación directa*
- *Alipio, torre de Piura, lo tengo a la vista, autorizado aproximación directa, las condiciones se mantienen iguales, no hay tráfico reportado*

El pesado P-47 se aproximó con ángulo un poco más tendido que de ordinario, las ruedas se posaron en tierra y el avión corrió suavemente por la pista, la ambulancia y el carro contra incendio llegaron uno detrás del otro. El avión ya estaba detenido, el motor apagado y Alipio Molina a un costado contemplando el enorme motor bañado en aceite, los bomberos bajaron y rápidamente extendieron las mangueras listos para lanzar el chorro de agua a la menor señal de fuego, pero no fue necesario, la emergencia había sido superada con éxito.

Un tractor mula se acercó al maltrecho avión y lo enganchó del patín de cola para remolcarlo a la zona de mantenimiento, el carro contra incendio estaba apenas acomodándose en su lugar de espera cuando la sirena volvió a ulular, anunciando una nueva emergencia, los bomberos se miraron desconcertados pues no había avión alguno a la vista, la pista estaba despejada ¿por qué se

daba una nueva llamada de alerta? En el aire estaba solamente la escuadrilla Rojo.

Mientras tanto la escuadrilla Rojo había continuado sus prácticas, volaban en cuña efectuando diversas maniobras de vuelo y aparentemente todo se desarrollaba con normalidad, hasta el momento en que el guía escuchó en sus audífonos

- *Rojo Guía de Rojo Tres, no tengo al Dos a la vista*
- *Rojo Dos de Rojo Guía, reporte su posición*
- .....un ominoso silencio fue la respuesta
- *Rojo Tres de Rojo Guía ..... reporte su posición – insistió Nadal*
- 
- *Torre de Piura, Rojo Guía reportando una emergencia*
- *Adelante con la información Rojo Guía*
- *Piura, hemos perdido contacto visual con el Rojo Dos y no responde en la frecuencia de formación, vamos a iniciar búsqueda en la zona de trabajo*

Apenas tres minutos después ubicaron el avión de Raul “Mono” Pereyra

- *Piura, de Rojo Guía*
- *Rojo Guía, esta es torre de Piura, adelante .....*
- 
- *Piura de Rojo guía, el Rojo Tres se ha accidentado – el operador de la torre de control pulsó el botón de la sirena- hemos localizado al Rojo Tres, el avión parece haber caído de panza, se nota poco recorrido aunque sin haber chocado frontalmente, sigo*
- *Continúe Rojo Guía*
- *Aparentemente el piloto se encuentra dentro del avión porque la cúpula está cerrada y no hay señales de vida, repito, no hay señales de vida*

- 
- *Recibido Rojo Guía, informe la ubicación del avión para enviar la patrulla de rescate*



Alférez Raúl Pereyra Block

Por la descripción del Rojo Guía: Violento impacto de panza y poco recorrido en tierra, se dedujo que el avión había entrado en el mortal tirabuzón chato.

Pocos Unos días después fue la patrulla Azul la protagonista de otro accidente. El Escuadrón había programado que una patrulla (Dos aviones) haría entrenamiento de flexibilidad, cambios de formación y ataques simulados a objetivos en tierra; los pilotos serían el alférez Arnaldo Velarde R. y el alférez José Nadal P.



Alf Oscar Gagliardi - Alf José Nadal

Durante 15 minutos los aviones fueron alternándose como guía y alero, habían practicado formación y virajes escarpados con alero a la izquierda y alero a la derecha, luego se enfrascaron en la siempre divertida “carrera de ratas”, en la cual el guía vuela libremente y el alero debe seguirlo en todos sus movimientos; luego hicieron entrenamiento de combate, en el cual rompen la formación e inician un viraje de 270 grados para cruzarse en rumbos opuestos, iniciando el combate simulado a partir del momento del cruce de los aviones; cada uno hace lo posible por escaparse del acoso del avión que lo persigue y lo ataca, a la vez que trata de ponérsele a la cola para convertirse en atacante

- *Chino, te tengo.....* - violento giro y descenso del avión delantero

- *Jonapa, te fregaste....*- brusca desaceleración del perseguido

Cada uno hacía lo que el manual táctico decía y lo que no decía, ora ganaba uno, ora era el otro el vencedor; cansados y sudorosos habían empezado a hacer encaramientos y ataques en patrulla, alternándose la posición de guía hasta que, sin nada que indicara que había algo anormal, el avión guía empezó a echar humo por la parte trasera del fuselaje, inmediatamente el Azul Dos tomó distancia de seguridad

- *¡Uno, tu fierro está botando humo por la cola! pero no veo fuego*
- *No lo veo, los instrumentos no indican nada anormal* – El guía inmediatamente cambió de rumbo

Enfiló su avión en dirección a la Base perdiendo altura y dejando una larga estela de humo; el Azul Dos pensó que, una vez más, uno de los tubos que corría internamente a lo largo y dentro del fuselaje tenía una fuga; estos tubos conducían gases de escape a muy alta temperatura del motor al súper cargador, y cuando se producía una fuga esta prácticamente era un soplete que cortaba y quemaba lo que estuviera a su alcance

