

Los hados de abril

¿Cómo podríamos calificar a una serie de eventos similares que se dieron en años sucesivos y en fechas sucesivas? ¿Karma? ¿Destino? ¿Coincidencia?

16 de abril, 1956

La voz del cadete de Servicio General sonó extraña, algo había diferente, la rutina había sido la misma de todos los días, los cadetes ingresaron al comedor en absoluto silencio y ocuparon sus lugares, detrás de sus sillas

- *¡Tomar asiento los cadetes!* – todos apartaron su silla , se sentaron y acomodaron esperando la siguiente orden, lo raro fue que todo se desarrolló en un extraño y anormal silencio, no se escuchó el entrecuchar de las sillas que era lo usual cuando los cadetes se sentaban
- *¡Servirse!* – la autorización se escuchó claramente, los cadetes se pusieron las servilletas sobre las pierna, casi todos cogieron el pan y lo partieron, no obstante no se escuchó el habitual tintineo de los cuchillos, tenedores y cucharas, y es que ese día se había producido un grave acontecimiento, una bomba no hubiera causado menos efecto. Había fallecido el Brigadier General del Batallón de Cadetes en un accidente de vuelos, la noticia corrió como reguero de pólvora, los cadetes estaban anonadados, desorientados. Una escuadrilla de cuatro aviones T – 6 había estado practicando vuelo en formación y haciendo diversas maniobras, hasta que en determinado momento el piloto guía ordenó formación en columna para hacer ejercicios de flexibilidad; el cadete de cuarto año Guillermo Del Castillo ocupaba la posición de número 4, es decir el último de la formación. Nadie vio cuando se accidentó; se supone que en algún momento el avión entró

en situación de pérdida de sustentación que el piloto no pudo superar. Fue el primero de los “accidentes de abril”.

17 de abril, 1957

Corría el año 1957 y ese día, 17 de abril, en el Comedor de Cadetes de la Escuela de Oficiales se escuchaba, como un zumbido de abejas, el rumor de las conversaciones de los comensales

Estaban ya terminando de almorzar cuando se escucharon las pisadas presurosas de alguien que se acercaba trotando por el Patio de Honor, pronto apareció un cadete con uniforme de vuelos que se dirigió directamente al cadete de tercer año que estaba de Servicio General, al que le dijo algo que parecía ser urgente, de inmediato se hizo un silencio expectante

- *¡Cadete Carrera! – el aludido se puso de pie - preséntese de inmediato al Departamento de Vuelos, lo están esperando para que vuele en el primer turno*

Mientras se dirigía la cuadra para ponerme el equipo de vuelo iba pensando - *¿Primer turno? a mí no me toca primer turno, el que está programado es el “Mono” Artadi, seguro hay una equivocación –* No obstante no era momento de darle vueltas al asunto sino de cambiarse y llegar lo más pronto posible al Departamento de Vuelos.

Al llegar encontró a su instructor, el capitán Rudy Echeagaray Fajardo.

-*¡Qué pasó Carrera, te estoy esperando! –* no parecía molesto pero le llamó la atención que lo llamara por su apellido, pues casi todos los oficiales lo llamaban “Johnny” ya que era miembro connotado del equipo de básquet, que tantas satisfacciones estaba dándole al equipo de la Escuela.

- *Seguramente ha habido un cambio en la programación, mi capitán, porque yo no estaba programado en el primer turno –* le respondió

- *Bueno, ya estamos aquí, anda recoge tu paracaídas y chequéalo bien, te espero en el avión N*234 – esa era una recomendación que siempre les hacía a sus alumnos, haciendo hincapié en una frase motivadora escrita en una pizarra colgada en la pared, sobre los paracaídas, que rezaba:*

“SI ALGUNA VEZ ME NECESITAS, Y NO ME TIENES, NO ME NECESITARÁS NUNCA MÁS”

Cuando llegó a la línea de los AT-6 el capitán Echegaray lo estaba esperando al pie del avión - había colocado su paracaídas, de asiento, en el puesto del instructor, el posterior.

