

Esa actividad
un tanto
misteriosa
que se llama
"volar"



ALFREDO CARBALLUDE

Calderón

496155

**ESA ACTIVIDAD
UN TANTO MISTERIOSA
QUE SE LLAMA "VOLAR"**

ALFREDO CARBALLUDE

**ESA ACTIVIDAD
UN TANTO MISTERIOSA
QUE SE LLAMA “VOLAR”**

EDITORIAL DUNKEN

Buenos Aires

2004

Carballude, Alfredo
Esa actividad un tanto misteriosa
que se llama "volar"
1° ed. Buenos Aires, Dunken, 2004
296 p. 23x16 cm.
ISBN 987-02-0962-9
I. Vuelo - Deportes I. Título
CDD 797.55

Ilustración de tapa:
Vanesa Lofeudo vlofeudo@hotmail.com

Impreso por Editorial Dunken
Ayacucho 357 (C1025AAG) - Capital Federal
Tel/fax: 4954-7700 / 4954-7300
E-mail: info@dunken.com.ar
Página web: www.dunken.com.ar

Hecho el depósito que prevé la ley 11. 723
Impreso en la Argentina
© 2004 Alfredo Carballude
e-mail: carball@ciudad.com.ar
ISBN 987-02-0962-9

A QUIENES HAYAN DECIDIDO LEER ESTAS LÍNEAS

El origen de este libro fue el deseo de rememorar hechos, amigos y momentos pasados durante la actividad de vuelo en planeador, una vez terminado mi periplo en esa actividad, y su destino era mi biblioteca particular, donde pocos interesados pudieron acceder al mismo.

Pero no puedo dejar de reconocer que el responsable de que me animara a darle forma y publicarlo fue y es un gran amigo, ampliamente conocido en el ambiente volovelístico. No haría falta que mencionara al ingeniero Jorge Tulio Calderón, quien insistió para que me animara a lanzarme a esta empresa.

Así pues, este libro, que tomó forma hace unos 30 años, por lo que con la benevolencia del caso puede considerarse histórico, tiene como destinatarios principales a aquellos que encontraron en el vuelo a vela una fuente de placer y hurgaron en sus secretos.

Pero también a muchos otros que no dejan de sorprenderse al ver o descubrir que existen máquinas más pesadas que el aire, que, sin embargo vuelan, en ocasiones durante horas y cubriendo enormes distancias, aparentemente sin utilizar energía alguna. A estos últimos, en cuyo espíritu anida alguna curiosidad, estas líneas tratan de explicar brevemente el cómo y el por qué del vuelo sin motor, que solemos llamar "vuelo a vela", al igual que algunas experiencias personales.

Diremos, en primer lugar, que todo cuerpo obedece a las leyes ineluctables de la física, una de las cuales dice sin apelación que los cuerpos son atraídos entre sí, para decirlo en forma simple. Por lo tanto, un planeador es atraído por la Tierra y *siempre está descendiendo*. Pero cuando encuentra una corriente cuya velocidad de ascenso es superior a la de caída del planeador, éste ganará altura, llevado por esa corriente.

Por último, no es cierto que un planeador no utilice energía para volar. La que emplea un avión mediante el motor y el combustible, en el planeador proviene en definitiva de la energía que el sol trasmite a la Tierra, dando lugar a las corrientes ascendentes.

Y allí reside en principio todo el secreto del vuelo a vela: encontrar esas corrientes ascendentes, mantenerse en ellas y dejarse llevar hacia arriba.

¿Cuál es, entonces, el encanto del vuelo a vela? En primer lugar, es silencioso; luego no hay vibración como la que produce un motor, y sólo se percibe el silbido del viento; en tercer lugar, no es una actividad principalmente peligrosa porque se vuela lento y no hay peligro de incendio pues no lleva combustible y, sobre todo, –y tal vez esta sea su atracción principal– mantener un planeador en el aire es un desafío constante a la habilidad personal. Es decir, es un deporte puro.

Cinco Robles – Ezeiza
Noviembre de 2004

¿De dónde vienes, hijo?

De allá abajo. Nunca trepé tan alto ni tan rápido.

¿Y cómo llegaste aquí?

No lo sé. Se me antoja que no ha sido más que un sueño, pero mucho más profundo y real que todos los anteriores en que también volaba. Sólo recuerdo que estaba sentado en mi planeador, como siempre dueño y señor del mundo, cuando entré en una térmica poderosa, que no tuve que centrar. Estaba muy cansado, cerré los ojos y abandoné los comandos.

¿Sabes dónde te encuentras?

No lo sé de cierto, pero lo sospecho.

Estás en tu mundo soñado. Tuyo es todo el espacio y todo el tiempo. Ya no tendrás necesidad de posarte en tierra para esperar las térmicas del nuevo día.

Estás en el mundo de la Eternidad, perfecto como lo concibió tu mente. En cada colina encontrarás un amigo volando a tu lado y cuando te eleves por encima nuestro puede que halles por fin lo que buscan —muchos de ellos sin saberlo— los que vuelan: la Gran Verdad.

Puedes entrar. Estás en tu mundo.

ESA ACTIVIDAD UN TANTO MISTERIOSA QUE SE LLAMA "VOLAR"

Quince años es mucho tiempo. O no es nada. Todo depende de la perspectiva que asumamos para la evaluación.

Un día de mayo de 1959 comencé el curso de piloto de planeador. Nadie que no haya hecho el mismo camino puede comprender el cúmulo de emociones y ansiedades que se esconden en el alma de quien se decide a superar temores, aprensiones y dudas para lanzarse a conocer las incógnitas que se ocultan tras esa actividad un tanto misteriosa que se llama "volar".

Desde muy chico me había apasionado todo lo que se relacionaba con el vuelo. Allá por fines de la década del 30 leía con voracidad todo material que caía en mis manos relacionado con aviones y vuelos. La aeronáutica entraba decididamente en el terreno de las realidades, luego de un impulso tremendo que le había dado la primera guerra mundial. Comenzaban a insinuarse las primeras líneas aéreas de transporte y la aviación deportiva ya era un hecho concreto, aunque quienes la practicaban eran calificados poco menos que de locos.

Yo tendría unos 12 años cuando mi padre hizo una visita con toda la familia, la tarde de un domingo de fines del verano, al Club de Planeadores Albatros, situado en los alrededores de Merlo. El ambiente y la actividad que allí se desarrollaba me cautivaron de inmediato. Era aun la época heroica de los primarios, el cable corto, el cable largo y un aprendizaje que no bajaba de los dos años para recibirse de piloto.

En aquella oportunidad, sin sospechar de qué manera Albatros pasaría a formar parte de mi vida, tuve ocasión de hacer mi primer vuelo. Hoy, recordándolo a la distancia, me parece una experiencia tan maravillosa como la sentí en aquel momento.

Me ubiqué en el asiento posterior del avión que remolcaba los planeadores, que por cinco pesos nos llevaba a experimentar diez

embriagadores minutos en el aire. Me sentía al mismo tiempo entusiasmado, eufórico, temeroso pero, por sobre todo, ansioso de conocer por fin la sensación real de un vuelo.

El avión comenzó a carretear mientras yo observaba desde mi puesto, en la cabina trasera, cómo la tierra adquiría velocidad e íbamos dejando atrás personas y vehículos, al tiempo que el viento me daba en el rostro y ponía en desorden mis cabellos.

De pronto se produjo el hecho mágico: dejamos de sacudirnos a influjo de nuestro contacto con el suelo desparejo de aquella pista de tierra y me di cuenta de que estábamos en el aire. Sentí pasar por mi cuerpo una sensación increíble y extraña, algo así como una corriente eléctrica. Me parecía estar viviendo una experiencia irreal, como cuando en los sueños nos elevamos sobre el suelo sin causa ni esfuerzo. La tierra se fue alejando y subimos como llevados por una mano invisible, atravesando lo que me parecía una calma infinita, si no fuera por el ruido del motor.

Luego de esa experiencia quedé aun más cautivado por el encanto del vuelo y todo temor fue diferido por el deseo de, algún día, poder manejar una máquina que se elevara como esta y me transportara a aquel mundo etéreo donde parecíamos quedar libres de las leyes de la gravedad.

Pero la vida tiene exigencias y compromisos que por lo general no coinciden con nuestras aspiraciones y sueños. Aparte del hecho de que la familia veía mis anhelos de volar como una especie de antesala del suicidio, el estudio, el trabajo y el matrimonio fueron postergando mi ambición. Hasta que un día, con 32 años a cuesta y tres hijos, en una especie de introspección me dije: ahora o nunca. Y me decidí a aprender a volar.

El curso de piloto de avión era caro y un tanto riesgoso. No debía olvidar que un accidente fatal pesaría sobre una familia ya constituida. Y entonces me decidí por dar rienda suelta a mis impulsos en esas máquinas que parecían tan delicadas, carentes de motor, que los neófitos llamábamos planeadores y los conocedores, veleros.

Y allá fui, en la mañana de un domingo luminoso de marzo, llevando de la mano a mis hijos Alicia y Alfreto, que contaban con no más de 5 y 3 años respectivamente, a visitar otra vez el Club de Planeadores Albatros para requerir informes sobre el curso. Me decidí entonces y luego de inscribirme quedé comprometido para iniciar el curso en el mes de mayo de 1959, integrando una brigada de la que formaban parte Isabelino Sari, Enrique Crespo, mi hermano Rodolfo y un muchacho de apellido Meizeles.

Una fría mañana de fines de otoño nos encontramos en el Club a las 0600 horas y Berretta, nuestro instructor, comenzó a darnos las primeras informaciones sobre el vuelo en planeador. Recorrimos los hangares, tuvimos una ligera idea de los aparatos que albergaban, examinamos nuestro biplaza con detenimiento y cuando creíamos que con esa estaba cumplida nuestra labor del día, el instructor nos dio la gran sorpresa de hacernos llevar el Schweizer, el biplaza en el que se llevaría a cabo el aprendizaje, a la cabecera de pista para concretar nuestro primer vuelo.

¡Qué emoción! Ahora nuestra mano derecha descansaba sobre la palanca y los pies en los pedales, aunque con la prevención de seguir los movimientos del instructor. Esta vez estábamos autorizados a tocar esos elementos que controlaban el planeador, cosa que se nos había prohibido expresamente cuando hacíamos un vuelo en calidad de pasajeros, como si fueran objetos sagrados.

Y así comenzó a adentrarse en nosotros, a través de los controles, ese conjunto de conocimientos que se transforman en última instancia en respuestas automáticas de pies y manos a los movimientos de un planeador en el aire.

Y se sucedieron las mañanas, cada vez más frías, en las que fuimos poco a poco aprendiendo los secretos que abrían la puerta al pilotaje de un planeador. Y se fueron acumulando despegues y aterrizajes en los que íbamos tomando gradualmente el control de la máquina, para luego seguir con maniobras sucesivamente más complicadas. Y aprendimos a reaccionar en una emergencia provocada, cuando el instructor cortaba de pronto el remolque en medio del despegue, y nos hicimos duchos en reconocer la aproximación de la pérdida de

sustentación, llevando el aparato a una caída brusca, lo que en las primeras experiencias daba lugar a una sensación indescriptible de angustia cuando nos sentíamos desplomar en una picada vertical, hasta recuperar el dominio de la máquina. Y por fin las maniobras finas: coordinación de comandos, cambios de viraje con bolita al centro, mantenimiento de un rumbo determinado, tirabuzones a ambos lados y aterrizajes de precisión.

A estas alturas nos sentíamos por momentos pilotos experimentados y en otras ocasiones aprendices inexpertos, a los que acechaba el peligro detrás de cada maniobra nueva. Pero relatábamos todas nuestras experiencias con un entusiasmo y repetición que deben haber hastiado a nuestros amigos y parientes.

Y entonces tuvo lugar el momento más emocionante del curso, sin lugar a dudas: el primer vuelo solo. Porque es el momento en que se pasa el Rubicón, cuando entramos en una etapa nueva que deseamos, que esperamos con ansiedad y un poco de temor, pero que nos parece siempre lejana, como si no tuviera nada que ver con nosotros. Y como siempre me ha parecido que fue un paso trascendental, dejo para otro capítulo el relato de esa experiencia.

Y por fin llegó el gran día del examen. Hicimos un vuelo con un inspector de la Dirección de Aeronáutica y luego dimos respuesta por escrito a una serie de preguntas. Finalmente, estuvimos en posesión de nuestra licencia de piloto privado de planeador que dentro del Club nos autorizaba a sacar del hangar un Baby cuando lo deseáramos y pedir a cualquier piloto remolcador que anduviera a mano que nos llevara a 600 metros de altura..

Parecía que habíamos transitado un tramo inconmensurable y, sin embargo, estábamos apenas en el inicio de una serie de experiencias, a la vuelta de cada una de las cuales tal vez nos esperaba algo nuevo y desconocido que un momento de vacilación podía tornar en grave peligro. Porque estábamos en el dominio donde las cosas no tienen alternativa. En el aire se vuela o se vuela. Y si uno no puede hacer frente a cualquier situación imprevista, las consecuencias suelen ser lamentables.

Así entré a formar parte de una cofradía única en la que viví momentos de genuina camaradería, instantes de suprema euforia y alguna circunstancia cuyo recuerdo aun hoy me hace estremecer.

Poco a poco me adentré en la actividad del Club, que no se reducía solamente a volar. Pronto aprendí que detrás del hecho en apariencia simple de poner un planeador en vuelo había todo un mecanismo en ocasiones muy complicado y en otras simplemente burocrático, que constituía la infraestructura sobre la que se apoyaban los breve o prolongados momentos en que nos deleitábamos en el aire.

Y a poco andar fui un engranaje más colaborando en toda forma, hasta que un día me pidieron que integrara la Comisión Directiva. Esta función era anhelada por unos pocos y rehuida por la inmensa mayoría que sólo quería llegar al Club y encontrar una máquina lista para volar. Yo fui de los que se dieron cuenta de que para volar antes había que trabajar duro en tierra y por esa sola razón —aunque no me sobraba tiempo— presté mi colaboración. ¡Qué diferencia entre volar solo y libre, en medio del azul, y soportar semanalmente los problemas triviales, tras una mesa en la oficina que el Club alquilaba en el edificio del Pasaje Barolo, en la Avenida de Mayo!

Llegó un momento en que se me pidió ~~que~~ prestar mi ayuda como instructor. Lo acepté cuando mi experiencia me dijo que estaba maduro para transmitir a otros algo de lo que había aprendido y de lo cual tal vez podrían beneficiarse. De esta actividad particular dentro del vuelo, que luego relataré, conservo muy gratos recuerdos.

Finalmente, amigos y compañeros me llevaron a ocupar la Presidencia, experiencia también plena de vivencias y recuerdos, aunque algunos no tan gratos como los derivados del simple hecho de volar. Así recorrí toda la gama de actividades en el Club Albatros, prestando mi ayuda y apoyo desinteresados, como lo hicieron tantos otros con mayor o menos habilidad. Pero puse de mi parte todo el entusiasmo y empeño posibles para tratar de pagar en alguna medida la deuda contraída con quienes, con sus esfuerzos y dedicación habían hecho una realidad la posibilidad de sentarse en un planeador y recorrer solo y libre los caminos del cielo.

Dentro de estos recuerdos cabe una página especial para aquellos compañeros que compartieron sueños y trabajos, de entre los que rescato en primer lugar al ingeniero Jorge Tulio Calderón, hasta hoy ampliamente conocido en el ambiente volovelístico, con el que compartí y sigo compartiendo agradables momentos de compañerismo y, en la actualidad, recuerdos comunes de nuestro paso por Albatros. Fue también presidente en su momento, tarea en la que puso de manifiesto no sólo sus conocimientos técnicos, sino un impulso y decisiones que contribuyeron al adelanto del Club.

Y si bien la lista nunca será completa, no puedo dejar de lado a Perissinoto, el encargado al que recurriamos en toda circunstancia para resolver los problemas que se presentaran; el “gitano” César Martínez, que tenía a su cargo el mantenimiento de los aviones de remolque; Rogelio Berretta, que prestó su colaboración como instructor e inauguró las primeras excursiones para volar en ladera; “el padre” Moreno, instructor durante varios años que cargaba con ese mote por la incipiente calvicie que mostraba en la parte posterior de su cabeza; Guardini, otro instructor voluntarioso, que ya nos ha dejado; Reinoso, que también ocupó la Presidencia y aportó sus ideas y soluciones; Rolf Hossinger, que llegaba a menudo al Club piloteando un hermoso Aero Commander; y los compañeros de vuelo como Tito Conde, Benúdez, Arcagni, Kauf, Honda, Minuzzi, Urdian, Mattanó, Quesada, el malogrado Jorge Riera, y tantos otros que el tiempo y la memoria van desdibujando, al igual que numerosos colegas que conocí en distintos campeonatos nacionales y con los que mantuve muy buenas relaciones durante el tiempo que practiqué el vuelo a vela.

Hoy, transcurridos algunos años y terminado mi periplo en el vuelo a vela, al mirar hacia atrás veo esos años como los mejores de mi vida, sin duda alguna. En ellos di todo lo que pude de mí, pero recibí mucho más en emociones, compañerismo y amistades que perdurarán de por vida.

Y porque atesoré en mí recuerdos que creo vale la pena conservar antes de que el paso del tiempo los vaya desdibujando, como el viento que va modificando las dunas de la playa, un día me decidí a tratar de

contar las más relevantes de esas experiencias. Así lo hice un poco porque confío que tal vez alguno, cuando lea estas líneas, comparta en cierta medida los momentos que viví, y otro poco porque el ser que soy y que algún día habrá sido, estará reflejado en estas páginas donde, por mucho que lo intente y desee, no podré dar una ajustada idea de todo lo que significaron para mí el paso por el Club Argentino de Planeadores Albatros y el vuelo a vela.

Nueva York, enero de 1974

PRIMERA DISTANCIA LIBRE

Llamábamos “veleros” a esas máquinas que nos parecían tan poderosas y que solíamos atisbar con emoción cuando despegaban y se elevaban gráciles y elegantes: los Skylark III, el Skylark II, el Meise, el Sky 34. Por la tarde, terminada la actividad de vuelo, ayudábamos a guardarlos en los hangares y nos dábamos el gusto de sentarnos en la cabina, preñada de instrumentos de que carecían nuestras máquinas elementales de aprendizaje, para soñar un rato con vuelos de distancia y enormes alturas ganadas.

Eramos los pilotines, recién salidos del cascarón, con un enorme bagaje de entusiasmo y una aterradora falta de experiencia. Pero ya habíamos dejado de ser “güífaros”, como se los denominaba en el Club, aquellos alumnitos que llegaban a las cinco de la mañana para abrir las puertas de los hangares, asegurarse un buen lugar en la lista de vuelo de la brigada y emplear luego una hora cargando nafta a los aviones de remolque, repasando los planeadores biplazas en los que volaríamos durante el día, y llevándolos a la cabecera de pista, a rastras de un viejo tractor que nos hacía sudar tinta para ponerlo en marcha.

Todo eso había quedado atrás, con su encanto retrospectivo: las mañanas heladas de invierno, el campo y las pistas como nevados por la escarcha y la fabulosa emoción de hacer un vuelo de 6 minutos con el instructor detrás. Ahora éramos pilotos, habíamos dado los exámenes escrito y práctico e integrábamos la cofradía, aunque apenas si estábamos en el primer peldaño de una larga escalera. De aquí en más era cuestión de practicar, aprender y, sobre todo, tener una constancia infinita para superar problemas de todo tipo, de entre los cuales no eran menores los meteorológicos. Largas mañanas, interminables tardes en que el tiempo no era apto para volar, las ocupamos con mate e historias.

Y nuestra libreta de vuelo se iba llenando lentamente con los magros minutos insumidos por remolques y planeos ininterrumpidos hasta el suelo. Aun faltaba la primera emoción grande: volar a vela una hora. Y luego, el otro gran salto: el primer vuelo de distancia.

Por fin, inesperadamente, llegó el gran día. Como piloto recién egresado me habían asignado un velerito elemental, un Baby, ese diseño clásico y primitivo del año 1932 con el que los alemanes comenzaron a palpar las delicias del vuelo a vela. Nos parecía de una belleza imposible de describir, sobre todo porque era la puerta mágica de la suprema libertad. De cabina estrecha, en la que cabíamos ajustadamente, con un pequeño parabrisas de plástico y recibiendo en el rostro el viento libre, con el Baby experimentamos la primera gran euforia del vuelo a vela. Visto desde la cabina de un Baby el mundo era pequeño y todo nuestro.

* * *

A las 1100 horas el cielo comenzó a llenarse de pequeñas nubes que aparecían repentinamente como el maíz que revienta en el sartén. Eran pequeñas erupciones blancas, ligeros copos algodonosos que pronto se disolvían en la inestabilidad de la mañana. Pero, sin duda, eran preanuncio de un magnífico día para volar a vela.

Con la emoción y la premura del caso llevé mi velerito a la cabecera de pista y a las 1200 horas el Stearman de remolque me llevaba hacia arriba a 2 metros por segundo, remontando el horizonte, cabalgando los incipientes respingos de las primeras térmicas. El Stearman parecía flotar 30 metros delante de mí llevándome dócilmente sujeto a la soga de nilón. Nos desplazábamos sin esfuerzo ni dificultad aparente, como cuando uno pasea sobre una acera llana, sin darse cuenta de la complejidad de un acto como el caminar, que parece tan simple. Pero en realidad, esta ballet aéreo era el resultado de un prolongado entrenamiento.

A los 600 metros me desprendí de la soga que me unía al avión y aun sin plena conciencia de lo que daría el día comencé a volar como

siempre, un poco al azar, hacia aquí y hacia allá, virando sin orden ni concierto, perdiendo altura en forma constante y, por desgracia, demasiado rápido para mi gusto.

El tablero de instrumentos, por demás elemental, sólo constaba de un altímetro, un indicador de velocidad, una brújula y un variómetro. Este último nos daba la información más preciada, es decir, si estábamos subiendo o bajando en la masa de aire. La brújula giraba loca a impulso de mis virajes, el velocímetro se mantenía más o menos constante, el altímetro mostraba descenso en forma permanente y el variómetro parecía clavado indicando un metro y medio por debajo del cero.

De pronto, un golpe ascendente poderoso y sostenido me indicó que había entrado en una térmica. Eché un vistazo hacia arriba y localicé allá a unos 1200 metros de altura la base oscura y ventruda de un cúmulo ya definido. El corazón me dio un vuelco. ¿Estaría por fin dentro de ese fenómenos extraño y tan esperado que llamábamos térmica?

Observé el variómetro, que aun se mantenía empecinado en un metro de descenso. Viré rápidamente tratando de hacer un círculo lo más perfecto posible. Entré en una zona de descenso y volví a ascender cuando me encontré en el punto de origen de mi viraje. Exploré a la izquierda y entonces comprobé con el entusiasmo imaginable que estaba ascendiendo. El variómetro indicaba un metro de ascenso por segundo y el altímetro no sólo se había detenido sino que empezaba a mostrar una tímida ganancia de altura.

Era mi primer térmica digna de ese nombre. Al igual que el muchacho que está aprendiendo a nadar y cruza por primera vez la parte honda de una pileta, así me revolví en la térmica a tropezones, no obstante ganando altura. ¡Qué poderosa y amplia sería!

Trepe y trepe, encantado, eufórico, exultante, y a 100 metros de la base de la nube, recordando las advertencias de no dejarse succionar por la fuerte corriente ascendente que allí se forma, abandoné la térmica con 1200 metros de altura.

¡Qué mundo glorioso! Y entonces deambulé por aquí y por allá, encontré otras térmicas, subí, descendí, gocé por primera vez del vuelo

libre y sentí que todo el esfuerzo de ocho meses de aprendizaje valía la pena. Y aunque el día daba para mucho más, pagué tributo a mi inexperiencia. Cuarenta minutos después estaba enfilando la cabecera de la pista, en la pierna final, incapaz de haber encontrado otra térmica fuerte para mantenerme volando un par de horas.

Pero esos primeros 40 minutos de vuelo a impulsos de la energía natural del Padre Sol habían depositado en mí algo nuevo, como en las ceremonias mágicas de los pueblos antiguos y me habían hecho traspasar el umbral de la inexperiencia total. Ya no era el pilotín de una hora atrás. Ahora había volado realmente.

Y por fin, al acercarse el mediodía, un mes después, hacia fines de 1961, con el tiempo mínimo de vuelo que exigían las reglamentaciones, me decidí a lanzarme a la aventura suprema del primer vuelo de distancia.

El vuelo a vela encierra una característica que no comparte ningún otro deporte de la actualidad. Es ese algo maravilloso que se llama vuelo de distancia. Hacer distancia libre supone aprovechar las condiciones de un buen día y lanzarse en alas de las térmicas y el viento de cola a tratar de llegar lo más lejos posible. ¿Dónde? Allí está lo encantador del asunto. Nadie sabe dónde aterrizará esa tarde, a qué distancia del punto de partida, con quién se encontrará, qué condiciones hallará en el camino, qué paisajes atisbará desde su cabina, en la que está solo aunque dueño del universo, dónde dormirá esa noche.

Sin radio, sólo con los propios pensamientos y en ocasiones con las angustias y los problemas del vuelo, un piloto de planeador es uno de esos felices mortales que gozan, en fugaces ocasiones, del privilegio de encontrarse a sí mismo.

En un país como la Argentina, sobre la pampa inmensa, volando en un planeador, en silencio, dentro de un mundo que parece irreal, con la tierra interminable que se extiende a nuestros pies, nos sentimos el centro del universo. Todo el mundo que se proyecta allá abajo fue creado para que pudiéramos gozar de este instante supremo, en esta encrucijada del tiempo y la distancia.

A las 1100 horas soplaba un viento regular del norte y el cielo aparecía límpido y transparente. Los altoveleros que habían salido a esa hora, se "prendieron" inmediatamente. "Prenderse" era, en la jerga de los pilotos, encontrar una térmica lo bastante fuerte como para ubicarse en su parte más intensa y trepar dentro de ella.

Para poder pasar a volar mejores máquinas, una de las primeras exigencias era la de hacer dos vuelos de distancia de por lo menos 30 kilómetros cada uno, en un Baby. Así que llevé mi planeador a la cabecera de pista y cuando llegó mi turno allá fui, buscando mi gran emoción. Corté a los 600 metros de altura, el máximo permitido, para no desperdiciar ventaja alguna, no obstante haber cruzado algunas térmicas durante el remolque. Y comencé a tantear el cielo en busca de mis térmicas.

Pronto ubiqué una ascendencia potente, que me llevó a los 1.000 metros sin dificultad. Y entonces consideré llegado el momento supremo, aquel en que uno pone la cola de su máquina al viento y se lanza en procura de lo desconocido, mientras el Club, sus pistas, hangares y edificios familiares, el seguro refugio se van alejando como un barco a la deriva.

Sobre Morón encontré otra térmica y aunque tenía altura suficiente hice una pausa para virarla. En los primeros vuelos de distancia toda altura parece poca y toda seguridad insuficiente. Y al hacer mi primer viraje contemplé al Club allá hacia el norte, donde ya, aunque me lo propusiera, difícilmente podría regresar. Entonces me mantuve en las térmicas que iba encontrando mientras me dejaba llevar por el viento.

Mientras tanto, sorprendido por lo fácil del intento hasta ese momento y lo bueno del día, trataba de ubicarme en la carta de navegación que tenía al alcance de la mano. Aquí un camino, allá un canal, más allá un agrupamiento de casas; pero todo era como un rompecabezas para mí. Me contenté finalmente con dejarme llevar por el viento y seguir el rumbo que me imponía para recorrer la mayor distancia posible.

El techo se había elevado constantemente y ya arañaba los 1600 metros. De pronto entré en una térmica que me pareció buena. Supera-

do el primer empujón y cuando el régimen de ascenso se ha hecho constante, nada indica la velocidad a que estamos subiendo, excepto ese precioso instrumento que se llama variómetro.

Hice un par de virajes y cuando atisbé el instrumental, comprobé con un asombro incontenible que estaba ascendiendo... ¡a razón de seis metros por segundo! Era la térmica más potente que había encontrado en mi vida. Pero al mismo tiempo, al mirar hacia abajo me encontré situado nada menos que sobre la vertical del Aeropuerto Internacional de Ezeiza, donde llegaban y de donde partían a cada momento aviones comerciales de todo tipo. Entonces comencé a vigilar cuidadosamente los alrededores para no encontrarme cara a cara con un Boeing o un Douglas cuatrimotores. Pero en 15 minutos el viento me había desplazado y me encontraba fuera de la zona prohibida de vuelo. Por suerte, un planeador es una mota en el espacio y a 2000 metros de altura es imposible localizarlo y, menos aun, comprobar su matrícula.

Lo cierto es que había perdido ya hacía rato todo vestigio del Club. Pero en cambio comencé a identificar en mi carta el sitio sobre el que volaba. Pensando que si me situaba sobre una ruta asfaltada y transitada se vería facilitada mi recuperación, me recosté sobre la ruta 2, el camino a Mar del Plata que yo conocía bien y de largo tiempo atrás. Pronto la ubiqué y aunque el viento tendía a desplazarme ligeramente hacia mi izquierda, me mantuve sobre ruta, subiendo y bajando luego de trabajar las térmicas que iba encontrando a mi paso.

Mi inexperiencia más que el desmejoramiento del día —no hay que olvidar que volaba un Baby con una relación de planeo teórica de 1 en 18, es decir, que descendía un metro por cada 18 que avanzaba, contra los grandes veleros con una relación de 30 ó 35 a 1— hizo que a las 1600 horas, luego de recorrer en línea recta la para entonces increíble distancia de 60 kilómetros, me viera en situación de tener que aterrizar. Busqué un campo que me pareció liso y suficientemente extenso, tratando de aplicar en esa primera prueba de fuego todo lo aprendido de los instructores y pilotos más experimentados, y me ubiqué para hacer el tráfico que me colocaría en posición correcta al tocar tierra.

Se trataba de una pequeña estancia situada sobre la ruta 2, con un discreto casco, que sobrevolé antes de aterrizar. Observé a una persona cruzando un jardín, pero advertí que no me había visto y aterricé en una parcela que confirmó mi análisis desde el aire, puesto que resultó lisa y pareja

El sol castigaba fuerte y no había nadie a la vista, excepto unos 30 vacunos que pastaban en el otro extremo del potrero. Cuando el planeador detuvo su carrera desprendí mi correa de seguridad, me quité el paracaídas y entonces advertí que tenía una sed espantosa. Había agotado en la primera hora de vuelo una cantimplora de agua y me moría por tomar algo. Recogí mi barógrafo —el instrumento más precioso porque comprobaría mi hazaña—, cargué a hombros el paracaídas y me fui caminando hacia la tranquera que daba al casco, distante unos 200 metros.

En ese momento la tranquera se abrió y dio paso a un hombre de camisa raída y bombacha amplia que venía con un balde de leche en su mano derecha. Aun no me había visto y cuando estuvimos a 50 metros de distancia, de pronto se apercibió de mi presencia y se quedó inmóvil, como quien ve un fantasma. No era para menos: ¡un desconocido, con un paracaídas al hombro, un aparato raro en la mano derecha y como trasfondo un planeador en el suelo!

Pero pronto reaccionó y vino a mi encuentro. Saludé y expliqué lo ocurrido. Una vez convencido de que no se trataba de un accidente, se apresuró a ofrecerme las comodidades de que disponía en el casco. Y por primera vez en un vuelo de distancia percibí el delicioso sabor de un mate cuando se ha estado volando cuatro horas, sin agua y la garganta apretada por la emoción y la sed.

Este, mi primer vuelo de distancia, me deparó, además de la inmensa satisfacción de cumplir con lo que en ese momento consideraba una proeza, dos experiencias distintas y contrapuestas. Una fue de terrible vergüenza, porque cometí la "gaffe" del siglo, y la otra de agradecimiento ante una actitud que se repetiría muchas veces al ponerme en contacto en numerosos vuelos con la gente de nuestro campo, generosa, abierta, dispuesta a dar todo lo que tiene ante un extraño en apuros y necesitado.

El capataz me informa que dentro de unos instantes el dueño de la estancia saldrá rumbo a Buenos Aires en su auto y que si lo deseo puede llevarme con él. Le explico que tengo que dar cuenta al Club de mi posición para que vengan a buscarme

El punto donde había aterrizado, sobre el kilómetros 62 de la ruta 2, se ubica a cuatro kilómetros de Echeverría, un cruce de rutas que hacia el este lleva a La Plata y donde está instalado un puesto camine-ro de la policía, en el que esperaba me pudieran dar una mano.

Transcurren 20 minutos y aparece el dueño, hombre amable, con el que converso un rato y le aclaro algunas preguntas inevitables sobre esto del vuelo sin motor. Me reitera el ofrecimiento de llevarme a Buenos Aires, pero le digo que, aunque se lo agradezco, no puedo acompañarlo porque debo esperar junto a mi planeador la llegada del avión que me llevará de retorno al Club. En cambio, le ruego que me deje en el destacamento policial, que le queda de camino, donde espero encontrar un teléfono. Me informa que saldremos enseguida.

Efectivamente, al poco rato llega en su auto. A su lado está sentada una mujer de unos 22 años. Él tendrá 50 o algo más, por lo que presumo que es su hija. En el asiento trasero se ubica una muchacha que estimo es una persona de servicio, a cuyo lado me sitúo. Partimos y la niña del asiento delantero, luego de saludarme se pone a hablar del vuelo en planeador. Yo, que me siento contento con la hazaña lograda, contesto a sus preguntas con deferencia y locuacidad. Quiere saber cómo se vuela sin motor y me deleito dándole detalles. En una de las respuestas hago referencia a la explicación que le he dado previamente al dueño del campo, y le digo:

—“Como le expliqué a su padre...”.

Me interrumpe para decirme con un tono glacial:

—“Mi marido”.

Y entonces todo el mundo se derrumba sobre mi y aunque sigo hablando maquinalmente me doy cuenta de la tremenda pifia y el papelón. Por suerte, en pocos minutos llegamos a mi punto de destino. Me despido y bajo del auto, con una sensación parecida a la que debe sentir un perro cuando escapa con la cola entre las patas.

Tenía la esperanza de encontrar en el destacamento un teléfono para hablar a Merlo y comunicar al Club mi posición. Pero el policía de guardia echó sobre mis espaldas un balde de agua fría al informarme que el teléfono más próximo estaba a 32 kilómetros de distancia. Entonces pedí hablar con el oficial a cargo y luego de explicarle de qué se trataba, se puso en contacto con La Plata mediante la radio policial, desde donde transmitieron mi mensaje a la policía de Merlo, la cual habló por teléfono a nuestro Club.

Agradecí y marché de vuelta a la estancia en un auto que me llevó hasta su entrada. Al bajar pude apreciar que los vacunos, curiosos como suelen ser, estaban rodeando mi planeador. Con el susto del caso, temiendo que pudieran haber causado algún daño, corrí hasta el aparato, espantando vacas, terneros y novillos. Al revisarlo comprobé que un ternero había pisado el alerón izquierdo por fortuna sin romper más que la tela, lo cual no imposibilitaba que volviera en vuelo al Club. Pero para evitar una sorpresa desagradable, el capataz que me recibiera en un principio arreó los animales a otro potrero.

Finalmente, como la proximidad de la noche me hacía presumir que no dispondría de recuperación en el día, decidí trasladarme a Merlo para volver con el avión. Y aquí tuve la segunda experiencia del día, que sería una de tantas que comprobaría en mis vuelos y que pondría de relieve el espíritu y la generosidad de nuestra gente de campo.

Le comuniqué al capataz que me volvía a Buenos Aires, para retornar al día siguiente. Sólo tenía que correrme hasta la ruta para tomar uno de tantos ómnibus que hacen el viaje a la ciudad, para lo cual se ofreció inmediatamente a acompañarme. Nos quedamos un rato a la vera del camino esperando el ómnibus, charlando de cosas sin importancia. Cuando por fin apareció el ómnibus en el horizonte el buen hombre me preguntó solícito si necesitaba dinero para viajar. Fue un gesto que me conmovió hondamente. Yo, un desconocido que ocupaba el tiempo en practicar un deporte bastante caro, era no solamente atendido con toda deferencia y amabilidad por quienes trabajaban en el campo donde el azar me había llevado, sino que ese hombre, que vivía la vida austera del campo, como un padre solícito se interesaba

por saber si tenía dinero para volver a mi casa. Le agradecí su amabilidad, por supuesto sin aceptar nada.

A la mañana siguiente bien temprano, partíamos de Merlo en un Piper PA 18, de cabina cerrada, con el tucumano Carlos Vega al comando y enfilábamos hacia el sur, repitiendo la misma ruta que había hecho yo el día anterior en vuelo librado. Llegamos al sitio, el piloto hizo un par de pasadas a baja altura para reconocer el campo y finalmente aterrizamos sin dificultad.

Agradecí una vez más al capataz y a algún peón que se acercó presuroso ante la novedad y, luego de convenirlo con Vega, una vez en vuelo hicimos una pasada a baja altura sobre el destacamento policial en un gesto de saludo. Y de allí rumbo al Club, el nido que había dejado por primera vez en busca de la gran aventura de mi primer vuelo de distancia.

Quince días después me ponía en camino con toda la familia para veranear un mes a orillas del mar, en las playas del Tuyú. Debía pasar necesariamente por el punto donde había aterrizado, por lo que me proveí de un paquete de dulces y, llegado el kilómetro 62 de la ruta 2 hice un alto para saludar a mis nuevos amigos y hacerles entrega de ese pequeño obsequio que testimoniaba aunque en forma modesta mi agradecimiento.

Y cada vez que vuelvo a pasar por el sitio aminoro la marcha cuando llego al kilómetro 62 y contemplo el campito donde tuve la emoción incomparable de hacer mi primer aterrizaje fuera del nido, en aquella oportunidad en que corté ese lazo invisible aunque tan fuerte con que nos sentimos atados al Club antes de emprender la suprema aventura del primer vuelo de distancia.

EL VUELO A CIEGAS

Esta ligera introducción al vuelo a ciegas me ha parecido necesaria para que el lector comprenda en todo su dramatismo la aventura que narraré a continuación, en la que tuve que exigir al máximo mis escasos conocimientos en esta modalidad de vuelo.

El vuelo a ciegas supone una técnica especial, un paso más allá del pilotaje experimentado. Esto era particularmente cierto en aquella época en que se volaba a "palito y bolita", antes de la llegada de los horizontes artificiales transistorizados. Muchos pilotos nunca llegaron a dominar esta técnica en aquellos años porque ofrecía inconvenientes muy particulares.

Los factores fisiológicos que dan el sentido del equilibrio al ser humano, suelen jugar malas pasadas cuando se está volando a ciegas. La vista proporciona al hombre los elementos fundamentales para mantener el equilibrio. Pero cuando ésta falta, toman el comando otros factores tales como los canales semicirculares del oído. En su interior, las células ciliares, como pistilos que se mecen en un medio líquido, transmiten al cerebro la posición o desplazamiento del cuerpo. Cuando avanzamos, las células ciliares se inclinan hacia atrás por la inercia y las finas terminaciones nerviosas transmiten ese dato al cerebro. Pero cuando el cuerpo se detiene se produce un fenómeno inverso, puesto que al inclinarse las células hacia delante dan la impresión de que el cuerpo se desplaza hacia atrás, aunque está inmóvil. Como los canales son tres, ubicados en ángulo recto cada uno respecto a los otros dos, esa misma sensación engañosa se repite respecto al movimiento lateral o a los desplazamientos verticales.

Cuando caminamos o nos mecemos la vista suple esa sensación equivocada y el cerebro elige la que concuerda con la realidad. Pero cuando no vemos el mundo exterior, el cerebro sólo dispone de las sensaciones que le envían los canales semicirculares, con lo que fácilmente es llamado a engaño.

Piénsese entonces en lo que ocurre cuando volando a ciegas, dentro de una nube, sin ver el horizonte que nos sirve de testigo y ante cuyo desplazamiento relativo cuando nos encontramos en un ambiente con visibilidad reaccionamos automáticamente para mantener el planeador nivelado, la máquina inicia un viraje escarpado y desarrolla sobre el cuerpo del piloto una fuerza centrífuga que lo proyecta hacia fuera. Las células ciliares reaccionan al estímulo físico y en determinadas circunstancias el cerebro interpreta que estamos haciendo un viraje en sentido contrario al real.

Para suplir esta desventaja el hombre ha desarrollado algunos instrumentos que muestran al piloto lo que está sucediendo en realidad. El primero de ellos, denominado "indicador de giro y lado", al que llamábamos "palito y bolita", consiste en una pequeña esfera situada en un tubo de vidrio ligeramente curvo, con un líquido en su interior, cuyo fin es amortiguar los movimientos, que muestra el nivel horizontal.

Pero hace falta otro elemento para medir el ángulo de viraje o, dicho en otras palabras, la inclinación que tiene el planeador. Esto lo proporciona una aguja, a la que denominábamos "palito" en el lenguaje de todos los días. Y si queremos complicarnos un poco más la vida, digamos que el "palito" está conectado a un sistema giroscópico, montado en un sistema de suspensión cardánica, cuyo movimiento de precesión indica el ángulo de nuestro viraje a través de la inclinación de la aguja. Todo esto parece complicado para el neófito, y en realidad lo es. Lo importante era comprender cómo funcionaba y responder correctamente a sus indicaciones.

Todo este sistema funcionaba correctamente siempre que conectáramos bien los terminales de las pilas, porque de no hacerlo así, la aguja funcionaba al revés. Por eso nuestra primera preocupación cuando nos preparábamos para salir a volar era controlar en tierra que el instrumento estuviera conectado en forma apropiada a la fuente de energía.

En los años finales de mi actividad de vuelo llegaron los horizontes artificiales. Si bien existían desde años atrás y eran utilizados en la aviación a motor, eran grandes y pesados, requiriendo una fuente de

energía de la que no disponíamos en un planeador. Cuando comenzaron a aparecer los horizontes artificiales transistorizados, que requerían la energía de un par de pilas, el vuelo a ciegas se transformó completamente. Pero estos instrumentos, de los que se carecía en casi todos los clubes de planeadores del país, eran caros y difíciles de obtener, por lo que aprendimos a volar a "palito y bolita".

Tuve una sola oportunidad de comprobar la bondad de estos horizontes tripulando un Vasama. Parecía un juego de niños controlar el aparato a ciegas, siguiendo la posición de una figura de avioncito en el instrumento, que nos indicaba con toda precisión la posición y los movimientos del aparato.

Así como se aprende a caminar caminando, la única forma de aprender a volar es volando. Pero el vuelo a ciegas obliga a un entrenamiento particular que, cuando se tiene la fortuna de disponerlo, se lleva a cabo en el simulador de vuelo o Link. Sólo en los últimos tiempos —me refiero a los años 1968 y 1969— dispusimos de uno de estos complicados equipos en el Club Albatros, por lo que todos los que queríamos alguna vez volar en nube aprendíamos haciendo nuestras primeras armas metiéndonos en una nube, por lo general lejos del Club, fuera de la vista de instructores molestos. ¡Y así eran los primeros sustos!