- *Azul guía, no veo fuego, continúa saliendo humo* - reportó el Azul Dos
- *Torre de Piura, Azul Guía en emergencia* – llamó el piloto
- *Azul Guía, esta es Torre de Piura, confirme está en emergencia*
- *Afirmativo, estoy regresando a la Base, aparentemente con incendio y perdiendo altura, estimo a diez minutos*

*Confirme estima estar a diez minutos, y con posible incendio*

- *Afirmativo, estoy a ocho mil pies, perdiendo altura*

El Controlador de Torre, activó la sirena de alerta que se escuchó en toda la Base como un largo lamento, el sistema entró en funcionamiento, todos tomaron sus puestos; en el Despacho del Comandante de la Unidad sonó el teléfono que comunicaba directamente con la torre de control, ese que nadie quería que sonara porque cada llamada significaba una emergencia, cuando no un accidente

- *Mi coronel, el Azul Guía viene en emergencia, aparentemente incendiado*
- *¿A cuánto tiempo se encuentra?*
- *Calcula que a unos ocho minutos, mi coronel*
- *¿A ocho minutos? ¡No llega!*

Unos minutos después se hizo evidente que no alcanzaría a llegar

- *Azul Guía, no vas a llegar ¡Lánzate en paracaídas! – lo urgió el Azul Dos*
- *Negativo..... voy a hacer un forzoso*

Azul Dos volvió a examinar el terreno sobre el cual estaban volando, eran tierras de cultivo, de vegetación corta, arrozales – *Ojalá tengas suerte hermano* – maniobró para mantener al guía a la vista, hasta el final si fuera posible; el avión en emergencia fue disminuyendo la velocidad acercándose a tierra, hizo contacto y corrió haciendo un surco en el terreno; el Azul Dos se mantuvo en su posición observando la maniobra final pero la velocidad se acercaba al límite crítico, no queriendo exponerse a entrar en pérdida de sustentación el piloto aceleró para tomar velocidad y altura en el momento que el guía impactaba en el bordo de la parcela, el Azul Dos alcanzó a ver que el motor salió volando por los aires junto con pedazos metálicos y una nube de tierra, casi como una explosión; el Azul Dos se alejó tomando altura mientras hacía un viraje, ansiosamente sobrevoló el lugar del aterrizaje forzoso, infructuosamente trató de ubicar a su compañero, el avión estaba destrozado, no había incendio, pero tampoco señales de vida.



- *Torre de Piura de Azul Dos, el Azul Guía ha efectuado el forzoso, el avión está destrozado y no veo señales de vida*
- *Azul Dos, Torre de Piura, confirme no hay señales de vida*
- *Afirmativo, no veo señales de vida.....*

En la Base el operador de la torre de control había dado la alarma y las tripulaciones de los vehículos terrestres tomaron sus puestos, todos estaban a la expectativa y listos para intervenir ¿Pero adonde? No tenían ningún avión a la vista pero la experiencia de otros eventos los hizo suponer que uno de los aviones no regresaría ¿Quién sería? Aún tenían fresco el rescate del Mono Pereyra, había sido un buen oficial que se había hecho querer por su buen carácter y había fallecido en una emergencia tan extraña, sin siquiera reportar que se encontraba en emergencia, nadie lo había visto caer, sólo la posición del avión y los daños sufridos les dio una línea de razonamiento y supuestos, ahora otro piloto de la misma promoción estaba en situación incierta

- *Torre de Piura del Azul Dos .....Torre de Piura del Azul Dos...*
- *Azul Dos de Torre Piura, adelante ..... - El radio operador soltó el micro y salió de la torre precipitadamente, los mecánicos y otros miembros del personal de tierra que estaban abajo miraban ansiosos al operador*
- *¡Está vivo, el piloto está vivo!* - anunció el radio operador a voz en cuello y regresó al interior de la torre, alcanzando a escuchar cuando el Azul Dos repetía su reporte
- *....repito, está sobre un montículo y aparentemente en buen estado porque está haciendo señas, su ubicación es..... -*

José Nadal, el Azul Dos, dio un par de vueltas sobre el lugar transmitiendo la información de detalle para facilitar la ubicación del piloto accidentado,

alabeó y emprendió el retorno a la Base; el “Chino” Arnaldo Velarde, Azul Guía, le hizo adiós con la mano y se sentó a esperar al grupo de rescate.



## **Republic P - 47 “THUNDERBOLT”**

Monomotor íntegramente metálico, estaba equipado con un potente motor Pratt and Whitney R-2800 de 18 cilindros; los gases de escape se agruparon en dos enormes tubos que pasaban debajo del ala, dentro del fuselaje, y se ponían al rojo vivo al llevar los gases al turbo compresor con el motor funcionando a toda potencia; el turbo compresor, por razones de eficiencia y aerodinámica fue montado en la parte trasera del fuselaje y no junto al motor. El avión, provisto de 8 ametralladoras calibre 50 alcanzaba un peso bruto de 8,000kilos a plena carga. Desde Julio de 1947 hasta 1966 la FAP llegó a contar con 56 aviones