- *A ver Johnny, el año pasado hiciste los cursos primario y básico, pero como has estado de vacaciones tienes que hacer un vuelo de reentrenamiento y salir solo nuevamente ¿Qué zona de trabajo y altura nos han asignado?*
- *La zona 4E, y 7,000 pies, mi capitán.*
- *Muy bien, esa es la zona de Punta Negra. Vamos a hacer algo de acrobacia y luego dos maniobras relacionadas entre sí: control de pérdida de sustentación y recuperación de tirabuzones – hizo una ligera pausa*
- *Mi capitán...¿Y el pre vuelo?*
- *Muy bien que te preocupes, ya lo hice ¿Puedes decirme por qué son importantes y necesarias estas dos maniobras, y por qué en ese orden?*
- *Porque si la maniobra de acrobacia está mal hecha el avión puede entrar en pérdida de sustentación, y muy probablemente en tirabuzón, mi capitán*
- *Correcto, esa es la razón, vamos a repasar las maniobras que vamos a hacer – a continuación procedió a darle una explicación detallada de lo que esto implicaba. Terminadas las explicaciones subieron al avión.*

- *Muy bien, arranca y procede como si estuvieras solo* - Taxearon hasta la cabecera del campo y decolaron.

Al llegar a la zona designada hicieron un par de virajes de 360 grados para alcanzar los 7,000 pies, la altura de trabajo.

- *Muy bien, yo la tengo* – dijo Echegaray tomando el control del avión - *lo primero que hay que hacer es “despejar el área” para asegurarnos que no haya otro avión en las inmediaciones* - Echegaray inclinó el ala, primero a un lado, luego al otro, bajó la nariz del avión iniciando un pique y continuó describiendo lo que estaba haciendo – *Iniciamos descenso para alcanzar la velocidad.....*- Carrera lo seguía en los mandos atento a las indicaciones.

Cada maniobra que hacía el instructor era repetida por Carrera, contento porque apenas si le habían hecho un par de observaciones para corregir pequeños errores

- *Johnny, ahora vamos a hacer tirabuzones, primero a la izquierda; vamos a dar tres vueltas y debemos salir apuntando al Morro Solar, yo primero* – diciendo y haciendo el instructor inclinó el avión hacia un lado y luego hacia el otro - para asegurarse que en el área no hubiera otro avión en su trayectoria - en todo momento va describiendo lo que está haciendo – *Levantamos la nariz para disminuir la velocidad, suavemente* – la aguja del velocímetro empieza a retroceder y en pocos segundos se percibe una vibración - *¿Sientes como el avión empieza a temblar? Está entrando en pérdida de sustentación* – hunde a fondo el pedal izquierdo, a la vez que reduce el acelerador, el avión entra en tirabuzón y empieza a girar a la izquierda con la nariz hacia abajo. Una, dos, tres vueltas, hunde el pedal derecho y coloca la palanca de mando al centro y hacia adelante, el avión deja de girar y el capitán nivela los pedales, levanta suavemente la nariz del avión hasta alcanzar la línea del horizonte con las alas

niveladas, aumenta la potencia e inicia el ascenso hasta volver a los 7,000 pies .

- *¿Viste cómo es la maniobra? Muy bien, ahora tú* –Carrera repite la maniobra, tal como le había enseñado, hasta terminar nuevamente en los 7,000 pies
- *Muy bien, ahora vamos a hacer un tirabuzón a la derecha, vamos a dar tres vueltas y salir apuntando al Morro Solar* –nuevamente procede a despejar el área, hunde el pedal derecho y repite los pasos anteriores. El avión entra nuevamente en tirabuzón, una, dos, tres vueltas, aplica el pedal izquierdo para compensar la rotación pero el avión sigue girando, cuatro, cinco, seis vueltas y el avión no reacciona, continúa girando, siete, ocho, nueve vueltas, el avión vibra violentamente, parecía que en cualquier momento el tablero de instrumentos se iba a desprender
- *¡ Salta, salta ! ¡Cuidado que se te enrede el paracaídas !* – su voz sonaba muy tensa pero no asustada, parecía tener la situación bajo control, aunque la realidad era otra.