Por mi parte había seguido la tradición. Mi curiosidad siempre fue superior a los temores que habían sembrado los pilotos veteranos. Recuerdo la primera vez que entré en una nube con el Skylark II, en un vuelo a Zárate, sin instrumento apropiado alguno. Luego de dos virajes en medio de la niebla del cúmulo incipiente, salí por un borde completamente desconcertado, perdido en absoluto el sentido del equilibrio y sorprendido por la imagen de un horizonte totalmente desubicado respecto a lo que yo esperaba debiera ser. Así que tomé con algún respeto eso de volar en nube y traté de aprender mediante la experiencia de otros y los ensayos que hacía cuando se presentaba la oportunidad.

Pero para aprender a volar a ciegas es preciso contar con buenos cúmulos, ni muy poco desarrollados ni excesivamente potentes. Los

primeros no permitían subir dentro de ellos por mucho tiempo; los últimos constituyen la fuente de peligro más auténtica no sólo para el vuelo a vela, sino para todo medio de vuelo.

Instalaba las pilas en mi Standard Austria, salía a volar en pleno día luminoso y sin nubes, conectaba el instrumento, me inclinaba hacia delante en la cabina, bajando la cabeza para ignorar y no ver el horizonte, y con la vista fija en el panel trataba de volar "a ciegas". Claro que en cuanto percibía que la máquina se aceleraba o estimaba que su inclinación no era la requerida, me bastaba levantar la vista y al ver el horizonte corregía automáticamente la posición del planeador. Era, como se ve, un aprendizaje con trampa que muy poco tenía que ver con una situación real de vuelo a vela a ciegas, dentro de un cúmulo, donde no podría levantar la cabeza y requerir la posición del horizonte cuando algo comenzara a andar mal.

Cuando se presentó el momento de mi intento de ganar los 3000 metros en Tandil, para lo cual necesitaba inevitablemente volar a ciegas, mi preparación aun distaba bastante de ser completa. Pero había volado algo por instrumentos y podía interpretar los movimientos del indicador de giro y ladeo, traduciendo mentalmente las indicaciones correspondientes y llevar a cabo los movimientos apropiados de los controles.

Sobre todo, me sentía capaz de autocontrolarme, que es la parte más difícil del vuelo a ciegas. Cuando "se queman los libros" un piloto poco experimentado o emocionalmente inestable suele caer en la desesperación. Y de allí en más, como no es posible adoptar la actitud de "aquí me salgo del juego", lo que sobreviene queda en manos del destino, Dios o la suerte, como se prefiera llamarlo.

Una máquina sin control dentro de una nube puede adoptar cualquier actitud, desde planear plácida y lentamente hasta iniciar una pica-da cuyo punto final es difícil de prever. Una vez perdido el control y en manos de la desesperación, un piloto difícilmente recobra por sus propios medios el dominio de la máquina cuando vuela dentro de una nube.

Siempre teníamos presente el recurso supremo a emplear en una situación de este tipo: frenos afuera y mantenerlos así hasta ver el

horizonte, con lo cual impedíamos que la máquina superara la velocidad crítica. Aunque nunca tuve que recurrir a ese expediente, me imagino cómo debe sentirse un piloto zarandeado y sin tener noción de hacia dónde va y en qué posición.

Al volar a ciegas pasamos de un pilotaje de tipo instintivo, basado en la apreciación visual, a un pilotaje "cerebral", en el que la mente analiza los elementos que le proporcionan los instrumentos y reacciona en consecuencia, en ocasiones contrariando las sensaciones físicas, que suelen ser muy intensas. De ahí la primera regla que nos enseñaban los pilotos viejos:

"Si tenés que elegir entre lo que te dice tu mente y lo que indica el instrumento, no dudés en pronunciarte por este último".

Sólo el que ha volado alguna vez a ciegas sabe cuánto cuesta en ocasiones esta decisión.

VUELO EN FRENTE DE TORMENTA

El concurso

En 1964, cinco años después de iniciada mi actividad en el vuelo a vela, habría de marcar mi primera experiencia en concurso.

El año anterior había tenido lugar el gran evento. Luego de una intensa lucha las autoridades de la Federación Argentina de Vuelo a Vela, amparadas en la circunstancia de que un argentino, Rolf Hossinger, había conquistado el primer puesto en el último campeonato mundial, celebrado en Alemania dos años atrás —lo cual daba derecho a ofrecer el país como próxima sede— consiguieron que Aeronáutica cediera los fondos necesarios para organizar la prueba en la Argentina. Luego, como resultado de la compra de máquinas para el concurso, quedaron en el país estos aparatos, los que posteriormente fueron distribuidos entre los distintos clubes. En Albatros contábamos en 1969 con tres Ka6, con los que se hicieron numerosas pruebas de aliento.

A mediados de 1963 comencé a volar esta máquina. Aunque no estaba lo suficientemente familiarizado con ella, me tocó una para el Concurso Nacional de 1964 que se celebraría en Córdoba y no dejé de aprovechar la oportunidad para hacer mi primera experiencia en competencia.

Después del concurso mundial realizado en Junín, provincia de Buenos Aires, nuestro deporte recibió el impulso natural que a toda actividad proporciona una abundante propaganda y los medios materiales para practicarlo. Muchos pilotos que hasta ese año no habían volado sino los viejos y castigados Babys, de pronto se veían ante las puertas del cielo, en condiciones de volar un Ka6. Era casi como pasar de un Ford T a una Ferrari.

El Ka6 era una máquina fabricada en Alemania, básicamente de madera, pero de un rendimiento que, en teoría, se situaba en una relación de planeo de 1 en 30. Era fácil de pilotar, disponía de un instrumental muy completo si exceptuamos las exquisiteces que por ese entonces comenzaban a verse, tales como horizontes transistorizados y variómetros sonoros. Los primeros, merced a un muy bajo consumo eléctrico permitían largos vuelos a ciegas con un juego de pilas, dejando de lado la tediosa tarea de volar confiando en el giro y ladeo, y los segundos hacían posible volar en térmica sin fijar la vista en el variómetro común. Cuando se entraba en la térmica, los auriculares hacían sentir un silbido que era tanto más agudo cuanto más intensa la ascendencia. Los pilotos con alguna experiencia tardábamos en adaptarnos a este nuevo juguete, del que en mi tiempo sólo estaba dotado el Standard Austria SH.

Los instrumentos restantes eran los conocidos por nosotros, pero con la increíble diferencia de que todos andaban bien. Esta máquina no disponía de flaps ni compensadores en los planos de cola y en ocasiones, especialmente luego de un vuelo largo, de varias horas, se hacía sentir la pesadez de la palanca, que sólo contaba con un resorte cuya tensión admitía cierta regulación.

Por lo demás, había que volar este planeador para captar toda su simplicidad y facilidad de maniobra, cómodamente sentado en una cabina amplia, en la que se podía llevar todo lo que imaginara el piloto más exigente. Los frenos, muy efectivos, permitían aterrizar con una seguridad y precisión incomparables. Y a nosotros, que habíamos superado la etapa de los Babys sin freno, con los que aprendimos a deslizar vigorosamente para situarnos en el punto de aterrizaje elegido, nos parecía un juego de niños regular nuestro descenso con tales recursos.

La máquina era robusta no obstante su construcción de madera, condición que nunca dejaré de recordar con gratitud después de haber comprobado en la experiencia que he de relatar, a qué extremos llegaba esta resistencia que le había conferido el fabricante.

Fue así como en 1964 nos encontramos en la Escuela de Aviación Militar de Córdoba, en el mes de enero, para un nuevo concurso

nacional. Era en verdad un hermoso espectáculo el de la pista larga de la Escuela, cubierta a la hora de la partida con los 20 ó 25 Ka6, todos exhibiendo la misma pintura; el fuselaje celeste y las alas y planos de cola blancos. Había llegado al país, por fin, la era del planeador standard, el famoso 15 metros donde tantos progresos había hecho la industria de las aeronaves sin motor.

Los pilotos veteranos miraban a estas máquinas con cierta condescendencia, autorizados como estaban a volar los Standard Austria, el Foka o el Zephir, las máquinas más avanzadas en ese momento. Nosotros, los que prácticamente estábamos saliendo del cascarón, nos sentíamos dispuestos a dar un brazo para poder volarlas.

Y llegó mi gran momento. Por la posición que había alcanzado en el ranking interno me tocó volar un Ka6 en el concurso de Córdoba. Como dije, era mi primer concurso y en él habría de aprender muchísimo a través de errores, ilusiones frustradas y una experiencia particular que aun hoy, transcurridos muchos años, cuando la rememoro en profundidad me sigue impresionando como espeluznante.

En ese, mi primer concurso, mi ayudante sería Enrique Crespo, compañero de curso que se prestó a soportar las incomodidades que sufren todos los ayudantes, para quienes están reservadas las tareas más duras y menos agradables. Su concurrencia a Córdoba merecería un capítulo aparte y también, gracias al viejo privilegio argentino de tener a Dios de nuestro lado, pudo contarla.

Crespo se trasladó a Córdoba con un grupo de socios que iban a prestar su ayuda. Entre ellos estaba Zorzoli, el mecánico César Martínez y algunos otros que escapan a mi memoria. Decidieron viajar en el jeep del Club, que llevaría de remolque un carro de Skylark III, en el que irían repuestos para el concurso. Como eran cinco o seis, no todos podían ir en jeep, por lo que se turnaban en el carro, que era como un enorme túnel.

Al llegar a Villa María, a sólo unos 100 kilómetros del destino, mientras intentaban pasar a un camión, debido a la pobre aceleración del jeep volcaron y prácticamente destrozaron el carro. Por una circunstancia más que afortunada nadie se mató, pero hubo alguna pierna fracturada, heridas no muy importantes y hematomas a granel.

El accidente tuvo lugar a la vera del Aeroclub de Villa María y pronto tuvimos la noticia en la Escuela de Aviación Militar. Uno de los muchachos, con una pierna fracturada, tuvo que quedar internado en un sanatorio local y mi ayudante Crespo fue trasladado a nuestra base en un Ranquel del Club que oficiaba de remolque, donde comenzó a reponerse de una herida en el cuero cabelludo y el intenso susto pasado.

Por mi parte, dado que no disponía de vehículo propio, decidí aprovechar un vuelo de traslado de un Skylark III que volaría Urdiain y me ubiqué en el asiento delantero del Stearman que pilotearía Wilinsky. Despegamos temprano en la mañana de nuestro campo de Merlo y luego de una escala para reabastecernos de nafta, al mediodía hacíamos nuestra aparición sobre la Escuela de Aviación Militar, mientras veíamos desarrollarse los cúmulos indicadores de inmejorables condiciones para volar a vela.

Urdiain desprendió el Skylark III, viró a la derecha y se perdió de vista, mientras nosotros enfilábamos hacia aquella enorme pista, que permitía dos despegues paralelos y simultáneos durante el concurso y que tantas veces habría de ver desde la cabina de mi Ka6.

Estudié cuidadosamente los contornos y de inmediato fijé en la mente las dos pistas aledañas, una de la IKA y la otra de la fábrica Militar de Aviones, vecinas a la Escuela. Allá hacia el oeste se perfilaban algunas estribaciones y hacia la derecha el panorama familiar de una pampa sin mayores accidentes, por lo menos desde esta perspectiva. Luego habría de comprobar la diferencia que existe entre la pampa bonaerense y la de Córdoba, cuando pude apreciar desde el suelo los cercos de piedra y cina-cina que abundan en la zona.

Aterrizamos bien pasado el mediodía. Comimos un sándwich y me dediqué a repasar mi Ka6, en el que había hecho no muchos vuelos. Y como era día de entrenamiento, allá fui fielmente sujeto a mi avión de remolque a conocer los cielos cordobeses y sus tan mentadas condiciones extraordinarias para volar a vela. El día era bueno y pronto ubiqué una ascendencia en la que gané altura. Luego deambulé sin rumbo fijo y cuando el techo se hizo superior a los mil metros,

hacia mediados de la tarde, con desarrollo de buenos cúmulos, puse proa a la ciudad de Córdoba que se veía allí nomás, con sus altos edificios. Y yo, que nunca había caminado por sus calles, me pude pasear por sus cielos con un deleite que sin duda no hubiera sentido como vulgar peatón.

Hacia las 1600 horas los cúmulos habían engordado a ojos vista. Decidí entonces practicar un poco de vuelo en nube, campo en el que aun me encontraba bastante falto de experiencia. Así que conecté mi giro y ladeo y, luego de la consabida espera para que el instrumento se "aséntara" mientras volaba recto y nivelado, elegí mi nube y me situé debajo, como un pollito que busca el calor de la gallina, y comencé a trepar vigorosamente. Luego de una recorrida cuidadosa hacia ambos lados para cerciorarme de que no había nadie en las cercanías, me dejé absorber por la nube, penetrando en la zona lechosa de su entraña.

Creo que el Ka6 volaba solo antes que merced a mi experiencia, porque en realidad ésta era muy poca. Pero se trataba de una máquina muy estable y no tuve mayores inconvenientes ni sustos, excepto la nerviosidad inherente a los primeros intentos de este tipo.

Y una vez más luego, por la noche, conversando con Urdian pude comprobar la inmensa vastedad del espacio. Me dijo entre sonrisas que le había "robado" la nube, porque cuando penetré en aquel cúmulo él había decidido hacer lo mismo, aunque se encontraba ligeramente debajo mío y, por cierto, situado en un ángulo muerto de mi visión. Tuvo que ir, pues, en busca de otra nube para no correr el riesgo de un encuentro poco feliz en pleno vuelo a ciegas.

La sede

La Federación de Vuelo a Vela había conseguido que las autoridades aeronáuticas nos permitieran llevar a cabo el concurso en la Escuela de Aviación Militar, situada a pocos kilómetros de la capital de la provincia. Contábamos, por lo tanto, con un amplio hangar donde guardar planeadores y aviones de remolque con seguridad, al abrigo de un cambio de tiempo intempestivo o de la violencia de un frente de

tormenta. Para nuestro alojamiento disponíamos de dos amplias alas, originalmente destinadas a dormitorios de los cadetes de Aeronáutica, que para ese entonces en su gran mayoría estaban fuera de la institución, gozando de vacaciones.

Siempre recordaré los aquelarres que se sucedían noche tras noche, hasta altas horas en esos dormitorios, donde en medio de la semipenumbra que dejaba una tenue lámpara azul veíamos volar toda clase de proyectiles de una cama a otra. Había panes y frutas que iban y venían vertiginosamente y en una ocasión hasta un colchón se desplazó por el aire, para ir a caer del otro lado de la línea de roperos que separaba el recinto en dos sectores.

Los que provocaban todo este tremendo desbarajuste, por supuesto, eran los ayudantes, que una vez iniciada la prueba poco tenían que hacer, excepto esperar nuestro retorno y guardar las máquinas. Con un exceso de energía sin quemar, faltos del cansancio con que volvíamos de una prueba difícil, sólo pensaban en pasarla en forma divertida, por lo cual no los culpo ni condeno. Pero para los que íbamos a volar nuevamente al día siguiente era otro cantar. Si al principio nos pareció divertido todo este caos en que se sumían los dormitorios después de la cena, al poco tiempo queríamos que se nos dejara tranquilos para descansar.

El grupo de pilotos del Club Cóndor, en particular Urbancic y Hoerhammer, con la típica modalidad germana, pensando sólo en que se resentía su eficiencia para el día siguiente, promovieron algunas cuestiones hasta que, desarmados a impotentes por el peso de una mayoría que los abucheaba y decía cosas poco agradables amparada por el anonimato y la oscuridad desde el fondo del salón, optaron por mudarse de dormitorio.

Una noche la batahola llegó a tal extremo —incluyendo un naranjazo que destrozó un vidrio—, que se hizo presente el cabo encargado de la guardia, acompañado de dos soldados armados. Quiso imponer orden mediante una exhortación y gestos serios y como era de esperar consiguió todo lo contrario. Desde el fondo de la sala surgían aclamaciones, imitaciones de animales y toda clase de ruidos raros, a los que fingía ignorar.

Opté por levantarme de la cama, conversar con él —que me miraba como si fuera el promotor del escándalo— y explicarle que todo era producto de la euforia de un día en que se habían hecho buenos vuelos, pero que no se volvería a repetir. Se dio por conforme y en cuanto abandonó la sala surgió un rugido y se reinició el escándalo. Con muy buen tino, el pobre cabo optó por ignorar el asunto y no volver.

Los días previos, dedicados a entrenamiento, resultaron increíblemente buenos. El concurso debía comenzar un lunes y el domingo anterior, para dar brillo a la ceremonia de la inauguración, contamos con la colaboración de Aeronáutica con vuelos rasantes de Gloster Meteors y una escuadrilla de Sabres —estos últimos recién habían llegado al país—, un grupo de paracaidistas y un poco de acrobacia en planeador. Por todos lados surgían cúmulos poderosos y los pilotos que volaríamos en el concurso nos quedábamos extasiados con estas imágenes, mientras sobre nuestras cabezas pasaban a baja altura los Glosters y Sabres, a los que prestábamos escasa atención.

Y finalmente llegó el gran día. Y también, como era de esperar, se terminaron las condiciones óptimas para volar a vela, aunque pudo haber sido peor. Recuerdo haber volado en numerosas ocasiones —la mayoría—, sin nube alguna a la vista, es decir, en lo que llamábamos “térmicas secas”, y en otra haber terminado la prueba —o lo que pude cumplir de ella— bajo un dosel cerrado de nubes que preanunciaban lluvia. Pero no hubo un solo día francamente favorable y con las condiciones que anhelábamos. No obstante, en uno de los días en que se voló llevé a cabo lo que fue y sigue siendo para mi el más increíble vuelo de mi vida, en una parte del cual, desplazándome a 120 kilómetros por hora ascendía a dos metros por segundo en un aire totalmente laminar.

El vuelo

Promediaba el concurso. Mi posición era por demás pobre y mi mejor actuación se reflejaba en un tercer puesto en una de las pruebas. Por lo demás, sólo podía consolarme pensando que estaba aprendiendo. Así que no me acompañaba en los vuelos preocupación especial

alguna porque tuviera que defender un buen puesto. Salía a volar con los mejores deseos de hacer un buen papel, pero si mi posición al final del día era mala, no me importaba mayormente. Mientras tanto, gozaba intensamente de los vuelos, que en esta ocasión me ponían en contacto con un nuevo panorama: la Córdoba generalmente desconocida, no la del turismo, los cerros y los arroyitos llenos de encanto, sino la del trabajo duro sobre el surco, en una tierra mucho menos rica que la de la provincia de Buenos Aires.

Las primeras noticias de la prueba del día se dejaron filtrar a través de los informes de Meteorología. A media mañana supimos que se aproximaba un frente, cuya intensidad desconocíamos. A las 1100 horas, en la reunión del briefing se nos informó que el frente era de poca intensidad, una simple vaguada que llegaría a eso de las 1300 horas y cuyo paso no destruiría las condiciones para el vuelo a vela. Por lo tanto, se decidió llevar a cabo una prueba, que se eligió no muy extensa a fin de que, de variar el pronóstico, no quedaran los planeadores desperdigados en una gran área. Por fin supimos de qué se trataba: una ida y vuelta a Rincón, hasta donde llegaríamos sobrevolando el Río Segundo. En consecuencia, no había problemas de navegación.

Entre las 1200 y las 1230 horas comenzaron los primeros despeques y a las 1300 yo estaba en el aire peleando con las térmicas que no eran muy intensas. Se podían ver pequeños cúmulos un tanto aislados, y me enfrasqué en la tarea de tratar de resolver la ecuación que se nos presentaba distinta cada día y que había que encarar. La solución consistía en cumplir la prueba dentro de ciertos límites de tiempo. Pero volaba con alguna cautela porque no me acababan de conformar las condiciones del día y tenía presente el anuncio del frente que no debía estar lejos.

A eso de las 1330 horas, poco después de pasar por el control de salida, me encontraba sobrevolando Olmedo, que se había declarado aeródromo de alternativa y desde donde, en caso de tener que aterrizar, podíamos pedir el remolque para volver a la base e intentar otra salida. Desde la partida había visto muy pocas máquinas, no tanto por la separación natural que se produce cuando vuela un grupo sino porque

me había preocupado fundamentalmente de explorar y exprimir mis térmicas.

A estas alturas percibí hacia el sur el anunciado frente, que según el pronóstico casi no sería tal. Un frente es para el volovelista que se inicia otra de las grandes experiencias que anhela vivir algún día. Y yo pensé que el destino me deparaba el momento tan esperado.

Volar un frente se asemeja a volar en la ladera de una montaña, con la diferencia de que se trata de una elevación, en ocasiones muy extensa, que se desplaza. La colina está representada por la masa de aire frío que se mueve como una cuña, provocando en la línea frontal una serie de fenómenos, de los cuales aprovechamos uno para volar. Me refiero a la corriente ascendente de aire menos denso que se eleva al paso del frente. Esta corriente es homogénea y en ocasiones muy intensa, perfectamente laminar, es decir, sin asomo de turbulencia. Otra cosa es si pretendemos penetrar en el frente. Allí, como pude experimentarlo ese día, la violencia de las corrientes ascendentes y descendentes puede destrozar no ya un planeador sino un avión de línea.

Al ver aproximarse el frente hice mi plan. Como su desplazamiento era paralelo a mi rumbo, trataría de aprovecharlo para volar en su línea de ataque y llegar así a Rincón. Si tenía suerte, puede que estuviera en condiciones de aprovechar el mismo frente en el viaje de vuelta. Por lo tanto, puse francamente proa a la masa oscura que avanzaba hacia Olmedo y en un planeo de cinco minutos estuve en contacto con ella.

La primera impresión que produce un frente para el que nunca ha visto de cerca y desde el aire este fenómeno, es sobrecogedora. Impresiona tanto la potencia que se adivina en sus formas cambiantes como la belleza de esa masa que a influjo de su tremenda energía interior produce lluvias torrenciales a su paso y cúmulos de desarrollo pavoroso. Un piloto de línea amigo que ese día sobrevoló la zona en un vuelo de Tucumán a Buenos Aires, me refirió posteriormente que ese frente presentaba formaciones calculadas en 12.000 metros de altura, que se iluminaban como faroles japoneses a última hora del día, en el mo-

mento de máximo desarrollo, merced a las descargas eléctricas que albergaban. Hasta ahora sólo podía percibir la masa oscura que avanzaba hacia mí mientras yo iba a su encuentro. Su parte superior se proyectaba como un alero curvado, una especie de ola lista para romper, que encerraba una especie de caverna oscura y cuyo borde superior se armaba y desarmaba sin interrupción.

Mantuve el rumbo hacia esa masa que ahora, a menos de 500 metros, adquiriría todas sus reales dimensiones y poco después llegaba a su vera. Entonces, por primera y única vez en mis años de vuelo, percibí la ascendencia poderosa y suave de la masa caliente que se elevaba buscando el equilibrio, en cumplimiento de las leyes ineludibles de la física. El variómetro indicó en pocos segundos un asombroso +5, mientras me rodeaba una calma y falta de turbulencia increíbles. Viré enseguida a la izquierda y comencé a volar paralelo al frente.

De inmediato percibí lo raro de la situación, que nunca había experimentado anteriormente: a mi derecha la caverna oscura, con su alero que se proyectaba hacia afuera y continuaba en dirección de mi rumbo hasta perderse de vista, y a la izquierda el paisaje familiar de un día de térmicas regulares, pequeñas nubecitas, la insolación de las 1400 horas y allá abajo, el suelo que se iba distanciando rápidamente, mientras ganaba altura. La pared de la derecha me impedía ver debajo y a medida que iba ascendiendo percibía por encima de la masa cambiante los cúmulos de poderoso desarrollo.

La segunda circunstancia que me llamó la atención fue el ascenso sostenido de mi máquina, de 5 metros por segundo. Volaba a 90 kilómetros por hora y siempre en un aire perfectamente laminar, por lo que decidí trocar mi ganancia de altura por velocidad. Fui empujando lentamente la palanca hacia adelante y al tiempo que me desplazaba con más rapidez el variómetro descendía. Al llegar a los 120 kilómetros por hora aun subía a dos metros por segundo. Apuré un poco más y a 140 kilómetros de velocidad se equilibraban el descenso de la máquina con el ascenso de la masa de aire. Me pareció prudente no superar esa velocidad, aunque el aire no mostraba la más mínima turbulencia. También por primera vez en mi vida de piloto me despla-

zaba en forma sostenida en una masa ascendente a tal velocidad y sin perder altura.

Ya estaba a medio camino entre la base y el punto de viraje cuando percibí a mi izquierda otro Ka6 similar al mío. Pronto lo identifiqué. Se trataba de Aparicio, un catamarqueño entusiasta del vuelo a vela, muy buen piloto, y que algunos años después encontraría una muerte trágica volando un avión de la gobernación de su provincia, cuando desapareció sin dejar rastros. Tres meses después encontraron los restos de su aparato estrellado contra un cerro en Catamarca. La tragedia era mucho más penosa, si cabe, puesto que iba con él un hijo de seis años que también pereció en el accidente.

Aparicio había tenido la misma idea que yo, y seguramente que unos cuantos pilotos. Estimó que podía aprovechar el desplazamiento del frente para llegar al punto de viraje y retornar. Así que intercambiamos un saludo, poniendo nuestras máquinas a 40 metros de distancia y así, volando lado a lado, con la precisa referencia del Río Segundo debajo nuestro llegamos a Rincón cuando ya el frente había casi rebasado el control.

Teníamos que descender a 1000 metros para pasar sobre las marcas en tierra, por lo que sacamos frenos para perder los 500 metros extra que nos había regalado el frente y viramos a la derecha para tratar de localizar el control. Al penetrar por debajo del frente encontramos las primeras turbulencias, aunque moderadas. En el sitio de control no había ni rastros de los encargados de registrar el paso de los planeadores. Se habían trasladado en un helicóptero y, apercebidos del frente que se aproximaba y de su aspecto nada tranquilizador, resolvieron —sabiamente— emprender el regreso aunque no había llegado planeador alguno. Lo cierto es que hicimos dos virajes de 360 grados sobre el sitio sin ver a nadie ni marca alguna, y luego de mirarnos y hacer un gesto de desconcierto decidimos emprender el regreso. Retornamos entonces al frente, esta vez desde dentro del mismo, observando debajo un paisaje oscurecido por las nubes, donde las ráfagas de viento y la turbulencia que aquel arrastraba levantaban polvaredas que ocultaban el terreno. Un poco más adelante se diseñaba en forma

nítida el suelo que iba invadiendo la masa frontal por el corte definido que establecía la sombra sobre el suelo.

En medio de alguna turbulencia no muy intensa volvimos a ganar la zona de ascenso del frente y emprendimos el retomo, con la esperanza de alcanzar la base. Aparicio se abrió un poco a la derecha y a los pocos momentos lo había perdido de vista. Ahora me encontraba solo, otra vez ascendiendo en forma vertiginosa, de retorno a casa.

Y entonces comenzó a germinar en mi mente la posibilidad de ganar aquellos 3000 metros tan elusivos, para mi C de Oro. Había llegado a los 1000 metros sin dificultad y la ascendencia se mantenía potente y constante. Por otro lado estimé que nadie cumpliría la prueba, ya que el frente había rebasado Córdoba y todos tendrían que aterrizar fuera de la base. Por último, como argumento definitivo, pensé en mi pobre posición en el concurso, que me permitía el lujo de salir último en una prueba sin mayor preocupación. Así que cambié mi objetivo y me dije:

—“Vamos para arriba, hasta donde se pueda, a ver si logro atrapar los 3000 metros de altura ganada”.

Sobre Olmedo, antes de alcanzar el frente, había descendido hasta los 350 metros. Por lo tanto, necesitaba superar los 3.400 metros para estar razonablemente seguro de tener la tan ansiada marca. Entonces, ya con mi plan definitivo, reduje velocidad para trepar lo más rápidamente posible y allá me fui para arriba como un globo.

Cuando superé los 1.500 metros comencé a sentir el enfriamiento de la masa que se elevaba. Era pleno verano y volábamos con una camisa liviana, de mangas cortas, y un pantalón también propio para la estación. Recuerdo que a los 1.800 metros mi mano, crispada sobre la palanca, tiritaba al compás de mi cuerpo. Me sentía helado pero firme en mi determinación de alcanzar la mayor altura posible.

Y al llegar a este punto del relato me suele asaltar el mismo pensamiento: ¿Cómo es posible que con tan poca experiencia y conocimiento de la estructura de un frente me lanzara a una empresa que me llevó al borde de una tragedia? Por supuesto, todos somos sabios cuando examinamos los problemas en forma retrospectiva, pero cuan-

do se trata de vuelo no caben las improvisaciones. Y yo estaba improvisando, sin la menor conciencia de que tal vez tendría que pagar un precio muy alto por mi temeridad.

Lo cierto es que hasta ese instante el único castigo era el frío, que por momentos se tornaba intolerable. Mirando un poco más adelante estaba la incógnita de dónde habría de aterrizar, ya que las posibilidades de llegar a la base estaban totalmente descartadas. Pero había pensado que una vez alcanzada la altura buscada era cuestión de picar la máquina, ganar en velocidad al frente —lo cual no era difícil, puesto que éste se desplazaba a unos 40 kilómetros por hora— y disponer así de media hora para aterrizar y buscar seguro refugio.

Mientras tanto había llegado a los 2.300 metros, al tiempo que la ascendencia frontal perdía fuerza gradualmente y mi variómetro se acercaba lento pero seguro a la marca del cero. Y aquí es cuando —también en forma retrospectiva— advierto que llego al momento crucial, como cuando uno se encuentra ante la bifurcación de un camino y no tiene la plena certeza sobre el rumbo. La ascendencia frontal no daba para más. A mi izquierda se elevaban enormes cúmulos, que surgían de la masa continua del frente que, como un murallón, se empinaba hacia el cielo. Cabían dos posibilidades: abandonar el intento de alcanzar los 3.500 metros y poner rumbo a la derecha en busca de un sitio seguro donde aterrizar o penetrar en la masa nubosa que suponía me daría el ascenso que necesitaba. Y como un tonto me metí de cabeza en la trampa: viré hacia la izquierda para penetrar en las nubes.

Tomada mi decisión, había conectado el giro y ladeo de mi máquina un rato antes. Mi experiencia de vuelo a ciegas, como ya dije, era más bien escasa, pero me sentía capaz de dominar la máquina. Así que un minuto después me encontraba inmerso en la tarea de controlar el planeador con mis ojos fijos en el tablero, porque me rodeaba la conocida masa espesa de una niebla cerrada. Tenía la mente concentrada en el giro y ladeo, tratando de que la bolita se mantuviera centrada y el palito conservara la inclinación constante, indicio de que estaba virando en forma regular; un ligero desplazamiento de la vista hacia arriba para controlar la brújula y asegurarme de su rotación regular y pausa-

da; un vistazo al indicador de velocidad para comprobar que no picaba ni llamaba demasiado; finalmente, una ojeada rápida al variómetro para cerciorarme de que estaba subiendo.

Efectivamente, había entrado en una zona de ascenso sostenido que me llevaba hacia arriba a un metro por segundo, que se acrecentaba por momentos hasta llegara a dos, donde me mantuve virando. Necesitaba unos 10 o 15 minutos para alcanzar los 3.400 o 3500 metros. Entonces buscaría los 60 grados de mi rumbo de escape y volvería tranquilo al vuelo limpio y claro fuera de las nubes.

La ascendencia volvió a decrecer y se hizo de medio metro escaso por segundo. Pero con esto finalmente logré alcanzar los 3.400 metros en vuelo a ciegas y con un suspiro de alivio decidí abandonar el frente. Interrumpí el viraje y por un momento volé recto y nivelado. Ahora todo era muy sencillo según mi planteo. Se trataba de fijar la brújula en los 60 grados y mantener el rumbo. Tarde o temprano —yo esperaba que fuera lo más temprano posible— perforaría el frente y me encontraría otra vez en la zona de visibilidad. Así que di pedal y palanca a la derecha. La brújula inició su lenta rotación y pasó de los 280 grados originales a los 50. Aquí interrumpí el viraje y la inercia me llevó a los 60 grados buscados. Ahora adelante, en vuelo recto y nivelado, para salir del frente.

Comenzaron a deslizarse los minutos en forma agobiante. Cada momento que pasaba me sentía más desconcertado y tenso. No percibía la claridad que preanuncia la salida de una nube. Yo estaba metido dentro de una enorme neblina y tenía un solo rumbo de escape. De pronto, al mirar la brújula, advertí con angustia que había virado 180 grados sin darme cuenta y estaba penetrando otra vez en el frente. Corregí de inmediato y seguí acumulando preocupación. A los pocos minutos me encontré inexplicablemente otra vez en la misma situación: rumbo 200 grados. Entonces comprendí que era vital mantener el rumbo y me concentré en la brújula. Pero el tiempo pasaba y yo seguía dentro del frente, sin ningún atisbo de dónde me encontraba ni cuánto tardaría en salir.

Es aquí donde afloran las profundas angustias. Uno se pregunta dónde está y, lo más apremiante, qué hacer. Y como no es posible

salirse del juego, la única alternativa es tragarse la angustia y seguir adelante.

Me encontraba a 2.800 metros, aterido de frío y sin la más mínima idea de cuánto tardaría en ver algo. Era un poco como navegar en la noche sin luz alguna de referencia en la costa. Y me dije que tenía que ver la tierra para saber a qué atenerme. Mis certezas se limitaban a la creencia de que siguiendo el rumbo 60 grados saldría del frente — aunque no sabía cuándo ni dónde—, que debajo mío estaba la tierra y que detrás se extendía el frente, del que debía salir. Entonces estimé que si quería ver algo no tenía otra alternativa que descender.

La mano izquierda empuñó la palanca de los frenos y la llevé toda atrás. Surgieron cuatro planos verticales en las alas, arriba y abajo y, como si le hubieran cercenado un metro a cada lado el Ka6 comenzó a descender obediente. El variómetro pronto estaba indicando -4 metros por segundo y mantuve todos los frenos afuera. El altímetro comenzó a descender en forma visible y pronto señalaba menos de 1.000 metros. Calculaba que a 600 metros de altura vería algo. Pero mis ilusiones pronto se esfumaron. Descendí de los 600 metros aún sin ver nada y seguí hundiéndome en la nube.

A los 400 metros, aun volando a ciegas, me asaltó la desagradable idea de que la diferencia de presión —que ciertamente había traído el frente— me podía jugar una mala pasada. El valor de la indicación del altímetro era relativo. Pero una vez más, era un caso de "do or die". Mantuve, pues, los frenos afuera y seguí mi rumbo hacia el suelo.

A los 200 metros rebasé la última capa nubosa y percibí la tierra. Pero la inspiración profunda que inicié cuando volví al vuelo regular y casi instintivo de la percepción visual se cortó de pronto. Casi sin transición penetré en la zona de máxima turbulencia del frente, donde las capas bajas y primeras se mezclan con el aire cálido provocando remolinos y movimientos verticales de una potencia increíble. Mi Ka6 comenzó a agitarse como movido por una coctelera gigantesca; lamentablemente, yo era el hielo en ese cóctel.

La cabina, ordenada y nítida, se convirtió en unos segundos en un verdadero pandemonio. Del amplio bolsillo derecho, donde descansa-

ban cartas y computadoras de vuelo surgió un manantial de papeles que chocó contra la parte superior de la burbuja de plástico. Traté de cazar algunas cartas al vuelo, pero pronto me di cuenta de que mi atención tenía que centrarse en otras cosas más urgentes.

Todo objeto suelto en la cabina se desplazaba a mi alrededor, a influjo de los violentos descensos y los igualmente súbitos ascensos. Me movía en una corriente de aire en permanente mezcla y el variómetro de pronto indicaba un descenso de 15 metros por segundo, para pasar sin pausa alguna a 15 metros de ascenso. Esto provocaba desajustes en el vuelo que tenía que corregir con golpes poderosos de la palanca y verdaderas patadas a los pedales. Los súbitos descensos hacían que se me escaparan las pedaleras y tenía que ubicar frenéticamente los pies en los apoyos para mantener el control. Detrás de mí sentía cómo el barógrafo rebotaba enloquecido en el hueco donde estaba ubicado y al que no tenía acceso.

Miré hacia el suelo y percibí un panorama como de última hora del día, cuando está por anochecer. Remolinos de tierra se elevaban y oscurecían el paisaje. No obstante haber ajustado al máximo el correa-je de seguridad que me sujetaba al asiento, en algunos momentos mi cabeza daba contra el plexiglás. En ocasiones miraba de reojo las alas y las veía combarse hasta alcanzar posiciones increíbles y grotescas, luego de haberme acostumbrado a contempladas serenas, rectas, casi inamovibles durante el vuelo. Ese día tuve la plena certeza de lo que puede resistir un planeador y bendije al diseñador y la experta mano de obra que lo había hecho tan fuerte.

A todo esto seguía descendiendo. Por momentos la aceleración me llevaba a los 140 kilómetros por hora, y en cuanto daba palanca atrás el silbido del viento se apaciguaba y quedaba como en medio de un silencio ensordecedor. El indicador de velocidad señalaba 60 kilómetros, al borde de la pérdida, y entonces daba palanca adelante para recuperar velocidad. Y volvía a empezar el juego: la máquina se descontrolaba hasta llegar a la velocidad crítica y en cuanto reducía quedaba al borde de la pérdida. Mientras tanto, trataba de mantenerla nivelada con movimientos enérgicos de la palanca hacia ambos lados.

Pero lo cierto es que seguía descendiendo y cuando el altímetro indicaba menos de 100 metros me dije que se acercaba el momento de aterrizar. En medio de esa turbulencia era lo mismo que ponerse en manos de la suerte. Pero tampoco había otra alternativa, así que comencé a escudriñar el suelo, en busca de una parcela que me pareciera adecuada, tratando de ver en medio de esa masa oscura que remolineaba allá abajo. En ese maelstrom aéreo era imposible saber de dónde venía el viento, si es que soplaba de algún rumbo definido.

Y de pronto, como en un cambio súbito de escena de una película en colores, rebasé el frente y penetré en su parte delantera, en la zona laminar, y el sol inundó mi cabina. La quietud y serenidad me parecían imposibles. Entonces comencé por aflojar todos los músculos y apoyé la cabeza contra el respaldo. Mi cuerpo, como una batería sobrecargada, dejaba escapar el voltaje acumulado en una hora de máxima tensión. Respiré hondo y mi primer pensamiento fue:

—“He nacido de nuevo”.

Luego de una pausa de algunos segundos viré a la izquierda dentro de la masa ascendente. Estaba a menos de 100 metros de altura y era urgente alcanzar un nivel seguro y, en segundo término, saber dónde me encontraba. Miré el reloj y advertí que eran las 1530 horas. Revolví entre los papeles que inundaban la cabina, puse un poco de orden y rescaté la carta de Córdoba. Era cuestión de hacer conjeturas, mientras seguía subiendo vertiginosamente. Allá abajo se veía nítida una ruta asfaltada que deduje era la número 9. ¿Pero cuánto había avanzado en mi desplazamiento con el frente? Era difícil preverlo. Mi primer planteo era, una vez alcanzada una altura conveniente adquirir velocidad para ganarle al frente hasta encontrar un sitio para aterrizar y proteger la máquina, antes que la tormenta me volviera a alcanzar.

Delante mío se sucedía sobre el suelo un paisaje brumoso que no permitía ver con claridad más allá de los 10 kilómetros. Desde los 1500 metros a que había llegado piqué el Ka6 y me desprendí del frente tomando distancia. A los pocos minutos estaba sobrevolando un pueblo que me pareció demasiado pequeño como para disponer de teléfono desde donde avisar mi posición a la base. Por lo tanto, retorné al frente,

que me venía pisando los talones, tomé nuevamente altura y seguí escudriñando el horizonte en busca de una ciudad. Deduje por la carta que me había desplazado sobre Colonia Caroya, pero sin la menor seguridad de que así fuera. Poco después decidí iniciar otro vuelo de exploración, porque un nuevo elemento se sumaba a mi preocupación.

En mi rumbo hacia el norte había advertido que iban desapareciendo en forma paulatina las parcelas abundantes donde aterrizar. El terreno se hacía progresivamente más abrupto. Allá adelante se veían cerros cubiertos de monte donde tenía que descartar toda posibilidad de posarme. Por lo tanto, había llegado otra vez al punto crítico en que tenía que tomar una decisión final.

Me desprendí nuevamente del frente y pronto estaba sobrevolando un pueblo no muy grande pero que presumí tendría teléfono. Hice un circuito de reconocimiento y registré dos parcelas aptas para mi aterrizaje. Una era un rastrojo de lo que parecía alfalfa, donde pastaban algunas vacas, pero que ofrecía claros suficientes para el aterrizaje. El otro era un campo arado. Me decidí por el primero y luego de una observación cuidadosa del terreno aterricé con el mismo rumbo que llevaba, eludiendo sin dificultad a los animales que andaban en grupos.

Toqué suelo y a poco la máquina se detuvo. Desprendí la tapa cabina y advertí que un chico venía a la carrera con el asombro reflejado en su carita de chango. Le sonreí y luego de algunas palabras traté de averiguar dónde me encontraba. A mi pregunta, el chico respondió que el pueblo se llamaba San José de la Dormida. Por supuesto, era desconocido para mí. Así que comencé a investigar en la carta para ubicado. No podía encontrarlo y por sus dimensiones me parecía imposible que no estuviera registrado. Entonces le volví a preguntar al chango si estaba seguro del nombre y me dijo que sí. Confirmé que la ruta a la izquierda, sobre la que me había desplazado en el vuelo, era la número 9 y casi me estaba conformando con la idea de que el pueblo no figurara en el mapa, cuando al elevar la vista lo vi en la parte superior, a una altura que no me imaginaba podía haber alcanzado en mi desplazamiento. Una rápida medición me permitió comprobar que estaba 120 kilómetros más al norte de donde suponía.

En esos momentos se aproximó un señor de unos 30 años que estaba con su auto en las cercanías y me había visto aterrizar. Le expliqué lo ocurrido en forma somera para despejar toda idea de un accidente y luego de amarrar el planeador detrás de una cortina de árboles, puesto que se veía el frente amenazador que estaba al llegar, me llevó en su auto hasta el pueblo. Le pedí primero que me alcanzara hasta el local de la policía, donde un comisario muy atento y al que seguramente era la primera vez que se le presentaba esta situación, escuchó mi relato y me dijo que de inmediato mandaba un agente para cuidar la máquina.

A continuación mi acompañante me llevó hasta el hotel donde, como me había prevenido, no disponían de comodidades para pasar la noche, al igual que no la había en hotel alguno. Le pedí como último favor que me llevara hasta un sitio para hablar por teléfono a la base y aquí descubrí con desconsuelo que no disponían de este medio de comunicación en el pueblo. Así que me llevó hasta el correo para ver qué se podía hacer.

Mientras tanto el frente había llegado y la lluvia era torrencial. El viento sacudía los árboles y verdaderas cataratas caían del cielo. Me preocupaba un tanto el recuerdo del planeador solo en el campo, pero no podía hacer otra cosa, así que centré mis pensamientos en tratar de avisar a la base dónde me encontraba para que me tuvieran localizado y enviaran la recuperación cuanto antes.

Y así, en mi largo deambular por el país, un poco en el aire y un mucho en tierra, conocí otro pueblito con un nombre extraño: San José de la Dormida. ¿Por qué tal nombre? Me ocupé de averiguarlo y la explicación no deja de ser curiosa. La actual ruta 9 era el camino que comunicaba el noroeste del país con el Río de la Plata en época de la colonia. En ese entonces ya existía un pequeño pueblo denominado San José. Las tropas de carretas que venían del Tucumán hacían alto en San José a última hora de la tarde para pernoctar. Es decir, para "hacer la dormida", en el lenguaje de la época. Y así se incorporó al nombre primitivo de San José el calificativo de "la Dormida", con el que figura hoy en los mapas.

Recuerdo que era un domingo 13 de enero. Cuando este amable señor, cuyo nombre lamentablemente se me ha olvidado, me trasladó en su auto al edificio del correo, una simple casa provinciana, salió a recibirnos el jefe, un individuo cordial que se comidió para hacer todo lo posible en cuanto le expliqué mi situación. Le dije que tenía que enviar un telegrama a la Escuela de Aviación Militar para indicar mi posición, pero me dio la triste noticia de que en domingo no funcionaban las líneas con Córdoba. No obstante puso todo su empeño para solucionar el problema.

Llamó insistentemente a Santiago del Estero y cuando obtuvo respuesta por medio del telégrafo pasó mi mensaje solicitando que lo reenviaran a Córdoba, lo que así hicieron. Como remate, no me quiso cobrar un centavo por lo que terminé invitándolo a cenar. Eran las 2100 horas y el frente se había escurrido hacia el norte, dejando la tierra empapada y todo el paisaje nocturno exhalaba un aroma fresco y vivificante.

Como si lo hecho en mi favor hubiera sido poco, este hombre —que estaba viviendo solo, puesto que su familia se encontraba en Rosario— me ofreció la casa para quedarme a dormir, cosa que acepté complacido puesto que no era posible conseguir alojamiento en hotel alguno.

Por la mañana temprano mateamos, le di las gracias y me dirigí al campo donde estaba el planeador para ver si le había ocurrido algo y esperar la recuperación, que no sabía cómo se haría, si por tierra o por aire. Por suerte, la máquina estaba intacta y había soportado bien el frente, la lluvia y el viento. Me quedé a la vera de la ruta 9 haciendo tiempo, porque si enviaban un avión lo vería, sin duda alguna, y si venían por tierra con un carro inevitablemente tendrían que pasar por allí.

A media mañana asomó la silueta inconfundible de un carro abierto de remolque, que venía a la rastra de la camioneta del Club Los Tucanes, de Tucumán. Crespo, mi ayudante, había solicitado esta colaboración y, voluntariosos como todo el que anda en estas tareas, los muchachos de Los Tucanes se prestaron de inmediato a la búsqueda.

Se metieron entre el barro en el campo donde estaba el Ka6, lo desarmamos y emprendimos el retorno.

Pero lo que no logró uno de los frentes más potentes que he visto, es decir, detener mi planeador, lo consiguió un simple puesto policial caminero sobre la ruta 9 donde un policía empecinado —y que en realidad tenía toda la razón del mundo— nos aplicó una multa porque la camioneta no tenía papeles de ninguna clase. Mis oficios conciliatorios, la vista de un planeador desarmado sobre un carro y una imponente credencial de la Cámara de Diputados de la Nación, donde me desempeñaba como taquígrafo, hicieron que la cosa se resolviera con el pago de una multa porque tenían que secuestrar el vehículo. A las dos horas entrábamos en la base, a la que iban llegando planeadores desarmados desde los cuatro rincones de Córdoba, donde habían sido desperdigados por el frente.

* * *

Al pasar, como en cámara lenta, la experiencia vivida en este vuelo en frente de tormenta me asaltan algunas ideas que vale la pena registrar.

En primer lugar, y dejando de lado la temeridad de un piloto —no fui el único que se metió desaprensivamente en el frente y, por otra parte, hubo dos máquinas destrozadas en tierra—, estimo que hubo una falla grave de instrucción cuando a quien está aprendiendo a volar no se le explica en términos concisos y claros qué encierra o puede encerrar un frente. No sé, realmente, cuán cerca estuve de un desenlace lamentable, pero estoy seguro que este fue el momento más difícil que viví mientras volaba. Y se hubiera podido evitar de haber yo tenido un conocimiento claro de lo que es un frente y el respeto que se merece.

En segundo término, siempre he jugado con la idea de que este vuelo riesgoso pudo haber sido, en cambio, un récord nacional. Por supuesto, que en el consabido análisis retrospectivo. Porque luego nos enteramos de que la "vaguada" era un frente con toda la barba que estaba pivotando sobre Punta del Este y tenía una extensión de 1200

kilómetros. Entonces, ¿qué tal si yo hubiera decidido seguir viaje hacia el este cuando me enganché en el frente en Olmedo, olvidando el concurso? A las 1330 horas todavía tenía, en base a la luz diurna que aun restaba, no menos de seis horas de vuelo. A un promedio conservador de 100 kilómetros por hora me hubiera rendido 600 kilómetros de distancia, que en ese entonces era un récord nacional absoluto.

Un detalle: hubiera tenido que aterrizar en el Uruguay, con la ropa que tenía puesta y unos pocos pesos en el bolsillo, para quedarme esperando una recuperación que seguramente demoraría no menos de una semana.

Pero hubiera sido la aventura de mi vida.

* * *

¿Y qué hubo de los famosos 3.000 metros de altura ganada, que en definitiva eran el villano de la historia?

Retornados a Buenos Aires hice calibrar mi barograma y surgió el veredicto inapelable: una ganancia de altura, luego de tanto penar y sufrir de escasamente 2900 metros.

VIGILIA EN UNA CHACRA DE CÓRDOBA

Promediaba el concurso de Córdoba donde, como queda dicho, por una serie de circunstancias por demás favorables, pude competir con un Ka6 y viví la experiencia estremecedora que he relatado. Como dije, el Ka6 era un diseño clásico, de 15 metros de envergadura y relativo bajo precio, que nada tenía que ver con los monstruos que aparecieron hacia esa época, de elevadísimo precio, diseñados para ganar concursos. El Ka6 tenía como fin fundamentalmente, permitir hacer del vuelo a vela una actividad accesible y proporcionar una máquina fácil de volar, de buenas condiciones y rendimiento. Sus fabricantes lo habían conseguido, a tal punto que en ese momento era una de las mejores máquinas de la clase Standard.

Cabe recordar que mi desempeño en el concurso de Córdoba era bastante pobre, con pocas probabilidades en una confrontación con pilotos experimentados. Pero todo el aprendizaje que requiere la participación en competencias se logra, precisamente, interviniendo en concursos. No obstante, me sentí cautivado desde el primer momento por el ambiente, la actividad, todo lo que rodea a un evento de este tipo.

Además, pude conocer otra provincia con sus características particulares y su gente, también especial. Justamente, este episodio más que con el vuelo se relaciona con la gente cordobesa, en especial la que vive del trabajo diario y duro sobre el surco.

Mediado el concurso se programó una prueba de relativo corto alcance. Se trataba de una ida y vuelta a Arroyito, lo que daba un recorrido de unos 230 kilómetros. La navegación era fácil, sobre todo porque hacia la mitad del recorrido el rumbo casi entroncaba con el Río Segundo, referencia valiosa.

Se llevó a cabo el briefing donde nos enteramos, como siempre, de la prueba, las condiciones del día y detalles relativos a la partida, y a las 1230 horas estaba en vuelo y rumbo al punto de viraje.

El día era bueno, en especial examinado a la luz de experiencias posteriores, y pude haber llegado de vuelta, como lo hicieron tantos otros. Pero me demoré más de lo debido y cuando emprendí el retorno el día comenzó a "terminarse" desde el punto de vista del vuelo a vela. Así que a unos 50 kilómetros del punto de viraje y ya de vuelta, me vi obligado a aterrizar por no haber encontrado más térmicas.

Como de costumbre, había estudiado el terreno desde una altura razonable para localizar no solamente un buen potrero donde aterrizar sino una casa decente en las cercanías en la que, eventualmente, pudiera pasar la noche.

Córdoba, a diferencia de la provincia de Buenos Aires, donde abundan los cascos de estancia y los edificios suntuosos, presenta la característica, en su parte agraria, de una extrema pobreza. Aquí no se encuentran las demostraciones de opulencia que se dan en la pampa bonaerense, lo cual no hace más que reflejar la productividad del suelo. Para nosotros, acostumbrados a conocer la Córdoba del turismo, esta era una novedad. Pero una verdad incontrovertible, como poco después lo sentiría literalmente en carne propia.

Localicé una casa que se destacaba en el paisaje por su apariencia nueva y cuidada, con techo de tejas, detalle no muy común en la zona, y aterricé a su lado, en un discreto campo, que era un rastrojo de alfalfa. El suelo era liso y duro y no tuve inconveniente en posarme.

De inmediato vinieron a mi encuentro tres muchachos que estaban emparvando alfalfa, a los que saludé y con los que cambié las primeras palabras. Una vez que estuve un poco ambientado, lo primero que hice fue explorar las posibilidades de arrimarme a la casa, para lo cual les pregunté, con una calculada inocencia si no sería posible conseguir allí un poco de agua para llenar mi cantimplora, presumiendo que esa sería su vivienda. Pero pronto me llamaron a la realidad con la triste revelación de que se trataba de una escuela, cerrada ahora con motivo de las vacaciones de verano.

Mientras charlábamos llegó hasta nosotros el dueño de la chacra, un italiano acriollado que —luego me enteré— contaba con 82 rozagantes años. Pregunté entonces a qué distancia quedaba el pueblo más próximo para avisar sobre mi posición y pasar la noche, y nuevamente sufrí una desilusión al enterarme que se trataba de Tránsito, distante nada menos que cuatro leguas —20 kilómetros— del sitio donde nos hallábamos.

En ese momento se aproximó al sitio donde estábamos ubicados el helicóptero que se utilizaba para control en Arroyito. Hizo un viraje sobre nosotros y quede tranquilo puesto que supuse —acertadamente— que comunicaría mi posición. Así que ahora todo se centraba en el problema de dónde pasar la noche.

El chacarero, haciendo honor a las cualidades de la gente de nuestro campo, se apresuró a ofrecirme su casa para dormir. No vi otra alternativa, así que acepté su ofrecimiento. Y como ya caía la tarde, los muchachos recogieron sus herramientas de trabajo y nos fuimos caminando hacia la casa, distante unos 500 metros.

La característica del campo cordobés es por demás extraña para quienes, como los que habitamos la Capital y alrededores, estamos acostumbrados a las características y el paisaje de la zona bonaerense. El suelo, por lo menos a la altura de la ciudad de Córdoba y algunos kilómetros hacia el este, es muy arenoso, apto para cultivos sin mayores exigencias como el maní. La zona queda fuera de la denominada "pampa húmeda", que alberga la tierra aluvional más rica del país y que cuenta con un régimen de lluvias más o menos regular, los dos elementos básicos de una alta productividad agrícola ganadera.

Por lo demás, la población o el sitio donde se ubica la casa suelen distinguirse por la pobreza en materia de árboles. Los cercos son de cina-cina o piedra y se advierte en todo una falta de dedicación de la gente, que corre pareja con la pobreza natural del suelo.

La casa a la que llegamos a poco, por su parte, también ofrecía en este caso algunas características particulares. En primer lugar, era viejísima. Por lo general, no se ven casas tan viejas en la provincia de Buenos Aires y eso se explica puesto que las tierras del centro del

país, colonizadas por grupos migratorios que venían del norte, fueron las primeras en ser cultivadas mientras que la pampa fue ocupada y labrada más recientemente. Por ende, las construcciones son más antiguas, como lo demostraba ésta, que su dueño me informó contaba con más de 100 años

No dejé de observar sus paredes, por supuesto, sin revoque ni terminación alguna, pero cuyos ladrillos medían no menos de 60 centímetros de largo. El espesor de la pared, por otra parte, no bajaba de medio metro. Evidentemente, producto de otras épocas y distintas mentalidades, técnicas y formas de construir.

El dueño de casa me presentó a su mujer y a dos o tres hijas, que me miraron como a un bicho raro. Por supuesto, en esa circunstancia y colocado en la situación de un recién llegado del cielo, lo era. Pero la gente de nuestro campo, además de amable es curiosa, como cualquier ser humano. Basta que uno comience a hablar del vuelo en planeador para que todos queden embelesados oyendo contar historias que seguramente les han de parece de otro mundo y que para quienes llevan una vida regular, sin mayores variantes ni novedades, ciertamente lo son.

La dueña de casa estaba preparando la comida que, como era de presumir, consistía en un guiso abundante pero pobre, aunque no dejé de advertir que, seguramente en mi honor, abrió dos latas de sardinas. Por cierto que para ellos sería una exquisitez, algo no muy común, acostumbrados a una escasa variedad en los platos.

Hicimos honor a la comida y charlamos de todo lo que nos vino a la mente. El chacarero se quejaba de la pobreza de la zona y hacía especial hincapié en su mala suerte. Cuando le pregunté a qué se refería cuando mencionaba la mala suerte, me dijo muy convencido:

—“El año pasado me olvidé de vacunar los caballos y se me murieron siete. Yo tengo muy mala suerte”.

Cuando algún tiempo después relataba este episodio a un estanciero amigo, me contestó con tono jocoso:

—“Ese hombre no tenía mala suerte sino mala memoria”.

Terminamos nuestra cena y nos dispusimos a dormir. Me cedieron una cama en la habitación que compartían los muchachos de la casa, amplia y separada del cuerpo principal. La noche era cálida y me dispuse a dormir con ganas, puesto que me había levantado temprano y el trajín del día me había cansado bastante. Así que di las buenas noches y me fui a la pieza, donde a la luz de una lámpara de kerosén me desvestí y acosté en la cama asignada, no sin advertir que otro lecho, que no ocupaba persona alguna, situado a mis pies, había sido acaparado por no menos de cinco o seis perros de la casa.

No habían transcurrido diez minutos, ya entrando en los primeros celajes del sueño cuando algo raro me despertó. Comencé a sentir que sobre mi cuerpo se movían infinidad de bichitos. Tal como lo pensé de primera instancia, la cama era un hervidero de pulgas y chinches y yo era su cena.

La vida moderna, que nos ha librado de estas plagas consideradas inevitables no hace mucho tiempo, nos hace ver con horror la presencia de parásitos. Hay gente que se estremece sólo de pensar en tales insectos. Por suerte, no soy muy aprensivo y enfrento las cosas como vienen, pero debo reconocer que esa noche no pude pegar los ojos, y que fue una de las más largas de mi vida.

El cansancio me vencía por momentos y en cuanto quedaba medio adormilado un pinchazo o la sensación de un bichito caminando por mi espalda o un brazo me despertaban bruscamente. Pero no tenía otra alternativa que esperar la llegada de la madrugada, puesto que no podía salir al patio sin dar una explicación. Así que guardé una vigilia obligatoria, adormilado a ratos, pero pronto despertado por los parásitos que parecían no estar dispuestos a descansar. Por suerte, no se me ocurrió pensar en la existencia de vinchucas, porque hubiera sido realmente intolerable.

Nunca me pareció más acorde con mis deseos la costumbre de la gente de campo de madrugar con el sol. Jamás vi la llegada del día con más alivio. Dejé inmediatamente la pieza y con la excusa de que el avión podría llegar en cualquier momento a buscarme, salí disparando del sitio sin querer siquiera aceptar unos mates. En la penumbra del

amanecer de un día que pintaba como muy caluroso, me fui caminando hacia el planeador, pensando en cuántos bichos llevaría conmigo, entre mis ropas.

Por supuesto, en el campo y al lado del planeador no tenía nada que hacer, por lo que abrí la cabina y me senté dentro para rememorar adormilado la interminable noche pasada en la chacra. Y como despedida, mientras estaba sumido en mis pensamientos, sentí de pronto que algo me caminaba por el pecho. Abrí mi camisa y pude cazar a uno de estos insectos que se paseaba cómodamente por su nuevo medio ambiente.

A las 1000 horas llegó el avión de remolque tan ansiosamente esperado. Procedimos a las tareas de enganche y salimos con una rapidez inusitada. En cuanto llegamos a la base me faltó tiempo para ir a mi armario, buscar ropa limpia y darme un baño.

Por la noche, tirado en mi cama, los brazos cruzados bajo la nuca, la mirada perdida en el techo y seguro ya de no tener huéspedes molestos conmigo, me quedé un largo rato pensando en la pobreza e ignorancia que aun subsisten en este mundo. Porque en definitiva, que en este siglo y a estas alturas haya gente que acepte convivir pacientemente con parásitos se debe sólo a la más profunda ignorancia, dado que hay infinidad de productos que en un par de horas dejan limpia una casa de estas molestias.

Pero así es el mundo en que vivimos, y en ocasiones es saludable bajar del cielo a la tierra para ver de cerca sus miserias, como me sucedió a mí en aquella ocasión en una chacra de Córdoba.

ALTURA GANADA EN TANDIL

El concurso anual ha terminado. En este año de 1965 la sede ha sido Tandil, donde aprovechamos las cómodas instalaciones de la aeronáutica militar. Luego de laboriosas gestiones se obtuvo el permiso para utilizar dos enormes hangares Luria, en un rincón de la amplia base. Guardamos en uno los aviones y planeadores, que hacen un total de una 50 máquinas —y sobra espacio para cien más— y en el otro hemos dispuesto las camas que nos han facilitado, donde dormiríamos pilotos y ayudantes.

Un Luria es un hangar de amplitud difícil de concebir a través de un simple relato. No sé de dónde procede el nombre, pero sí pude enterarme que estos hangares monstruosos fueron comprados a los Estados Unidos como material sobrante luego de la terminada la segunda guerra mundial.

Como parte del esfuerzo de guerra se construyeron cientos —tal vez miles— de estos hangares, que fueron enviados a Europa, donde se armaban y daban cabida a dos fortalezas volantes cada uno. De allí el extraño detalle de un corte vertical donde se unían las enormes puertas corredizas, lo que permitía acomodar el alto empenaje de los bombarderos. Fueron comprados por un precio muy barato y en Merlo había uno que finalmente pasó a nuestro poder.

La base contaba con otras instalaciones un poco más “civilizadas”, digamos así. Eran las destinadas a suboficiales, porque no podíamos pretender las correspondientes a los oficiales. Se trataba de dormitorios en los que podían acomodarse dos o tres personas, lo que daba un poco más de calor humano a la habitación. Pero nos fueron negadas en forma terminante y también en esa ocasión, rastreando por aquí y por allá, pude enterarme de las causas.

En verdad, no había necesidad de inquirir mucho; bastaba recordar lo ocurrido durante el concurso de 1964 en Córdoba, donde también ocupamos las instalaciones de Aeronáutica, aunque esa vez fueron las de la Escuela de Aviación, y las bataholas colosales que se prolongaban hasta la madrugada o entraban en erupción a las tres de la mañana, obligando en ocasiones a que la guardia se hiciera presente para imponer orden.

Algo de esto había ocurrido en la base de Tandil algunos años atrás y aún perduraba el recuerdo. Por tal circunstancia se nos negaron en forma cortés aunque firme las habitaciones de los suboficiales. Pero con tal de volar éramos capaces de pernoctar en el mismo infierno. Así que encaramos el asunto con entereza y entusiasmo y aceptamos el Luria que sería nuestro hogar durante veinte días.

Durante el concurso me había correspondido volar el Skylark II, un planeador que contaba sobre sus alas con más de diez años de trajín. Había envejecido no solamente desde el punto de vista físico sino también desde el técnico. Era una de las máquinas más pobres del elenco y con ella poco pude hacer.

Conocí entonces un área de la provincia de Buenos Aires nueva para mí, muy pintoresca, con algunas sierras que ponían un toque novedoso sobre la pampa lisa que estaba acostumbrado a volar. Tandil es una de las zonas más ricas de la provincia de Buenos Aires y esto se ve reflejado en las estancias, que muestran cascos tal vez producto de una grandeza de otra época. Por lo demás, a corta distancia, no más de 30 kilómetros —que desde el punto de vista aeronáutico es poco menos que nada— estaba situado el Club de Planeadores Tandil, que visitamos y del que quedamos prendados por estar ubicado entre dos sierras, una de las cuales era aprovechada para volar en colina. El hangar de este Club había sido construido con piedras de las sierras y el ambiente era por demás acogedor. Allí volvería algunos años más tarde con una de mis brigadas de alumnos, para volar algunas horas en colina y agregar nuevos motivos de entusiasmo a un grupo por demás entusiasta. Pero esa es también otra historia sobre la que volveré más adelante.

Terminado el concurso un grupo, en el que me contaba, decidió quedarse en la base durante otros diez días, lapso durante el cual

tendría lugar una selección entre los diez pilotos mejor colocados, volando todos un mismo tipo de máquina, el Ka6. Aunque los pilotos restantes no podíamos volar, asistiríamos a un espectáculo que siempre nos había atraído.

Lamentablemente, no me encontraba entre los seleccionados, por lo que mi tarea se limitaría a observar desde el suelo, como un pájaro con las alas cortadas. Pero de todas maneras prefería esta situación a volver a Buenos Aires, a las prosaicas tareas diarias. Así que no levanté mi cama en el Luria y me dispuse a actuar de espectador.

Hacia el final del concurso de selección se presentó un día muy particular. El informe meteorológico indicaba que se aproximaba un frente de tormenta que barrería una situación de altos cúmulos.

Se había iniciado una de las pruebas y mientras no llegara el frente, cuyo arribo estaba previsto para alrededor de las 1600 horas, las condiciones de vuelo en térmica eran inmejorables y el que estuviera en condiciones de volar a ciegas en nube, tenía al alcance de la mano el instante soñado de ganar los 3000 metros para el C de Oro.

Esta insignia final que todo piloto de planeador anhela obtener, requiere tres vuelos controlados: una distancia de más de 300 kilómetros, una permanencia en vuelo librado de más de cinco horas y una ganancia de altura de más de 3000 metros. Yo ya tenía homologadas las cinco horas y me faltaban los 300 kilómetros y los 3000 metros. Estos últimos se me habían escapado en Córdoba en 1964. En esta ocasión en Tandil era también preciso volar en nube para lograrlos, puesto que el techo no estaba más allá de los 1600 metros.

Mientras se llevaba a cabo la prueba de selección de aquel 24 de enero, ante la posibilidad del día y animado por Dori, siempre entusiasta, Urdiain pidió a Reinoso, que era el director del concurso, que nos facilitara un avión de remolque para intentar la conquista de los 3000 metros ganados. Reinoso no puso obstáculos y enseguida salió Urdiain con su Standard Austria, el LV-DFI. Pronto encontró una térmica, ascendió rápidamente y se dejó absorber por una nube.

Media hora después lo vimos aterrizar y desprender la tapa cabina radiante, mientras con los dedos nos indicaba que había ganado 3500

metros. Corrí hasta su lado y me dijo que las condiciones eran soberbias, instándome a intentar la obtención de la altura tan apetecida.

No hizo falta que ensayara un gran poder de convicción. Aunque no era mi fiel DFG, se trataba de un Standard Austria gemelo. Tendría ligeros detalles de pilotaje, pero para quien como yo tenía bastantes vuelos en este tipo de máquina, eso no suponía problema alguno. Así que me ajusté el paracaídas y me ubiqué en la cabina dispuesto a ganar mis 3000 metros.

* * *

Los cúmulos se desarrollaban por doquier, enormes, poderosos, con topes difíciles de calcular. Así que no dude un instante más. Ajusté la tapa cabina, trabé el cierre e hice un control final de los instrumentos, mientras Urdiain enganchaba la soga al Fleet que me remolcaría, piloteado por un muchacho de Junín de apellido Parrot, del que me había hecho amigo durante el concurso de Córdoba. Poco después despegábamos con rumbo sur, en busca de una buena ascendencia.

No había olvidado dar cuerda y conectar el barógrafo, sin el cual toda altura ganada no valía nada, puesto que no había forma de probarla. Pasamos rugiendo sobre los hangares y Parrot viró ligeramente hacia la derecha en busca de la base de una nube de buen desarrollo. Las turbulencias menudeaba y se encontraban por doquier.

El Standard Austria me respondía con la familiaridad de un viejo conocido y en pocos minutos superamos los 300 metros. A 350 metros de altura entramos en una fuerte turbulencia y el variómetro saltó a 3,5 metros de ascenso. Esperé un par de segundos para estar seguro y de un manotazo desprendí la soga quedando en vuelo librado.

Un vistazo arriba para ubicar la nube, una apreciación de la velocidad del viento para calcular el desplazamiento de la corriente ascendente y con un par de golpes de palanca y pedales me situé en el centro de la térmica, que me llevó hacia arriba como un globo.

Era "el día". Hacia cualquier dirección en que mirara, los cúmulos proliferaban y parecían explotar, desarrollando protuberancias que los semejaban a monstruosos coliflores. Vistos desde abajo mostraban una concavidad oscura que, sabiendo lo que anidaban en su interior, no hubiera vacilado en calificar de amenazadora.

Trepé velozmente bajo mi cúmulo y en unos pocos virajes me encontré situado en lo que denominábamos "babas" de la nube, colgajos filamentosos que se extendían hacia abajo delimitando una zona donde comenzaban a proyectarse sombras oscuras. Era como si de pronto entrara a volar en un trozo de cielo que preanunciaba lluvia, dejando atrás el sol radiante.

Pero no quise penetrar en esa nube porque no estaba del todo seguro y además no me parecía suficientemente voluminosa. Así que puse proa hacia otro cúmulo que me pareció en su desarrollo óptimo y no tardé en llegar a la base. Efectivamente, la ascendencia era poderosa y superaba los cinco metros por segundo.

Mantuve el viraje lo más regular posible. La ascendencia, aunque fuerte, no presentaba turbulencia y en pocos momentos comencé a penetrar en la densa niebla que semejaba el corazón del cúmulo.

Todo se oscureció a mi alrededor y cuando miré a ambos lados comprobé que las puntas de mis alas se perdían en la masa lechosa. Y con todos los músculos en tensión comencé a trepar vertiginosamente, controlando el instrumental de mi panel para estar seguro del ángulo de viraje, la rotación regular de la brújula, el altímetro que indicaba la ganancia de altura y el velocímetro que debía mantener constante.

Tenía presente que había desprendido a una altura de 350 metros, por lo que debía superar los 3500 metros para estar seguro de haber ganado los 3000 metros para mi C de Oro. Mantuve el viraje constante y la máquina, más que mi experiencia, me respondió admirablemente. El variómetro en cierto momento indicaba unos fabulosos 15 metros de ascenso por segundo, mientras el velocímetro se mantenía en los 110 kilómetros por hora. Desarrollaba una espiral ascendente o, mejor dicho, trepaba como siguiendo el esquema de un gigantesco resorte a impulsos de la energía encerrada en el cúmulo, como en un microcosmos.

No tenía tiempo de distraerme un segundo, mientras controlaba los cuatro instrumentos básicos del vuelo a ciegas. Por los bordes en que se asentaba la tapa de la cabina sobre el fuselaje, comenzaba a filtrarse el agua producto de la condensación del aire sobresaturado y un par de manchas húmedas se iban agrandando sobre la parte superior de mis muslos.

Dos cosas me preocupaban con miras al futuro inmediato: el frente de tormenta que se aproximaba y salir con un rumbo correcto. El recuerdo de lo ocurrido volando a ciegas en el frente de tormenta en el campeonato en Córdoba no abandonaba mi memoria. Había hecho mi planteo antes de entrar en la nube y sabía que para salir tenía que poner rumbo noreste.

Seguí trepando en forma regular y sostenida, a un elevado régimen, y por momentos atravesaba zonas de lluvia más o menos intensa. El altímetro giraba con una rapidez inusitada y pronto superé los 3000 metros. Ahora sí, pensé, recordando la experiencia de Córdoba, tengo los 3000 metros.

Cuando superé los 3500 metros que me había fijado como límite mínimo, aun seguía ascendiendo rápida y suavemente, sin turbulencia alguna, pro lo que decidí mantener el viraje unos momentos más. Cuando llegué a los 4000 metros, no sin alguna pena, aproveché el momento en que la máquina enfrentaba el noreste para abandonar la nube. Por lo tanto, nivelé y traté de mantenerla en ese rumbo. No me costó mucho, pero me pareció que pasaba una eternidad antes de ver la luz del día.

La nube en que estaba volando desde hacía rato tardaba en despejarse. Era evidente que el cúmulo había tomado un gran desarrollo. Finalmente, como si amaneciera, comenzó a aumentar la claridad, despejando la semipenumbra en que había volado durante un lapso que me pareció interminable y de pronto, como quien enciende las luces poderosas de un estudio fotográfico, salí a la luz del día, a pleno sol, perforando el costado de la nube.

¿Cómo podría describir el espectáculo que vi entonces? Sólo recuerdo que la maravilla a que asistía, sumada a la emoción de haber

trepado hasta los 4000 metros dentro de la nube, hicieron que me pusiera a gritar como un poseído. A ambos lados sendos cúmulos se proyectaban hacia arriba y hacia abajo. Calculé que aun hubiera podido trepar otros 3000 metros, de haber tenido un equipo de oxígeno. Me encontraba en un desfiladero cuyas paredes eran blancas como la nieve y reflejaban el sol haciéndolas deslumbrantes. Allá abajo, como a través de un estrecho valle, muy en lo hondo se divisaba la tierra.

Fui contorneando la nube que había abandonado y observé cómo el agua se escurría de las alas, luego de emerger empapadas de dentro del cúmulo. Empleé unos momentos en contemplar el espectáculo único y que tal vez no volvería a admirar de los cúmulos que formaban torres, dejando entre sí calles profundas, por las que yo transitaba. Pero el recuerdo del frente que se aproximaba me llamó a la realidad. Por lo tanto, saqué frenos aerodinámicos y no sin alguna pena llevé adelante la palanca para ganar velocidad y perder altura rápidamente.

En un instante estuve en los 120 kilómetros por hora y, con los frenos afuera, el variómetro me indicaba 5 metros de descenso por segundo. Iba dejando detrás un mundo encantado y ahora tenía que volver a la prosaica tarea de ver dónde estaba, encontrar mi base y aterrizar en ella si el frente aun no la había rebasado. Pero hasta que no llegara al nivel de la base de los cúmulos y tuviera una visión de conjunto, no podía fundarme más que en suposiciones.

Presumía con razón que había derivado hacia el noreste, por lo que al descender del nivel de los cúmulos viré hacia el sudoeste y, tal como lo había previsto, advertí allá a lo lejos, a unos 20 kilómetros, la base inconfundible de Tandil con sus enormes pistas asfaltadas.

Guardé los frenos para alargar mi planeo y mantuve la velocidad. En diez minutos estaba sobre la base, corriendo una carrera contra el frente que con su aspecto amenazador se aproximaba desde la dirección opuesta.

Advertí por la posición de la manga que se inflaba al viento que la masa prefrontal ya había arribado a la base, por lo que aterricé en dirección contraria a la que había utilizado en el despegue. Dori, Urdiain y algunos más vinieron corriendo a mi encuentro y desde lejos les

transmití eufórico, alzando la mano derecha que mostraba cuatro dedos, que había alcanzado el tope de los 4000 metros.

Sin mucho tiempo que perder, puesto que la tormenta se aproximaba con rapidez, enganchamos el Standard Austria a mi camioneta y nos dirigimos al hangar, mientras comenzaban a caer las primeras gotas. Entramos al Luria mientras se desencadenaba la lluvia más torrencial que recuerdo. Pero aunque estaba empapado no cabía en mí de gozo.

* * *

Me incliné para recoger el barógrafo situado detrás del asiento del planeador y al mostrarlo en alto comprobamos que el mecanismo se había detenido, presumiblemente al penetrar a remolque en la primera térmica y aunque registraba la máxima altura obtenida, no indicaba la duración del vuelo. Un desperfecto del mecanismo o alguna fuerte turbulencia habían interrumpido el movimiento de giro del tambor.

Diez días más tarde, en Buenos Aires, la Comisión Deportiva de la Federación Argentina de Vuelo a Vela (FAVAV), juez inapelable, me comunicaba que aunque la hoja del barógrafo indicaba una ganancia de altura de 3362 metros, en razón de la falla del aparato el reglamento impedía que tal prueba se me computara para mi C de Oro o el ranking interno.

CREO EN DIOS TODOPODEROSO

“Creo en Dios todopoderoso...” Y la clase en pleno repetía el Credo con el mismo ritmo cansado, mientras cada uno de nosotros, seguramente, pensaba en la hora de la salida, en la tarde tibia que nos esperaba afuera, en el viaje hasta casa, en el reencuentro con los amigos del barrio que, más afortunados que nosotros, no tenían que atender tres horas en la escuela donde enseñaban religión.

Estos primeros contactos con la religión asoman allá a lo lejos, por los nueve años. Y aunque la familia era católica, ¿quién se ocupaba de toda esa monserga de la religión?

“Porque Dios todo lo puede, menos pecar”. Y un Dios con aspecto de abuelo, con larga túnica y luengas barbas, de cuya mano derecha surgía un rayo, nos miraba desde una lámina prendida a la pared.

Al entrar en la pubertad llegó, inevitable, el misticismo, el sentimientos por momentos de sentirse un iluminado, un elegido, pensando que sería hermoso luchar, sacrificarse por algo grande y sublime, concepto que me parecía insito en la idea cristiana. Años de la creencia casi pura, sin condiciones ni preguntas, aunque allá debajo, como la brasa que queda después de apagadas las llamas, ardía la duda en el rescoldo.

Finalmente llegó la etapa del escepticismo. Porque cuando somos jóvenes no sabemos vivir entre dos aguas: o flotamos o nos hundimos. Todo aquello que aprendimos o intentaron hacernos aprender después de la escuela primaria, más lo que leímos por nuestra cuenta, había dejado un sedimento que, en último análisis tenía mucho de agnosticismo. ¿Cómo no ser un tanto agnóstico, superada la etapa del misticismo, cuando nos parece tener la vida encerrada en un puño?

Pero un día se rompió el cascarón, aparentemente tan duro, pero tan frágil cuando, como en la historia del yelmo de Don Quijote, hubo de soportar el choque con la realidad.

* * *

Se había iniciado la primera prueba del Campeonato Nacional Rafaela 1966, que esta vez organizaba el Club de Planeadores local.

A las 1400 horas llevaba ya dos horas de vuelo, con un viento empecinado del noreste que me arrastraba implacable fuera de mi rumbo. Mi planeador, el noble y ya viejo Skylark III, obedecía dócil a mis intenciones más que a mis manos. Debajo, campo y campo, parcelado, trabajado con una minuciosidad de modista fina, respunteado, demarcado, surcado y vuelto a surcar.

Arriba, el cielo azul y sin nubes que ayudaran a la localización de las térmicas. Caminos y vías férreas, pueblo y ciudades, ríos y lagunas servían de precisa referencia. Y cada cinco minutos volvía a controlar el rumbo en la carta que yacía sobre las rodillas; y volvía a corregir poniendo rumbo al nornoreste, perdiendo en cada planeo la preciosa altura penosamente ganada en las térmicas que encontraba al paso.

Como siempre, aquí y allá, en el océano inmenso de la atmósfera, de pronto la retina captaba el destello fugaz de un ala que brillaba al sol en un viraje. Trataba de identificar la otra máquina, pero por lo general era tarea vana a esa distancia. Nos habíamos desperdigado como cuentas de un collar roto y no éramos más que gotas salpicadas al azar en el espacio inconmensurable.

Por sobre los mil metros de altura la tierra parecía curvarse y su contorno se perdía desdibujado en el horizonte brumoso. Pero la visibilidad era excelente y no se planteaban problemas de navegación.

A las 1130 horas había cruzado la línea de partida en Rafaela, en aquella primera prueba del Campeonato Nacional de Vuelo a Vela. Desde los 1200 metros de altura ganados y bien ubicado, aproveché el momento en que mi viraje enfrentaba el control de salida, nivelé la

máquina y desde un kilómetro de distancia empujé suavemente la palanca hacia delante atisbando a través de la burbuja transparente de la cabina la línea blanca que, extendida en el suelo y un tanto deformada por la curva del plástico, señalaba la partida. La turbulencia en la atmósfera preanunciaba un buen día para volar.

Con un ojo puesto en el velocímetro para no sobrepasar los 120 kilómetros por hora, evitando así entrar en la velocidad crítica, y el oído vigilando aún más cuidadosamente el ruido del viento al ser cortado por mi máquina, crucé sobre la línea de partida con 950 metros. Me asaltaba en ocasiones el recuerdo de Breunissen, en el Campeonato Mundial de Junín, en 1963, cuando con una máquina similar a la mía, al picar y ganar velocidad entró en una zona de fuerte turbulencia donde perdió la semiala derecha. Había visto con la emoción del que comprende el dramatismo del momento, las fotos en que descendía en paracaídas rodeado de los restos de su aparato.

Tenía, pues, 50 metros menos del máximo que me permitía el reglamento, pero en cambio contaba con un exceso de velocidad que, con toda cautela transformé en altura, viejo truco que se aprende en el primer concurso. Atraje con delicadeza la palanca hacia mí, percibiendo cómo se "endurecía"; las alas mordieron firmes en el aire cada vez más compacto por la velocidad y mi máquina se empujó como un dardo estilizado. Perdí de vista el horizonte, mientras la cabina se llenaba del azul del cielo. Se fue reduciendo el gemido del viento al ser sajado por los planos de mi máquina. Cuando nivelé debido a la pérdida de impulso mi velocidad era de 70 kilómetros por hora.

El rumbo previamente estudiado y la recta trazada sobre la carta me señalaban la ciudad de Esperanza, aunque aun no se veía. Allí, en el aeródromo, luego de cruzar la ciudad, estaba el control donde tendríamos que registrar nuestro paso para emprender la vuelta a Rafaela.

En el desperdigamiento clásico de una prueba de planeadores, a los pocos minutos de vuelo sólo tenía a mi vista un par de máquinas, con las que compartía la trabajosa tarea de localizar una corriente ascendente, virar en ella para ganar altura y lanzarme en planeo para avanzar. En ocasiones volábamos muy próximos, aprovechando las térmicas que el otro hallaba y cuando se trataba de un amigo o compa-

ñero del Club intercambiábamos un saludo antes de perdernos de vista en busca de mejores zonas.

Pero aunque gozaba del vuelo como siempre, no dejaba de apreciar que el viento, que empujaba desde mi costado izquierdo, se empeñaba con éxito en apartarme del rumbo.

Decidí corregir decididamente, ya con la ciudad de Esperanza a la vista. Como siempre, la bruma se acumulaba en el horizonte, dejando apenas entrever el aeródromo al otro lado de la masa de edificación.

Había subido y bajado dentro de un máximo y mínimo razonablemente cómodos. Los 500 y 1200 metros habían sido mis toques inferior y superior, pero ahora, mientras mantenía el rumbo noreste, comencé a perder altura en forma lenta y constante. A los 600 metros de altura me mantuve firme en el rumbo, ya sobre los suburbios de Esperanza. Nada aun que me indicara la presencia de una térmica. A medida que uno descende, aguza los sentidos para percibir el encontronazo con la masa de aire ascendente. Pero yo seguía bajando, cada vez más preocupado, sin encontrar mi corriente salvadora.

Aquí y allá ligeras turbulencias llamaban a engaño, de no tener la experiencia acumulada en muchas horas de vuelo. Un golpe ascendente; un ligero viraje a la derecha. Nada. Cambio rápido de viraje a la izquierda para registrar el área. Nada. Entonces, sin perder tiempo, rumbo otra vez hacia el noreste.

En este jueguito enervante ya había perdido otros 150 metros y me empezaba a preocupar seriamente por los 450 metros de altura que aun me quedaban, más aun al pensar que por diferencia de presión barométrica con relación al punto de partida la altura que me mostraba el altímetro podría ser mucho menor. Se multiplicaban las turbulencias pero a todas luces no pasaban de ser movimientos irregulares y no verdaderas térmicas.

A los 350 metros mi angustia comenzó a hacerse opresiva. Para dar forma acabada a mi preocupación, al inclinar levemente la máquina observé un planeador aterrizado, semisepultado en lo que parecía ser un alto maizal. Y en los alrededores, ni un pájaro virando en una térmica para ayudarme.

Con la punta de mi dedo mayor golpeé ligeramente el vidrio del altímetro y se produjo lo temido. El mecanismo llevaba treinta metros de atraso. La aguja cayó repentinamente a 320 metros. Y aun nada de qué sostenerme para volver a tomar altura.

Ahora no bastaba con volver a encontrar una térmica. La prudencia, hermana de la experiencia, me estaba gritando hacía largo rato que localizara un campo propicio para aterrizar, en caso de que todo fallara. Y todo estaba fallando porque mis 280 metros de altura no daban para mucho.

Debajo, las parcelas que se sucedían eran cada vez más pequeñas a medida que me acercaba a la ciudad. Había, pues, un límite a mi avance. Pero como en toda decisión que hay que tomar cuando se vuela un planeador ¿dónde estaba ese límite? ¿Y si por no sobrepasar cierta zona dejaba de encontrar la térmica salvadora, quizás por 50 ó 100 metros? La cabina de un piloto de planeador es una maraña de problemas, a los que tratamos de ordenar con algún criterio lógico, pero incluso sin descuidar la "corazonada", aunque sea contra toda lógica. No obstante, nos consuela y reconforta pensar que algunos instantes de euforia valen por todo lo sufrido y mucho más.

A los 250 metros aun no había encontrado nada y mi ritmo cardiaco se iba acelerando sin advertirlo, la mano derecha aferrada con fuerza a la palanca. Un vistazo al suelo. Aquella parcela parece lisa y bastante amplia. Al otro lado, un campo oscuro. Si la suerte me ayuda puede que tropiece con el desprendimiento de la desesperadamente necesaria pompa térmica. Pero el variómetro —¡maldito sea!— aun indica un metro de descenso por segundo y el altímetro sigue imperturbable desarrollando sus agujas hacia el cero. La tierra se ha ido elevando y el horizonte está cada vez más alto.

Siento la necesidad desesperante de tirar la palanca hacia atrás para ganar altura en un gesto instintivo, mientras la mente, la gran computadora, transmite su mensaje repetido:

—¡No bajar de los 80 kilómetros por hora!

Otro vistazo al altímetro. ¡Qué rápido pasa el tiempo y cómo desciende la aguja! 220 metros. No me atrevo a golpear el instrumen-

to. Y ahora a prepararse para aterrizar. A esta altura ya no es posible encontrar una térmica decente en la que pueda prenderse una máquina de 18 metros de envergadura como la mía. Ahora todo se centra en cuidar la máquina, aterrizar seguro, encontrar un campo largo de donde pueda hacer una salida a remolque del avión de recuperación. Todo esto, en una mezcla de rabia, angustia, pena y necesidad de no perder el autocontrol.