No había tiempo para indecisiones, se ajustó el gorro de vuelos y bajó los lentes para protegerse los ojos, se soltó las amarras y, muy agazapado, puso los pies sobre el asiento. Aunque el paracaídas y los giros que daba el avión le dificultaban mucho los movimientos consiguió hacer correr la cúpula y la cabina quedó abierta; puso el pie izquierdo sobre el carril y con las dos manos, una en el borde del parabrisas y la otra en el borde de la cúpula corrediza se impulsó fuertemente por el lado izquierdo del avión, que era el lado contrario al giro. Mientras caía hubiera querido tirar inmediatamente de la manija para abrir el paracaídas, pero recordó las palabras finales de su instructor - *¡Cuidado que se te enrede el paracaídas!* Sabía que se refería al peligro de abrir el paracaídas antes de tiempo, porque este se enredaría en la cola del avión, como muchas veces había sucedido. Controlando su angustia mientras daba volteretas en el aire, mentalmente contó 101 – 102 – 103 – 104 tomándose el tiempo necesario para alejarse del avión. Tiró de la manija de apertura del

paracaídas y se preparó para el tirón que se produciría al desplegarse la campana de seda, pero no sucedió nada, seguía dando volteretas descontroladamente *¡No se abre!* - pensó; soltó la manija que aún mantenía aferrada y con las dos manos trató de ayudar a que se despliegue el paracaídas, no supo si eso ayudó en algo a la apertura, pero en ese momento sintió el tirón salvador que le indicaba que la campana estaba abierta - *¡Al fin!* - pensó aliviado.

La visión de la blanca cúpula de seda sobre su cabeza le dio, infundadamente, una cálida sensación de seguridad. Recuperado de los angustiosos segundos vividos, infructuosamente trató de ubicar el paracaídas de su instructor, al no verlo comprendió que había decidido no saltar. Casi inmediatamente vio que el avión, que continuaba cayendo, había dejado de girar y estaba recuperando la posición horizontal, pero su alegría duró poco, la máquina impactó en el mar.

Reaccionando a la terrible escena que acababa de presenciar se concentró en su situación, era inevitable que cayera en el mar de manera que se preparó para salir lo mejor librado posible, esperó a estar a la altura que juzgó adecuada para librarse del paracaídas y evitar que la campana le cayera encima y lo envuelva, de ser así, casi con certeza, se ahogaría. Apenas tocó el agua infló su chaleco salvavidas, se hundió un poco pero inmediatamente el chaleco lo sacó a la superficie, recién entonces se percató de lo embravecido que estaba el mar. Estaba a sólo unos cien metros de la playa, no parecía mucho y pensó que no sería difícil salir, pero la corriente no le permitía avanzar; en la playa se habían juntado muchas personas y algunas trataron de entrar para ayudarlo pero desistieron por la fuerza de la reventazón. Impotentes le gritaban y hacían señales que Carrera no entendía; como no conseguía progresar pensó que tal vez pudiera salir corriendo una ola, se puso boca abajo con los brazos pegados al chaleco tratando de que una ola lo lleve a la orilla, pero fue inútil, varias veces creyó que lo conseguiría pero la resaca era muy fuerte y lo volvía a jalar lejos de la orilla. Había transcurrido casi 15 minutos en esa lucha, que por momentos parecía iba a perder, cuando vio que se formaba una ola

enorme, casi tres veces el tamaño de las anteriores y entonces se preparó para lo que pensó sería su última oportunidad, exhausto tomó el máximo de aire que le fue posible invocando a la Virgen del Perpetuo Socorro *“Virgencita, no me abandones, en ti confío, sálvame”*