¿A quién pedir ayuda? ¿Cómo encontrar la corriente ascendente que me lleve otra vez a la seguridad de los 1000 metros? ¿Por qué quedar tirado en un potrero cualquiera, justamente en la primera prueba del concurso? En una palabra: ¿Qué hacer?

Y de pronto... "Creo en Dios todopoderoso..." y sin pensar en otra cosa me digo:

—“Si me ayudas, Señor, iré hoy a la iglesia de Rafaela, me arrodillaré y te agradeceré por tu bondad”.

¿Con qué ansias lo dije, casi en voz alta! ¡Yo, que hacía años no pisaba una iglesia!

¿Fe? ¿Puerilidad? ¿Miedo? ¿Superstición? Sí, por supuesto. Pero en esta actividad del vuelo, donde dicen que no hay ateos, yo he conocido gente que ponía su fe en algún amuleto que, por ridículo, era ocultado cuidadosamente a los demás compañeros de vuelo. Si pudiéramos abrir la mente de los pilotos como se abre el cuerpo en una autopsia, nos asombraríamos de las cosas que se llevan dentro. Porque en cada vuelo estamos solos y, más que solos, con nuestros pensamientos. Y en los momentos difíciles afloran todos los miedos, angustias e incógnitas que permanecen controlados bajo siete llaves cuando andamos seguros pisando la tierra.

A los 200 metros de altura siento el imperceptible empujón hacia arriba y aunque no me atrevo a ilusionarme pienso que puede ser la térmica buscada. Viro rápidamente hacia la derecha y pierdo la ascendencia, pero al completar el círculo la vuelto a encontrar. Entonces respiro profundamente, porque ahora tengo un cincuenta por ciento de posibilidad de centrar esta térmica.

Cuando me encuentro sobre el rumbo primitivo dentro de la turbulencia indicadora, nivelo rápidamente y ahora viro hacia la izquierda. El variómetro, que me indica si asciendo o descendiendo, se mantiene en el incipiente medio metro por segundo, por encima de la marca del cero. ¡Estoy subiendo! No es mucho, ¡pero hágasele entender a un náufrago que una puerta que flota no es su salvación!

Completo mi giro. Estos 360 grados a la izquierda ya me han dado un panorama que grabo automáticamente en mi cerebro. Es una térmica, sin duda alguna, la primera que encuentro desde los 1.200 metros. Voy tanteando su forma e intensidad como cuando entramos en una habitación oscura y desconocida y pronto la tengo centrada, como decimos en la jerga del oficio.

Ahora el medio metro es firme y constante y el altímetro, que se había detenido en su descenso, comienza a subir con una desesperante lentitud. Abro y cierro mi viraje buscando las zonas de mejor ascenso y por fin me sitúo en el corazón de la térmica que pronto me premia con un metro de ascenso por segundo, el cual, superados los 500 metros de altura, se convierte en dos metros.

Ahora toda desesperación y problemas son aventados como telarañas molestas y todo grita dentro de mí en uno de esos momentos de euforia en que nos damos cuenta repentinamente de lo maravilloso que es volar. ¿Quién otro puede vivir esta sensación? ¿Acaso el que acaba de ganar el premio mayor en la lotería? ¿El sabio que descubre un nuevo elemento? Nosotros sabemos que lo nuestro es mucho más, a tal punto que no cambiaríamos ese momento por ningún valor de este mundo.

Asciendo jubiloso, olvidando la angustia que quedó atrás, allá abajo, a 200 metros de altura. A los 1200 metros la térmica pierde intensidad, por lo que la abandono y pongo rumbo hacia el punto de control, al cual llego cómodamente. Un rápido viraje sobre la vertical de la señal extendida en el suelo y vuelta hacia Rafaela, tarea fácil ahora que el viento me empuja desde atrás y parece que me soliviera en sus alas poderosas.

Aterricé en nuestra base de partida y me enteré de que habían llegado pocos: 15 sobre un total de 40. Cuando mi Skylark se detuvo en medio de la pista, donde ya me esperaban con mi jeep Alfredito y Mónaco, mis ayudantes, dejé que se encargaran de la tarea de llevarlo a la zona de estacionamiento y me fui caminando despacio, después de haberme quedado solo deliberadamente, mirando el suelo, buscando una luz en la confusión que sentía en mi mente.

Y una vez estaqueada la máquina, convenientemente resguardada para pasar la noche, subí a mi jeep y me fui al pueblo para quedar tranquilo conmigo mismo.

Sentado en el duro banco de la iglesia no quise pensar en nada profundo, no intenté analizar, desistí de atormentarme.

En la semipenumbra que iba invadiendo la nave en la última hora del crepúsculo me reconcentré en mi mismo, como un marino que en la noche busca una luz en tierra firme.

Miré hacia arriba y solamente dije entre dientes:

—“Gracias, muchas gracias, no tanto por ayudarme como por haberme hecho creer en algo”.

Y ME PIERDO UN CAMPEONATO

El concurso nacional, que se celebraba todos los años en distintas zonas del país, era el acontecimiento magno de la actividad de vuelo a vela. Allí nos encontrábamos año a año los integrantes de esta cofradía y renovábamos viejos lazos de amistad y gusto por el vuelo.

Los clubes del interior ofrecían sus instalaciones y el acontecimiento obligaba a intensos preparativos para acomodar máquinas y participantes, que no sólo incluía a los pilotos, las estrellas de la reunión, sino ayudantes y en muchas ocasiones parientes inmediatos, sobre todo menores, que por lo general, hacían del acontecimiento las vacaciones y el veraneo de la familia.

Habitualmente los clubes disponían de un hangar aunque por lo general, no cabían todas las máquinas y era necesario, ante la perspectiva de un frente, desarmarlas para poder protegerlas de los fuertes vientos y lluvias.

También se disponía de un amplio parque, en ocasiones arbolado, donde armábamos nuestras carpas. Y otro elemento altamente apreciado era una pileta de natación, donde zambullirse luego de las pruebas del día, y que era aprovechada por la familia mientras los pilotos estábamos enfrascados en nuestra tarea fundamental, es decir, la participación en las pruebas.

Los clubes del interior, cuando asumían la responsabilidad de organizar en sus sedes el campeonato nacional, ponían todo su empeño para que el evento fuera un éxito. El acontecimiento era una gran novedad para la zona, y la gente acudía, en particular los fines de semana, para atisbar estas máquinas y muchos no podían comprender cómo era posible que volaran sin motor.

En general, era una gran fiesta para todos, en particular para los que volábamos y durante el año procurábamos obtener los puntos del

ranking interno que nos permitirían participar del evento y, sobre todo, elegir máquina.

En 1966 el Club de Planeadores Rafaela ofreció sus instalaciones para el campeonato nacional. Los hermanos Sara y Kerz se habían esmerado para que el acontecimiento tuviera la mayor trascendencia, haciendo una intensa propaganda en la ciudad y obteniendo trofeos para los ganadores.

Para este campeonato me había correspondido el Skylark III. Dadas las condiciones marginales que imperaron desde el primer día, pude hacer un buen papel, volando una máquina que permitía aprovechar térmicas que para otros aparatos más afinados resultaban difíciles.

Así que un 2 de febrero partimos de Albatros remolcando un enorme carro en el que se encerraba desarmado mi Skylark III. Este planeador, de origen inglés, fabricado por la firma Slingsby, databa de la década del 50 y en su momento había sido una máquina de primera línea. El tiempo, como a los seres humanos, había aportado el inevitable envejecimiento y ya en ese año, 1966, se habían producido otras máquinas mas afinadas, contra las que era casi imposible competir en buenas condiciones de tiempo.

Pero en 1960 Rolf Hossinger había ganado el campeonato mundial clase abierta en Koln Butzwelerhof, Alemania. Sin duda, el Skylark III conservaba algunas buenas cualidades, para quien las supiera aprovechar.

Como las condiciones, según dejo apuntado, resultaron un tanto marginales, para mi sorpresa pude hacer un buen papel, a tal punto que realizada la sexta prueba del concurso, en los cinco primeros puestos del puntaje nos ubicábamos Frene, de Junín y Hossinger de Albatros, con 5320 puntos, yo con 5281, Stanley, de Tandil, con 4978, y Urbancic, del Club Cóndor, con 4925. Es decir, un pequeño grupo con una separación de 395 puntos entre ambos extremos, una cifra ínfima para un concurso que daba al ganador de cada día 1000 puntos.

Se nos informó que se haría una última prueba el día 16, con lo que los ánimos se templaron porque era ocasión de no "caerse" para obtener un buen puesto en la clasificación final, sin dejar de lado la

esperanza de ser el ganador. Cualquiera con un puntaje por encima de 5000 podía ser el ganador. Así que nos fuimos a dormir con la preocupación del día siguiente, donde se resolvería la cuestión de quién sería el nuevo campeón nacional.

Amaneció, pues, el que sería último día del concurso y nos preparamos para pelear por el premio mayor. Me separaban, como dije, apenas 39 puntos de los primeros, Frene y Hossinger, y la presión se hacía sentir sobre todos los posibles ganadores de la prueba final.

Meteorología nos presentó el panorama de un día con vientos más o menos suaves del sector noreste, formaciones cumuliformes tempranas y tendencia a desmejorar temprano. El plafond se presentaba bajo, por lo que Operaciones decidió que los cortes se efectuaran a 500 metros, en lugar de los habituales 600. Por fin la niña bonita del briefing, Deportiva, anunció la elección del día: ida y vuelta a Seeber, una estación perdida en medio del campo, a 61,5 kilómetros de Rafaela, con rumbo 311 grados.

Nuevamente lo obligado era partir temprano, no bien las condiciones lo permitieran. Me sentía tranquilo y luego de los preparativos de rigor, despegué en mi turno.

Desprendí a 500 metros y encontré casi de inmediato una buena ascendencia. Las nubes, que ya eran abundantes, se desarrollaban a distintas alturas y pude encontrar una zona en la que trepé a 900 metros con visibilidad. Me encontré en posición óptima para hacer la pasada de salida sobre el control.

Y aquí se produjo mi primer traspie importante: no podía encontrar las cartas de navegación, que estaba seguro de haber puesto en la cabina. Registré frenéticamente a mi alrededor... y nada.

La navegación no ofrecía líneas férreas ni caminos para facilitar el vuelo, por lo que pensé que lo más adecuado era aterrizar para buscar las cartas. No me demoré más: saqué frenos y me lance a 130 km/h hacia la cabecera de la pista. Ya la mayoría se había largado en procura del punto de viraje y quedaban pocos planeadores sobre la zona de partida.

En cuanto mi Skylark se detuvo acudieron presurosos Berretta, Mónaco, mi ayudante, y Alfredito. Pregunté a los gritos dónde estaba la carta de navegación y me aseguraron que me la habían entregado. Desprendí el correa de seguridad y salté fuera del planeador para descubrir consternado que estaba sentado sobre la misma.

No perdí tiempo y, ayudado por Berretta, sin siquiera poner las ruedas al Skylark, volví a salir. Corté nuevamente a 500 metros y me costó localizar una térmica decente. Descendí a 300 metros y recién entonces pude localizar una sobre la ciudad de Rafaela, en la que me prendí para ascender hasta los 650 metros, donde la térmica aflojaba.

Me encontraba prácticamente solo, así que hice rápidamente la pasada sobre el control de salida y puse rumbo a Seeber. Alcancé al Ka6 de Alvarez y localicé en la base de las nubes vecinas algunos otros planeadores.

Traté de apresurar la marcha porque tenía presente que las condiciones empeorarían temprano y advertía que derivaba hacia el sudoeste. Las estaciones que se veían a ambos lados del rumbo —una vez superado Presidente Roca, ya que no se sobrevolaba ningún otro pueblo—, no ofrecían un índice muy seguro para orientarse.

Por fin creí ver a mi frente el punto de control: un pequeño galpón al lado de otro mayor y me dirigí a él. Me sorprendió descubrir la laguna de Mar Chiquita muy cerca y me asaltó una duda. Cuando llegué al punto que creía era el de control, no pude encontrar las marcas que señalaban el fin de la primera pierna y desde donde debía retornar a la base.

Entonces estudié con algún detenimiento la carta y por la posición de las vías comprobé con el fastidio que es de suponer que me había pasado unos 10 kilómetros del punto de viraje, con lo que me encontraba sobre la estación Cotagaita.

Perdí en todo esto unos 20 minutos mientras llegaba de vuelta a Seeber. Hice la pasada sobre el control y emprendí el regreso, momento en que advertí que el cielo comenzaba a limpiarse cada vez más de cúmulos, mientras del norte se iba desplazando una capa espesa y alta

de cirrus que cuando llegaran a nuestra zona, seguramente harían desaparecer toda posibilidad de movimientos convectivos.

En Seeber, actuando como control estaba Hermann, un muchacho de Albatros, quien luego me contó haberme visto pasar de largo hacia Cotagaita. Lamentablemente, no disponía de espejo de señales y todos los esfuerzos que hizo para que yo advirtiera que ese era el control fueron infructuosos.

Cuando emprendí el retorno encontré en el camino algún Ka6 y los Blaniks de Minuzzi y Williamson, el chileno que a invitación de la Federación de Vuelo a Vela participaba fuera de concurso. Puesto que mi Skylark era más velero, a poco los alcancé y aunque ya las ascendencias no superaban el metro, traté de mantenerme alto.

Y de pronto me llevé la gran sorpresa de ver a mi derecha al Standard Austria de Hossinger, que llevaba mi rumbo. Sobre el suelo advertí algunas máquinas aterrizadas.

Mientras peleaba mis pobres térmicas seguía con el rabo del ojo a Hossinger, zorro viejo, que me podía dar una mano. Estaba más bajo y en cierto momento lo vi dirigirse a una tromba de polvo que se levantaba a la derecha, indicio seguro de desprendimiento de una ascendencia. Preferí esperar para ver cómo le iba, pero me concentré en el vuelo y lo perdí de vista.

Todo indicaba que las condiciones de vuelo llegaban a su fin mientras aún me encontraba a 10 kilómetros de la llegada. La atmósfera estaba cada vez más calma y el cielo se hallaba totalmente cubierto. No sé cómo aún podían desarrollarse estos escasos medio metro que a veces encontraba en mi camino.

En determinado momento no hubo posibilidad de trepar más bajo las nubes. Por lo que puse proa a la meta y tomé la única decisión posible: llegar lo más cerca posible de Rafaela, convencido de que no podría alcanzar la base.

Hice un último intento en las cercanías de Presidente Roca, donde advertí algún movimiento en la atmósfera. Viré a muy baja altura con la vana esperanza de engancharme en alguna ascendencia tardía, pero

comprobé que no había más que turbulencias o una pequeñas térmicas muy estrechas e imposible de aprovechar.

Me recosté entonces sobre el rumbo y elegí un campo amplio, a 200 metros del borde del pueblo, donde finalmente aterricé con la amargura del caso.

Apenas habían alcanzado a llegar dos muchachos del pueblo cercano cuando ya Hermann, que andaba de rastreo con el Ranquel del Club Cóndor, aterrizó a mi lado. Llevamos el Skylark al borde del campo y sin disponer del carrito con ruedas que se le adosaba a este pesado planeador para facilitar el despegue, dado que teníamos 800 metros por delante de suelo parejo y duro, despegamos sin problemas.

Me bastaron cinco minutos para encontrarme a tiro del aeródromo. Mientras tanto, una serie de consideraciones poco gratas pasaban por mi mente. Pensaba que la media hora perdida entre mi aterrizaje para buscar la carta y luego el error de navegación me habían hecho perder una posición trabajosamente ganada a través de un desempeño bastante regular.

Pero los concursos se ganan no sólo pilotando bien, sino con una buena organización y sabiendo navegar, entre otras cosas. Me consolé en alguna medida considerando que si me servía como experiencia para el futuro no todo estaría perdido.

Con el alma por el suelo me informé al aterrizar que habían llegado casi todos y me llevé la sorpresa del año al enterarme que también Hossinger había tronado más o menos en mi zona, con lo que, al igual que en mi caso, perdía toda chance de ganar el campeonato, luego de su magnífico repunte en las tres últimas pruebas, que fueron suyas. Obtuvo en esta última prueba unos 248 magros puntos, frente a los 1000 de Cruz, un piloto de Tucumán que retornó del punto de viraje antes de que casi todos los demás partieran, por haber entrado en nube donde alcanzó los 3000 metros y realizó un vuelo muy rápido, casi sin tener necesidad de ganar altura en las térmicas. Yo, que pude acercarme un poco más que Hossinger a la base, no lo superé en mucho: 294 puntos.

Frene, otro de los ubicados en una posición de privilegio, luego de arribar a la base, se ubicaba decimocuarto en la prueba del día. Es decir, que si hubiéramos llegado Hossinger o yo, posiblemente Frene habría sido desplazado. Pero estas consideraciones forman parte de "lo que hubiera pasado si..." Frene había ganado con todas las de la ley y lo felicité de todo corazón.

En la clasificación de la prueba se destacaba Fentanes que con el "carromato" del Skylark II, de rendimiento muy inferior al de mi Skylark III, había entrado segundo en la prueba del día.

Con los puntos ganados en esta última prueba se definieron las posiciones finales y Frene se consagraba campeón nacional. Le seguían Cruz, Stanley, Urbancic, yo, Hossinger, Riera, Mendiburu, Michelli y Rodríguez Ponce.

La última prueba quedaría grabada en la memoria de todos. Si no produjo mayores variaciones fue porque ya había una cantidad elevada de puntos acumulados, pero el resultado de la jornada fue para la mayoría una sorpresa.

Y así recorrimos la última parte del concurso Rafaela 1966, en cuanto a vuelos se refiere. La experiencia constituyó para mi un hito, del que recordaría toda la vida aquella oportunidad en que estuve a punto de ganar un campeonato nacional.

SOLO EN LA NOCHE, ALLÁ EN LO ALTO

Miré hacia abajo una vez más, a través de la burbuja de plástico de mi cabina, y consulté el reloj. La brújula indicada 280 grados y mi altímetro 1200 metros. Acababa de dejar una térmica que me llevó en una suave espiral hasta esa altura, a 2 metros por segundo de ascenso. Empujé hacia delante la palanca de mi planeador y la aguja del velocímetro fue pasando lentamente de 100 a 130 kilómetros por hora.

Había salido de Merlo tres horas antes en mi Standard Austria, luego de ser puesto en vuelo mediante el remolque del viejo y noble Stearman, del cual me desprendí a los 500 metros de altura. Mi intención era cumplir un vuelo de ida y vuelta hasta Chivilcoy, distante unos 120 kilómetros, donde debía tomar la foto del aeródromo para certificar mi paso por el lugar.

Allá abajo, la inmensa alfombra verde estaba cortada en pequeños trozos, cada uno de los cuales era un sembrado, un campo arado, el espejo de una laguna. Los caminos y las vías férreas eran hilos que, reproducidos e identificados en mi carta aérea, me llevaban con precisión a mi destino.

Sólo el silbar del viento era mi compañero. Sin radio, sentía una vez más la euforia del vuelo libre. Si los pájaros piensan —habíamos comentado más de una vez con los compañeros del Club— sentirán el mismo deleite que percibimos nosotros cuando volamos.

Luego de dos horas de vuelo divisé debajo de mí las pistas del aeródromo de Chivilcoy, que se destacaban nítidamente. Tomé la foto y emprendí el retorno. Pero si bien el viaje de ida había sido facilitado por un intenso viento de cola, el regreso se veía ahora entorpecido por el viento de frente.

Me dediqué entonces a aprovechar las ascendentes que iba encontrando en mi camino, por lo general debajo de las nubes cúmulo de aspecto algodonoso, tratando de perder el menor tiempo posible, puesto que ya eran las 16 horas y aún me restaba recorrer unos 70 u 80 kilómetros.

Luché y luché, pero comencé a advertir que las nubes indicadoras de la presencia de térmicas se iban deshilachando en la clásica desaparición que indicaba el fin de las condiciones para volar. En mi rumbo encontraba grandes zonas sin nubes y trataba de eludirlas, con lo que mi camino se alargaba.

Cuando me hallaba situado a unos 50 kilómetros del Club comprendí que me sería imposible llegar. No tenía a la vista aeródromo alguno, si se exceptúa toda la pampa, que es un inmenso aeródromo. Ya con una altura inferior a los 300 metros y sin posibilidad de volver a ascender, busqué un campo propicio para mi aterrizaje. La larga experiencia me aconsejó una parcela amplia y lisa, situada en la vecindad de una hermosa casa, asiento de una estancia, donde aterricé sin problemas.

Un grupo de peones estaba armando una manga en el mismo potrero. Se quedaron embelesados viéndome posar y vinieron a mi encuentro con cara de asombro. Pregunté por el dueño y me indicaron la casa que había visto en mis últimas evoluciones. Allá me dirigí siguiendo un discreto sendero. Crucé una tranquerita, atravesé un pequeño monte y me encontré en el patio de la casa donde me esperaban los dueños, un matrimonio de apellido Lapacó. A poco, sentados en cómodos sillones, compartíamos el mate tradicional, y que en ocasiones como esta, luego de un largo y tenso vuelo, era por demás recibido con agrado.

Como aún tenía suficiente luz de día decidí comunicarme con el Club para solicitar el avión de recuperación, que me evitaría la engorrosa tarea de desarmar mi máquina y volver en un lento viaje por caminos apartados.

El dueño de casa, con la proverbial amabilidad de la gente del campo, me transportó hasta Plomer, el pueblo más cercano, desde

donde en un par de minutos me comuniqué con el Club y di mi posición. Luego mi anfitrión ocasional aprovechó el viaje para hacer algunas compras para su estancia.

Mientras estábamos en esa tarea sentí el ruido para mi inconfundible del motor de nuestro avión de remolque, cuyo rumbo hacia la estancia donde estaba aterrizado el Standard Austria pasaba justamente por sobre nosotros. Sabiendo que nos esperaban, emprendimos de inmediato el regreso.

Cuando arribamos a la estancia, distante unos 10 kilómetros, ya está el Stearman aterrizado el lado de mi planeador, mientras Astiz, el piloto remolcador de turno, conversa con la gente que se ha reunido en número apreciable. Cae la tarde y el viento ha cesado casi del todo. El sol resbala sobre el horizonte y no se me ocurre pensar que pronto llegará la oscuridad. Ya sus rayos no calientan y el rocío empaña la burbuja de plástico de mi máquina.

Destinado a volar a impulsos de la energía solar que proporcionan las corrientes de aire ascendentes, un planeador está construido para ser usado durante el día. Por lo tanto, no cuenta con ninguna clase de luces, ni de posición ni para el aterrizaje. De la misma manera, el tablero de instrumentos carece de iluminación y la única fuente de energía de que dispone suele ser un conjunto de baterías para hacer funcionar algún instrumento como el giro y ladeo o el horizonte artificial.

Sin mayor preocupación le pregunto al piloto del avión —que como tal conoce las limitaciones del vuelo en relación a la luz solar— si tendremos tiempo de llegar de día. Me afirma enfáticamente que sí, y comenzamos a preparar el despegue. El dueño de la estancia, que nos ha acompañado todo el tiempo nos ofrece su casa donde hay comodidades suficientes y podemos pernoctar. Le agradezco el ofrecimiento, pero confiado en la experiencia del piloto de mi avión de remolque, prefiero volver en el día. Por otra parte, ya he superado la etapa "romántica" y prefiero dormir esa noche en mi propia cama.

El grupo de curiosos que se ha reunido, atraído por un espectáculo que no suele ser común, nos ayuda a transportar el planeador a un extremo del campo. Sitúo la sogá que me unirá al avión y la sujeto al

gancho disparador del planeador y, por el otro extremo, a la cola del avión. Todo esto nos lleva unos veinte minutos y advierto que el sol ya se hunde en el horizonte.

El piloto del avión me ayuda desde el exterior a colocar la tapa cabina del planeador, un verdadero pura sangre, y desde mi asiento, sujeto con las correas de seguridad y ya listo, le pido que limpie el rocío que ha empañado la parte exterior. Y aquí cometemos el primero de los varios errores que, unidos en cadena, nos llevarían a una trampa que pudo ser mortal.

Al pasar la manga de su saco sobre el plástico transparente de mi cabina para tratar de limpiarlo, lo que hace en realidad es ensuciarlo y limitar seriamente la visibilidad. Pero el tiempo apremia y no podemos demorar más el despegue. Pienso que la distancia es corta y pronto estaremos en nuestro Club.

Tan pronto el piloto del avión está listo y ha tensado la soga, muevo los planos de cola, con lo que sabe que estoy pronto. Acelera su motor a fondo y comenzamos a deslizarnos lentamente. En cuanto tengo velocidad suficiente, tiro hacia atrás la palanca con suavidad y me encuentro en el aire, deslizándome a ras del pasto. Cuando el avión despega, lo sigo fielmente y parece que va flotando delante de mí mientras me llega el rugido apagado de su motor.

Echo una ojeada hacia el oeste y advierto que el sol ha desaparecido. No obstante, me siento tranquilo porque creo que en un momento veremos las pistas del Club. Pero pasan los minutos y las sombras comienzan a ascender desde la tierra, como si una marea oscura fuera rellenando los huecos de un paisaje fracturado. Y así, sin advertirlo casi, llegamos al punto de "no retorno", cuando es imposible desprender la soga de remolque y buscar un sitio seguro donde aterrizar en el campo. No hay más remedio que seguir adelante. Si la soga se cortara quedaría librado a la suerte, porque ya el suelo es una mancha oscura donde se pierden caminos, campos, árboles, alambrados y animales. Sólo de vez en cuando un resplandor indica, posiblemente, la puerta abierta de una cocina o un fuego encendido al aire libre. Pero todo se ha transformado en una masa oscura y amenazadora, donde no quiero ni pensar que tendré que aterrizar dentro de poco.

El Stearman aún se perfila allá delante contra los últimos tenues resplandores del cielo. Pero pronto también se va desvaneciendo y sólo puedo ubicarlo por el escape, situado a la derecha del motor, que arroja una llamarada azul. Por lo demás, todo es oscuridad: la tierra, el cielo y la cabina, donde ni siquiera distingo los instrumentos. Las largas horas de vuelo me permiten hacer un pilotaje automático mientras trato desesperadamente de ubicar algún punto de referencia en el suelo. Parecería que el oído, las manos y los pies, con independencia del cerebro, controlan el planeador.

Allá adelante comienza a perfilarse una serie de luces que calculo pertenecen a la ciudad de Merlo, mientras mucho más lejos se percibe el resplandor de Buenos Aires. De todas maneras, aun no me siento muy intranquilo porque presumo que mi piloto remolcador elegirá una pista balizada para aterrizar. Tenemos a nuestro alcance una pista militar y otra civil —Morón y Mariano Moreno—, en las cuales hay luces para aterrizaje nocturno. No obstante, observo cuidadosamente lo que aun se percibe del avión por si en algún momento inicia la picada que me ha de obligar a desprender la sogá con la que estamos unidos.

Mi precaución no resulta inútil. El avión, que apenas percibo en la oscuridad, se inclina de pronto hacia la izquierda y desaparece de mi vista. Instantáneamente, con el movimiento automático a que lo lleva a uno una práctica larga, desprendo la sogá y quedo en vuelo librado. Todo es noche a mi alrededor y he perdido de vista en forma definitiva al avión. No sé qué altura tengo ni qué velocidad, aunque esto último no tiene mayor importancia porque las variaciones en el silbido del viento al desplazarme en la masa de aire suplen admirablemente al indicador de velocidad.

Calculo que tendré unos 400 metros de altura. Trato de ubicarme y puedo identificar debajo de mí la ruta lateral a nuestro campo que va a Las Heras, señalada por las luces de los autos que van y vienen. Vuelo hacia la zona donde estimo está ubicado el edificio del Club y pronto distingo la vieja casa que fuera el casco de una estancia cuando aún Merlo era campo abierto, que se adivina más que se percibe, enmarcada

por las luces de sus lámpara exteriores, preciosa referencia a la que jamás presté atención y que ahora me resulta tan vital.

El aeródromo de Merlo tenía tres pistas, dos de ellas amplias y seguras y una tercera accesoria, ubicada a la vera de un pequeño arroyo. Todas han quedado igualmente sumergidas en la oscuridad y mi última esperanza de distinguir las pistas anchas también se esfuma. De la pista accesoria no se ven ni rastros, y no puedo olvidar que a su lado corre el arroyo y que en ambas cabeceras hay árboles.

Es entonces cuando, con la tranquilidad que nos invade en los momentos difíciles, me digo:

“Dentro de cuatro minutos habrá un accidente”.

Mientras tanto, el amparo de la cabina me hace mirar ese momento con cierta incomprensible indiferencia y ni siquiera pasa por mi mente la posibilidad de utilizar el paracaídas.

No obstante, como primera medida, ajusto el correa de seguridad ante la posibilidad de un impacto. Para colmo, como consecuencia de la “limpieza” de último momento, con lo que Astiz convirtió el rocío en una capa barrosa, mi casi único acceso al mundo exterior es la ventanilla lateral, por donde entra una violenta corriente de aire que me da en la cara, pero que llevo abierta para atisbar continuamente en busca de un punto de referencia. Mis únicas indicaciones son el edificio del Club y la ruta a Las Heras, por las cuales sé que me encuentro sobre nuestro campo de aterrizaje.

Del avión hace rato que he perdido todo rastro, una vez que fue tragado por la oscuridad que me espera debajo. Mientras tanto, sigo descendiendo en forma inexorable y cuando busco una vez más la pista veo con algún alivio que las luces de un vehículo se dirigen a la cabecera sur de la pista auxiliar. Es mi jeep, que algunos compañeros se han apresurado a poner en marcha para ubicar en la cabecera, al sentir el motor del avión. Si bien constituye una ayuda importante, no es más que una guía porque aprecio que es muy difícil calcular la distancia y la altura con esa sola referencia. Pero no me queda otro camino, así que automáticamente hago mi plan para aterrizar.

Decido que no intentaré hacerlo sobre el eje de la pista, teniendo en cuenta los obstáculos que hay a continuación de la cabecera: casas, árboles y un alambrado. Por lo tanto, volaré directamente hacia la zona donde está el jeep, es decir, hacia sus luces, que es lo único que veo, y luego haré un viraje de 90 grados hacia la izquierda, para estar seguro de que he pasado el arroyo.

La computadora instintiva que tiene todo piloto en su mente, que ha sido alimentada por muchos vuelos y aterrizajes, funciona bien y a pesar de las dificultades de ubicación de los distintos obstáculos, hago la aproximación con altura más o menos correcta. Treinta metros antes del jeep viro a la izquierda, observando casi continuamente por la ventanilla lateral, un pequeño agujero rectangular de 15 por 10 centímetros, que es lo único que me da una visión limpia.

En el momento de hacer el viraje entro en el cono de luz del jeep y aprecio que la punta de mi ala izquierda está a un metro escaso del suelo. Niveló instantáneamente con un golpe de palanca a la derecha y casi al mismo tiempo, con mi mano izquierda, que se afirma sobre el control correspondiente, saco los frenos aerodinámicos para reducir velocidad y tocar rápidamente el suelo. Distingo en forma confusa a alguien que corre a mi lado, recortado por la luz del jeep, que ahora alumbra desde atrás. Toco el suelo y me desplazo haciendo una ese y amagando un trompo que corrijo con violentos golpes de los planos de cola, por fortuna sin dejar de dominar la máquina, y el planeador se detiene.

Entonces dejo escapar el aliento largamente contenido. No podría decir cuánto hace que no respiro, mientras mi mano derecha, que comienza a transpirar, destraba el seguro del plexiglás de la cabina. Desprendo los cierres de mis correas de seguridad y salto a tierra.

La buena tierra, la noble tierra está otra vez bajo mis pies y uno comienza darse cuenta de lo hermoso que es sentirla allí, vieja e inmovible, en este reencuentro después de un momento difícil.

PREFIJADO CONCORDIA

“Rafaela 66” había llegado a su fin. Para mí, con emociones sin cuento y casi al borde de ganar el concurso, aunque esa es otra historia: El tremendo drama de la muerte de Bertoncini y Aiello, un par de nuevos socios de Albatros que concurrían con su entusiasmo para actuar como ayudantes, en un absurdo accidente automovilístico, nos había llenado de congoja y dolor.

Volvíamos a casa aquel sábado 19 de febrero llevando a la zaga de nuestro maltrecho jeep un Standard Austria. Habíamos quedado bastante justos en materia de fondos, pero me preocupaba más que nada una pérdida constante de aceite del motor del jeep, cuya causa no podíamos descubrir.

Así, agregando aceite en cada parada, nos fuimos deslizano por Santa Fe y la provincia de Buenos Aires, en procura del hogar de donde, junto con Alfredito, mi segundo ayudante en el concurso que a los 10 años vivía una de sus primeras grandes aventuras, llevábamos ya doce días ausentes.

El sábado por la noche arribamos a Zárate, donde el “gitano” César Martínez, mecánico del Albatros, y un grupo de amigos nos esperaban con un asado. Allí charlamos largo y tendido del concurso, el vuelo a vela y las ilusiones de cada uno.

Alonso estaba con nosotros y trataba de convencernos de las ventajas de los planeadores que vendía. Aparicio, el inspector de la Dirección, compartía la mesa. Nos fuimos a dormir a las 2300 horas porque queríamos reanudar la marcha temprano.

Partimos del Club de Planeadores Zárate a las 0900 horas, luego de haber mateado y preparado el desayuno para Alfredito. El calor comenzó a apretar y hacia las 1200 horas estábamos en Merlo, donde

dejamos el carro de remolque con el Standard Austria LV-DFG y seguimos rumbo a casita. A las 1330 horas estábamos almorzando en familia y contando las peripecias y alternativas de nuestras aventuras por los pagos de Rafaela.

Traíamos el jeep cargado con nuestro equipo de camping, algunas chucherías y una hermosa copa que me correspondió por mi quinto puesto. Pero había algo más importante entre nuestro bagaje; una serie de recuerdos de los momentos vividos que serían imborrables para el resto de nuestras vidas.

Así que contamos y recontamos los pequeños-grandes hechos ocurridos y como el lunes y martes siguientes eran de carnaval, pues decidimos ir a pasar los dos días... a Merlo, es decir, al Club Albatros.

Pero para que la familia accediera más o menos de buen grado, declaré solemnemente que no pensaba volar, puesto que esos días del concurso, en los que había acumulado 30 ó 40 horas de vuelo me habían dejado un poco harto de andar por el aire.

Y el lunes, a las 0900 horas, sin mayor apuro, rumbeamos para Merlo dispuestos a pasar esos dos días tranquilos, yo con el sencillo plan de hartarme de mate y asado en el parque, tirado a la sombra de los árboles, sobre el magnífico césped que el jardinero, don Domingo, cuidaba amorosamente.

Pero el hombre propone...

El domingo por la noche pasó un frente que barrió con la atmósfera cargada de humedad y dejó sentadas las condiciones para un día de vuelo a vela de esos que en ocasiones esperábamos durante meses. A las 1030 horas, al llegar al Club había un regular viento del sudoeste, el sol calentaba firme y todo preanunciaba la inestabilidad atmosférica de los grandes días de vuelo a vela.

El Club estaba casi desierto y a un costado del hangar grande, al aire libre, donde lo habíamos dejado el día anterior, reposaba aun el carro de transporte de mi Standard Austria DFG, totalmente desarmado. En el vuelo a vela más que en ningún otro deporte, la ocasión hay que agarrarla de la cola cuando se presenta, dado que se depende de circunstancias imprevisibles y ajenas, como es la situación meteoroló-

gica. Así que olvidé toda mi fatiga de vuelo y convoqué con urgencia a la familia en pleno para que me ayudara a armar el planeador.

Por suerte, esta tarea suele ser sencilla. Una de las condiciones del diseño de todo planeador es que sea fácil de armar y desarmar, ya que no siempre es posible una recuperación por avión. En Europa y los Estados Unidos lo normal es desarmar la máquina y retornar a remolque de un vehículo luego de un aterrizaje fuera de la base. Allí se cuenta con una red caminera que llega prácticamente a todos los rincones y la disponibilidad de vehículos para el remolque del carro hace que se imponga el retorno por tierra. Por otra parte, la recuperación por avión suele ser bastante cara. Pero entre nosotros, en primer lugar los clubes contaban con apoyo oficial y los aviones de remolque por lo general eran donados por la Marina, que daba de baja aviones como el Stearman que había sido la espina dorsal de la instrucción de sus pilotos. Este biplano de la década del 30, construido por la Boeing, venía de perilla para los clubes de planeadores con un motor de 250 caballos, porque también los había con motor de 450 caballos.

Con la ayuda de algún comedido que andaba a la mano, bajamos del carro con toda premura el fuselaje, las alas y los planos de cola, y los dispusimos en el suelo en su posición correspondiente. Levantamos entre todos la semiala derecha y la colocamos en su lugar de encastre. Hicimos lo propio con la izquierda y fijé el perno central que daba solidez a todo el conjunto. Atornillé con fuerza y luego me dediqué a colocar los planos de cola.

El Standard Austria, un planeador de avanzada en ese entonces, tenía cola mariposa. Es decir, no disponía de un empenaje vertical sino que los dos planos, que se ubicaban en un ángulo de 45 grados respecto a la horizontal, cumplían ambas funciones. Los encasté, fijé y aseguré, y para entonces ya eran más de las 1100 horas, con los pequeños cúmulos brotando por doquier.

Ahora venía el momento más difícil: elegir la prueba. El fuerte viento indicaba como más conveniente una distancia prefijada. Había que evaluar las condiciones del día, tratando de que la distancia a recorrer no fuera ni demasiado extensa ni muy escasa, teniendo en

cuenta las perspectivas. Me decidí por Concordia, provincia de Entre Ríos, no sin un poco de aprensión porque el rumbo trazado sobre la carta me obligaba a pasar por sobre el delta del Paraná, una zona mal mirada por su poco favorable naturaleza para intentar un aterrizaje de emergencia en caso de no encontrar las térmicas para pasarlo.

Pero de todas maneras, no volaba un Baby sino una máquina con una relación de planeo teórica de 34 a 1. Con el viento de cola esa relación podía estirarse hasta 40 a 1 como mínimo, haciendo un cálculo conservador. Por lo tanto, con 1.000 metros de altura en la orilla derecha del Paraná tenía la certeza de planear 40 kilómetros, aun en el caso de no encontrar nada durante mi camino sobre el delta.

El cruce del Delta en planeador es otro de los hitos que tiene que sobrepasar algún día un piloto que se precie de tal. ¿Por qué? Porque está allí y hay que vencerlo, que es un poco como vencerse a uno mismo, a los temores que anidamos, a las incógnitas que sólo pueden ser despejadas por uno, no obstante las muchas explicaciones que nos den los expertos. Y había llegado mi momento.

Desde la cabecera norte, pista chica, el avión de remolque me puso en vuelo con facilidad. Nos encontramos en el aire antes de recorrer 200 metros y cuando sobrevolamos la zona del radar con 250 metros de altura ya pude percibir las turbulencias que preanunciaban un muy buen día.

A los 350 metros entramos en una térmica amplia y fuerte. El Stearman trepó delante de mí como un globo que se deja en libertad y el planeador, cuando llegó al borde de la térmica lo siguió hacia arriba con docilidad. Me ubiqué en la posición correcta nivelando visualmente las alas del avión de remolque con el horizonte, esperé unos momentos con un ojo en el variómetro que indicaba 4 metros de ascenso por segundo y, seguro ya de que estaba en una buena ascendencia, atraje la pequeña palanca que en el piso de la cabina servía para abrir el gancho disparador.

El avión dio un respingo y el piloto advirtió instantáneamente que se había librado de la carga del planeador. Echó una rápida ojeada hacia atrás, mirándome como un enorme insecto, con sus grandes

antiparras, y se inclino hacia la derecha dejándose caer y poniendo a mi disposición todo el espacio por delante.

Pedal y palanca a la izquierda. El Standard Austria se inclina con la presteza de un caballo bien domado y cuando inicio el viraje escarpado llevo la palanca a la derecha para compensar. La máquina se mantiene en una inclinación de 45 grados, bien situada en el corazón de la térmica. Asciendo rápidamente y en pocos instantes supero los mil metros. El viento aumenta con la altura, como es natural, y me dejo desplazar con rumbo a mi meta. Aún las condiciones no son óptimas, pero el plafond de mil metros ha de permitirme hacer planeos largos ayudado por el viento de cola.

Cuando termino de exprimir mi primera térmica me encuentro ya sobre las pistas de Mariano Moreno, la base de aviación civil. Me lanzo en planeo y comienzo a devorar kilómetros en esta máquina afinada como un estilete, que parece hecha a propósito para este día.

El Standard Austria era un máquina de alta carga alar, buena finura y condiciones aerodinámicas superiores. En Rafaela, como relaté, fue superada por otros veleros que resultarían inferiores en un día como este. El Skylark III, con 18 metros de envergadura podía sacar mejor provecho de las térmicas que planeadores como el Standard Austria, concebidos para volar rápido, ventaja que perdían cuando tenían que virar en térmicas pobres.

Pero este día se presentaba de bueno para arriba, por lo que era posible aprovechar las condiciones de esta máquina. Si volara el Skylark III seguramente treparía más rápido en las térmicas, en razón de la mayor envergadura y el perfil alar de mayor sustentación, pero en los planeos me vería superado. La menor velocidad de ascenso se veía hoy ampliamente compensada por la penetración en vuelo recto. Sus alas finas y pulidas cortaban el aire como una navaja y permitían alargar el planeo. Por lo tanto, no había que virar tan a menudo para tomar altura.

Hacia un par de años que volaba esta máquina y la conocía como la palma de mi mano. Por lo tanto, hice mi trabajo un poco automáticamente. Había marcado en la carta aérea mi ruta, que no sería una recta entre Merlo y Concordia. Mi primer punto de control

era Zárate, desde donde es conveniente intentar el cruce del Delta. Luego de virar no más de 3 o 4 térmicas me encontré sobre el aeródromo de Zárate. Y entonces, como el nadador que va a lanzarse del trampolín, traté de tomar impulso para el salto riesgoso.

Exploré los contornos y no me costó mucho situar una buena térmica, en la que trepé a 1200 metros. Dije adiós mentalmente a las seguras y amplias pistas de Zárate que veía perfilarse nítidas allá abajo, y no sin emoción me lancé en busca de la costa entrerriana que se desdibujaba allá, al otro lado del Delta.

Pero como suele ocurrir muchas veces en la vida en distintas esferas del devenir humano, el ogro del cruce del Delta perdió toda su fiera. Cuando estaba a medio camino casi no había perdido altura. No obstante y por precaución me dejé llevar hacia arriba por una térmica que encontré en el rumbo y cuando miré hacia abajo me percaté de que había cruzado el Delta casi sin darme cuenta y aun tenía 1000 metros de altura. Así entré en el espacio aéreo de Entre Ríos por primera vez en mi vida, volando un planeador.

Decidí entonces seguir una ruta que me llevaría por el centro de la provincia, para luego torcer hacia la derecha en busca del río Uruguay y la ciudad de Concordia. Lo primero que observé, ya sobre tierra entrerriana, fue una enorme inundación que contemplé con desconfianza, puesto que las tierras mojadas no producen térmicas. Pero otra vez, casi sin advertirlo, superé la zona y me encontraba sobre tierra firme y en mi rumbo.

Surgían cumulitos por doquier y no me resultaba difícil, cuando lo necesitaba, localizar una térmica y recuperar la altura perdida en los planeos. Pero cuando sobrevolaba Urduarrain el cielo comenzó a despejarse. Delante de mí ya no había nubes. Grandes claros se abrían en mi ruta. En cambio, hacia la derecha, recostadas sobre el río Uruguay que veía nítidamente, las nubes se mantenían. Entonces decidí cambiar de rumbo y viré 30 grados a la derecha.

Allá a lo lejos se perfila Concepción del Uruguay y al otro lado del río, perdido en la bruma, se ve la costa uruguaya. Voy sesgando y dejo Concepción a mi derecha.

De pronto veo venir hacia mí a un pájaro que, a todas luces, es un ave de rapiña. Sé por experiencias anteriores que vuelan magníficamente bien a vela, por lo que no lo pierdo de vista. Mientras tanto, entro en una térmica y viro. El halconcito, invirtiendo el juego, entra en mi térmica y se pone a virar en el extremo opuesto de la circunferencia que describo. Advierto no sin regocijo que me mira, inclinando su pequeña cabeza, con las alas extendidas inmóviles, sus ojitos penetrantes clavados en mí, como preguntándose qué clase de pájaro es este. Trepamos así 300 o 400 metros y no sin un poco de pena, puesto que yo tengo otras metas y distintas exigencias, retorno al rumbo y lo pierdo de vista.

Debajo mío comienzo a percibir palmares, extraña vegetación que da a la tierra entrerriana un matiz africano. Las palmeras se suceden por kilómetros y kilómetros, y al poco rato vislumbro en el bajo horizonte lo que la carta me indica tiene que ser Concordia. El corazón me da un salto porque de pronto me doy cuenta de que estoy a punto de cumplir con un prefijado de 350 kilómetros que me dará un buen puntaje para el ranking interno.

Pero el día se ha ido empobreciendo y las térmicas son cada vez más espaciadas y suaves. Ahora es cuestión de localizar el Aeroclub Concordia, que es mi meta. Estoy informado de que hay un aeródromo provincial, donde hace escala Aerolíneas, pero he declarado como punto de llegada el Aeroclub, por lo que si aterrizo en aquél mi prueba no contará como prefijado sino como de distancia y perderé una cantidad de puntos. Así que me dedico a buscar con todo empeño mi lugar de destino.

Mientras tanto he ido perdiendo altura. Viro las pobres ascenden-
cias que encuentro a mi paso para no perder altura y tener tiempo de registrar la zona. Me encuentro en los suburbios de Concordia y paseo mi vista por los alrededores. Casi de inmediato distingo la pista del aeródromo provincial, justamente la que no me interesa. Pero es la alternativa obligada, en caso de no hallar mi meta, así que la registro en la mente.

Trato de analizar el suelo con alguna metodología, pero no encuentro el bendito aeroclub. Ya estoy a 300 metros de altura y me digo

que lo mejor es poner proa a la seguridad del aeródromo que he visto. Así lo hago y en el mismo momento que nivelo y encaro el rumbo elegido veo allá debajo nítidamente dibujadas las pistas del Aeroclub. Así que ya seguro y rebosante de alegría, me decido a perder altura haciendo las habituales piruetas sobre la vertical del aeródromo. Y como un chico que se siente libre de la vigilancia paterna, me dedico a hacer pérdidas empinadas, virajes ascendentes y picadas en las que bordeo los 200 kilómetros por hora, y ahora que la atmósfera está tranquila y no hay turbulencia.

Advierto que frente al hangar dos o tres personas me observan con curiosidad. Finalmente enfilo la pista elegida y aterrizo llevando mi máquina al costado del hangar con su último impulso, donde la deposito. El encargado del aeródromo corre hacia mí y luego vienen las consabidas presentaciones. Como que este no es un club de planeadores, se muestra asombrado de mi vuelo desde Merlo.

Estaqueo la máquina y mientras tanto se acerca un vecino con el que entablo conversación. Se ofrece a transportarme a la ciudad, distante algunos kilómetros, para hablar por teléfono al Club a fin de dar mi posición y pasar la noche en un hotel. Su hijo cumple con el cometido y me lleva en un Renault hasta la terminal de ómnibus donde consigo hospedaje, luego de comunicarme con mi punto de partida y arreglar la recuperación, que se ha de demorar hasta el día siguiente por lo avanzado de la hora.

Dejé mis escasas pertenencias en mi habitación del hotel y me largué a la calle a conocer Concordia. Nunca había estado allí y a la curiosidad de ver algo nuevo, animado por el carnaval, se sumaba el gozo de haber cumplido con el prefijado. Anduve por las calles llenas de murgas y comparsas y luego me metí en un restaurante a saciar el hambre. Volví a mi hotel, donde el sueño tardó en llegar porque el recuerdo del vuelo con sus múltiples y caleidoscópicas escenas no quería abandonarme.

Me desperté temprano. Aboné la cuenta del hotel y tomé el primer ómnibus que salía hacia el aeródromo. A las 0900 horas me encontraba junto a mi planeador, dispuesto a esperar la llegada del avión de remolque.

Esas esperas suelen ser largas, por lo que siempre es bien mirado algún acompañante ocasional con el que se pueda cambiar un párrafo. Afortunadamente, no tardó en caer el vecino —de apellido Feldman— que me había hecho llevar en su auto hasta la ciudad. Cruzando la calle que la separaba de las pistas tenía una quinta de 30 hectáreas de citrus, que explotaba comercialmente. Nos sentimos a gusto cambiando impresiones y no tardó en invitarme a su casa. Acepté complacido y le pedí que me proporcionara los elementos para tomar mate. Aunque él no compartía ese gusto, me acompañó en la galería de su casa, donde dejamos correr un par de horas charlando de todo un poco. ¿Y qué otra cosa hubiera deseado yo que tener un interlocutor atento, dispuesto a escuchar el relato de mis aventuras por el aire?

Las horas se deslizan y por momentos presto atención esperando oír el ronroneo inconfundible de uno de nuestros Stearmans. Pero llega el mediodía y nada interrumpe la placidez del cielo. Como era de esperar, mi anfitrión me invita a compartir su mesa, junto con la familia, y acepto con placer. Y también como era de suponer, casi al filo de los postres aparece el tan ansiado avión de remolque, vira encima nuestro y aterriza a 200 metros de distancia. Es Wilinsky que viene en mi busca.

Agradezco a la familia por su hospitalidad y me encamino hacia la pista donde ya se ha posado el avión. Wilinsky está en tierra y conversa con el encargado. Me saluda e informa que Calderón, que salió detrás de mí con el Skylark II ha aterrizado en Concepción del Uruguay, donde tendremos que hacer un alto para recogerlo y reemprender el retorno en remolque doble.

Nos despedimos de todos los amigos ocasionales, ubicamos las maquinas y con la ayuda de algún comedido que me corre el ala despegamos y ponemos rumbo a Concepción. Poco menos de una hora de vuelo nos ponen a tiro de las pistas. Corto, hago algunas evoluciones, me doy el lujo de virar una pequeña térmica y ganar altura y aterrizo. Ya Calderón está conversando con Wilinsky y nos preparamos con algún cuidado para el despegue doble.

El Stearman está —dicho en la jerga del oficio— bastante “desinflado”. Su motor se encuentra el borde de la vida útil y no tiene toda la

potencia que debiera rendir, por lo que "El Águila" nos previene que si en el despegue se presentan dificultades nos hará señas para que cortemos el remolque. Alertados, ponemos las máquinas todo lo atrás posible en la pista a fin de disponer de la mayor extensión de terreno para el despegue. Wilinsky da motor y comenzamos a desplazarnos lentamente. Ganamos velocidad, pero con un retardo desesperante y cuando comienzo a pensar que no podremos despegar, mientras el Stearman aun se apoya sobre el suelo y el alambrado que marca el fin de la pista se acerca rápidamente, damos un salto y estamos en el aire. Se me antoja que vamos literalmente colgados de un hilo, en el límite de la sustentación. Pasamos rozando los alambrados y, luego de ganar un poco más de velocidad, viramos hacia la izquierda cuidadosamente.

A mi derecha y con cable ligeramente más largo se mece el Skylark II. De vez en cuando le echo un vistazo y adivino el rostro de Calderón detrás del plexiglás que me sonríe. Y luego se suceden dos tediosas horas de vuelo en remolque, corrigiendo continuamente nuestra desubicación debida a la turbulencia.

Volvemos a cruzar el Delta del Paraná, ahora en sentido contrario y casi adentrados sobre el Río de la Plata, y poco después estamos a la altura de Luján, mientras los cúmulos se van cerrando cada vez más debajo nuestro. Como tenemos altura más que suficiente, optamos por cortar el remolque y hacemos un último planeo de unos 25 kilómetros sorteando nubes y penetrando por entre callejones formados por las paredes altas y blanquísimas de los cúmulos. Finalmente nos ganamos por debajo y estamos sobre Merlo, donde aterrizamos cansados de este monótono vuelo de remolque.

Traigo como suprema satisfacción un prefijado de 350 kilómetros en mi bolsa, como el cazador que vuelve con una pieza estimada. Y un panorama más que ha quedado en mi retina: el Delta, amenazador y peligroso, que para mí resultó complaciente y fácil, como un simple paseo a pie por un seguro sendero.

EL DÍA QUE INVADÍ “LA ARGENTINA”.

Allá por 1952 visité por primera vez la estancia “La Argentina”, propiedad de don Agustín Diz, padre de un compañero del Cuerpo de Táquigrafos de la Cámara de Diputados de la Nación, al que yo pertenecía. Conocedores de mi gusto por la caza, me invitaron a su estancia de 2500 hectáreas donde, según sus noticias, había perdices en cantidad. Así que un buen día fui a ver qué tal era la realidad, comparada con las mentas, y me dejé caer por “La Argentina”.

Era una estancia digna de ese nombre. Ubicada en el partido de Ayacucho, provincia de Buenos Aires, nunca terminé de recorrer sus enormes potreros, donde había toda la caza que un entusiasta del deporte pudiera imaginar en sus mejores sueños. Recuerdo haber cazado cualquier cantidad de perdices en un día, sin perro, lo cual me obligaba a caminatas increíbles. Pero sarna con gusto...

Mis visitas se repitieron todos los años. El casco, de unas 14 hectáreas, contaba con un hermoso monte que los dueños embellecieron y mejoraron una vez que comenzaron a vivir allí. Solíamos andar a caballo cuando no estaba cazando y tenía claras en la mente la forma y dimensiones de la estancia que semejaba aproximadamente un cuadrado, con una construcción de la década del 20 con materiales importados, y uno de sus límites formado por un riacho de nombre muy sugestivo: “El Perdido”. Allí cacé patos pero, sobre todo, caminando por sus campos infinitos me di el gusto de abatir perdices comunes y copetonas. En cuanto a liebres, eran realmente una plaga y para mí una molestia, puesto que como andaba a pie no podía cargar con cinco o seis sin quedar agotado luego de caminar dos o tres kilómetros. Prefería ignorarlas aunque cuando una de ellas saltaba de improvviso delante mío, en un movimiento reflejo alzaba la escopeta y la encañonaba.

Cuando comencé a volar, dado que la época de caza coincidía con el invierno, período muerto para el vuelo a vela cuando se vuela, como en nuestro caso, sobre la pampa a térmica pura, continué visitando la estancia. En ese período comenzó a germinar en mi mente la idea de llegar algún día en vuelo librado hasta "La Argentina". Había sitios de sobra para aterrizar, vería desde el aire esos inmensos campos tan bien conocidos por mí, la navegación no era difícil, puesto que me bastaba seguir la vía férrea que va a Ayacucho y tenía asegurada hospitalidad de primera. Así que alenté ese sueño, a la espera de una oportunidad favorable, en algún verano.

Por fin llegó el día tan anhelado. Partí con mi Standard Austria habiendo dado como punto de destino la estancia "La Argentina", Solanet, partido de Ayacucho. Mi intención era cumplir un vuelo de ida y vuelta parcial, para lo cual tenía que arribar al aeródromo provincial de Ayacucho, tomar una foto desde el aire y retornar hasta la primera estación, Solanet, ahora rumbo norte, desde la cual sólo me restaba un salto de cinco kilómetros hacia el noroeste para llegar a mi meta prefijada. De esta manera tendría un vuelo prefijado de 300 kilómetros, que constituiría el primer diamante que pensaba agregar a mi C de Oro.

Las condiciones no eran del todo buenas, en particular debido a un viento de regular intensidad que soplaba tres cuartos de cola, desde mi derecha, por lo que tenía que corregir la deriva que me desplazaba hacia el este. Pero ese no era mayor inconveniente, con la máquina que tripulaba. Tal vez habría que luchar un poco en el tramo de retorno de Ayacucho a la estancia, si el viento no había disminuido. Si contaba con térmicas suficientes, lo demás se resolvería. Así que firmé mi declaración que puse en manos del encargado del Club y allá me lancé a tratar de pasar esa noche en la estancia de mis amigos.

El vuelo constituía una repetición, en su primera parte, de otro intento frustrado de llegar al mismo destino con el Skylark 2, que terminó en una estancia próxima a la estación Casalins. Pero esta vez montaba un aparato brioso, por así decirlo, con el que podía y tenía que llegar más lejos y más rápido.

Ya en vuelo, dejé Buenos Aires a mi izquierda mientras contemplaba la enorme masa de edificación que se extendía casi sin interrupción desde la costa hasta un radio de 30 kilómetros, haciendo del conglomerado urbano algo ya monstruoso. Allá a la derecha quedaba Ezeiza, otro sitio conocido desde esta perspectiva y, con la experiencia de algunos vuelos, ya la navegación era una tarea simple que se reducía a controlar en la carta de tanto en tanto los accidentes notables que se advertían nítidamente en el suelo: caminos, pistas, ferrocarriles, algún canal, fábricas.

Enfilé hacia la línea del ferrocarril, luego de haber rebasado Monte con su laguna, y poco más allá el río Salado, que se arrastraba formando interminables meandros. Divisé por último la línea férrea a mi izquierda y aprovechando que el viento me hacía derivar, fui cortando hacia ella, hasta encontrarla a la altura de la estación Chas. Algunas estaciones más allá se encontraba Solanet y, 40 kilómetros distante de este última, la ciudad de Ayacucho, donde tenía planeado virar y emprender el regreso.

Si bien las térmicas no eran muy potentes ni abundantes, mi trayecto hasta aquí había sido relativamente fácil, sin momentos de apuro. Pero el viento de tres cuartos de cola me empujaba fuera de mi rumbo y ello, sumado a la disminución de las ascendencias en razón de que el día iba decayendo, comenzó a presentarme las primeras dificultades serias.

Cuarenta y cinco minutos más tarde, no obstante la corrección de la deriva, me encontraba bien al este de la línea del ferrocarril. Era evidente que el viento había rotado y ahora se encontraba soplando francamente del oeste. Cuando estuve a la altura de Solanet deduje que era imposible cumplir con mi plan primitivo de llegar a Ayacucho y volver hasta el punto en que ahora me encontraba. Por lo tanto, decidí, siguiendo las indicaciones de una elemental prudencia, dar por terminado mi vuelo en "La Argentina", ahora que con mi altura aún podía llegar a la misma en un cómodo planeo. Así que desde unos 15 kilómetros, bien fuera de mi curso, puse proa a la estancia de mis amigos. Aunque no cumpliría la prueba proyectada, tendría un segundo premio consuelo que no dejaba de entusiasmarme.

Con regular viento de frente me dirigí a mi destino y poco después estaba sobrevolando la estación de Solanet con 600 metros de altura. De allí a la estancia era un breve salto de cinco kilómetros. Reconocí el almacén situado a un par de cuadras de la estación y el paso a nivel por el que cruzábamos hacia el oeste para llegar a la estancia. Allá a lo lejos se perfilaba el monte alto y denso, en particular los eucaliptos, que conformaban el casco de "La Argentina".

Un poco más adelante y a mi altura divisé una bandada de cigüeñas aprovechando una suave térmica. Formaban un conjunto de seis o siete y en una especie de ballet aéreo, giraban con gracia en la tarde pampeana, sin duda gozando como yo del paisaje y el momento.

Allá me dirigí para tomar un poco más de altura. Llegué con velocidad y entré en su térmica. Supongo que no me vieron hasta que estuve muy cerca, porque se produjo una desbandada repentina y los pobres pájaros se alejaron en distintas direcciones batiendo sus alas con desesperación. ¡Vaya uno a saber qué pasó por sus cerebros!

Aproveché entonces esta última térmica, de la que había desalojado a genuinos camaradas de oficio, tomé un par de cientos de metros más de altura y puse rumbo definitivo a la estancia, que estaba no más de tres kilómetros. Reconocí el campo, su entrada y el arroyo "El Perdido", que bordeaba la estancia hacia el noroeste.

En pocos momentos estuve sobre el casco y me entretuve observando un paisaje bien conocido por mí desde el suelo. Ahora los eucaliptos no parecían tan imponentes, pero en cambio se destacaba la extensión del parque, prolijamente cuidado. En un sector un peón cortaba el pasto con una máquina y, con 200 metros de altura, habiendo elegido ya el potrero contiguo donde me posaría, me dediqué a hacer las acostumbradas evoluciones para perder altura y divertirme luego de un vuelo un tanto constreñido por la obligación de no perder tiempo y volar lejos y rápido, lo cual no daba tiempo para algunas maniobras a las que éramos tan afectos. Eran las 1600 horas y en pocos momentos estaba listo para tocar tierra.

Me situé sobre el potrero lindante con el galpón donde se guardaban los vehículos —que en ese momento se dedicaba a la esquila de las

ovejas—, hice un tráfico ajustado y aterricé. El campo era duro y un tanto desparejo, pero no hubo inconvenientes.

A todo esto, Jorge Diz, el hijo del dueño y virtual encargado, había salido del galpón, alertado por algún peón y venía caminando a mi encuentro. Ya se imaginaba quién era el piloto, por lo que cuando desprendí la tapa cabina se acercó sonriente y con los brazos extendidos me dio la bienvenida. Salté de la máquina y le di con gusto un abrazo.

Poco después me contaba regocijado que mientras estaba en el galpón grande atendiendo la esquila, cuando yo estaba a punto de aterrizar un peón me vio y le avisó. Salió en tropel toda la peonada a la puerta y los paisanos se quedaron mirando cómo se posaba este extraño pájaro blanco. Cuando Jorge ensayó un movimiento para venir a mi encuentro, uno de los peones le aconsejó que no se acercara porque "podía ser un satélite ruso".

Así que por fin pude cumplir con uno de mis planes. Estaba en "La Argentina" y ahora venía el problema de la recuperación. Los dueños de casa, don Agustín Diz y su esposa estaban ausentes y volverían a última hora. Al contarle a Jorge que tenía que comunicarme con el Club para dar mi posición me propuso ir hasta Ayacucho la mañana siguiente, aprovechando que tenía que hacer algunas diligencias. Como no había mayor apuro estuve de acuerdo en dejar la tarea para el día siguiente.

Cuando ya había caído la noche, el día de mi llegada, arribaron don Agustín Diz y su señora, quienes se mostraron agradablemente sorprendidos por mi presencia. Siempre me demostraron una especial consideración, cosa de lo que me sentí agradecido pues soy particularmente sensible a esas circunstancias y a la posibilidad de ser aceptado como un "convidado obligado". Así que me encontraba a gusto en el sitio, donde mantuve prolongadas conversaciones con el dueño, hombre de criterio y a quien se escuchaba con sumo placer.

Por la mañana, según tenía convenido con Jorge, nos trasladamos a la ciudad de Ayacucho recorriendo los 50 polvorientos kilómetros para, por mi parte, avisar al Club dónde me encontraba. ¡Qué diferen-

cia a andar por los aires, limpio y con todo el mundo al alcance de la mano en unos pocos momentos!

Nuestra primera etapa al llegar a Ayacucho fue la central de teléfonos, donde me puse en comunicación con Merlo 44, nuestro Club. Me atendió Perissinoto y le di mi posición, al tiempo que le pedía que Wilinsky fuera el encargado de la recuperación. Y aunque la mención de "El Águila", como se autotitulaba y lo llamábamos, merecería un capítulo aparte en estas remembranzas, me contentaré con recordar aquí algunos detalles de su vida.

Nacido en Tucumán según su propio relato, hizo allí sus estudios secundarios y comenzó la facultad de medicina. Cuando cursaba los primeros años la pasión del vuelo, que sin duda alentaba en él desde chico, como en todos los que alguna vez volamos, lo impulsó a dejar el estudio y trasladarse a la Capital, único sitio donde podría dar rienda suelta a su inclinación. No sé si había hecho el curso de piloto de planeador, en cuyo caso seguramente lo realizaría en el Club Los Tucanes, en su provincia natal. Pero llegado a la Capital con el propósito de seguir su vocación y hacer de ello una carrera, recaló en Albatros y se inscribió en la Escuela de Aviación Civil. Lo conocí cuando estaba cumpliendo el curso de piloto comercial de primera. Era servicial y siempre listo para salir en busca de los pobres pilotos de planeador que quedábamos tirados en algún rincón de la pampa inmensa, lejos o cerca del Club. Las exigencias del estudio le impedían tener un empleo regular. Tuve oportunidad de ofrecerle algún trabajo que cumpliera en las horas que le dejaban libre las clases.

Nos hicimos muy amigos y pasamos muchas horas en el Club y el trabajo charlando sobre nuestra común pasión. Mientras estudiaba vivía en el Club por una graciosa concesión de la Comisión Directiva que, violando tal vez alguna norma reglamentaria, le permitía residir en las instalaciones en forma permanente. Su escasez de recursos lo colocaba constantemente al borde de la inanición. Hasta que le presté alguna ayuda subsistía con algunos pequeños trabajos que realizaba y llevaba a cabo una vida por demás frugal. Aunque poco hablábamos del tema, estoy seguro que en más de una ocasión pasó real y verdadera hambre.

¡Pobre Águila! Alcanzado el sueño de su vida, recién casado, piloto de un bimotor en una importante empresa, encontró la muerte en un viaje a Santa Fe cuando su avión entró en un frente y resultó destrozado por la turbulencia.

Al día siguiente de mi llegada, dado que casualmente era el cumpleaños de Licha, la esposa de Jorge, aproveché para comprarle un ramo de rosas que le obsequié en su día, mientras nos preparábamos para celebrar el acontecimiento. Pollos y asados desbordaron la parrilla y hubo bebidas de toda clase en superabundancia. Comimos y bebimos algo más de la cuenta, yo en particular sintiéndome feliz y satisfecho del vuelo y el sitio donde me encontraba.

A todo esto la jornada se presentaba calurosa, con viento constante del norte, lo cual, dada la persistencia de varios días no auguraba nada bueno. Temía, y con razón, que se avecinaba un frente de tormenta y esto me preocupaba por la posibilidad de que me sorprendiera con la máquina en el suelo, falta de todo abrigo. La había arrimado cerca de un pequeño galpón tratando, no obstante, de que fuera claramente visible desde el aire, pues es uno de los elementos que ayudan sobremanera a la localización, dado que el piloto de recuperación puede identificar fácilmente un planeador desde su avión mientras vuela.

A las 1400 horas, sentados a la sombra del alero de la casa de Jorge, un tanto abotargados por la abundante comida y las generosas libaciones, sentí a lo lejos el rumor de un motor de avión. No teníamos en ese momento en servicio ningún Stearman —nuestra espina dorsal en materia de aviones de recuperación y remolque—, así que hubo que echar mano de un Curtiss Kelito, al que los pilotos recurrían con cierta reticencia dada la escasa potencia de su motor y la poca autonomía que le daba su depósito de nafta. Y al poco rato estaba Wilinsky sobrevolando el sitio donde se hallaba el Standard Austria, con aquel avión que tenía un motor que parecía estar moliendo café, y aterrizaba en el mismo potrero donde lo había hecho yo el día anterior.

A todo esto nos habíamos trasladado al lugar en una camioneta. Cuando "El Águila" aterrizó nos acercamos a su lado y luego de las

presentaciones, Licha, como cumpliendo una formalidad, le preguntó si había almorzado. Con un gesto de circunstancia, Wilinsky le aseguró que sí. Yo, que conocía de sus dificultades para sobrevivir cada día, le pregunté en un aparte si era cierto, a lo cual tuvo que confesarme que no, "pero que no importaba". Dueño de los detalles me acerqué a Licha y le conté la verdad. Entonces nos fuimos a la casa y tendió la mesa, sobre la que dispuso pollo, asado, vino y postres remanentes del cumpleaños. Cuando Wilinsky terminó de almorzar estaba dispuesto a hacer cualquier cosa que le pidieran e ir a donde le ordenaran. Estoy seguro que hacía mucho no comía tanto y tan bien.

Pero lo cierto es que teníamos muy pocas ganas de dar por terminada la faena y emprender el regreso al Club con tan buenas perspectivas: un campo amigo, sitio donde pernoctar y posibilidades de llevar a cabo una pequeña excursión de caza. Así que no nos apuramos. Los dueños de casa nos pidieron que fuéramos hasta la estación en la camioneta para recoger la correspondencia de la estafeta y Jorge nos prestó un rifle 22, con el cual nos entretuvimos cazando algunas perdices por el camino.

Cuando estuvimos de vuelta ya caía el sol y tuvimos la excusa justa para posponer la partida hasta el día siguiente. Así que nos dedicamos a recorrer el campo, cazando algunas perdices más a las que se agregaron dos liebres.

Poco después de cenar, avisados de la presencia del frente por los intensos relámpagos que se aproximaban del sudoeste, hicimos una escapada hasta las máquinas y provistos de algunas sogas que pedimos en la estancia las aseguramos lo mejor que pudimos porque teníamos el convencimiento de que se aproximaba una tormenta de proporciones.

Efectivamente, a las 2330 horas arribó la masa prefrontal anunciada por los ramalazos del viento que sacudían los árboles con violencia. Después de media hora, para calmar la intranquilidad que sentíamos hicimos un segundo viaje a las máquinas, que distaban unos 200 metros de nuestra casa. Para ello teníamos que salir por un amplio callejón bordeado de casuarinas, que el viento sacudía sin piedad. Llevába-

mos una linterna para guiarnos en la negrura total y cuando el haz de luz iluminó hacia arriba, varias palomas monteras cayeron revoloteando a nuestros pies, enceguecidas y sacudidas por la turbulencia. Las recogimos y guardamos en una caja para soltarlas al día siguiente.

En cuando a las máquinas, resistían bien los embates del viento. Nos fuimos a dormir bastante tranquilos mientras las primeras gruesas gotas comenzaban a tamborilear sobre el techo, brindándonos un ruido arrullador, a cuyo compás pronto nos trasladamos al mundo misterioso de los sueños.

Por la mañana temprano desayunamos y preparamos todo para el despegue. Había llovido intensamente y la temperatura había descendido. El suelo estaba pesado pero, por fortuna, el potrero era suficientemente extenso. Situadas las máquinas en la posición correcta tratamos de poner en marcha el Curtiss. Este avión disponía de un mecanismo de puesta en marcha por inercia. A un costado del motor se insertaba la manija para dar cuerda.

Estos dispositivos, de los que también en ocasiones contaban los Stearman, nos hacían sudar tremendamente. Eran poco confiables, pesados, a lo cual se sumaba la condición temperamental de nuestros aviones, que por lo general se ahogaban o tenían una bomba de inyección de nafta para ayudar a la puesta en marcha que no funcionaba. Habitualmente la tarea de "dar cuerda" agotaba las energías de varios pilotos antes de que el avión diera alguna muestra de vida. Súmese a todo esto el hecho de que el motor estaba frío, lo cual hacía muy duro moverlo.

Pero en esta ocasión contábamos con una reserva poco menos que inagotable de peones que asistían curiosos y dispuestos a ayudar en todo lo que se les pidiera. Así que les solicitamos dieran cuerda y, luego de una breve instrucción, entre dos proporcionaron una buena velocidad al volante. A la indicación de "El Águila" engrané el mecanismo y luego de varios intentos similares en los que se fueron alternando los peones, se dejaron sentir las primeras tímidas explosiones del motor. Por fin pudimos ponerlo en marcha y mientras se calentaba aprovechamos para despedirnos de la gente de la estancia, que tan cordial había sido para con nosotros.

El viento soplaba del sur, así que dispusimos la partida hacia ese rumbo. Comenzamos a rodar lentamente, apenas movidos por la poca potencia del motor del Curtiss. Carreteamos una eternidad, hasta que por fin pude despegar y me mantuve a ras del suelo. El Curtiss sintió de inmediato el alivio de no tener que arrastrar el Standard Austria sobre la superficie blanda y a poco despegó. Pasamos con buena altura sobre el alambrado que marcaba el fin del potrero y viramos hacia la izquierda para una última pasada sobre la estancia, en una despedida simbólica. Todos nos miraban sonrientes y saludaban agitando los brazos.

La cola del frente de tormenta nos había dejado de regalo un techo increíblemente bajo. Por momentos las nubes no sobrepasaban los 100 metros. Así que nos deslizamos casi arañando el suelo, despertando a los pocos dormilones que aun yacían en la cama, mientras pasábamos rugiendo por sobre ranchos y estancias, montes y chacras. Muchos salían presurosos afuera para vernos pasar con cara de asombro ante un espectáculo al que seguramente asistían en muy raras ocasiones: un avión con otro de tiro, como solían decir los paisanos.

Advertido por Wilinsky antes del despegue, al llegar a Las Flores aterrizamos para cargar nafta. El aeródromo era amplio y con pistas bien conservadas. Con tiempo de hacer un par de virajes después de desprender el remolque, observé la ciudad y el aeródromo, para finalmente posarme en el extremo de la pista en un aterrizaje corto, a fin de facilitar el despegue. Estaquéé ligeramente el planeador y me fui caminando hacia los hangares.

Allí estaba Wilinsky discutiendo con el encargado, un viejo empecinado que no quería darnos más de 20 litros de nafta alegando escasez. Intervine en la porfía y con el argumento poderoso de una propina de 50 pesos conseguimos otros 20 litros. Con ellos estábamos por demás seguros de arribar a Merlo. Así que terminada la operación de carga de nafta dispusimos lo necesario y partimos otra vez rumbo al norte.

Una hora y media después, continuamente a baja altura, sobre las lagunitas y charcos que había dejado la intensa lluvia de la noche

anterior, avistamos el acogedor refugio de Albatros con sus pistas, chalet e instalaciones inconfundibles. Allá fuimos en busca del seguro amparo de sus hangares.

Solíamos decir cuando volvíamos de hacer una distancia libre, un ida y vuelta o un triángulo, que traíamos en la bolsa tal o cual prueba. Esta vez mi imaginaria caza era más bien magra, puesto que sólo había concretado una distancia libre de poca importancia. Pero en la otra bolsa, la real de cazadores, traíamos una docena de genuinas perdices y dos liebres que hicieron las delicias de algunos amigos.

BÚSQUEDA DE LAS MÁQUINAS AVERIADAS EN SALDUNGARAY

Luego de aquella primera salida para volar en sierra, organizada por Berretta y Dori, en el sistema de la Ventana, donde yo piloteara el Ka8 y cumpliera por primera vez las cinco horas de vuelo librado, había quedado en el paladar de todos los integrantes de la excursión, amén del interés de los que supieron de las delicias del vuelo en colina por nuestros relatos, la intención de volver a concretar una salida del mismo tipo.

El conjunto de estribaciones de Sierra de la Ventana emerge en el sur de la provincia de Buenos Aires como una formación extraña, junto con las sierras de Tandil y las de Olavarria, en medio de la pampa. En particular, el sistema de la Ventana comprende una serie de sierras muy atractivas, donde incluso llegó a desarrollarse un centro de turismo y en cuyas alturas aun pueden encontrarse cabras salvajes que se esconden por las cumbres de no más de 600 metros de la voracidad de los aficionados a la caza mayor.

Todo este panorama era para nosotros, acostumbrados a volar sobre la planicie sin accidentes, un nuevo elemento que con su novedad agregaba nuevos motivos de atracción. Mucho había leído sobre el vuelo en ladera, esa modalidad en la que se asentaron las primeras experiencias de Lilienthal y que los alemanes habían llevado a su perfección en la base del Rhön. En algunos sitios, particularmente en Europa, donde la cresta de la elevación ofrecía una superficie más o menos plana, la base de vuelo se ubicaba en la cima, desde donde se lanzaban los planeadores, ladera abajo, generalmente a impulso de la energía humana proporcionada por seis u ocho voluntarios y un "sadow" o cuerda elástica que catapultaba al planeador poniéndolo en vuelo. Era una forma de volar económica y lo más próximo a la naturaleza. No había allí fuerza extraña alguna producto de la inventi-

va del hombre. No hacía falta torno ni avión de remolque para gozar de las delicias de horas y horas de vuelo en ladera, mientras subsistiera el viento apropiado.

Los sistemas de puesta en vuelo eran prácticamente tres: el impulso con sandows, al que ya me referí, el torno y el avión. El torno consistía en una polea sobre la que se enrollaba un cable de 1.000 o 1.200 metros, mientras el otro extremo se enganchaba al planeador. A una orden convenida el encargado del torno comenzaba a enrollar el cable traccionando al planeador hasta llegar a una velocidad óptima. Este ascendía en un ángulo agudo hasta alturas de 500 o más metros, momento en que nivelaba y desprendía el cable. La ventaja de este sistema era su bajo costo. Era mucho más barato disponer de un torno instalado en una camioneta que un avión.

Por último, el avión era el más común en la Argentina y tenía la ventaja de permitir cierta colaboración entre el piloto remolcador y el del planeador, ya que el primero podía dirigirse hacia zonas donde sabía o suponía que se estaban desarrollando térmicas aprovechables.

Finalmente, podríamos agregar el remolque por auto, que servía en un principio para aprender a volar en un aparato elemental pero que no permitía alcanzar alturas superiores a los 100 metros, lo que lo hacía inútil para prenderse en una térmica.

Pero en Sierra de la Ventana no había ninguna infraestructura, por lo que era necesario disponer de un avión de remolque, que era el encargado de trasladar a las máquinas en que se volaría —por lo general un biplaza para los que hacían la experiencia por primera vez, y un monoplaza— como el medio más apropiado y económico en nuestras circunstancias.

La base de operaciones era Saldungaray, un pueblito situado en el remate oriental de las sierras, que ofrecía las ventajas de una pista y un hangar donde guardar las máquinas por la noche y pernoctar al abrigo de un techo, o un hotel para los más pudientes. De allí salíamos con las primeras luces del día, a remolque del avión, que nos depositaba en pocos minutos de vuelo en la ladera de la Sierra de los Vascos, mientras el resto de los integrantes de la excursión se dirigía por tierra al mismo sitio, en los vehículos en que habían llegado algunos pilotos.

Allí armábamos lo que se conocía como "el circo". Nos metíamos sin pedir permiso en alguna de las estancias que rodeaban las sierras y al poco tiempo el encargado o dueño venía a nuestro encuentro, agradablemente sorprendido por esta invasión pacífica. Y nos ofrecía todo lo que estaba a su alcance, incluyendo combustible para cocinar y comida para los que esperaban turno al pie de la ladera. En ocasiones pagábamos tanta amabilidad con un vuelo en el avión de remolque desde el cual nuestro huésped vivía una aventura única y veía por primera vez su campo desde lo alto.

Después del éxito de la primera excursión, cuando yo oficiaba de instructor en el Club, quedé encargado de organizar una segunda salida, para lo cual contamos con un Stearman de remolque, el Specht — aquel viejo velero alemán de entrenamiento que tenía bastantes buenas condiciones para volar en térmica—, y el Ka8 que habíamos comprado allá por el 63. Este último era un planeador de transición, que permitía volar realmente a vela, para pasar al Ka6, ya un velero formal.

Varios de los integrantes del grupo iban en busca de sus cinco horas para el C de Plata, que solían ser esquivas cuando se volaba a impulso de térmicas puras. En cambio, si el viento persistía era posible volar cualquier cantidad de horas en colina. Además estaba el aliciente de conocer una forma nueva de vuelo, que en lo que a mi respecta, me entusiasmaba hasta el delirio. Recuerdo que la primera vez que volé en colina, el espectáculo me dejó sin aliento. Sabedor de que al pie de la sierra encontraría la corriente ascendente, que contorneaba el terreno, me deslizaba confiado hasta el pie de la ladera, donde percibía de inmediato el impulso poderoso que me llevaba consigo. Yo asistía entonces al espectáculo incomparable de la montaña que parecía descender, mientras a mi lado, a no más de diez metros, las formaciones rocosas se hundían al tiempo que yo iba hacia arriba. Y cuando llegaba al tope, veía la cima pelada, batida por el viento, que parecía seguir descendiendo mientras yo me cernía como un águila sobre la sierra, cuidando de no dejarme arrastrar a sotavento, para no caer en la turbulencia que la misma masa de aire formaba al descender al otro lado.

En ocasiones y cuando dejaba mi puesto a otro piloto, subía a pie la Sierra de los Vascos, que no superaba los 300 metros, y asistía

desde la cumbre al maravilloso espectáculo del valle a mis pies y los planeadores que venían trepando por delante, algunos de los cuales, en ocasiones, pasaban casi rozando el sitio donde me encontraba yo. Los saludaba haciendo gestos al piloto, que entreveía gozoso detrás del plástico de la cabina.

Más de una vez había observado a los halconcitos que habitan en la ladera volar a nuestro lado, vigilándonos, y algunos habitantes del lugar —donde solían concurrir con más asiduidad los muchachos del Club de Planeadores de Punta Alta, próximo a Bahía Blanca—, me habían contado que en primavera estos mismos pájaros solían lanzarse sobre los planeadores, desgarrando en ocasiones la tela del borde de fuga de las alas con sus uñas, creyendo que sus nidos, que colgaban de los riscos, eran atacados. Y los había visto volar en la corriente que nosotros mismos aprovechábamos, evolucionando con una maestría que bien hubiéramos querido tener los pilotos de planeador.

Llegamos, pues, a Saldungaray tras el Stearman que piloteaba “El Águila”, el malogrado Wilinsky que siempre estaba dispuesto a remolcarnos donde fuera, no sin hacer noche en Bolívar, donde contamos con la camaradería de los muchachos del Club de Planeadores local. Benúdez me acompañaba en el remolque doble, piloteando el Ka8, y en esta ocasión disponíamos de radios, un equipo de transceptores que nos había prestado la Dirección de Aeronáutica Civil.

A nuestra llegada soplaban un regular viento lateral, pero ya era muy tarde para intentar un vuelo en colina. Así que guardamos el material en el hangar del aeródromo y nos dedicamos a hacer un asado, luego de lo cual nos fuimos a dormir temprano, para aprovechar bien el próximo día, en que empezaría la actividad del vuelo en dinámica, como se denomina esta actividad.

Durante tres días volamos y, por mi parte, con alguna veteranía y conocimiento de este tipo de actividad, me dediqué a hacer algunas salidas con el biplaza para poner al tanto de las características de este vuelo a los que hacían sus primeras armas en ladera. Varios completaron sus ansiadas cinco horas y llegó por fin el momento del retorno. Era domingo y teníamos planeado estar en Merlo por la tarde. Yo

debía comandar el Specht, acompañado de un piloto nuevo con el que compartiría la tediosa tarea de pilotear en remolque.

A las 0800 horas, con un ligero viento del oeste, llevamos las máquinas a la cabecera noreste y nos preparamos para despegar. Quedó un piloto a cargo de cada planeador, que estaqueamos cuidadosamente para evitar alguna mala jugada del viento. Me fui entonces hacia el hangar para ayudar a Wilinsky a poner en marcha el Stearman, tarea siempre pesada, pero más aun en invierno, cuando mover el motor y ponerlo en funcionamiento a pala, o sea girando la hélice a mano, era una verdadera empresa. Por fin lo logramos y nos fuimos carreteando hacia la pista.

En ese momento Wilinsky advirtió que estaba descargado el amortiguador de cola, vieja maña de los Stearman que en el Club era fácilmente subsanable, puesto que sólo se trataba de cargarlo con un compresor de aire. Pero aquí carecíamos de ese elemento, por lo que ensayamos un remedio de emergencia, reforzándolo con algunas tiras de goma. Todo esto nos llevó una hora larga. Para entonces, el viento había arreciado y yo no estaba muy tranquilo. Pero confiaba en despegar enseguida, antes de que la intensidad del viento lo impidiera, dado que ahora soplaba francamente de nuestra derecha y no había otra pista mejor situada.

Pusimos el motor nuevamente en marcha y trepé al costado del ala, junto al fuselaje, mientras Wilinsky comenzaba a carretear hacia la cabecera de pista. Allí se habían reunido varias personas, entre ellas el encargado del aeródromo y el comisario de Saldungaray, para despedirnos. Después de todo, este espectáculo de los planeadores no se daba muy a menudo.

Cuando nos estábamos aproximando a los planeadores y nos encontrábamos a no más de 100 metros, de pronto el viento rotó hacia el sudeste. Los planeadores estaban firmemente estaqueados como indicaba la experiencia, es decir, con el ala izquierda baja y tres cortos de cola al viento. Pero al rotar éste, los planeadores fueron atacados desde la posición en que resultaban más vulnerables: el lado en que levantaban un ala. El viento había arreciado bastante y en ese momen-

to vimos con espanto que se rompían algunas de las sogas que los sujetaban a las estacas mientras otras se desprendían del suelo y los planeadores se empinaban apoyados en la cola y el ala izquierda, parecían pararse sobre la extremidad posterior y finalmente, con un estruendo para nosotros terrible, se desplomaban sobre el dorso.

Corrimos a comprobar los daños y advertimos que ya no era posible volver en vuelo. Largueros fisurados, costillas rotas, tela desgarrada, todo el aparato desalineado. Nos llenaba de congoja el final tan triste de una excursión exitosa, sin pensar en el costo de reparación que no suele ser pequeño cuando se trata de máquinas aéreas. Pero lo primero era tomar las precauciones para que el daño no se agravara. Así que sujetamos las máquinas, ayudados por los espectadores y rápidamente las desarmamos, separando alas y fuselajes. Empleamos el resto del día en trasladar las partes para dejarlas aseguradas en el hangar y con bastante pesar en el alma nos fuimos a un hotel, frente a la estación del ferrocarril, a comer un sándwich mientras esperábamos el tren que pasaría a las 2000 horas y en el que volveríamos a Buenos Aires.

Así dejamos Saldungaray, esta vez convencidos de que pronto estaríamos de vuelta, porque ahora se trataba de recuperar los restos de los aparatos para proceder a su reparación. Llegados al Club, di la información de lo ocurrido, para lo cual había levantado un acta en la comisaría de Saldungaray, cuya copia adjunté a mi detalle y, como es costumbre, los mismos integrantes del grupo quedamos encargados de llevar a cabo la búsqueda en cuanto fuera posible.