Cuando la enorme ola reventó, arrastrándolo en su incontenible recorrido, sintió como si una mano de fuerza inimaginable lo hundiera, se sintió como un juguete, indefenso, impotente ante la violencia de la turbulencia que lo zarandeaba inmisericorde; trató de mantenerse boca abajo por si tocaba fondo, fueron segundos interminables luchando por su vida. Agotado como estaba sentía que le faltaba el aire y que los pulmones le iban a reventar, pero sabía también que estaba entre la vida y la muerte, mentalmente se decía *“Aguanta, aguanta, mantente, sigue derecho, aguanta”* súbitamente su cara rozó la arena del fondo y luego el revolcón al ser varado; en cuatro patas, tosiendo y escupiendo arena trató de ponerse de pie y salir del mar, pero este no lo soltaría tan fácilmente, la resaca lo empezó a arrastrar nuevamente y Carrera creyó que no lo lograría, con terror se dio cuenta de que no podía evitar ser arrastrado nuevamente hacia el mar, - *Estoy perdido* –pensó, casi resignándose a su suerte, cuando manos desconocidas lo arrastraron hasta la playa alejándolo del peligro. Estaba salvado. Mentalmente elevó una oración al cielo *“Gracias Madre mía, he vuelto a nacer”*.

Muy pronto apareció otro avión, tal vez algún vecino del balneario vio el accidente y avisó a Las Palmas, u otro piloto se percató del suceso, nunca lo supo, era otro AT-6 que pasó zumbando en vuelo rasante, Johnny hizo señales con el chaleco salvavidas y el avión respondió con alabeos indicando que lo habían visto. Se sintió aliviado por estar a salvo y al mismo tiempo acongojado por la muerte de su instructor, el hombre que aun en el momento de peligro supremo pensó primero en la seguridad de su alumno, dándole un último consejo antes de enfrentar su destino *¡Cuidado se te enrede el paracaídas!*

Minutos después se escuchó el motor de un avión, se trataba de un Stearman que dio una vuelta sobre el sitio y rápidamente aterrizó, el biplano se detuvo después de un recorrido en tierra increíblemente corto. El piloto, en el asiento delantero, era el mayor Gabriel García Calderón, del asiento posterior descendió el teniente Carlos Zapater; la gente inmediatamente se aglomeró alrededor del avión

- *Johnny ¿Cómo te encuentras, tienes alguna lesión, te duele algo?*
- *No mi teniente, estoy bien, el avión entró en ...*
- *No te preocupes, después hablaremos* - procedió a ponerle su propio paracaídas y a amarrarle los arneses del asiento posterior; de inmediato el mayor García Calderón decoló con destino a Las Palmas. Casi



mecánicamente Carrera miró la hora, las agujas se habían detenido a las 3:05 pm”.

Este accidente causó gran revuelo y tuvo una difusión extraordinaria, porque tanto Adolfo “el Mono” Artadi, el cadete inicialmente programado,

como Juan “Johnny” Carrera eran cadetes muy populares, ambos eran compañeros de promoción y estrellas del equipo de básquet de la EOFAP. Carrera, poseedor de gran don de gentes era, además, gran cultor de la marinera como lo fue su padre, don Juan Manuel Carrera Del Corral, gestor del Día de la Canción Criolla. Los comentarios iban dirigidos especialmente a su buena suerte al salvarse de un accidente en un vuelo para el que no estuvo inicialmente programado

Los testigos del accidente concuerdan en que el capitán Echeagaray ya había conseguido dominar al avión, las alas estaban niveladas y la nariz ligeramente hacia arriba, y que en los segundos postreros hizo un movimiento, a todas luces expofeso, para desviar el avión evitando caer sobre las casas. En reconocimiento al heroico acto del capitán FAP Rudy Echeagaray Fajardo, y para perennizar su memoria, la comuna de Punta Negra le ha erigido un busto y le ha puesto su nombre al Centro Educativo Escolar N*2067 y anualmente lleva a cabo una ceremonia cívico patriótica de conmemoración.

Juan Manuel Carrera Ballesteros continuó exitosamente su carrera, retirándose con el grado de Teniente General FAP.