Dos semanas después, luego de organizar lo necesario, en particular poner en condiciones reglamentarias elementales uno de los carros abiertos de transporte, que solían carecer de todo, empezando por las luces de posición, decidimos hacer la búsqueda durante un sábado y domingo. Por supuesto, no solucionamos el problema del patentamiento, condición en que se encontraban todos los carros de transporte de planeadores, confiados en la buena voluntad y simpatía de las autoridades en las rutas del interior. Lo cierto es que nunca tuvimos problemas por esta violación de la obligación de patentar los carros.

Proyectamos salir el sábado siguiente a las 0400 horas calculando llegar a Saldungaray a la tardecita, para cargar las máquinas y volver el domingo también temprano y estar de vuelta en el día. Todos teníamos que hacer el lunes en Buenos Aires y no podíamos disponer de más tiempo.

Partimos en mi camioneta, de acuerdo a lo prefijado, y cuando nos íbamos aproximando a nuestro destino comenzamos a mirar con desconfianza el cielo, que amenazaba lluvia, en especial porque teníamos que recorrer unos 80 kilómetros de tierra, que se convertirían en barro si caían algunas gotas. Entramos al camino de tierra aun sin llover, pero con evidentes perspectivas de que se produciría una tormenta a breve plazo. Por lo tanto, decidimos de común acuerdo entre los cuatro pilotos que hicimos el viaje en mi camioneta —grupo al que se había agregado Alfredito, mi hijo, para vivir otra linda aventura mirada desde la perspectiva de su infancia—, cargar las máquinas en cuanto llegáramos y partir de regreso sin dormir, antes de que la lluvia hiciera intransitable el tramo de tierra.

Fuimos directamente al aeródromo donde, con la ayuda del encargado, dispusimos los dos fuselajes y las alas del Specht en el carro y tuvimos que dejar las alas del Ka8 para un próximo viaje, del que se encargaría otro grupo. Llevábamos abundancia de sogas y mantas con las que aseguramos y protegimos todo el conjunto y luego de saludar y agradecer, ya cercana la medianoche, partimos de retorno, cuando había comenzado a llover con moderación. Con el remolque a la zaga no podíamos desarrollar mucha velocidad y, por lo tanto, nos contentamos con ir a no más de 50 kilómetros por hora, vigilando continuamente el carro, que nos podía dar una sorpresa en cualquier momento. Ya había tenido alguna experiencia al respecto, en un viaje a Punta Indio en busca de material que nos había regalado la Marina, que se vio interrumpido a mitad de camino por problemas con los neumáticos y finalmente ante la rotura de la lanza del carro.

Pero lo más importante, por ahora, además de cuidar que el carro no fallara, era salir del camino de tierra y llegar al asfalto. Luego, aunque lloviera ya no nos preocuparía gran cosa; era cuestión de redu-

cir la velocidad. Por suerte, a las 0430 horas, en plena noche, alcanzamos el camino firme y poco después nos aproximábamos a Pringles, ciudad por cuyo centro teníamos que atravesar para seguir viaje. Era domingo y todo estaba sumido en la oscuridad y el silencio.

A estas alturas yo me encontraba muerto de sueño —estado que compartían todos— y como soy enemigo de conducir un auto en esas condiciones decidimos de común acuerdo hacer un alto a la vera del camino para descabezar un sueño durante un par de horas y seguir luego viaje. Sin tener clara conciencia del sitio exacto en que estábamos, así lo hicimos en medio de la noche, a la entrada de la ciudad, arrebujados en algunas mantas que habíamos llevado previsoriamente. Amanecía cuando reemprendimos el viaje, seguros de disponer de tiempo para llegar a Buenos Aires durante el día.

A la incierta claridad de esa madrugada de domingo estábamos cruzando Pringles sin ver a nadie por sus calles o aceras, cuando de pronto por la izquierda se nos apareó un auto en el que distinguí a dos policías de uniforme.

“Bueno”, me dije “comenzaron los problemas”.

Ante una señal detuvimos la marcha y del auto de la policía descendió un uniformado que colegí era de alta graduación por el uniforme que vestía. A su lado iba un típico sargento de policía de provincia, achinado y gordo. El oficial vino a mi encuentro y me dispuse a afrontar el problema que se avecinaba. Pero para mi sorpresa, con una sonrisa y luego de dar los buenos días y estrechar mi mano, su primera pregunta fue:

“Eso que llevan es un planeador, ¿no?”

“Efectivamente”, le respondí.

“Me acerqué”, prosiguió, “porque el sargento insistía en que era un avión”.

“¿Y cómo sabe que es un planeador?”, le respondí, entrando ya un poco en confianza. Y entonces vino lo asombroso, la contestación que nunca hubiera imaginado:

“Porque yo soy piloto de planeador. Mi nombre es Huguenín y soy el comisario de Pringles”.

Todos nos alegramos no sólo por encontrar un camarada en la circunstancia menos pensada, sino porque esto borraba la más remota posibilidad de tener problemas. Así que entramos en confianza y charlamos un cuarto de hora, refiriendo brevemente nuestras peripecias. Por su parte expresó que nos había visto pasar por el centro de la ciudad, cuando volvía de un incendio que se había producido.

Ya con el día entrado nos despedimos deseándonos lo mejor y reemprendimos el rumbo, mientras comentábamos la casualidad de encontrarnos con un comisario y piloto de planeador, cuyo cuñado, del Club de Planeadores Punta Alta, para mayor coincidencia, había estado volando con nosotros en Saldungaray dos semanas atrás. Minutos después estábamos en pleno descampado, rumbo a Buenos Aires.

Y también cuando menos lo imaginábamos se produjo el acontecimiento insólito que cambió todos nuestros planes. Yo iba manejando y daba de vez en cuando un vistazo hacia atrás para observar el carro que iba bastante cargado. De pronto vi pasar por mi lado, adelantándoseme, una rueda completa que se desplazó doscientos metros delante nuestro, mientras yo detenía la marcha de la camioneta con precaución. Por fortuna el carro, al cual pertenecía la rueda, no había volcado porque si así hubiera sido se habría producido un verdadero desastre con las máquinas desarmadas.

Entonces echamos pie a tierra y observamos con desconsuelo lo ocurrido. La punta del eje izquierdo se había tronchado y el carro se apoyaba como en un muñón, incapaz de moverse. Ahora, distante unos 450 kilómetros de nuestra meta, había que desplazarse rápido para tratar de encontrar una solución si queríamos llegar en el día a Buenos Aires. Por lo tanto, lo primero que dispuse fue desprender el carro y desarmar el eje. Así lo hicimos entre los cuatro mientras Alfredito trataba de ayudar dando vueltas alrededor, alcanzando las herramientas que le pedíamos. Por suerte, contábamos con los elementos necesarios para esta tarea y en una hora teníamos el eje afuera. Lo sujetamos sobre el paragolpes trasero de mi camioneta y a nadie se le ocurrió otra cosa más que recurrir a nuestro reciente amigo, el comisario Huguenín. Si él no nos podía ayudar a resolver el problema, no habría nadie que pudiera hacerlo.

Dejé a dos de los acompañantes en el sitio donde yacía el carro de remolque, para que lo cuidaran, y con el otro y Alfredito dimos vuelta hacia Pringles dispuestos a molestar al comisario. Preguntando por fin hallamos la comisaría. Nos recibió el oficial de guardia con cara de pocos amigos. No era para menos: las 0600 horas es un momento poco adecuado para pedir un favor a nadie. Así que cuando le preguntamos por el comisario nos informó que estaba durmiendo. Quisimos retirarnos, pero nos dijo que esperaríamos cuando le referimos de qué se trataba, y lo fue a despertar. A los 15 minutos Huguenín bajaba de la planta alta de la comisaría, donde tenía su vivienda.

Cuando le expliqué nuestro problema tomó una medida expeditiva, de tipo militar. Llamó a un sargento y le dijo que me acompañara y encontrara alguien en la ciudad que me resolviera la dificultad. Sin más, salimos a la calle y comenzamos a recorrer distintos talleres, que aunque estaban cerrados por ser domingo, se abrían al mágico llamado del representante del orden.

Pero el problema no era fácil de solucionar puesto que se trataba de encontrar una punta de eje para reemplazar la rota. Como el carro era de origen inglés, ninguna de las que localizamos en distintos depósitos de chatarra se ajustaba a nuestro requerimiento. Finalmente y por suerte, arribamos al taller mecánico de un descendiente de alemanes que disponía de todos los elementos necesarios para la reparación. Hacía falta soldadura autógena para eliminar los restos de la anterior punta de eje; luego, dado que era imposible encontrar el tipo que buscábamos, era necesario tornear una punta de eje cualquiera hasta llevarla a la medida requerida y finalmente, había que fijarla con soldadura eléctrica. El taller contaba con todos estos elementos, así que su dueño se dispuso con buena voluntad a la tarea y en un par de hora teníamos el eje terminado y, para gran alivio mío, depositado en mi camioneta a la espera de su instalación en el carro. Para completar la maravilla nos cobró unos magros 900 pesos por todo el trabajo. Entonces reemprendimos rumbo hacia la comisaría para recoger al compañero que habíamos dejado allí y dirigirnos donde estaban los otros dos haciendo guardia.

Pero me llevé otra gran sorpresa al encontrarme con los tres integrantes del grupo tomando mate con Huguenín. Al ver mi cara de asombro, este último me informó que había enviado el jeep de la comisaría con un par de policías hasta donde estaba el carro. Uno de ellos se quedó cuidándolo y el otro volvió con los muchachos.

Era ya mediodía y luego de habernos presentado a su esposa que también era piloto de planeador, ensayé las acostumbradas frases para dar por terminada nuestra intempestiva visita. Pero los Huguenín tenían otro plan en mente. Cuando hablé de irnos, la señora me dijo que ya estaba listo el asado. Es decir, habían preparado comida para todos. Una vez más la hermandad del vuelo a vela se ponía de manifiesto. ¿Y cómo íbamos a decir que no? Así que nos sentamos a la mesa generosa tendida por este matrimonio que ni siquiera sospechábamos existiera 24 horas antes, e hicimos los honores a la comida.

Por supuesto, en la conversación desfilaron infinidad de amigos comunes, experiencias y sitios visitados. Y nos sentimos satisfechos, seres privilegiados, porque no hay mayor privilegio en esta vida que tener amigos.

Pero a la hora 1600 ya no era posible retardar más la partida. Así que con mucho pesar dimos las gracias por tantas atenciones y emprendimos la marcha hacia el sitio donde yacían los restos de nuestros planeadores, celosamente guardados por un policía. Para rematar sus atenciones, Huguenín envió con nosotros a un vehículo de la comisaría, cuyo conductor tenía órdenes de ayudarnos en todo lo necesario y esperar hasta que reemprendiéramos la marcha, seguro de que habíamos solucionado nuestro problema.

Llegamos al sitio donde estaba nuestro carro, instalamos el eje que quedó a la perfección, montamos las llantas y con un suspiro de alivio comprobamos que todo andaba bien. Dimos un apretón de manos a los policías y salimos nuevamente rumbo a Buenos Aires, donde llegamos pasada la medianoche.

¿Cómo podía poner de manifiesto mi agradecimiento? Se me ocurrió que lo mejor era aprovechar mi condición de redactor del Boletín del Club, donde publiqué un breve artículo sobre el tema, del cual

remití un ejemplar a Huguenín. No tuve más noticias tuyas, pero un par de años después, durante un concurso en Pehuajó lo vi acercarse sonriente, estrechar mi mano y agradecerme por las palabras amables que había publicado.

Y así quedó esta historia, como un barco iluminado que se cruza en medio de la noche con el nuestro, para perderse a lo lejos, pero cuyo recuerdo continuamos llevando con nosotros como una imagen clara y lúcida, por demás agradable y digna de rememorar.

UNA NOCHE CON BENITO LYNCH

El 18 de noviembre de 1966 intenté una prueba que terminaría en fracaso. Se trataba de completar un vuelo de ida y vuelta: Merlo-Bragado-Merlo. Aunque era un día de semana, varios pilotos se habían hecho presente en el Club atraídos por las buenas condiciones que se advertían en la temprana formación de nubes. Berretta saldría con un Ka6 a intentar un vuelo de ida y vuelta a Capitán Sarmiento y detrás de mí se preparaba Quesada con un Skylark III, para tratar de concretar la misma prueba que yo iba a intentar.

La ida fue rápida y fácil en mi Standard Austria, aunque había viento de costado bastante fuerte. Pero llegué a Bragado a la hora 1400 y saqué la foto del Aeroclub, punto que debía sobrevolar para emprender el retorno. Cuando inicié el camino de vuelta comenzaron a presentarse dificultades. Avancé lentamente, en especial porque las condiciones habían desmejorado en forma sensible.

Al llegar a Chivilcoy aun me quedaba una hora de vuelo, según deduje de las condiciones del día, pero también estimé que la llegada era imposible, por lo que resultaba mucho más sensato aterrizar en el aeródromo, donde tendría facilidades no sólo para hablar por teléfono al Club, sino para la recuperación por el avión de remolque. Así que hice un circuito de exploración sobre la zona, en especial el Aeroclub, donde nunca había estado y me dispuse a aterrizar.

El aeródromo de Chivilcoy dispone de una pista amplia, de una extensión superior a los 1000 metros, en uno de cuyos extremos se abre a la izquierda una pequeña pista de carreteo, de no más de 200 o 300 metros, que desemboca en los hangares. Observé la manga y pude apreciar que el viento me permitía aterrizar en la pista de carreteo, con lo que me ahorraría tener que remolcar el planeador desde la pista grande o tener que dejarlo lejos de la vista de la gente del aeródromo.

Así que hice mi planteo, desarrollé el tráfico acostumbrado y con bastante cautela, puesto que piloteaba una máquina con ciertas exigencias y muy cara, aterricé y me deslicé hasta quedar frente al hangar.

No tardó en aparecer el encargado, al cual le expliqué lo ocurrido. No tenían teléfono, por lo que debí trasladarme hasta la ciudad, distante unos cinco kilómetros. Hice señas en el camino y un automovilista me acercó a la estación de ómnibus de Chivilcoy. Hablé por teléfono con Merlo, di mi posición y aprovechando que no salía un ómnibus hasta 20 minutos después que me dejaría en la entrada del aeródromo, devoré un sándwich, puesto que el hambre se hacía sentir. Partí entonces de vuelta a fin de esperar el avión de remolque.

Cuando descendí del ómnibus y entré en el hangar me recibió el encargado con una frase que me heló la sangre:

“Un compañero suyo acaba de aterrizar y se ha accidentado”.

La noticia, como la de todo accidente, me produjo una tremenda impresión, y al preguntarle sobre qué tipo de planeador se trataba, me dijo que era uno de color azul. Lo primero que acudió a mi mente fue la imagen del Ka6, cuyo fuselaje era celeste. Pensé en Berretta, aunque según me había dicho no partiría con este rumbo. Pero queriendo salir de la duda, me dirigí a la carrera hacia la pista y no bien estuve fuera del hangar advertí a Quesada, que caminaba pesaroso y un poco como ausente. Inmediatamente comprendí que se trataba del Skylark III azul, gemelo del rojo con el que yo había participado en el campeonato de Rafaela. Un poco más allá estaban los restos del aparato.

Fui al encuentro de Quesada, que se sentía anonadado por el accidente. Luego de informarme de lo ocurrido, lo primero que hice fue llevarlo conmigo a un sitio tranquilo donde lo hice sentar y traté de tranquilizarlo.

Había partido detrás de mí y al volver de Bragado y sobrevolar Chivilcoy advirtió mi máquina aterrizada. Convencido también de que no podría llegar a Merlo, decidió acompañarme para volver en remolque doble. Pero en lugar de hacer el tráfico que lo llevara a la pista principal, había intentado aterrizar en la pista chica. Así fue como rumbeó hacia la cabecera de la misma, donde ya con poca altura, hizo

un viraje sobre el ala izquierda. Posiblemente, las circunstancias apresuradas en que hizo esta maniobra, con escasa altura, sumado a una máquina de 18 metros de envergadura, dieron como resultado que tocara el suelo con la punta del ala izquierda, perdiera el control y se precipitara a tierra. Una vez más la máquina, al irse disgregando por el impacto, salvó la vida del piloto. No obstante, sufrió unos momentos de desvanecimiento, del que se recuperó enseguida.

Ayudados por la gente del aeródromo juntamos las partes recuperables, en especial el instrumental, y lo depositamos en un hangar. El pobre Quesada estaba desconsolado y traté de levantarle un poco el espíritu. Pero sólo un piloto que ha tenido un accidente puede comprender lo triste de ese momento, cuando parece que todo se derrumba, comenzando por la autoconfianza y terminando con el concepto que los demás tienen de nosotros. Todo piloto se recupera al poco o largo tiempo del impacto emocional de un accidente, pero el momento no puede ser más amargo.

Nos dedicamos entonces a esperar nuestro avión, que no tardó en aparecer. Venía a su comando Astiz, el piloto remolcador más loco que ha cobijado el Club Albatros. Con sus problemas y aventuras podría escribirse un extenso libro sobre lo que no hay que hacer cuando se vuela. Yo ya tenía sobre mis espaldas la experiencia de aquel aterrizaje nocturno a que me obligó cuando me recuperó de una estancia, a 40 kilómetros de Merlo, y no quería enfrentar un problema similar. Por lo tanto, lo puse literalmente contra la pared y luego de hacerle toda clase de advertencias, le señalé que si había alguna posibilidad de que el día no nos alcanzara para llegar con luz al Club, una vez en vuelo se abriera hacia la pista más próxima. Me aseguró que no habría problema y dispusimos todo para el despegue.

Para comenzar, trató de convencerme de que podíamos despegar sin inconvenientes de la pista auxiliar, a lo que me opuse terminantemente. Esta vez volaba un Ranquel, en cuya cabina llevaría consigo a Quesada. Con la máquina un tanto sobrecargada, no había por qué tentar al destino. Así que me puse firme y llevamos el Standard Austria a la cabecera de la pista grande, de donde a los pocos minutos despegamos sin problema alguno.

Trepamos suavemente y pusimos rumbo al Albatros. Como en aquella ocasión anterior de nuestro aterrizaje nocturno, la tarde iba cayendo lenta pero seguramente y pronto el sol había desaparecido. Pero esta vez estaba sobre aviso y no iba a correr el mismo riesgo absurdo. Por lo tanto, además de prevenir a Astiz, había hecho mi plan. Si calculaba que la noche se venía encima y el piloto no se dirigía a alguna pista, me desprendería del remolque y mientras hubiera luz aterrizaría seguro en cualquier campo. Era preferible la incertidumbre de un potrero cualquiera, incluso con la posibilidad de dormir en el planeador, que la angustia de una nueva llegada nocturna.

Los minutos fueron resbalando y la luz comenzó a perder intensidad. Con la carta sobre mis rodillas aprecié que nos estábamos aproximando a la altura de Mercedes, donde hay un aeroclub. Me dije que era la última alternativa: si Astiz no viraba hacia la izquierda en busca de la seguridad de las pistas, se iría solo. Y tal como lo presumía, siguió rumbo hacia Merlo, impertérrito, como si fuera mediodía.

En medio de una calma chicha en la que pilotar era una delicia porque casi no hacía falta corregir desviaciones, cuando tuve a la vista una hermosa casa en medio del campo corté el remolque y quedé en vuelo librado a 600 metros de altura, suficiente como para arribar cómodamente al sitio que más me gustará en un radio de 10 kilómetros. La tranquilidad de la atmósfera era tal que Astiz ni siquiera se dio cuenta que no llevaba un planeador a remolque hasta llegar al Club.

Por mi parte, sobrevolé la casa que había elegido y la encontré buena. A su lado, superando un amplio cardal, se extendía un campo que se presentaba apto para aterrizar y salir luego a remolque. Así que me quedé sobre la casa virando y perdiendo altura, hasta que llegado el momento enfilé hacia el potrero que había elegido, libre de animales. No tenía importancia la dirección del aterrizaje, puesto que el viento había calmado por completo. Decidí entonces ingresar por el lado sur, donde había otro potrero contiguo, lleno de animales. Siguiendo la línea del alambrado de separación corría una cortina de altos eucaliptos, que en cierto lugar ofrecía una brecha. Enfrenté mi rumbo y fui regulando la altura con los frenos aerodinámicos, que

sacaba y entraba alternativamente. Pasé como una exhalación por la abertura que dejaban los árboles, situado bien por debajo de la altura de sus copas, provocando el espanto entre las vacas que abrevaban en un bebedero paralelo al alambrado, y ya sobre mi lugar de aterrizaje saqué definitivamente frenos afuera y toqué tierra.

Era la última hora del día, con las primeras sombras asomando por el este. El campo se iba sumiendo lentamente en esa calma y paz del anochecer. Nadie me había visto ni sentido. Por lo tanto, dejé el planeador donde estaba, como en medio de un desierto, lo estaqueé y cargando con mi paracaídas y el barógrafo me encaminé hacia la izquierda, donde se levantaba la casa tras el cardal. Luego de depositar infinitas espinas en mis ropas el cardal comenzó a ralear y dio acceso al borde del pequeño monte que rodeaba la casa. Allí los ladridos de los perros alertaron al capataz, quien vino a mi encuentro.

Enterado de mi situación no tardó en referirme que años atrás había aterrizado otro planeador en el mismo campo. El nombre del piloto me era desconocido, por lo que supuse que el hecho databa de diez años por lo menos. También me informó que la dueña de la estancia no estaba presente, sino que había ido hasta Mercedes, pero que volvería en una hora. Y dicho esto, me guió hasta la casa de huéspedes, contigua a la que habitaba la dueña, donde tomé posesión de la sala.

El casco mostraba los restos de lo que debía haber sido una hermosa y extensa estancia. Poco después me lo confirmó el capataz, un viejo conversador y suelto de lengua, al referirme que su extensión había sido de cinco mil hectáreas, pero que ahora estaba reducida a 500 por la mala administración del esposo de la actual dueña.

La sala de la casa de huéspedes mostraba algo de la antigua grandeza. Los muebles de estilo francés, tapizados, eran como un toque exquisito en medio del campo. Había luz eléctrica y agua corriente, dos lujos que sólo se dan en contados sitios en la pampa. Así que ocupé un sillón y como siempre solía ir preparado para estos eventos, saqué de mi bolso un libro y me puse a leer, interrumpiendo por breves momentos la lectura para observar la habitación en que me encontraba.

Una hora después sentí llegar un auto y presumí que era la dueña que arribaba. Efectivamente, entró en la habitación informada de mi presencia por el capataz, me tendió la mano y se ofreció para lo que pudiera ser útil. Era una mujer joven, de no más de 35 años de edad, con una hija de cinco o seis. Le expliqué que tenía necesidad de hablar por teléfono con el Club para dar a conocer mi posición y se ofreció de inmediato a trasladarme a Mercedes, extraordinaria buena voluntad que le agradecí profundamente. Allí fuimos en medio de la noche a recorrer los treinta kilómetros hasta la ciudad, y otros tantos de vuelta, trayecto que recién acababa de cumplir.

Llegados a Mercedes hablé por teléfono y luego acompañé a la señora a hacer algunas compras para la cena. Finalmente me preguntó si prefería quedarme a dormir en Mercedes, a lo cual le respondí que, de ser posible, me inclinaba por quedarme en la estancia, puesto que por la mañana temprano me vendrían a buscar. Y emprendimos la marcha de retorno.

La dueña era una mujer culta y nos quedamos conversando mientras la cocinera preparaba la cena. Cuando llegó el momento pasamos al comedor de su casa, donde pude comprobar que disponía incluso de televisión. Cenamos y, ya un poco tarde, dispuso que me ubicaran en la casa de huéspedes, la misma donde había esperado su llegada a poco de mi arribo. Allí había un hermoso dormitorio, muy bien cuidado, con muebles elegidos con gusto y hasta con el detalle, que no dejé de observar, de un cielorraso pintado y fileteado a mano. Por lo demás, la construcción era de primera, aunque un tanto antigua, e incluso los artefactos sanitarios eran importados de Inglaterra. Y me sentí un poco transportado a las páginas sobre nuestro campo que había recorrido tantas veces, en particular los relatos de Benito Lynch que dan forma a "De los campos porteños".

Me dormí un poco mecido por los recuerdos y las alternativas del día. Yo era como una playa en la que las olas de la vida y los acontecimientos iban dejando impresas infinidad de formas y sensaciones. Y con el sueño, entré nuevamente en el país del vuelo libre, exento de ataduras terrenales y liviano como un pájaro.

Por la mañana temprano, con los primeros rumores del campo cuando amanece, hechos mitad de ruidos y mitad de silencios, me levanté, dejé el cuarto lo más arreglado posible y salí al patio. Aún todo el mundo estaba durmiendo, por lo que me entretuve en recorrer los alrededores. Deduje que había sido una estancia dedicada a la cría y reproducción de vacunos, por las instalaciones con que contaba. Seguramente había sido una cabaña importante. Ahora sus galpones, con los pisos llenos de tierra, vacíos y abandonados, donde el mínimo ruido producía un curioso eco y sobresaltaba a los gorriones que entraban por algún agujero, daban testimonio de un pasado quizás grandioso. Y me dediqué a pensar en los esfuerzos, esperanzas y sueños de quienes habían levantado todo esto, frente a la realidad de su deterioro y decadencia.

A poco escuché la voz de la dueña de casa que me daba los buenos días y me invitaba a tomar el desayuno. Me dirigí al comedor donde hubo los acostumbrados saludos, e hicimos honor a un buen café con leche con tostadas. Finalmente, siendo la hora 0900, me despedí para ubicarme al lado de mi planeador a fin de esperar el avión de remolque que no tardaría en llegar.

El calor comenzó a apretar a eso de la hora 1030 y me quedé en el borde del monte, leyendo y con el oído atento al ruido del motor del Stearman. A las 1130 percibí el zumbido por demás clásico y me dispuse a hacer las acostumbradas señas con el espejo. Pocos minutos después Perissinoto, el encargado del Club, aterrizaba al lado de mi planeador.

Retorné entonces a la casa para saludar a la dueña. Aunque conocedor de la generosidad de nuestra gente de campo y su disposición para prestar ayuda a cualquiera en dificultades, me resultó difícil encontrar las palabras que pusieran de manifiesto mi agradecimiento ante esta señora que, sin saber quién era yo, había puesto su casa a mi disposición y recibido como a un viejo y apreciado familiar.

Han pasado muchos años de esa particular aventura, pero siempre recuerdo aquello que eran restos de una estancia grande y próspera, e invariablemente me viene a la mente la casa de huéspedes donde pernocté recordando los relatos y la prosa ajustada de Benito Lynch, que sentí revivir en aquel rincón bonaerense.

* * * * *

EL INTENTO DE RECORD MERLO-VEDIA-MERLO

El día tenía todas las características de ser superior. Fuerte insolación, luego del paso de un frente, lo que daba las condiciones ideales para una alta inestabilidad atmosférica. Estábamos a principios de enero, en pleno verano, y no era el caso de dejar pasar una oportunidad que —siempre cabía la posibilidad— podía ser única.

El año anterior había traído de los Estados Unidos un juego de transceptores de regular potencia que pensaba utilizar en toda ocasión en que hiciéramos un mismo vuelo dos pilotos, con máquinas similares. Este era el momento apropiado. Yo dispondría de mi planeador, el fiel Standard Austria LV-DFG, y al consultar la planilla de vuelo advertí que Adolfo Kauf saldría con el otro planeador gemelo, el DFI. Así que me puse en contacto con él y lo convencí, como primera medida, de que hiciéramos la misma prueba.

Mientras preparábamos nuestros elementos, revisábamos, aprontábamos y limpiábamos los planeadores, el día se fue afirmando y las nubecitas que surgían poderosamente por todos lados nos avisaban que tal vea este fuera el día en ocasiones esperado durante años. Y entonces, a la sombra del hangar grande, sobre el césped que ya había perdido el rocío de la noche, nos dedicamos a estudiar la carta y programar nuestro vuelo.

El viento soplaba francamente del oeste, por lo que la única alternativa era salir con ese rumbo. Era imposible aprovechar el viento de cola en el primer tramo, descontando que nuestra prueba sería una ida y vuelta, porque nos llevaría sobre el Río de la Plata.

Y aquí comenzó a despertar una vieja idea, de las que uno guarda durante mucho tiempo en algún desván de la mente: la posibilidad de atacar un récord nacional. En razón de las condiciones del día me

pareció que lo mejor era una ida y vuelta con rumbo general hacia el oeste. Tendría que superar los 500 kilómetros, por lo que al trazar un arco imaginario con centro en Merlo y en dirección hacia la pampa, de unos 260 kilómetros, para que con el regreso me diera una cifra superior al récord nacional, advertimos que teníamos que rebasar Junín. Entonces nos decidimos por la estación Vedia, ubicada en el rumbo y a unos 55 kilómetros más allá de Junín.

Ahora sólo faltaba que el día pusiera de suyo lo necesario como para que la prueba tuviera visos de concretarse. Convinimos con Kauf en volar en formación más o menos cerrada para aprovechar las térmicas que encontrara el otro. Esto significaba, en buen romance, volar lado a lado con una separación no mayor de 100 metros. Yo ya sabía por experiencia que este tipo de vuelo es muy difícil, no sólo por la acentuada personalidad independiente que tenemos los pilotos de planeador, a los que es muy difícil poner vallas o limitaciones en el aire, sino porque invariablemente se producen desajustes en el vuelo. El centrado de una térmica en ocasiones resulta tarea fácil para uno y difícil para otro, con la consiguiente pérdida de tiempo, lo que se traduce en diferencias de altura y, en consecuencia, en la casi imposibilidad de mantenerse juntos. Pero esta vez contábamos con la radio, que permitiría la comunicación instantánea y clara, como para que no hubiera malas interpretaciones y cada uno supiera exactamente qué le estaba ocurriendo al otro y dónde se hallaba ubicado.

Cargamos las máquinas con los implementos necesarios, preparamos los aparatos fotográficos, puesto que tendríamos que registrar nuestro paso por Vedia, estación sobre la que —de llegar— viraríamos para emprender el regreso, y nos dispusimos a despegar, todavía un poco ignorantes de las reales condiciones del día.

Despegué primero, a la zaga de nuestro avión de remolque. Desde los 50 metros de altura comencé a percibir los empujones poderosos de las térmicas que ya a esa hora de la mañana, las 1130, se anunciaban en forma inequívoca. A los 300 metros ya sabía lo que ofrecía el día, así que en la primera térmica que encontramos me despegué de mi remolque y me prendí con facilidad. Pronto la ascendencia se hizo potente y amplia. Un par de minutos después de haber cortado me

encontraba bien situado en la mejor parte de la ascendencia y el variómetro indicaba un ascenso sostenido de 4 metros por segundo, algo bastante desacostumbrado.

Mientras registraba esta circunstancia, me mantenía en contacto radial con Kauf, no sólo para informarle sobre las condiciones sino para probar los aparatos. Todo funcionaba a las mil maravillas. Su voz me llegaba fuerte y clara y él, en tierra, me escuchaba igualmente bien. La única dificultad se presentaba en el hecho de que, por no disponer de antena exterior fija, tenía que proyectar la de mi aparato sacándola por la pequeña ventanilla ubicada a la izquierda de la cabina.

Bien ubicado en la térmica, percibía por momentos el chorro de aire frío que penetraba por la ventanilla o se colaba por los intersticios de la cabina. Pero me sentía radiante, pensando que se estaban dando condiciones óptimas.

Tenía que esperar que Kauf llegara a mi lado. Ya estaba en remolque, mientras continuábamos nuestra conversación y lo ponía al tanto sobre la intensidad de las térmicas que iba encontrando.

Había tratado de mantenerme virando sobre la zona de Merlo, aunque me desplazaba lentamente hacia el este. No obstante, podía advertir que la intensidad del viento no era muy grande en altura y no constituía un fuerte impedimento para el avance en planeo. Ya a esa hora relativamente temprana el techo estaba en los 2200 metros. A los pocos minutos, guiado por mis indicaciones, puesto que resulta por lo general difícil ubicar a otro planeador que se encuentra a mil metros por encima de uno, Kauf se me unió y compartimos la misma térmica. Ganamos altura juntos, yo sacando frenos por momentos para retardar el ascenso, puesto que él aún tenía que trepar para alcanzarme, y así llegamos a los 2200 metros.

Para ese entonces estábamos listos para iniciar la gran aventura. De común acuerdo dejamos la térmica cuando enfrentamos los 270 grados, nuestro rumbo de ida, y allá fuimos en busca de la gran conquista de un récord.

Hacia nuestra derecha se proyectaba Luján allá muy abajo. Apuramos la marcha, llevando las máquinas a 140 kilómetros por hora,

aunque todavía no habíamos podido hacer una evaluación del promedio de ascensos, y pronto dejamos atrás la zona de Merlo. El sol calentaba de firme y sobre el suelo se desplazaban lentamente manchas oscuras que copiaban el contorno de las nubes.

Muy abajo, lejos y como parte de un cuadro irreal, se extendía el campo con sus parches multicolores: un pedazo verde, un cuadro amarillo, una laguna que me devolvía la luz del sol hecha plata vieja. El conocido esquema, que no por repetido dejaba de fascinarme, se abría una vez más ante mis ojos: los trazos rectilíneos de los caminos, los riachos sinuosos, los pueblos que brotaban como erupciones interrumpiendo el paisaje chato, los montes con su pincelada de verde intenso que traían a la memoria el recuerdo fresco de su sombra.

Se me antojaba que éramos algo así como gauchos modernos, aunque si algún paisano me hubiera escuchado seguramente habría largado una carcajada. ¿Pero acaso no éramos como los habitantes primitivos de esta pampa inmensa, para los que no había fronteras, genuinamente libres como el viento, nuestro hermano? Por cierto, de vez en cuando volvíamos a las ataduras de la tierra y éramos otra vez como esos seres que adivinábamos desde lo alto, reptantes, prisioneros de la fuerza de gravedad, los límites convencionales, el tiempo que inventaban los relojes, en una palabra, atrapados otra vez por la telaraña que la vida moderna había tejido. Pero una hora de vuelo libre, silencioso y limpio como el nuestro valía por años de vida común y regular.

Volví a la realidad inmediata. Las térmicas florecían por doquier, así que con buena altura, ascendencias fuertes y máquinas veloces comenzamos a hacer extensos planeos a alta velocidad. Poco después Mercedes aparecía casi sobre nuestro rumbo. Nos ubicamos sobre la vía férrea que lleva a Chacabuco y para entonces estábamos a alturas bastante dispares.

Me encontraba muy por encima de Kauf y acababa de centrar una térmica de intensidad poco común. Aunque mi altura de 800 metros era cómoda, decidí aprovechar esta ascendencia. Momentos después estaba trepando a 4 y 5 metros por segundo. Traté de comunicarme

con Kauf y, sobre todo, de localizarlo visualmente para indicarle dónde estaba. Luego de llamarlo repetidamente y de escudriñar los alrededores lo pude ver allá abajo, como perdido sobre la inmensidad de la pampa.

Por fin conseguí que me respondiera y sus primeras palabras fueron para decirme que no se sentía bien. Por momentos sufría náuseas, provenientes de un problema hepático. Por esa razón me instó a que siguiera adelante sin esperarlo. Por otra parte, nuestra gran diferencia de altura ya hacía casi imposible —en este caso sin desventaja para mí— que pudiéramos volver a encontrarnos. Así que, con bastante pena le dije que seguiría mi vuelo, tratando de cumplir la prueba, dado que estaba a una buena altura.

Superados nuevamente los 2000 metros de altura, puse rumbo al oeste e inicié otro planeo. Ya tenía Chacabuco a mi izquierda y aparentemente muy cerca, en razón de la buena altura. Pero al promediar este planeo advertí que el viento había arreciado y dificultaba en forma marcada mi adelanto. Seguí descendiendo, ya superado Chacabuco, y comencé a encontrar las primeras dificultades serias para ubicar una térmica decente. Por fin la hallé y en cuanto comencé a virar advertí —ahora en forma más nítida porque la baja altura me daba un término de comparación más evidente respecto al suelo— que el viento me desplazaba en dirección contraria a mi avance. Así que en los virajes retrocedía con rapidez, trasladado por la masa de aire que se movía en sentido contrario a mi rumbo y me transportaba con ella.

Cuando alcancé la máxima altura en la próxima térmica me hallé situado en un punto por el que había pasado hacía un rato, es decir, antes de alcanzar Chacabuco. Inicié otro planeo pero parecía que el viento aumentaba por momentos oponiendo una valla a mi vuelo. No obstante, y gracias a la altura y buena penetración del Standard Austria, pude rebasar Chacabuco, viendo ya más o menos cerca la ciudad de Junín.

Para ese entonces había comenzado a proyectar, en caso de no poder seguir adelante, hacer un aterrizaje en el Club de Planeadores Junín, donde tenía buen número de amigos y conocidos. Nunca había

aterrizado en ese sitio, aunque lo conocía por algún vuelo local, pero sabía que las pistas se encontraban al margen de la laguna de Gómez, por lo que presumí que no me sería difícil ubicarlas, de contar con algún ligero margen de altura. Pero aun confiaba en superar este mal momento y atravesar la ciudad de Junín, algunos kilómetros más allá de la cual estaba Vedia. Luego, alcanzado el punto de viraje, la vuelta sería un juego de niños, y seguramente con el viento, que entonces sería de cola, habría de emplear un tiempo brevísimo para arribar a Merlo.

Pero retorné un poco atrás en mis pensamientos. Aun me encontraba entre Chacabuco y Junín y, lo que era peor, luchando desesperadamente por vencer el viento, que ahora tenía características de muy fuerte. Traté de hacer una evaluación de su velocidad y, por comparación con mi desplazamiento respecto al suelo, calculó que no era inferior a los 70 u 80 kilómetros por hora. No era tanto lo que retardaba mi avance cuando iniciaba un planeo, como el camino ganado que me hacía perder en cada térmica que viraba.

Por lo demás, las ascendencias eran ahora bastantes escasas y difíciles de centrar porque estaban más desperdigadas y rotas por el intenso viento. El día, que se había anunciado magnífico en Merlo, naufragaba en un viento tremendo, luego de recorridos unos 180 kilómetros.

A todo esto me encontraba muy bajo, tratando de volver a subir en una térmica, sin poder hallarla. Los campos se extendían debajo mío y eran lo suficientemente extensos como para aterrizar con seguridad, pero no me ponía nada contento la perspectiva de pasar una noche en cualquier rancho o casa en medio del campo, pensando que el viento podía jugar una mala pasada a la máquina en tierra.

Finalmente encontré la térmica tan ansiosamente necesitada, cuando estaba a 200 metros de altura. Volví a subir, pero también a retroceder, hasta encontrarme nuevamente en los suburbios occidentales de Chacabuco Y entonces consideré que debía tomar una decisión definitiva. Comprendí que era imposible cumplir con la prueba proyectada. Ahora se trataba, en lo posible, de alcanzar un aeródromo para guardar

mi máquina y dejarla al reparo. Tomé entonces toda la altura posible y me lancé en procura de Junín.

Esta vez descendí en forma inexorable y sin remedio, mientras el viento mantenía su intensidad. Por momentos comencé a pensar que me sería imposible alcanzar la ciudad y, en especial, el Club de Planeadores. Pero por suerte, cuando me encontraba en sus bordes ubiqué el aeródromo provincial, que estaba indicado en mi carta aérea, y decidí aterrizar allí puesto que ya no había posibilidad de ir a ninguna otra parte.

Mantuve el rumbo y casi sin necesidad de otra maniobra me ubiqué sobre la pista. Saqué frenos, fui regulando mi descenso con los cinco sentidos puestos en la intensidad del viento, ahora que al disminuir la altura, seguramente variaría, y descendí en un ángulo pronunciado, "volando" casi detenido en la masa de aire móvil que me sustentaba.

Me posé sobre la pista y tuve inercia suficiente como para carretear hasta frente al hangar, de donde salió un encargado para averiguar qué pasaba. Coloqué el planeador al abrigo y conté mis peripecias. Ahora me interesaba ponerme en contacto con la gente del Club de Planeadores Junín, que podría darme una mano y entre la cual me encontraría mucho más a gusto. Pero el Club no tenía teléfono.

Casualmente en ese momento llegó al aeródromo un piloto privado que iba a hacer un vuelo con un fotógrafo de un diario local, y que al conocer mi situación se ofreció para llevarme hasta el Club de Planeadores. Acepté encantado y a los pocos momentos, luego de haber estaqueado mi máquina despegamos con rumbo a mis colegas. Cumplimos con la misión que le habían encomendado al fotógrafo — unas vistas del balneario de Laguna de Gómez— y pusimos rumbo al Club, sobre el que hicimos un par de pasadas rasantes. El viento persistía y las puertas de los hangares estaban cerradas a cal y canto. Deduje entonces que no había actividad de vuelo y que no tenía sentido quedarme allí solo, por lo que dispensé al piloto de aterrizar. Volvimos entonces al aeródromo provincial donde luego de guardar el planeador en el hangar, me encaminé a la ruta para tomar el ómnibus que

me llevaría a la ciudad en busca de albergue, algo para comer y un teléfono para comunicarme con Merlo y dar mi posición.

Recién ahora comenzaba a darme cuenta de que me había quemado intensamente con el sol que caía sobre la vertical, atravesando el plexiglás de mi cabina. En particular, los brazos me ardían terriblemente, y mi cara parecía de fuego. Dejé la bolsa con mis escasas pertenencias —la máquina de afeitar, el aparato fotográfico, un libro— en una pequeña pieza del hotel donde decidí hospedarme y busqué una farmacia en la que compré algo para las quemaduras de sol.

Hablé a Merlo y me enteré que Kauf había aterrizado en Chacabuco, desde donde avisó que yo seguía vuelo, convencido de que podría cumplir la prueba. Dí mi posición y en razón de que por lo avanzado de la hora no sería posible la recuperación en el día, me dediqué a tratar de pasar el tiempo que me esperaba hasta el día siguiente, de la mejor manera posible.

Como primera medida me dí un baño reconfortante y luego me fui a recorrer la ciudad hasta la hora de la cena. Entonces recalé en una parrilla donde me regalé con un asado. Una hora después dormía profundamente en mi hotel, no sin antes haber hecho desfilar por mi mente los acontecimientos del día, en especial los detalles del vuelo.

A las 0900 de la mañana siguiente recogí mis cosas, pagué la cuenta y salí en busca del ómnibus que me llevaría de vuelta al aeródromo. Luego, la espera inevitable, que se hace por momentos interminable, hasta que alrededor de las 1300 horas llegó el Stearman. Y como un perro fiel, volví atado a su zaga al nido de donde había salido el día anterior con la hermosa esperanza de cumplir un vuelo que me daría un récord nacional.

* * *

Poco después se llevaba a cabo el Concurso Nacional en Pehuajó, donde volvimos a encontrarnos todos los viejos piratas del vuelo a vela. Allá en algún sitio, como en un archivo bien guardado y clasifi-

cado, yacía mi frustrado intento de batir un récord nacional. Además, lamentaba no haber podido ver a ninguno de los muchachos de Junín en mi permanencia obligatoria por sus pagos. Estoy seguro que me hubieran recibido como a un viejo amigo.

Y allí, un mes después de mi vuelo tuvo lugar el corolario de esta aventura cuando Frene, que intervenía en el Concurso por el Club de Planeadores Junín, me recibió con una sonrisa y la frase inevitable:

“¿Así que andás por Junín y no te arrimás a saludar a los amigos?”.

Alguien, como suele suceder en los pueblos de provincia —aunque Junín es toda una ciudad— me había visto y reconocido caminando por alguna de sus calles.

ALLÁ LEJOS, HACIA EL SUR

El 26 de febrero de 1967 llegué al Club alrededor de las 9 horas. Me correspondía por orden de rotación el Standard Austria LV-DFG y, como siempre, tenía la esperanza de que el día fuera lo suficientemente bueno como para intentar una prueba de aliento, ese sueño que guardamos siempre en un rincón de nuestra alma de pilotos.

También como siempre, disponemos de escasa información meteorológica, a excepción del pronóstico hecho el día anterior, poco confiable. Así que, fundado sobre todo en la esperanza y una fe de hierro, a las 0930 horas estoy sacando mi planeador del hangar y ayudado por los miembros de la familia que he podido cazar, lo pongo en condiciones máximas de limpieza. Repaso sus alas tersas y pulidas, sabiendo que toda suciedad disminuirá su rendimiento en el planeo. Reviso el ensamble de alas y planos de cola, el paracaídas, el barógrafo, el equipo de estacas y doy un vistazo a los instrumentos. Mando a buscar un sandwich al bufet, como última prevención, y a las 1100 horas llevo mi máquina a cabecera de pista sur mientras pienso en la prueba que puedo intentar.

El día se ha afirmado con un viento regular del noroeste. Los últimos datos obtenidos por la radio indican que no se esperan formaciones nubosas convectivas y sí, en cambio, a media tarde, la penetración de una capa de cirrus en altura que impedirá la insolación y, por lo tanto, el desarrollo de térmicas. Pero todo hace presumir que dispondré de unas cuatro horas de vuelo. Como el viento es un poco fuerte hay que descartar una ida y vuelta o un triángulo de aliento. Así que elijo una distancia prefijada.

Me inclino sobre la carta, trazo el rumbo del viento que ha de marcar mi ruta aproximada y, aunque de seguirlo fielmente mi meta tendría que ser Necochea, prefiero apartarme de la influencia modifi-

cadora del mar y mantenerme sobre el interior de la provincia. Veamos qué clubes de planeadores tengo en la ruta y, en segundo término, qué aeródromos de alternativa para facilitar la recuperación.

Parto de Azul, que confío en alcanzar sin dificultad y donde cuento con la pista del Aeroclub y asimismo sede del Club de Planeadores y, un poco más allá, recostada sobre las sierras, una base de la Marina que también dispone de pista. Luego Juárez, con su aeroclub. Siguen González Chávez, con el Club de Planeadores y mucha gente que conozco, y otra pista de un grupo de fumigadores. Finalmente, como alcance máximo, Tres Arroyos, con el aeródromo.

Evalúo las horas posibles de vuelo, el viento y las condiciones del día, y me decido por dar un prefijado a González Chávez, que de ser cumplido me brindará un vuelo de unos 350 kilómetros y un magnífico puntaje para el ranking interno. Así que lleno la ficha dando como prefijado González Chávez, la firmo y la entrego al encargado.

Mientras espero un rato para salir cuando las condiciones sean óptimas, veo a Tito Conde que trae a remolque su Foka, sin duda el aparato más estilizado y hermoso de la dotación del Club, aunque no el de mejores condiciones aerodinámicas. También él ha hecho una estimación similar a la mía y considera que se puede llegar a Tres Arroyos. Pienso que corremos el riesgo de quedar en el camino, pero es tan convincente que por fin cambio de idea y reemplazo la ficha original por otra en la que doy, junto con Tito, Tres Arroyos como punto de destino prefijado.

Aunque no disponemos de radio, convenimos en volar juntos, no separándonos mucho, para que cada uno pueda aprovechar las térmicas intensas que encuentre el otro. Y aunque siempre ha resultado difícil hacer un vuelo de conjunto, en especial cuando se tripulan máquinas distintas, trataremos de intentarlo. Es una de las formas de sentirse acompañado en una aventura como esta del vuelo a vela que por su propia naturaleza suele ser esencialmente solitaria.

Despego primero, con rumbo norte, y a 400 metros corto y me sitúo en una buena térmica, en la que me mantengo esperando a Tito. Despega a continuación y viene en mi búsqueda. Viramos por los

alrededores hasta que encontramos una térmica decente en la que trepamos al máximo, unos 900 metros, y a una señal nos lanzamos con rumbo sur, en procura de nuestra meta. Volamos lado a lado, separados por unos 100 metros. Pero cuando nos encontramos sobre Lobos, a sólo 40 kilómetros de la partida, ya nuestra diferencia de altura es muy grande. Por momentos lo pierdo de vista y mientras viro alguna térmica trato de ubicarlo allá abajo, sin éxito.

Mientras tanto, el viento nos desplaza hacia el sur. Pienso que es la última oportunidad de no separarnos y, ubicado en una buena térmica, mientras asciendo en forma sostenida, busco el Foka de Tito con detenimiento. De pronto lo veo en un nivel muy inferior. Me da la impresión de que está a punto de aterrizar, aunque sé que esa sensación es engañosa puesto que visto desde arriba un planeador siempre parece arañar el suelo. No obstante, calculo que nos separan no menos de 800 metros de altura, por lo que estimo improbable que nos volvamos a encontrar. De intentarlo, me obligaría a perder un tiempo precioso durante la espera. Como estoy bien ubicado en la térmica, ya que he llegado a su tope práctico de 1200 metros, resuelvo lanzarme en planeo, rompiendo nuestro convenio de volar juntos.

Ahora algunas nubecitas indican la ubicación de las térmicas, pero las condiciones del día no permiten que se afirmen, por lo que al poco rato desaparecen. He rebasado Lobos y mi próximo punto de control ha de ser San Miguel del Monte donde, de no fallarme la navegación, entroncaré con la ruta 3, una referencia inapreciable, puesto que he viajado mucho por ella. En media hora de vuelo tengo la ciudad a mi vista, mientras un poco más adelante observo la mancha plateada de la laguna. Y con Monte a mi izquierda, aun volando con comodidad, a buena altura, pongo rumbo a Azul, donde tengo refugio seguro si las condiciones empeoran.

Pero hasta ahora todo parece desarrollarse de acuerdo a los planes y comienzo a pensar que tal vez se den las condiciones para arribar a Tres Arroyos, con lo que tendría un prefijado de 450 kilómetros. Así, un poco mecido por mis propios pensamientos por demás rosados, devoro kilómetros y kilómetros, y pronto tengo Azul a la vista. No obstante, advierto que los promedios de ascenso que voy controlando

con la computadora de vuelo, han ido descendiendo en forma sensible. Ya hace rato que no encuentro una térmica de dos metros de intensidad y los planeos se alargan más de lo que mi tranquilidad desearía. Ahora hay que cuidar el dinero. Y entonces afinó el trabajo de las térmicas, tratando de hacer compatibles la tarea de ganar altura con rapidez y la de no abandonarlas cuando aún son aprovechables.

Pero a medida que Azul se acerca y voy al encuentro de la ruta 3 en forma sesgada, pierdo altura en forma visible. Sobrevuelo el aeródromo con una altura de 500 metros sin encontrar nada. Registro el área infructuosamente y, sabiendo que cuento con la pista de la Marina, pongo proa a las sierras que se elevan al sudeste de Azul. No obstante, sigo descendiendo. Tengo la esperanza de encontrar alguna ascendencia en la zona dado que presenta campos de coloración marcadamente distinta. Sobrevuelo la pista de la Marina sin hallar nada. Por fin me encuentro a 200 metros de altura y pienso que si encuentro algo tiene que ser sobre las sierras que bordean la base, puesto que sobre ellas incide el sol en forma perpendicular y el calentamiento, por lo tanto, es más intenso. Así que combino mi último planeo de exploración con la necesidad de situarme en posición de aterrizar si no aparece nada y hago un viraje amplio cada vez más bajo sobre las sierras.

Por casualidad, suerte o producto de mi cálculo, lo cierto es que justamente sobre las sierras encuentro la tan ansiada térmica. Viro con rapidez y la centro, comenzando a ganar la altura tan necesitada. Mientras tanto, el viento me va desplazando hacia las sierras, lo cual no me preocupa, puesto que en definitiva es más o menos el rumbo prefijado. Así que trepo y trepo, hasta bordear los 2.000 metros, con lo cual lo primero que hago es admirar el espectáculo que se desenvuelve a mis pies, con las breves sierras que rompen el paisaje un tanto monótono de la pampa, mientras Azul y las pistas de la Marina se van alejando. Cuando la térmica no da para más, estoy a mitad de camino entre Azul y Juárez. Ahora el salto hasta el aeródromo de esta última es fácil, aunque me aparto algunos grados a la izquierda de mi rumbo. Pero prefiero pisar sobre seguro, sobre todo ahora que la esperada capa de altos cirrus se ha interpuesto entre el sol y la tierra y va ganando

terreno. Ya la sombra sobre el suelo, que me venía pisando los talones, casi me ha alcanzado. Evidentemente, en altura hay un fuerte viento porque cuando arribo a Juárez el cielo está totalmente cubierto. Identifico la ruta 3 con el camino que se abre hacia la izquierda en dirección a Necochea, por el cual transité tantas veces.

Aquí busco el aeródromo y no tardo en encontrarlo. Otra vez estoy en los 500 metros y presumo que han de quedar muy pocas térmicas aprovechables. Por lo tanto —me digo— si encuentro alguna ascendencia la aprovecharé hasta el último segundo, para tratar de ganar la altura que me ha de permitir llegar a González Chávez. Pero vuelo en la sombra proyectada por los cirrus y no me siento muy optimista.

Me sitúo sobre el aeródromo de Juárez y tengo la fortuna de tropezar con una suave térmica que, no obstante, cuidadosamente trabajada me premia con un metro de ascenso por segundo. Viro con cautela, como para no asustarla, y aunque va perdiendo potencia al llegar al tope, no la abandono hasta último momento. Por fin, ya no me eleva más y entonces, con un pensamiento de agradecimiento, la abandono y pongo proa a González Chávez, seguro ahora de que es mi último planeo.

Me separan de la ciudad unos 60 kilómetros, pero dispongo de 1.200 metros de altura y aunque el viento que ahora está casi de 90 grados a mi derecha forma una componente que resta eficiencia a mi planeo, confío en que podré llegar a la pista del Club de Planeadores de González Chávez. Mantengo entonces mi máquina en los 105 kilómetros por hora de velocidad, que se calcula como de óptimo planeo y poco después veo dibujarse el contorno de la ciudad.

González Chávez es el pago de Decker, un viejo piloto de planeador de los tiempos heroicos, que ahora se dedica a la prosaica actividad de vender muebles, pero que como todos los que practicamos este deporte, por mucho que sea el tiempo transcurrido, aun siente la pasión por el vuelo. También está aquí el japonésito Honda, que hiciera sus primeras armas en Albatros y donde lo conociera. Ahora es un arquitecto radicado en la zona. Asimismo, reside en la ciudad Dori, con quien siempre se pasa un momento agradable charlando de sus

experiencias y escuchando sus ideas extravagantes para conquistar un récord mundial.

Todo esto pasa por mi mente mientras me voy acercando a la ciudad, sobre la que tendré que sobrevolar para alcanzar la pista del Club. El altímetro indica unos cómodos 320 metros de altura en este planeo final, pero no obstante, la apreciación visual me dice que la altura es bastante menor. Pese a ello, cruzo la ciudad sin angustia y enfilo hacia el Club de Planeadores, que se me revela hermoso y con un amplio parque.

Apuro el vuelo sabiendo que no puedo hacer otra cosa que aterrizar aquí y, desde unos kilómetros de distancia, veo posarse una máquina que me parece un Meise. Es domingo y los muchachos han estado volando. Este es el último vuelo del día y yo arribo justamente cuando se disponen a guardar el material.

Al cruzar con velocidad por sobre la pista principal, a 30 metros de altura, atisbo varios rostros que me miran con asombro. Nadie espera un planeador extraño y a la sorpresa, como suele ocurrir, se suma la alegría de ver llegar a un camarada de afición que viene quien sabe de dónde.

Viro a la izquierda, enfrento la pista, saco frenos y toco el suelo con suavidad. Mientras el planeador va perdiendo velocidad, veo venir corriendo a mi encuentro a varios pilotos, uno de los cuales trae en sus manos un presente inesperado y recibido con sumo gusto: un termo y un mate. Desprendo la tapa cabina sonriente, para encontrarme con media docena de rostros también sonrientes. Una mano me alcanza el mate, como primer saludo, mientras todos —que me conocen por mi participación en distintos concursos nacionales— se atropellan a preguntarme a qué hora salí, cómo me fue en el vuelo, cuánto tiempo demoré, etc.

Un mes antes habíamos estado juntos en Pehuajó, así que reanudamos esa amistad de los que volamos en planeador, profunda y sincera, no obstante vernos a lo sumo una vez por año. Se muestran contentos con mi vuelo, como si fuera suyo, y quieren agasajarme de alguna manera especial. Hangaramos la máquina y como el aeródromo dista

cinco kilómetros de la ciudad, me llevan en una camioneta a un hotel donde me hospedo, no sin anunciarme previamente que esa noche tendremos un asado en mi honor en el Club. No quieren siquiera dejarme pagar el hotel, a lo cual me opongo decididamente. Y se despiden anunciándome que vendrán a buscarme a las 20 horas para llevarme nuevamente al Club, donde se hará el asado.

Pienso que es domingo y no sé dónde conseguirán la carne. Pero también sé que en los pueblos del interior todo el mundo se conoce y es factible conseguir cualquier cosa. No obstante, a las 20 horas no llega nadie a buscarme y recién aparecen con la camioneta del Club a las 21. Me dicen que no han conseguido carne, pero me invitan a cenar en un restaurante. Como era de presumir, se trata del mejor restaurante de la ciudad, donde nos encontraremos con Decker.

A todo esto, comenzaba a ganarme cierta preocupación puesto que mi atuendo y aspecto no eran de lo mejor. Había salido a volar con un pantalón raído y una camisa cualquiera. Pero lo que más me preocupaba era que el pantalón ostentaba sobre el bolsillo izquierdo trasero un agujero por demás evidente. Así que me resistí un poco a comer en un lugar público donde, presumiblemente, se encontraría lo mejor de la sociedad local ya que era un domingo por la noche, pero también comprendí que no podía oponerme en forma absoluta a quienes sentían un sincero placer en agasajarme. Así que asentí y me puse un pullover que llevaba en mi bolsa de estacas, con cuya ayuda y tironeándolo continuamente hacia abajo tapaba el indiscreto agujero.

Hicimos, pues, nuestra entrada en el restaurante, que estaba repleto y donde pronto las miradas se fijaron en nosotros, en especial en mí, como forastero y desconocido del lugar, aunque me parecía que se dirigían a la parte trasera de mi pantalón. Cenamos, charlamos largo y tendido, conocí a Decker y nos regocijamos contando nuestros vuelos y recordando a los amigos comunes. Me fui a dormir rebosante de satisfacción porque era un piloto no muy malo, porque podía volar y porque tenía amigos en cualquier rincón del país.

González Chávez, ciudad que, vista a la distancia, tal vez me resultaría igual a tantas otras que he conocido en el interior del país, si

no fuera porque allí tuve una de mis aventuras aeronáuticas, y donde pude palpar la amistad de los que volamos. Con sus calles rectas, refugio de estancieros prósperos y con una incipiente industria y medios de vida propios. El restaurante, la estación de servicio, todo dándole un carácter un tanto moderno, junto con la luz fluorescente, que va cambiando su aspecto y sacándola laboriosamente del siglo pasado.

El hotel donde me hospedaba no era más que una hostería sin mayores pretensiones. Y me reía recordando, en una actitud por demás fanfarrona, que yo había dormido en el Waldorf Astoria de Nueva York. Pero nada de eso me importaba entonces. Así que me fui a dormir pensando una y mil veces en los detalles del vuelo realizado.

Amaneció un hermoso día, aunque muy ventoso. Los muchachos vinieron a buscarme a las 10 horas para llevarme al aeródromo y luego cada uno marchó a sus ocupaciones, puesto que era lunes. Así que me quedé solo en el Club de Planeadores y me ocupé en recorrer el parque —muy cuidado y hermoso, por otra parte—, y finalmente recalé en un quincho cerrado que tenían los muchachos para hacer asados, aunque yo aproveché la circunstancia para dedicarme a matear.

Por cierto, yo me sentía un privilegiado, uno de los pocos argentinos que un lunes laborable se permitía vagar por un club de planeadores del interior. Sin duda así era. Pero también este deporte me permitía sentirme libre como pocos argentinos.

El viento soplaba de la dirección sud o sudoeste. Sin embargo, no se me ocurrió que podía haber solicitado a la gente de Bolívar una puesta en vuelo a eso del mediodía y, de mantenerse las condiciones, hacer el vuelo en sentido inverso, con la ventaja de no tener que abonar el remolque del avión y, en segundo término, gozando de un vuelo libre de varias horas.

Como siempre ocurre, el avión de remolque tardó una eternidad en llegar. A las 12 horas recién escuché el motor familiar del Stearman. Salí afuera y lo vi enfilarse en la pista. Perissinoto venía en mi busca y me develó la incógnita de lo ocurrido a Tito Conde, del que me había separado en las proximidades de Lobos.

Se había recuperado de la baja altura donde lo vi por última vez y luego de mucho pelear había llegado a Azul, donde aterrizó en una estancia distante unos 10 kilómetros del Aeroclub, que era asimismo la base del Club de Planeadores Azul. Se las ingenió para trasladarse hasta allí, donde pudo disponer de un carro de transporte y un automóvil. Ayudado por los muchachos del Club, desarmó y trasladó su Foka hasta el Aeroclub. Allí nos esperaba cuando llegamos. Había tenido una recepción parecida a la mía y los muchachos de Azul lo agasajaron esa noche. Así que también tenía su cuota de satisfacción aunque la distancia recorrida era sensiblemente inferior a la esperada.

Aterrizamos en Azul, charlamos unos momentos con la gente del aeródromo y tratamos de obtener el pronóstico meteorológico de la zona Baires, puesto que teníamos noticias de una tormenta. Nada pudimos conseguir por la radio del Aeroclub, y finalmente despegamos en remolque doble, preparados para la parte más tediosa de todo vuelo de distancia: el regreso a la zaga del avión de recuperación. Y es tediosa porque de seres totalmente libres nos convertimos en espejos del avión, al que debemos seguir con fidelidad en todos sus movimientos y cambios de posición.

Preparamos el despegue con la ayuda oficiosa de algún desocupado que andaba por el sitio. Yo me sitúo un poco más adelante, con sogas cortas, y Tito un poco más atrás. A la indicación de "todo listo", Perissinoto acelera a fondo y allá vamos rebotando sobre la pista, hasta elevarnos.

Pero esta vez vigilando el cable del otro planeador, que se abre en una V hacia un costado y a impulsos de la turbulencia se mece de un lado a otro, acercándose a veces demasiado y obligando a un golpe de palanca y pedales para alejarnos.

Así van desfilando a la vuelta los mismos sitios vistos a la ida: Juárez, Azul, Las Flores, Monte y finalmente Lobos, que es un poco como estar a las puertas de casa. Lobos nos es familiar como la casa de un amigo y conocemos la ciudad desde todos los ángulos. Situada a 60 kilómetros de Merlo, casi a su lado, en Empalme Lobos, pivotábamos para cumplir el triángulo clásico de 200 kilómetros: Merlo-Empalme

Lobos-Mercedes-Merlo. Pero sobre todo me resulta inconfundible la laguna, donde concurrí muchas veces para dar rienda suelta a mi otra gran afición: la pesca. Cuando sobrevuelo Lobos identifico minuciosamente todos los rincones que he visto y paseado durante mis excursiones de pesca. Ahora la laguna parece minúscula, como un charco producto de la lluvia.

Pronto estamos a la altura de Las Heras, que es también casi nuestro segundo hogar visto desde arriba. Si conocemos bastante Lobos, mucho más estamos familiarizados con Las Heras, donde viramos incontables veces en procura de un triángulo de 100 kilómetros. Merlo-Luján-Las Heras-Merlo —en ese sentido o en sentido inverso— es un trayecto tantas veces recorrido por los pilotos del Club que había quien afirmaba con pretendida seriedad que la sombra de los planeadores ya había dejado un surco en el suelo.

Ubicados sobre Las Heras, con buena altura, a una indicación visual Tito y yo cortamos nuestro remolque, perdemos velocidad y seguimos rumbo al Club, mientras el avión inicia una picada y se lanza en procura de las pistas que apenas se vislumbran allá a lo lejos, con las sogas que semejan enormes látigos sacudiéndose tras suyo.

Y sobre el Club, a las 16 horas, después de haber cumplido 395 kilómetros en vuelo libre, según el cálculo posterior, aun aprovechamos alguna tímida térmica que asoma luego de un chaparrón caído un par de horas antes, siempre insaciables por volar y ver paisajes desde la altura.

Mientras poso mi Standard Austria con delicadeza en la pista chica siento una vez más el gusto de haber completado un vuelo de regular aliento, en el que comprobé, además de la gloria de este deporte, lo magnífica que es la gente que lo practica.

DAIREAUX: UN DEDO MENOS

En 1969 el concurso anual se celebró en Pehuajó. La zona era famosa por sus condiciones de primer orden... cuando se daban. Pero lo cierto es que, a diferencia de Merlo, donde estábamos a merced de la influencia de la masa de agua del Río de la Plata, Pehuajó estaba situada en una zona mediterránea, mucho más apta para el vuelo a vela. Y allá fuimos, convirtiendo mi participación en el concurso en las obligadas vacaciones de la familia, para lo cual contábamos con un modesto equipo de acampar que incluía dos carpas.

Con mi sufrido jeep llevamos a remolque un carro con el Standard Austria, máquina que volaría en la ocasión. Tenía esperanzas de hacer un regular papel en el concurso si las condiciones eran buenas, dado que mi máquina era apta para exprimir las térmicas fuertes y tenía una alta velocidad de planeo. Y una mañana temprano llegamos al Club, en Merlo, enganchamos el carro con el planeador desarmado y pusimos rumbo a Pehuajó.

El viaje no ofreció mayores alternativas, excepto que a la altura de Bragado perdimos una rueda del carro donde yacía el planeador desarmado mientras íbamos a regular velocidad. La rueda salió disparada hacia el campo y por mucho que buscamos nos fue imposible encontrarla. Junto con la familia recorrimos el campo donde presumíamos debía estar y no obstante registrar con cuidado el alto rastrojo de trigo, no encontramos vestigios de la bendita rueda. Y como era presumible, la de repuesto no tenía nada que ver con las originales y no iba en los pernos de la maza. Así que me armé de filosofía. Desenganché el carro, dejé a parte de la familia en custodia del planeador y junto con Alfredito desanduve el camino hasta la ciudad de Bragado que habíamos dejado unos kilómetros atrás, donde busqué un taller para solucionar el problema. Por fin ubicamos uno de esos talleres que sólo se

encuentran en el campo y que hacen de todo. Soldaron una planchuela en una llanta vieja y le hicieron los agujeros para que correspondiera con los pernos de la maza del carro.

Cuando estábamos de vuelta en el jeep y listos para instalar la nueva llanta, se detuvo a nuestro lado Benúdez, que también iba para Pehuajó con su auto y un carro. Luego de explicar lo sucedido me comentó que en ese tipo de accidentes, la rueda, debido a la velocidad, suele saltar y alejarse bastante del camino. Así que hicimos otro intento con la ayuda de nuestros nuevos acompañantes y nos metimos en el campo. Finalmente encontramos la rueda a cien metros del alambrado. La instalamos y seguimos viaje.

En Pehuajó, por supuesto, contaba con algunos amigos que había hecho en distintos concursos. Con el que más en contacto había estado era con Esbelto Alvarez, a quien conocí en el Campeonato Nacional de Córdoba en 1964. Nos encontramos con el gusto de siempre y comencé a conocer una zona sobre la que volaría por primera vez.

El campeonato se inició y transcurrió para mí sin mayores alternativas, excepto que mi posición era bastante pobre. Al promediar el mismo, la Comisión Deportiva programó un triángulo de 200 kilómetros que se desarrollaría entre Pehuajó-Daireaux-Bolívar-Pehuajó. A la hora de la partida estaba listo con mi Standard Austria, que toda la familia contribuía cada día a limpiar y poner en condiciones.

Por fin despegué y al poco rato hacía mi pasada por el punto de control de salida. Los primeros 60 kilómetros no ofrecieron mayores alternativas. Debía virar en los bordes de Daireaux, un pueblo sin otra diferencia con los tantos que se ven en las provincias, que su nombre indudablemente francés.

Daireaux era el primer punto de viraje de este triángulo de 200 kilómetros. Me llamó la atención un nombre evidentemente francés en medio de una provincia donde abundan pueblos y ciudades con nombres de militares de nuestra época de la independencia. Por fin pude saber la razón. Daireaux fue un francés que contribuyó poderosamente a la riqueza de la pampa argentina. Se lo considera el introductor de la alfalfa, elemento valioso como alimento del ganado y recuperación de suelos empobrecidos.

El control de esta prueba estaría situado en un punto que habíamos registrado, copiando en una libreta mediante elementales dibujos, las fotos patrón que se exhibían en la pizarra durante el briefing. Pero, evidentemente, no era mi día. Lo cierto es que con foto patrón y dibujo, cuando arribé al punto de viraje no pude ubicar la señal en el suelo. Se trataba de una serie de puntos y rayas confeccionados con tela blanca, que se extendían en el suelo, por lo general detrás de un galpón o una pared para que no fueran visible sino sobre la vertical, señales que se modificaban cada 15 minutos y que el piloto en concurso debía registrar para luego presentar con su ficha de vuelo. Era fácil entonces comprobar, en el caso de que los controles no hubieran visto pasar al planeador, si las marcas que proporcionaba el piloto, junto con la hora de pasada, coincidían con las que aportaban los controles. No era difícil que a un puesto de control se le escapara un planeador y no lo viera. También debíamos pasar a menos de mil metros de altura, pero esto era más difícil de controlar, no obstante contarse con telémetros en tierra, ya que estos ofrecían poca separación entre los prismas y, por ende, no daban una lectura muy precisa más allá de los 200 metros. Por lo tanto, en ese aspecto se confiaba en la honradez del piloto, aunque supongo que muchos aprovecharían esta circunstancia para pasar por los controles con mayor altura, si disponían de ella.

Pero volvamos a nuestro relato. Al llegar a Daireaux registré desde la altura el sitio donde presumía debía estar el control con las marcas blancas, sin poder ubicarlo. Dado que si viraba por dentro del ángulo que formaba el vértice del triángulo podía ser descalificado, comencé a recorrer la zona buscando empeñosamente las señales. Allí perdí un tiempo precioso, en especial porque el viento arreciaba y me desplazaba hacia el sur, obligándome a volver trabajosamente hacia atrás, en busca del control. Finalmente lo ubiqué, como siempre en un sitio que me pareció —ahora que lo había encontrado— por demás visible. Entonces puse proa hacia Bolívar, mi segundo punto de viraje.

Pero las condiciones se habían hecho más difíciles y advertí que iba perdiendo altura lenta aunque seguramente. Las pocas térmicas que encontraba eran de poca potencia y en el penoso ascenso me desplazaba lateralmente, alejándome de mi rumbo. Por lo tanto, pro-

gresaba con una lentitud desesperante. No obstante, en cumplimiento de la primera regla del vuelo a vela, seguía luchando mientras pudiera mantenerme en el aire.

A unos seis kilómetros del punto de viraje me encontré muy bajo y ya sin esperanzas de recuperarme. Cansado de luchar, en especial contra el fuerte viento lateral decidí, una vez que me encontré por debajo de los 150 metros, buscar donde aterrizar. Los campos que se extendían a mis pies eran por demás extensos y lisos, así que no tuve dificultad en elegir uno que me pareció óptimo. La única dificultad era que no se divisaba cerca casa alguna y Daireaux quedaba seis kilómetros atrás. Pero cuando la opción es una sola, ya está hecha la elección, así que hice un viraje amplio escudriñando el suelo cuidadosamente desde mi baja altura en busca de algún accidente que pudiera ser peligroso, enfrenté el viento, saqué frenos y aterricé.

El campo estaba completamente vacío. Ni siquiera había en él animales y menos aun ser humano alguno. Desde el aire había observado que por el lado sur, sorteando un pequeño terraplén, corría un camino de tierra que llevaba a la ciudad. Allí me fui, cargando con paracaídas y barógrafo —eran elementos muy valiosos para dejarlos al alcance de cualquiera que se arrimara al planeador— a esperar algún vehículo que me llevara hasta el teléfono más próximo.

Había poco movimiento en la zona, pero a los 20 minutos tuve la suerte de ver a lo lejos una nube de tierra que anunciaba un vehículo. Efectivamente, se trataba de una camioneta a la que hice señas. Se detuvo a mi lado y luego de un par de palabras de explicación, el conductor accedió gustoso a llevarme hasta Daireaux, donde había teléfono para comunicarme con la base. Quince minutos después me depositaba frente al local de la central telefónica. Las habituales palabra de agradecimiento y un apretón de manos, y entré en el local donde hice mi llamado y di mi posición.

Durante el viaje había pensado que sería mucho más fácil que el piloto remolcador me recogiera en el aeródromo de Daireaux, lo cual me evitaría el engorroso retorno hasta el campo donde yacía mi planeador. Así lo convinimos con el encargado de las recuperaciones.

Entonces me fui a la plaza de la ciudad donde conseguí un taxi con el que me hice llevar al aeródromo.

Al igual que muchos aeródromos del interior, estaba desierto y no encontré en él a persona alguna. La actividad más evidente —cosa previsible— era la de fumigación. Allí tenía una base algún grupo de fumigadores, esos individuos que, dentro de la actividad del vuelo forman una cofradía especial, quizás la más pintoresca. Me dirigí a la oficina y tampoco encontré a nadie. Por fortuna, estaba abierta y contaba con los elementos primordiales del oficio de volar, que suele dejar tanto tiempo libre: mate, yerba, pava y un calentador. Revisé los rincones hasta que encontré un fósforo y me dediqué a saborear con gusto unos mates ahora que todo estaba dicho y hecho por mi parte, mientras esperaba la llegada del avión de remolque.

Media hora después se hacía sentir el ronroneo de un motor. Salí fuera de la oficina y oteando hacia el norte, de donde debía provenir el avión de recuperación, pronto ubiqué un Ranquel. Viró sobre el campo, se ubicó sobre la cabecera oeste y aterrizó. Me dirigí a su encuentro y aunque no conocía al piloto remolcador, por estar prestando servicios en el concurso sabía que era compañero de afición. Cambiamos un saludo y le indiqué la dirección en que se encontraba el planeador. Subí al avión, ajusté el cinturón de seguridad y luego de una corta carrera de despegue nos elevamos con rumbo oeste hacia el potrero donde yacía mi Standard Austria.

Un corto vuelo, no superior a cinco minutos, nos puso a tiro del campo. Desde lejos advertimos la fina silueta del planeador, como un pájaro blanco reposando en tierra. En el momento en que hacíamos nuestro circuito de reconocimiento advertimos que un paisano a caballo entraba en el potrero por una tranquera lateral, arreando un grupo de no más de 15 animales. Nos posamos al lado del planeador y el dueño de casa vino al galope corto a nuestro encuentro e intercambiamos un saludo.

Era un muchacho joven, de no más de 25 años, robusto y montado en un animal por demás nervioso y lleno de bríos. Le explicamos de qué se trataba y nos escuchó con atención y curiosidad, ligeramente

echado sobre el recado, en el que apoyaba el antebrazo izquierdo. Jamás había visto un planeador y todo eso constituía para él una extraña novedad.

Cumplida con la parte formal, comenzamos a preparar con el piloto el despegue. La llegada del paisano era bienvenida, puesto que siempre es útil un tercero que dé una mano, en especial para correr el ala, es decir, sostenerla durante unos metros mientras el avión toma velocidad y el piloto del planeador "tiene comandos" para mantenerse horizontal y dirigir su máquina.

Pero sobre todo, en esta circunstancia nuestro visitante podía ser útil en la tarea de remolcar el planeador —chicotear, decíamos, ya que se llevaba a cabo con un trozo de sogá del que generalmente íbamos provistos, al que denominábamos "chicote"— hasta el extremo del campo, de tal manera que nos diera amplio terreno para decolar con comodidad.

Cuando le expresé nuestra necesidad, como no era menos de esperar, el muchacho se prestó gustoso a hacernos el favor. Pero nos pidió que esperáramos un momento, pues prefería cambiar de caballo por otro más tranquilo y manso. Se fue entonces al galope largo hacia el puesto, de donde pronto estuvo de vuelta montado en un colorado alto y fuerte, el caballo "manso", según su decir.

Me pareció tan brioso y enérgico como el anterior. Pero el paisano lo contenía con mano firme y yo, ignorante de las cosas del campo, supuse que el dueño de casa sabía lo que hacía. Una cosa es cabalgar un planeador, remontando vientos y turbulencias, y otra saber sofrenar un caballo, animal que puede resultar un tanto imprevisible.

Saqué entonces la sogá de nylon que siempre llevaba con mis pertenencias en el planeador, a la que le había agregado una argolla en cada extremo. Una de ellas la sujeté al gancho disparador de mi Standard Austria y entregué la otra al paisano, no sin advertirle que tuviera cuidado con alguna espantada del caballo que montaba, en cuyo caso debía soltar la sogá.

Cuando situó su animal dando el anca a la nariz del planeador, con la sogá pasada por debajo de la cincha, yo me ubiqué al lado de la

punta del ala izquierda, que reposaba en el suelo. Al levantar el ala, para nivelar el aparato de tal forma que descansara sobre su única rueda, situada en el centro del fuselaje, el caballo, asustado por un artefacto que escapaba a todas sus experiencias anteriores, dio un salto y amagó una espantada que el jinete contuvo con energía. El cuerpo le temblaba con el temor de lo desconocido, mientras con las riendas tensas, el paisano lo volvía a ubicar.

No obstante, dejó caer o se le escapó la soga. Hizo retroceder el caballo y se la alcancé nuevamente. Volvió a pasarla bajo la cincha y entonces cometió uno de esos errores en apariencia intrascendentes y baladíes, que cuando las circunstancias adversas se encadenan llevan a consecuencias lamentables. Esta vez, para no perder la soga en caso de otra espantada, pasó su dedo índice de la mano derecha por la argolla que tenía en la punta y se afirmó para comenzar el remolque.

Nuevamente, al levantar el ala del planeador y nivelarlo, el caballo amagó una espantada y advertí otra vez que la soga quedaba libre. Pero también pude apreciar que el paisano se tomaba la mano derecha con la izquierda. Entonces me aproximé a su lado y mientras me iba acercando vi que desde la diestra, que tenía levantada, se deslizaba un hilo de sangre hacia la muñeca. Sin sentirme mayormente preocupado, pensé en algún rasguño. La actitud del paisano no hacía presumir nada grave ni se me ocurrió que pudiera suceder algo de importancia en la simple tarea de remolcar un planeador con un caballo. Pero cuando estuve a su lado advertí no sin cierta alarma que tenía la mano derecha empapada en sangre. Entonces le pregunté:

—“¿Se ha lastimado?”.

El muchacho, sin mayor emoción en la voz, al tiempo que retiraba su mano izquierda con la que se sujetaba el dedo índice de la mano derecha y lo exhibía en alto, me respondió:

“Me ha dejao el dedo mocho”.

Entonces pude apreciar con horror que la tercera falange del dedo índice había desaparecido, estrangulada por la argolla de la soga, al cerrarse contra la cincha, y que del dedo brotaba incontenible un manantial de sangre. Quedé un momento paralizado de espanto, mientras

el pobre paisano volvía a sujetarse el dedo con la otra mano, un tanto perplejo y como sin saber a qué atenerse. Di un salto y me dirigí a la carrera a mi planeador, de donde saqué algunas tiras de género blanco que utilizaba para hacer indicaciones a los aviones de recuperación que nos sobrevolaban cuando aterrizábamos en un sitio inesperado. Las rasgué e improvisé un torniquete y unas vendas con las que traté de detener la intensa hemorragia. Una vez conseguido esto en forma precaria, a todo lo cual asistió el paisano con buena dosis de impasividad, pensé en hacer algo para ayudarlo, pero me di cuenta que poco estaba a mi alcance.

Entonces le pregunté:

—“¿Y ahora qué piensa hacer?”.

El muchacho me contestó con una tranquilidad que helaba la sangre:

—“Y... me voy de un galope al pueblo”.

Saludó con un cortés “buenas tardes”, como si nada ocurriera, y se fue al galope hacia la tranquera, que pronto traspuso, para seguir rumbo a la salida del campo y el camino que corría a su vera. Se perdió a la distancia, entre las nubecitas de polvo que levantaban los cascos del caballo, mientras yo y el piloto, que se había bajado del avión al advertir la demora y enterado del percance, lo mirábamos perplejos, con una mezcla de compasión, lástima y complejo de culpa, al tiempo que se alejaba.

Quedamos solos en medio del amplio campo, así que enfrentamos el planeador a la suave brisa a que había dado paso el fuerte viento de dos horas antes, enganchamos la soga y partimos, con mi ala derecha arrastrando sobre el suelo que, por suerte, era relativamente liso. En unas decenas de metros, mientras daba furiosamente pedal y palanca izquierdos, tuve comando suficiente y pude nivelar, con lo que poco después estaba en el aire, tras el Ranquel que se elevaba con bríos en la tarde que iba cayendo, en medio de la calma y tranquilidad del campo.

Muchas veces he referido este episodio y muchas más he pensado en el pobre paisano que hoy ostentará un dedo con una falange de menos. Siempre admiré su coraje y falta de emoción ante una circunstancia que cualquiera de nosotros, acostumbrados a otra vida, hubiera tomado como un trance muy grave. Tal vez las tareas rudas del campo, donde sacrificar un animal y sobrellevar dolores y penurias es cosa de todos los días, endurezcan a la gente hasta el punto de hacerles ver sin emoción la propia sangre y afrontar con estoicismo los dolores. Y también suelo detenerme a pensar cómo habrá visto este muchacho toda la aventura, para él desdichada, de la pérdida de parte de su dedo y qué recuerdos tendrá de la circunstancia.

E imaginariamente me hago la ilusión de encontrarme con él algún día, y mientras tomamos una ginebra acodados en el mostrador de un boliche de Daireaux, volver a recordar el episodio que, estoy seguro, conociendo al hombre de nuestro campo, rememoraré en forma risueña, sin sombra de resentimiento ni darle mayor importancia.

ALLÁ LEJOS, HACIA EL NORTE

En varias ocasiones tuvimos oportunidad de recibir en Albatros la visita de una persona, de evidente origen alemán, que pronto supimos compartía nuestra afición por los planeadores. Todo el que gustara de volar era bien recibido en el Club, y poco tardamos en saber que se trataba de un piloto que residía en la ciudad de Asunción, Paraguay, aunque había nacido en Alemania.

Miraba y admiraba nuestras máquinas y no sé si alguna vez pudo volar en ellas. A medida que repetía sus visitas nos fuimos enterando de que era instructor en el único Club de vuelo del Paraguay, cuyo nombre sonaba extraño aunque dulce para nuestros oídos: Mbyyu'i. Así como nosotros nos habíamos decidido por el Albatros como personificación del vuelo sin motor, ellos hacía elegido la golondrina, que tal era el significado de la expresión en guaraní.

Ebeling era el nombre de este personaje y en sus visitas más de una vez insistió en que hiciéramos un viaje a su patria adoptiva para conocer lo que allí se estaba haciendo en materia de vuelo a vela. ¿Pero quién podía soñar con trasladarse al Paraguay sólo por razones relacionadas con el vuelo en planeador? Sin embargo, un día el sueño se cumplió para Ebeling y algunos de nosotros.

El 14 de mayo es la fecha patria del Paraguay. En 1966 me encontraba a cargo de la Presidencia del Club, cuando nos llegó una invitación para hacernos presente en Asunción con motivo de tal acontecimiento. Ebeling se había movido como un condenado a muerte en busca del indulto, hasta conseguir que el gobierno paraguayo costeara nuestra estadía. Albatros cedió el Foka y Rosario un Blanik, que fueron llevados en vuelo hasta Asunción, a remolque de un avión de la Dirección de Aeronáutica, y en un DC3 de la Aeronáutica militar, acompañando a los militares, viajamos Atienza y Wanda Raysky en

representación de la Federación de Vuelo a Vela, Guardini como carpintero aeronáutico, ya que se entregaría un equipo de Condor IV como obsequio de la Dirección de Aeronáutica, y yo en mi condición de Presidente de Albatros.

Nuestros camaradas del Mbyyu'í habían pensado bien las cosas. El pretexto de la fecha patria casaba con la oportunidad de hacer llegar a Asunción algún planeador de avanzada para interesar a las autoridades y promover el deporte en ese medio. Fue así como el jueves 12 de mayo partimos de Aeroparque y luego de sobrevolar el litoral y hacer nafta en Cambá Punta, llegamos al aeropuerto Stroessner a las 1700 horas.

Avidos de echar un vistazo a un medio no conocido personalmente por la mayoría de nosotros, nos entretuvimos en observar el suelo desde la parte norte de Corrientes hasta llegar a nuestro destino. El Paraguay nos parecía una masa compacta de árboles, una selva cerrada donde no imaginábamos cómo sería posible volar en planeador fuera del limitado espacio de los alrededores de los aeródromos.

Para confirmar un tanto nuestras aprensiones, al enfrentar la pista de aterrizaje, con vegetación abundante por doquier, pudimos advertir a nuestra derecha los restos de un Comet de Aerolíneas, que un par de años antes había sufrido un accidente y tocado tierra fuera de la pista. Ahora estaba rodeado por la vegetación y, como sucede en el trópico, no dudo que en pocos años sería devorado por la selva.

No obstante encontrarnos en mayo, la primera impresión al pisar tierra paraguaya fue de intenso calor. Las instalaciones del aeródromo eran modestas no obstante ser éste de carácter internacional. Como era de esperar, se obviaron los trámites aduaneros y pasamos directamente a una sala, donde se encontraban las autoridades aeronáuticas del país vecino.

A poco de nuestra llegada, no sé si por feliz coincidencia o por cálculo, vimos arribar el avión de remolque, un Tehuelche, que traía a la zaga al Foka y el Blanik rosarino. Piloteaba el Foka Héctor Macarrón, quien aprovechó la circunstancia para desentumecerse del largo viaje con algunas vueltas, terminando con una pasada rasante. Poco

después aterrizaba y luego de hangarar las máquinas fuimos trasladados a la ciudad, donde se nos había reservado alojamiento en un buen hotel.