18 de abril, 1958

El 18 de Abril de 1958, se produciría el tercero de “los accidentes de abril”. Con el deseo de hacer las cosas con calma y sin apuro, el cadete de tercer año Mario Muñiz Ortega se encontraba en la línea de vuelos media hora antes de lo programado, había ido temprano para verificar la programación y hacer el pre vuelo del avión, luego se sentó en la cabina a esperar que llegara el capitán Salvador Barrios, listo para arrancar el motor, había transcurrido casi diez minutos cuando se acercó al avión un suboficial que trabajaba en el Departamento de Instrucción

- *¿Cadete Muñiz?*- la pregunta era retórica porque el suboficial conocía perfectamente de quien se trataba

-
- *Sí, dime*
-
- *Mi cadete, usted no puede volar*
-
- *¿Qué? ¿cómo que no puedo volar? ¿por qué?* - Muñiz estaba entre preocupado y sorprendido
-
- *Mi cadete, le falta completar las horas en el simulador*
-
- *No importa, después las completo*
- *Le falta una hora y media y el chequeo, mi cadete ¡No puede volar!*
-
- *Sí, pero yo...bueno* – disgustado tuvo que aceptar lo que el suboficial le había dicho - *¿Y quién va a volar entonces?* – Muñiz se sintió aliviado cuando supo la razón de que lo desembarquen, a la vez que frustrado porque reconoció, para sí, que era su responsabilidad el no haber cumplido con ese requisito previo
-
- *Al cadete Barbero no le tocaba volar, pero se le ha programado porque como usted no puede*

El cadete Muñiz vio cuando llegaban, juntos, el capitán Salvador Barrios, que laboraba en el Departamento Militar de la Escuela, y Barbero, su compañero de promoción. Antes de que transcurriera una hora el cadete de tercer año Miguel Barbero Ganoza estaba muerto. El accidente fue muy

similar al protagonizado el año anterior por el cadete Carrera, ahora en cuarto año, solo que esta vez el resultado había sido diferente. Haciendo una práctica de recuperación de tirabuzones el avión no salió de la maniobra, el capitán Barrios le ordenó al cadete que se lance en paracaídas y este así lo hizo; tal parece que por la tensión del momento que estaba viviendo el cadete abrió demasiado pronto el paracaídas, cuyo velamen se enredó en la cola del avión arrastrándolo consigo. Ese fue el tercero de “los accidentes de abril”, ocurridos los días 16 de abril del año 1956, 17 de abril del año 1957 y 18 de abril del año 1958. El 19 de abril del año 1959 no voló ningún avión de la Fuerza Aérea.

----- 0 -----

Nota del autor.- Juan “Johnny” Carrera Ballesteros hizo una descollante trayectoria profesional, alcanzando el grado de Teniente General

No todo es tragedia

¿Quién paga el taxi ?

Un poco más avanzado el año se produciría otro accidente que tuvo algo de gracioso, el cadete de tercer año Antonio Mikulak Pérez, de la misma promoción de Carrera, estaba volando de regreso a Las Palmas cuando súbitamente se detuvo el motor de su AT- 6, no llegó a reportar su emergencia pero desde la torre de control lo vieron descender detrás del mamelón de San Juan, cerca de Las Palmas, inmediatamente se dio la alerta, la ambulancia salió a la mayor velocidad posible haciendo sonar la sirena, de la torre de control llamaron a los aviones que se encontraban volando, lamentablemente ninguno se encontraba cerca, el primero en llegar, casi media hora después, fue otro AT – 6

- *Torre, el avión parece estar en buen estado...hay mucha gente alrededor pero no veo al piloto*
-
- *Repita ¿no ubica al piloto?*
-
- *Repito, no veo al piloto, la gente hace unas señales que no entiendo, parecería que me indican que me vaya...no entiendo, voy a hacer otro pasaje*
-
- *Torre- volvió a llamar el piloto - he pasado cuatro veces y no veo señales de vida...aunque la cabina está vacía*
-
- *Confirme ¿no hay señales de vida?*
-
- *No veo señal alguna ni al piloto...*

-
- *Regrese a Las Palmas y aterrice*

“Yo estaba con una gripe muy fuerte y me tocaba hacerme colocar una inyección, pedí el permiso correspondiente para abandonar el Pabellón de Cadetes y me encontraba en la Plaza de Armas de Las Palmas dirigiéndome a Sanidad, cuando noté un inusual movimiento en la Prevención de la Base...

El motivo del alboroto era que el cadete Antonio Mikulak, mi compañero de promoción, había llegado en un automóvil, llevando consigo su paracaídas y sin un rasguño

- *Oye Miku ¿Cómo se te ocurrió dejar el avión y venirte en taxi?*
 -
 - *Y qué querías que haga pues Maha, estuve espera y espera, y no llegaban más que peones y en eso veo que aparece un taxi que se detuvo al ver el avión*
 -
 - *¿Y qué hiciste?*
 -
 - *Hablé con el chofer y le dije que me trajera, que aquí le iban a pagar ¿le habrán pagado?...lo único que falta es que me descuenten de mi propina”*
- (Myr Gral FAP Alex Mahamud Ubillús)*

LIBRE EL DOS

¡Libre el dos!

Ese año, 1965, como todos los años, los alféreces recientemente nombrados al Grupo Aéreo N*8 pasaban las de Caín para lograr que un piloto instructor los calificara de copilotos, en tanto no se hiciera evidente que hacían falta para ocupar las plazas de los nombrados a otra unidad.

En cierta oportunidad hubo un alférez, recién llegado, que andaba rogando por conseguir instructor, pero los días transcurrían y no lo conseguía; un día de esos, durante el almuerzo, oportunidad en que se juntaban prácticamente todos los oficiales de la base, salió el tema a colación

- *No seas tonto, si aquí en el 8 no consigues instructor ándate a SATCO*
-
- *¿A SATCO? ¿Tú crees? Ahí no conozco a nadie*
-
- *¡No importa, hombre! Pregunta, no pierdes nada preguntando*
-
- *Pero ¿A quién? No conozco a los pilotos de SATCO*
-
- *Mira, ese capitán que está saliendo es buena gente, lánzate, lo más que puede pasar es que te diga que no*
-
- *¿Tú crees, cómo se llama?*
-
- *No me acuerdo – el interlocutor sonreía – pero es buena gente ¡Anda!*
-

Dicho y hecho, nuestro “copiloto” suspendió su almuerzo, dejó la servilleta sobre la mesa y se fue tras él, dándole alcance en la oficina

- *Permiso mi capitán – la voz sorprendió al capitán, que lo miró extrañado*

-
- *Sí, alférez, en qué lo puedo servir* – El proyecto de copiloto le preguntó tímidamente
-
- *Mi capitán, sabe, quiero pedirle un favor*
-
- *Claro, dime qué necesitas, en qué te puedo ayudar* - el capitán, pensando que sería algo personal empezó a tutearlo para darle confianza al alférez
-
- *Mi capitán, necesito que me dé instrucción para copiloto, hace días que busco y no consigo instructor* – el alférez aprovechó para mirar el cartelito con el nombre del capitán, que lo miró en silencio por unos segundos, luego levantó el brazo y miró su reloj de pulsera
-
- *¿Es tu primer turno?*
-
- *Sí mi capitán* – El capitán, que mantenía el brazo levantado para mirar la hora, cogió el reloj con la mano contraria, miró fijamente el reloj por un par de segundos
-
- *¿Ya diste examen de la ingeniería del avión?*
-
- *Sí mi capitán, y también he completado las seis horas de simulador*
-
- *Ah, muy bien, espérame en el avión, en 45 minutos estoy ahí, anda haciendo el plan de vuelo*
-
-

- *Gracias, mi capitán!* – El “copiloto” salió de la oficina apurado y sonriente *¡Pucha qué suerte, tenía razón mi pata, qué buena gente que es el capitán!*

Dos horas después, cuando el sol estaba ya cayendo, pasó cerca del avión un oficial que estaba de servicio

-
- *Oye ¿Qué haces aquí?*
-
- *Estoy esperando al capitán Cannon*
-
- *¿A Percy Cannon, para qué?*
-
- *Me va a dar instrucción para copiloto*
-
- *¿Quéé’? - Ja Ja Ja....Ja Ja Ja- ¡Oye!.... ¿No has visto que cuando entra al comedor y alguien le dice “Libre el dos” Cannon responde ¡Libre! Y enciende el ventilador de techo? ¿Te has dado cuenta?*
-
- *Sí ... miii ...- el alférez se sonrojó temiendo escuchar lo que en efecto escuchó*
-
- *No es piloto, cojudo, es de Finanzas*
-