Pero nuestro proyecto de lanzarnos a la calle a visitar una ciudad que guardaba el encanto de lo desconocido se vio frustrado. Ebeling llegó al hotel con una cara de desolación que no hacía presumir nada bueno. Había dejado todo de lado para dedicarse a la organización del festival del Club de Planeadores Mbyyu'í y al descargar de un carro de transporte el único biplaza de que disponían, se había producido un accidente que consideraba grave.

El planeador había caído desde la plataforma y temía que hubiera sufrido una fisura o rotura de algún larguero. De ser así, quedaba eliminada la posibilidad de su participación en la fiesta. Y acompañados de Guardini, en su condición de carpintero aeronáutico, allá fuimos después de cenar, en plena noche, a revisar el planeador.

Llegamos a la base militar contigua al aeródromo, donde se guardaban las máquinas y entramos al amplio hangar, semivacío, donde algunos soldados que nos miraban con asombro y no hablaban más que guaraní, recolectados de quién sabe qué profundidades selváticas del Chaco paraguayo, se ocupaban de barrer el piso con enormes hojas de palma.

Enfundados en amplios mamelucos, rapados a cero y con caras de monitos, se quedaron inmóviles viéndonos hacer, amontonados en un rincón, como animalitos salvajes asustados.

Guardini se encargó de hacer una inspección minuciosa, puesto que con esa máquina pensaba Ebeling hacer acrobacia el día siguiente. El planeador, por fortuna, no tenía nada y todo se redujo a un susto. Entonces nos dedicamos a mirarlo ya con ojos de volovelistas o pilotos y un detalle me llamó poderosamente la atención. Nunca pude saber cómo un planeador de ese tipo había ido a parar al Paraguay, desde la lejana Alemania. Se trataba de un biplaza, es decir, una máquina para enseñanza. Era la antítesis de la elegancia y más bien parecía un enorme cascarón colgado de sus alas robustas y nada afinadas. Pero el detalle que nos sorprendió fue que no disponía de un

doble comando completo. El instructor se ubicaba en el asiento posterior —era del tipo tandem—, en una posición ligeramente más elevada que el alumno. Ambos disponían de pedales que jugaban en forma conjunta, como en todo biplaza, pero en cambio el instructor carecía de palanca. ¿Cómo se las arreglaba cuando el alumno picaba o llamaba demasiado? Muy sencillo: se inclinaba hacia adelante y pasando la mano por sobre el hombro derecho del alumno, tomaba la palanca, que para tal disponía de una prolongación en su parte superior, y hacía la corrección necesaria. Fue la primera y única vez que vi en mi vida un planeador biplaza con un comando y medio.

Volvimos, pues, a Asunción a las 24 horas, en una noche templada como si fuera a fines de nuestra primavera, aunque casi estábamos en invierno. Pero el trópico nos brindaba una temperatura muy agradable. Y llegados al hotel, nos fuimos a dormir, preparados para armar el “circo”, como solíamos denominar a toda reunión de vuelo festiva, que se desarrollaría los días 13 y 14.

Yurrita Alarcón, el presidente del Club, había corrido de un lado para otro, junto con Ebeling, para que en lo tocante al vuelo a vela todo fuera un éxito. Como era de suponer, aprovecharon para obtener algunos fondos mediante vuelos de bautismo en planeador, para lo cual se utilizó el Blanik de Rosario y el propio biplaza, cuyo nombre sonaba algo así como “Doppel Rab”.

El viernes 13 nos volvimos a trasladar a la base aérea, donde se llevaría a cabo un festival que incluiría saltos con paracaída, vuelo de modelos con radio control, acrobacia aérea con un Cessna piloteado por Astiz (que no tenía nada que ver, por fortuna, con nuestro piloto remolcador) y, por supuesto, demostraciones de vuelo en planeador. El Presidente Stroessner nos visitó esa mañana y asistió a nuestras evoluciones. Luego se hizo entrega de un equipo de Condor IV al Club Mbyyu'í, con lo que se terminó la mañana y nos fuimos a almorzar.

Volvimos por la tarde, dado que continuaba el festival. Entonces, ya un poco cansado Macarrón de hacer piruetas con el Foka, me lo cedió. Había rato que me moría de ganas de dar un paseo por el cielo paraguayo. Así que ni bien Héctor dejó su puesto, en un santiamén me ajusté el paracaídas y salí en remolque.

No obstante estar a las puertas del invierno según el calendario, por doquier aparecían nubecitas que anunciaban ascendencias. La insolación era buena, y yo me preguntaba cómo sería en pleno enero, con el sol incidiendo sobre la vertical. Durante el remolque pude percibir térmicas en abundancia, por lo que apenas superados los 300 metros, en cuanto entramos en una que me pareció buena, desprendí y pronto estaba trepando a 2 metros por segundo. Y mientras observaba la base que se iba encogiendo allá a mis pies, subí y subí, hasta llegar a los 1.200 metros.

Entonces pude tener una visión de primera agua y un tanto sobrecogedora de la selva paraguaya. Hacia donde dirigiera la vista no se veía más que un tapiz verde, que se extendía hasta el horizonte. Allá hacia el oeste, casi a mis pies, desde esta altura, se divisaba Asunción, recostada sobre el río Paraguay. Mientras tanto vagaba en cualquier dirección, siguiendo por lo general las calles de nubes que el viento alineaba, debajo de las cuales encontraba durante largos trechos una ascendencia constante. Y siempre la misma visión: verde hasta el infinito. Los caminos que se abrían desde la base eran devorados por la selva, que parecía cerrarse sobre ellos.

Y entonces pensé en los pobres muchachos del Club de Planeadores Mbyyu'í, que como Prometeos con alas, se veían encadenados, obligados a volar sobre la base, sin pensar siquiera en intentar un vuelo de distancia por pequeño que fuera. Y comprendí cabalmente aquella expresión de unos brasileños volovelistas que nos visitaron en una oportunidad, cuando dijeron que la Argentina era un enorme aeródromo con algunos obstáculos insignificantes, como ciudades y una que otra laguna.

El Foka respondía con la docilidad de siempre mientras yo gozaba del paisaje y el vuelo, como si fuera la primera vez. Pero en esta ocasión quería dar un paso que nunca había dado: hacer mi primer looping. Había preguntado y recogido información sobre la técnica correspondiente. Aun no disponíamos del Blanik en el Club, aquel biplaza metálico apto para toda acrobacia, por lo que las maniobras fuera de lo común había que aprenderlas sólo y sobre la marcha.

Así que, sabiendo que había llegado el momento, respiré hondo y me dije: ahora o nunca. Con buena altura, a fin de prevenir cualquier eventualidad en caso de que la máquina no completara correctamente la vuelta y en ese caso tener tiempo para volver a dominarla, nivelé a inicié la picada que me daría la velocidad necesaria. Como un potro brioso, el Foka pronto estuvo en los 180 kilómetros por hora. Entonces, con los músculos contraídos por la tensión, comencé a dar palanca atrás en forma suave pero constante. La técnica consistía en no dejar “desplomar” la máquina cuando estaba invertida, en el tope de la maniobra. La mejor prueba de que el looping estaba bien hecho era que uno no quedaba colgando cabeza abajo de las correas de seguridad ni se sentía poderosamente aplastado contra el asiento.

Cuando llamé y la máquina se empinó, perdí enseguida de vista el suelo. Ahora el control era instintivo, puesto que no había nada que me indicara si me encontraba bien nivelado. Una extraña sensación me invadió cuando hacia todos los ángulos de la cabina no se veía más que el azul puro y sin perspectiva del cielo. Me sentía firme contra el asiento y luego de lo que me pareció una eternidad, allá adelante, levantándose como una pared invertida, apareció la tierra. Una vez superada la posición cabeza abajo e iniciada la picada con que terminaba el looping, comencé a tener conciencia de mi ubicación. Y ya dueño otra vez de la máquina, nivelé y perdí velocidad, moviendo los comandos con delicadeza.

Había completado mi primer looping y lo había hecho bien, según todo parecía indicar. Me sentí encantado y repetí la experiencia varias veces, tomándole cada vez más la mano, aunque en una de las vueltas sentí como que me detenía cabeza abajo mientras del suelo del planeador se elevaba —o mejor dicho, caía— la tierra recogida en infinitos aterrizajes por los campos bonaerenses. De inmediato el planeador amagó una caída aunque el resto de impulso con que todavía contaba y la consiguiente ganancia instantánea de velocidad me dieron enseguida comandos. Y cuando me cansé de dar “revolcones”, como decíamos en la jerga de todos los días, quise terminar con la habitual pasada a baja altura y alta velocidad.

Con 300 metros de altura y a unos 1000 del palco donde estaba reunida la plana mayor del Club Mbyyu'í e invitados, inicié la picada. El Foka parecía un Alfa Romeo al que le pisan el acelerador a fondo. Tomó velocidad con una rapidez increíble y en pocos segundos estaba en los 150 kilómetros por hora. Entonces regulé la picada para llegar con la velocidad proyectada frente al palco, a mínima altura. Por debajo de los 30 metros los objetos y accidentes situados a ambos lados, casi sobre mi trayectoria, se deslizaban como borrones. Los movimientos de pedales y palanca debían hacerse con justeza milimétrica porque la respuesta del planeador era instantánea y exagerada. Así que me mantuve en el rumbo, paralelo a la pista, con las instalaciones donde se encontraba la gente situada a mi izquierda.

Allá adelante, a 200 metros, percibí varios aviones estacionados también un poco a la izquierda de mi trayectoria. Mantuve el descenso mientras avanzaba como una saeta a 50 metros por segundo y de pronto me di cuenta de que estaba volando realmente bajo cuando percibí que algunas personas situadas sobre mi línea de vuelo se arrojaban al suelo al verme aproximar. Pasé como un proyectil, a un metro de altura, dejando un silbido en mi estela, mientras con el rabo del ojo veía los aviones posados en tierra, casi a mi altura.

Cuando rebasé las instalaciones llamé y salí disparado como un hondazo hacia el cielo. Gané 50 o 60 metros y aun con un buen margen de velocidad hice un circuito amplio y aterricé en el centro de la pista.

Ya con el espíritu satisfecho y contento de haber probado un poco de nuestra droga particular, me reuní con el resto del grupo para emprender el retorno a Asunción.

La capital del Paraguay es una ciudad que aun conserva características marcadas de su pasado colonial. Para mis ojos de eterno vagabundo mostraba un encanto particular, impresión en la que se mezclaba no solamente la visión de sus edificios, muchos de ellos realmente antiguos, sino la cordialidad de la gente. Los paseos que hice por sus calles de día y de noche, dejaron en mi recuerdo una marca especial, que me hace pensar que algún día he de volver a visitar Asunción,

aunque tal vez nunca lo haga y, sabiamente, me quede con el recuerdo, que no defrauda como suele hacerlo la realidad.

Por la noche nos invitaron al casino de oficiales, donde se ofreció una cena con un conjunto folklórico que interpretó música paraguaya y argentina. Nos fuimos a dormir satisfechos, esa noche del 13 de mayo, víspera de la fecha patria paraguaya.

El balcón de nuestra pieza del hotel daba a la calle, y a las seis de la mañana fue imposible seguir durmiendo. Por las paredes subía un ruido atronador de marchas. Nos asomamos y vimos las calles repletas de gente y un desfile que duró hasta el mediodía. Por la tarde volvimos a la base donde continuaron los vuelos de bautismo y demostraciones y por la noche nos llevaron a visitar un club alemán, como no podía ser de otra manera. El esquema se repitió el domingo: vuelos por la mañana y la tarde, para terminar con una cena en la Casa Argentina de Asunción, donde recibí en nombre del Club Albatros un hermoso plato de lapacho torneado, como recuerdo de nuestra colaboración en el festival.

El lunes 16 debíamos emprender el regreso. Nuestra partida estaba programada hacia el mediodía y previamente fuimos a saludar al Presidente Stroessner en la casa de gobierno, un enorme edificio colonial. Sin mayores ceremonias pasamos a su despacho, donde se cambiaron algunas palabras y nos agradeció nuestra visita. No dejé de observar el entorno, para descubrir entre las muchas cosas que allí había... un busto del Presidente Stroessner, ubicado a dos metros del amplio escritorio donde diariamente trabajaba el original. Recuerdo que al referirse a los planeadores preguntó si no sería posible llevar a cabo un vuelo librado desde Buenos Aires hasta Asunción. ¡Menuda distancia libre o prefijada! ¡Qué piloto de planeador no desearía concretarla!

Pero las dificultades son mucho mayores que las posibilidades o los simples deseos personales. A la distancia de por sí considerable, se une lo inhóspito del terreno de algunas partes que hay que sobrevolar. Y nos quedamos pensando que era imposible... pero sería lindo, sobre todo si enganchábamos aquel famoso frente que siempre estaba en actividad en la mente de todos y que nos permitiría superar los 1000

kilómetros. Claro que todo es factible en el vuelo a vela, aunque no hay que olvidar que es la actividad que tiene más "peros".

Estrechamos la mano de Stroessner, cuyo sobrenombre en guaraní —"el Cherubichá"— supimos el día mismo de nuestra llegada sin poder averiguar qué significaba, y nos encaminamos a la base para abordar nuestro DC3, que nos llevaría de vuelta a Buenos Aires.

Hicimos esta vez escala en Concordia donde, mientras el avión cargaba nafta, me dediqué, como siempre, a curiosear por los alrededores. Y mi curiosidad no fue infructuosa porque al acercarme a unos obreros que estaban haciendo un canterito con piedras, descubrí que las tales piedras no lo eran, sino que se trataba de trozos de ramas petrificadas.

Me dijeron que las obtenían del lecho de un arroyo a poca distancia. Pedí permiso y me traje a casa dos trozos que anduvieron por los estantes largo tiempo, mientras alentaba la idea de pulirlos.

Y mientras volábamos de regreso, dejando vagar la mirada sobre las cuchillas entrerrianas, pasé revista al viaje, hermoso desde todo punto de vista, y reservé un lugar particular en mi memoria para la ocasión aquella en que las circunstancias me llevaron a ver el Paraguay al revés, allá en lo alto, desde la cabina de mi planeador.

DEMOSTRACIÓN EN MERCEDES

De vez en cuando, aunque con cierta regularidad, Albatros y otros clubes de vuelo con y sin motor organizaban un festival aéreo para recaudar fondos. Todos eludíamos esa tediosa tarea que obligaba a pesados trabajos de organización y planificación, siempre al margen del fracaso por una lluvia intempestiva. Pero fatalmente, cuando la situación económica o la urgente necesidad de fondos para comprar una máquina lo exigían, allá nos juntábamos los infaltables, en una pieza del primer piso del chalet de Merlo, para cambiar ideas sobre el próximo festival. En esas circunstancias pedíamos la contribución de Aeronáutica que siempre mandaba un par de Gloster Meteor, los bi-motores a reacción que compró el país allá por el año 1946 y que seguían volando 20 años después.

Igualmente, pedíamos la colaboración de los aeroclubes de la zona para que enviaran algún Piper o Cessna para hacer vuelos de pasajeros, puesto que esta era una buena fuente de ingresos. Les proporcionábamos la nafta y ellos ponían el avión y un piloto, alguno de esos entusiastas o designados "voluntarios" que nunca faltaban.

De igual manera, cuando algún aeroclub organizaba "su" festival, pedía nuestra colaboración. Y la Comisión Directiva designaba en una de sus reuniones a algún piloto experimentado que allá iba con su planeador a hacer un poco de acrobacia sobre la gente reunida.

Todo esto tenía un sabor particular y el piloto designado para hacer la demostración —lo cual ya de por sí le daba un status elevado, puesto que implícitamente se lo reconocía integrante de la élite—, se sentía un poco el héroe de la jornada, aunque llegado el momento los espectadores casi no prestaran atención a ese montón de maderitas encoladas que allá arriba, silencioso y con lentitud, aunque con suma elegancia, hacía sus dibujos en el cielo.

Dos eran las pruebas que sabíamos o creíamos que electrizaban al público: una era la pasada a baja altura y máxima velocidad y la otra el looping a baja altura, este último muy riesgoso con un avión a motor. Tomábamos velocidad desde un kilómetro o más de distancia y con 200 metros de altura picábamos la máquina y sobre el público, con no más de 10 metros de altura, tirábamos la palanca atrás en forma regular pero sostenida, sentíamos cómo la fuerza centrífuga nos aplastaba contra el asiento, veíamos desaparecer la tierra mientras nos encontrábamos inmersos en un mundo azul y finalmente percibíamos el suelo reapareciendo por sobre nuestra cabeza, al completar la vuelta. El truco consistía en hacer el looping con alta velocidad, de tal manera que no realizábamos un círculo, ya que terminábamos la maniobra a mayor altura de la empezada. Pero el primer looping a baja altura nos proporcionaba una deliciosa sensación que estaba compuesta por varios ingredientes, como en un cóctel bien preparado: una dosis generosa de emoción, una regular medida de temor y un mucho de euforia, sobre todo cuando la maniobra estaba terminada.

La otra prueba era más sencilla pero no menos espectacular. También obligaba a situarse a un kilómetro o más del punto de pasada, picar la máquina, llevarla al borde de la velocidad máxima permitida y deslizarnos como una flecha a ras del pasto. Aquí el problema consistía en calcular con cierta exactitud la altura requerida para iniciar la picada y la distancia del sitio de pasada a que debíamos ubicarnos para encontrarnos sobre el mismo con la máxima velocidad y la mínima altura. Era por demás emocionante espiar con el rabo del ojo a la gente que a derecha e izquierda se desdibujaba como un borrón, mientras sentíamos el gemido agudo del planeador que parecía quejarse por el esfuerzo.

Cuando el Club recibió el Foka, un planeador polaco que en el año 1963 era de avanzada, se convirtió en la obligada niña bonita de las demostraciones. De un diseño estilizado, su fuselaje era un huso afinado. La cabina no constituía una discontinuidad ya que era parte del fuselaje y para que el piloto pudiera entrar o salir de ella se desplazaba sobre rieles hacia adelante, en lugar de pivotar hacia un lado como en la mayoría de las máquinas convencionales. Esta característica había

obligado al diseñador a ubicar al piloto en posición decúbito, dado lo bajo del techo de la cabina, lo cual presentaba algunos inconvenientes de visibilidad en el despegue. No obstante, en vuelo el pilotaje era sumamente cómodo.

Junto al Foka había un aparato que para el ojo inexperto parecía gemelo: el Zephir. También de origen polaco, se habían traído dos para el concurso mundial, pero no nos había tocado ninguno en el reparto posterior. Uno de ellos estaba en poder del Club Condor, nuestro vecino de campo. El Zephir era una máquina de pilotaje mucho más delicado que el Foka y algunos problemas no habían sido resueltos definitivamente. Tal, por ejemplo, el relativo a los dispositivos de frenado para perder rápidamente altura una vez enfrentada la pista de aterrizaje o en condiciones de emergencia dentro de una nube. Todas las demás máquinas contaban con frenos aerodinámicos, cuya única remota dificultad residía en la posibilidad de que la formación de hielo en las alas o los intersticios donde aquellos se ubicaban impidiera sacarlos dentro de la nube. Pero eran muy pocos los pilotos que tenían la experiencia necesaria o se animaban a hacer un vuelo en nube más arriba de los 4000 o 5000 metros, donde por lo general podían encontrarse condiciones que llevaran a esa situación.

Para cumplir esta misión el Zephir —que era una máquina sumamente afinada y diseñada para ganar competencias— no disponía, como digo, de frenos sino de un paracaídas de cola. En el planteo teórico todo era sencillo: el piloto disparaba el paracaídas, este se extendía saliendo de un orificio en la parte extrema posterior del fuselaje y, si hacía falta, se podía recoger con un procedimiento manual. Lamentablemente, el paracaídas solía atascarse y no se desplegaba, y cuando salía por lo general era imposible recogerlo. Para esa circunstancia también estaba prevista una solución: un dispositivo cortaba las sogas que unían el paracaídas al planeador.

Todo esto era muy complicado y en general los pilotos no sentíamos mayor atracción por volar una máquina que de pronto podía convertirse en una trampa y dejarnos sin recursos para aterrizar con alguna precisión. En cambio el Foka era convencional en ese aspecto. Sus frenos eran efectivos, tenía un buen compensador y la cabina era am-

plia y cómoda. Su pequeña palanca me hacía recordar a los comandos de esos coches de carrera breves y poderosos. Por lo demás, contaba con un instrumental completo —incluso dos variómetros en distintas escalas, lujo al que no estábamos acostumbrados— que aun funcionaban muy bien cuando la máquina nos fue entregada.

Allá por el año 1966 me llegó el momento tan esperado de adaptarme al Foka. La ceremonia de la adaptación era un poco aparatosa. Según los reglamentos era necesario tener cierta cantidad de horas para pasar de una máquina inferior a otra superior y, en algunos casos, determinada cantidad de kilómetros en vuelos de distancia. Llegado el momento de la adaptación había que buscarse a un instructor o a un piloto experimentado, quienes daban las indicaciones del caso, que por lo general se traducían en una repetición elemental de lo que decía el manual o la aclaración de alguna “maña” especial que pudiera tener el aparato. Normalmente, las máquinas eran sumamente estables y no ofrecían dificultad alguna para un piloto con regular experiencia.

Cuando llegó para mí el momento esperado, llevé el Foka a la cabecera sur de la pista chica una mañana de invierno y me preparé para hacer mi primer vuelo en esta máquina tan admirada. Comprobé el ajuste del correa de paracaídas, me senté o acosté en la cabina para apreciar sus condiciones, regulé las pedaleras, que eran ajustables, y ensayé algunos movimientos de alerones y timón para sentir la coordinación, resistencia y alguna particularidad que pudiera percibirse en una prueba estática.

Berretta se encargó de darme las indicaciones previas al vuelo y pocos minutos después se aproximaba el Stearman de remolque al cual fue enganchado el planeador. Se tensó la soga, levanté el pulgar indicando que estaba listo para el despegue y comenzamos a carretear. Tenía la impresión de que iba a ras del suelo y, efectivamente, la posición me aproximaba a la tierra mucho más que en cualquier otro planeador que hubiera volado anteriormente. Su timón de dirección estilizado y más bien pequeño obligaba a movimientos vigorosos para mantener la máquina en línea con el avión de remolque mientras nuestra velocidad aumentaba y poco a poco, al incidir el aire en forma más

pronunciada, el pilotaje se volvía más sensible y delicado. Pronto estuve en vuelo, mientras aun el Stearman rodaba por el césped, hasta que en unos segundos más también se elevó. Con la velocidad aumentó nuestro ángulo de trepada y allá fuimos, mientras encontraba al Foka dócil y fácil de manejar.

Pero el verdadero placer surgió cuando a 600 metros corté el remolque y quedé en vuelo librado. Desde el primer momento advertí que era un pura sangre. Bastaba una ligera presión hacia adelante de la palanca para llevar la máquina de 80 a 150 kilómetros por hora, casi sin darme cuenta. Tanteé delicadamente palanca y pedales, incliné la máquina, hice algunas coordinaciones de comandos, una picaba en la tarde serena, una recuperación cuidadosa y luego terminé con virajes ascendentes, adquiriendo cada vez más confianza. Finalmente aterricé en el mismo lugar de donde había despegado y como no había muchos pilotos esperando para salir a volar me dispuse a hacer otra salida.

Minutos después estaba otra vez cumpliendo el mismo periplo y encontrando cada vez más manuable esta máquina de líneas puras. Pero el día no terminó sin su cuota de emoción. Al emprender el tercer vuelo, ya un poco más confiado en mí mismo y en las condiciones de la máquina, cuando estábamos a 30 metros de altura, ubicados en la lateral de los hangares, mientras me retrepaba para tener mejor visibilidad y seguir con fidelidad al avión, de pronto advertí que la hélice del Stearman se detenía abruptamente. El avión disminuyó su velocidad y comenzó a perder altura. Tardé un segundo en percatarme de la situación y, convencido de que se trataba de una "plantada" del motor es decir, que el elemento propulsor ya no funcionaba, decidí de inmediato desprender el remolque. Así lo hice de un manotazo, quedando en vuelo librado a 30 metros de altura.

Operábamos en la pista chica, por lo que a nuestra derecha teníamos los hangares y el edificio del Club y a la izquierda, separándonos del campo grande, corría un arroyo cuyos bordes se extendían anegados por las últimas lluvias. La zona de la pista grande se mostraba bastante inundada, con numerosos charcos de agua, lo que hacía difícil un aterrizaje seguro. Pero no había otra alternativa que virar ligera-

mente hacia ese lado buscando el descampado, puesto que el resto de la pista no era suficiente para aterrizar.

El Stearman perdió velocidad y cayó rápidamente, mientras su piloto en la emergencia daba palanca adelante, lo suficiente como para mantener la sustentación y perder la mínima altura hasta pasar el arroyo. Por mi parte, dado mi ángulo de planeo más extendido, de inmediato rebasé al avión, pasando por encima suyo. E instantáneamente mi preocupación se centró no en mí o el Foka, sino en el Stearman y su piloto. Yo me sentía seguro en mi máquina puesto que tenía mayor extensión para planear antes de llegar al suelo. En cambio, el avión se caía con la elegancia de un ladrillo. De inmediato viré a la izquierda a baja altura, pero con suficiente velocidad y completé el círculo para no perder de vista el avión y tratar de aterrizar en sus cercanías en caso de ser necesaria mi ayuda para que el piloto abandonara la máquina, ya que estábamos lejos del grupo situado en la cabecera de la pista que habíamos dejado atrás hacía un instante.

Cuando completé mi círculo cerrado advertí que el Stearman tocaba tierra con gran fortuna o merced a la habilidad del piloto, puesto que sus ruedas se posaron en una parcela seca, de donde rebotó para saltar otro charco y detenerse finalmente en terreno firme. Aterricé a su lado, deslicé la cabina hacia adelante y salté presuroso de mi máquina yendo al encuentro del piloto, que en ese momento descendía del avión. Me explicó que se había quedado sin nafta, lo cual era consecuencia de un cálculo equivocado del tiempo de vuelo, error del que eran responsables tanto el encargado de llevar la planilla de vuelo como el mismo piloto. Por suerte no hubo consecuencias que lamentar y todo quedó en una admonición que dimos al jefe de día.

Pero estas emergencias, que en ocasiones y como instructores provocabamos en forma deliberada y en el momento menos esperado por el alumno, servían para darnos confianza y comprobar que estábamos entrenados y éramos capaces de superarlas. Así que en definitiva eran bienvenidas, aunque no buscadas.

Llegó entonces una de esas oportunidades en que requirieron nuestra colaboración para un festival aéreo. Esta vez era el Aeroclub de Mercedes quien lo organizaba y en reunión de Comisión Directiva decidi-

mos enviar el Foka, de cuyo pilotaje yo estaría encargado en esta oportunidad. Y allá nos fuimos un domingo a las 1500 horas, en un día de pobres térmicas —por lo que no me daba pena dejar de intentar alguna prueba— rumbo a Mercedes, distante unos 65 kilómetros del Club. Me remolcaba Perissinoto, nuestro encargado, con el Ranquel. Le había dado instrucciones para que al ir llegando a Mercedes trepara a 900 metros, donde yo desprendería y haría la gama acostumbrada de acrobacias.

Así lo hizo, y cuando estábamos sobre el Aeroclub, que desde la altura se veía lleno de automóviles y gente, teníamos los 900 metros solicitados. Por lo tanto desprendí mi máquina y a renglón seguido di palanca y pedal izquierdos realizando una media vuelta que terminó en una picada vertical. Adquirí velocidad en forma instantánea y llamé suavemente para hacer un looping amplio y “sentir” la máquina. Había hecho la maniobra numerosas veces pero en esta ocasión quería afinar mis reacciones en altura para terminar con una buena demostración a baja altura. Me dediqué entonces a realizar toda la suerte de piruetas que se me ocurrían, mientras iba perdiendo altura y decidí, en este primer vuelo, puesto que habría otro remolque y otro vuelo, hacer una pasada a alta velocidad y a ras de las margaritas.

El día no mostraba mayores turbulencias, por lo que consideré que la maniobra no ofrecía riesgos. Así que desde dos kilómetros de distancia y con 300 metros de altura piqué mi máquina y comencé a ver subir la tierra mientras el club y la gente, que miraba con curiosidad, se aproximaban en forma vertiginosa. El velocímetro superó rápidamente los 150 kilómetros por hora y cuando me encontraba sobre la multitud indicaba 190. La altura, en una apreciación visual, no sería superior a 15 ó 20 metros. En esas circunstancias, teniendo presente que todo movimiento brusco impone a la máquina esfuerzos peligrosos, un piloto mueve los controles lo indispensable, apenas milímetros dado que, por otra parte, la reacción aumenta con la velocidad.

Y de pronto, cuando me encontraba en lo que denominábamos “la pasada”, entré en una zona de fuerte turbulencia que empezó a sacudir mi planeador como un coche que marcha sobre un camino desperejo a

alta velocidad. Me había metido en la trampa como un novicio. Había evaluado erróneamente las condiciones del día y ahora aquí estaba, sacudido hasta los huesos por la turbulencia, que podía causar una avería seria a la máquina y dejarla fuera de control.

Llevé a cabo en forma instintiva la única maniobra posible: reducir la velocidad. Pero también en forma instintiva lo hice con toda cautela, desplazando hacia atrás la palanca con el cuidado de quien lleva en sus manos una copa llena hasta el borde y no debe derramar una gota. Mantuve el planeador perfectamente horizontal y mientras seguía sacudiéndose empuñé la nariz con suavidad. Salí disparado hacia lo alto como impulsado por una honda y cuando el velocímetro comenzó a indicar alguna pérdida de velocidad ya había trepado más de 30 metros. Otros 30 o 40 metros de ganancia de altura me pusieron dentro del ámbito de una velocidad segura y sintiendo golpetear el corazón nivelé la máquina para hacer un circuito amplio y aterrizar.

A todo esto, había rebasado el campo y me encontraba bastante distante de sus pistas, separado por un arroyo que corría hacia el este. Como suele ocurrir cuando se ha estado volando un período prolongado a alta velocidad, tuve que reubicarme para retornar a la velocidad normal porque uno tiene la sensación de desplazarse muy lentamente y estar a punto de entrar en pérdida. Pero si no se vuelve al sentido de la velocidad correcta es fácil entrar a la pista muy rápido, haciendo difícil un aterrizaje de precisión. Por lo tanto, aproveché la altura que me había proporcionado el exceso de velocidad, hice unas eses para ubicarme correctamente y entré en la ancha pista.

Como siempre, una vez pasado el momento difícil pareciera que comienzan a funcionar los mecanismos de la emoción, que hasta ese instante estaban inhibidos. La transpiración comenzó a mojar copiosamente las palmas de mis manos. A todo esto, creo que nadie se había dado cuenta de una situación que, como todas las que bordean un momento de peligro, nunca dejan saber cuán cerca estuvimos de un accidente.

Pero también como siempre, fue una nueva experiencia que acumulé en el libro virgen que lleva todo piloto avisado en su mente

abierta y aprendí a tomar con suma cautela las turbulencias, por pequeñas que fueran cuando no se trataba de térmicas aprovechables.

Al igual que alcohol y nafta dan como resultado, por lo general una mezcla explosiva cuando se juntan en un conductor de auto, lo mismo ocurre con velocidad y turbulencia cuando se está al comando de una aeronave.

VUELO SOBRE BUENOS AIRES

En toda oportunidad que salía a volar sobre Merlo y sus alrededores dirigía la mirada hacia Buenos Aires, ese enorme conglomerado urbano que se extiende casi sin interrupción desde las orillas del Río de la Plata hasta nuestro Club. Siguiendo los ramales férreos la ciudad se había ido proyectando y parecía un enorme pulpo. El trayecto que hacía en auto desde Primera Junta hasta Merlo, tedioso y en oportunidades dificultado por la masa de vehículos que seguían la misma ruta, ahora parecía sencillo y limpio, como invitando a un paseo fácil.

En ocasiones, durante los días claros de otoño, la atmósfera transparente permitía localizar algunos sitios destacados, en un enorme radio. Y allá a lo lejos, del otro lado del río barroso, se perfilaban las costas del Uruguay. El mundo, en verdad, se reducía y parecía al alcance de la mano cuando nos elevábamos por sobre el nivel de la tierra.

Al poco tiempo de comenzar a volar la escena nos era familiar. Hacia el este, Buenos Aires, donde nos llevaba la línea del ferrocarril Sarmiento en una ligera curva. Girando un poco hacia el sur, distinguíamos una masa de edificación que estaba constituida por los alrededores de la ciudad, integrados por Avellaneda y zonas vecinas. Hacia el norte había un poco más de terreno despejado. Teníamos Luján al alcance de la mano aunque distaba tanto como Buenos Aires. Algunos pueblos o agrupaciones de casas florecían en esa dirección: Paso del Rey, Moreno, Rodríguez. Con ese mismo rumbo, en un par de minutos de planeo nos situábamos sobre el río Reconquista, que en invierno solía inundarse y formar enormes espejos que semejaban lagos. Y hacia el oeste se abría la puerta de nuestros vuelos. Prácticamente en el Club empezaba la pampa. En esa dirección era fácil efectuar con seguridad un aterrizaje de emergencia.

En cambio, cuando mirábamos hacia el este siempre nos acudía a la mente como una pesadilla la idea de estar volando sobre la ciudad y tener que aterrizar. Pero no dejábamos de pensar que sería lindo pasear sobre los edificios de Buenos Aires en un planeador, para reconocer desde lo alto los numerosos sitios recorridos y bien conocidos desde el suelo.

Toda aproximación a Buenos Aires aumentaba los riesgos puesto que se hacía progresivamente difícil un aterrizaje de emergencia, dado que cuanto más cerca de la ciudad se disponía de menos espacios abiertos. Por lo tanto, teníamos bien estudiados los aeródromos de las cercanías. En primer lugar, la base militar de Morón, donde se albergaban los Gloster Meteor que de vez en cuando pasaban rugiendo sobre el Club, a buena altura. Un poco más hacia el oeste se extendía Palomar, asiento original del Club en la década del 30, y también aeródromo militar. En la zona que se proyectaba hacia el sudeste teníamos dos aeródromos civiles: San Justo y el Club Universitario de Aviación. Un poco más a la derecha se encontraban las imponentes pistas de Ezeiza. A un ligero salto del Club, hacia el norte, estaba ubicada la base de aviación civil, luego transformada en militar, de Mariano Moreno. Y por algún sitio, un tanto escondida, a la altura de Ituzaingo, se hallaba la pista privada del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria, que alguna vez pude localizar durante un vuelo. Más lejos, en la zona de San Fernando se encontraba el aeródromo civil del mismo nombre. Y finalmente, dentro de Buenos Aires se ubicaba el Aeroparque.

Estas eran todas alternativas para un caso de emergencia. Pero sabíamos que lo inteligente era no dejarse atrapar por las circunstancias y verse obligado a aterrizar fuera de Merlo, en especial en algún aeródromo de intenso tráfico, comenzando por Ezeiza y siguiendo con Aeroparque y las bases militares.

Si bien las reglamentaciones de vuelo establecían corredores aéreos para toda aeronave que se desplazara dentro de un radio determinado de Buenos Aires, nosotros siempre nos sentíamos un poco desligados de ese tipo de obligaciones. En primer lugar, se nos había dicho que el control de radar, que funcionaba vecino a nuestro Club, era

incapaz de detectar un planeador por su construcción no metálica. Luego, en caso de tener que aterrizar en un aeródromo como los mencionados, podríamos alegar una emergencia.

Sabíamos que el Código de Aeronáutica clasificaba a las aeronaves asignándoles prioridades para un aterrizaje. Y en esa enumeración sólo los globos aerostáticos superaban a los planeadores en cuanto a prioridad.

Por otra parte, nos constaba que en todo sitio donde se desarrollaba actividad de vuelo los planeadores son mirados con una mezcla de envidia y asombro por la gente del gremio. Éramos un poco los románticos del vuelo, para algunos un tanto locos, para otros afortunados individuos que habían logrado acercarse más que nadie al sueño de los que suelen andar por el aire: volar como los pájaros.

Corría por el Club una historia simple pero aleccionadora al respecto. Volvían de una recuperación el avión y el planeador, cuando la escasez de nafta obligó al piloto del primero a buscar dónde aterrizar para reabastecerse. El sitio más a mano era Ezeiza, situado un tanto a la derecha del rumbo. Pero no había otra alternativa y allá fueron a posarse en una de las enormes pistas que utilizaban los cuatrimotores de aquellos tiempos. Ubicaron las máquinas a un costado y el piloto del avión de remolque se allegó a la torre de control a explicar su problema.

Mientras tanto el piloto del planeador se puso a observar el contorno con curiosidad. Volaba un Baby, el velero más elemental de que disponía la dotación del Club. Había percibido a una distancia de 200 o 300 metros un Douglas DC4, el avión de pasajeros más moderno y grande de esa época y, guiado por la natural curiosidad del que se interesa por todo lo que vuela, se fue caminando hacia las máquinas, ya que era una ocasión única de ver de cerca esos monstruos. Para su regocijo, a mitad de camino se encontró con un par de comandantes de este avión, individuos de uniforme y abundantes galones dorados en sus mangas, que venían en su dirección para darse el gusto de ver de cerca un Baby.

Siempre teníamos presente la posibilidad de que alguien, tripulando un avión a motor nos localizara sobre una zona de sobrevuelo

prohibido y formulara la denuncia al control de Morón. En poder éste de la matrícula de nuestro aparato y la fecha y hora del vuelo, podíamos ser fácilmente identificados y sufrir una sanción que acarrearía la suspensión o pérdida de la licencia. Pero también sabíamos que éramos mirados con simpatía por todo piloto y hacíamos caso omiso de tales reglamentaciones. Siempre nos parecieron un tanto absurdas no sólo porque en el cielo no hay fronteras sino porque los riesgos de un accidente por colisión eran remotísimos. Sólo el que vuela tiene noción de la vastedad, profundidad y amplitud del espacio aéreo.

No obstante, en este aspecto también se recogieron algunas anécdotas que, ciertas o no, eran muy sabrosas y circulaban por el Club. La más pintoresca se refería a un planeador que se encontraba volando en una aerovía que conducía a Aeroparque, aunque distante de la ciudad. No obstante, desde un punto de vista estrictamente reglamentario el piloto estaba cometiendo una infracción. La diferencia en esta oportunidad con las numerosas otras en que se producía la misma situación es que fue advertido por un piloto de un avión de línea que se aproximaba a Buenos Aires a una altura similar.

No sé si el piloto del planeador vio al avión, pero estoy seguro que por lo menos mientras volaba y quizás por siempre ignoró el resto de la historia. El piloto del avión de pasajeros, que se encontraba en contacto radial con la torre de control de Morón, informó que en tal posición se encontraba un planeador, cuya matrícula comunicó. Por supuesto, en el mismo momento varios aviones se aproximaban o alejaban de Buenos Aires, todos ellos en contacto radial y en la misma frecuencia del que hacía la denuncia. Por lo tanto, las palabras del piloto fueron escuchadas por varios otros que se encontraban en vuelo. Uno de ellos seguramente sabía lo que era volar en planeador, era integrante de la cofradía o tenía una gran simpatía por nuestra actividad, porque de pronto otra voz anónima salió al aire con una sola palabra:

—“¡Alcahuetel!”.

Así que el vuelo sobre ciertas zonas, como la fruta prohibida del cercado ajeno, nos tentaba porque lo imaginábamos sabroso, rebosante

de ese condimento que tanto nos gustaba: la emoción. Pero la posibilidad de ser pescados infraganti o, peor aun, de caernos al saltar la valla, contenía nuestros deseos. Pero ¿quién no soñó alguna vez con volar sobre Buenos Aires?

Dejando de lado lo relativo al riesgo de ser detectados y sancionados todo consistía, en definitiva, en aprovechar uno de esos raros días de térmicas fuertes y alto plafond que se daban muy de vez en cuando, para aproximarnos con altura y cautela a la ciudad. Sabíamos que, como cuando se emprende un viaje largo y un tanto incierto, teníamos que sacar pasaje de ida y vuelta, es decir, estar seguros de contar al llegar a Buenos Aires con la altura suficiente como para volver con seguridad a nuestra base o, por lo menos, alcanzar alguna alternativa.

En realidad, la aventura tenía poco de riesgoso desde el punto de vista de la seguridad física, dadas las condiciones citadas. Pero era atrayente. Y así comencé a alentar el plan para el primer día que se presentaran condiciones apropiadas. Tenía la firme intención de cumplir el sueño de pasearme sobre mi barrio con mi Standard Austria.

Y el momento llegó. Despegué de Merlo y comencé a tropezar con térmicas no muy potentes, pero que se proyectaban verticalmente a alturas desusadas. Pronto superé los 1500 metros. Acostumbrados a volar con un tope por lo general no mayor de 800 a 1000 metros, cuando sobrepasábamos esa altura en forma apreciable nos dábamos cuenta de que la perspectiva cambiaba radicalmente. Parecía que las distancias, ya conocidas y familiares para nuestra retina, de pronto se encogieran. Y así, el Río de la Plata, que estaba cerca y al mismo tiempo lejano en los vuelos de todos los días, de pronto, cuando alcanzábamos un techo de 1500 o 2000 metros se ubicaba casi a nuestros pies. Y lo mismo ocurría con todos los demás sitios que veíamos desde nuestra cabina.

Ahora Buenos Aires, en ese día razonablemente claro, estaba allí, al alcance de la mano. No obstante, con toda prudencia, "pulsando" constantemente las condiciones, me lancé hacia la enorme masa de edificios. Viré distintas térmicas hasta convencerme de que las condiciones eran las buscadas y casi sin darme cuenta me hallé situado en la

vertical de las avenidas General Paz y Rivadavia, por donde tantas veces había cruzado en auto para ir a Merlo y volver. Comencé entonces a adentrarme decididamente en la ciudad, reconociendo los distintos barrios y localizando los diversos puntos bien conocidos por mí.

A todo esto no dejaba de vigilar los alrededores en cada viraje. Me tranquilizaba un tanto el hecho de que los aviones que se aproximaban a Aeroparque no lo hacían por lo general sobre el centro de la ciudad y que su altura tenía que ser muy inferior a la mía. Yo me encontraba ya sobre el barrio de Flores, a 2.000 metros de altura y, si ignoraba los diminutos vehículos que se desplazaban allá abajo, en las calles y avenidas, parecía ser el único habitante del mundo.

Por fin llegué al centro geográfico de la ciudad, el barrio donde vivía: Caballito. Me situé sobre el parque Rivadavia y observé los diminutos cuadrados que constituían las manzanas de casas. Pude localizar la casa familiar en Beauchef y Guayaquil, donde mis padres sin duda ni siquiera imaginaban que yo me desplazaba en ese momento sobre la vertical a esa altura. Y entonces reconocí calles y lugares abiertos, plazas y grandes edificios.

Pero por sobre todo me sobrecogió un tanto el espectáculo del Río de la Plata, ancho y oscuro, casi a mis pies, bordeando la ciudad, penetrando por los diques y dársenas. Remonté con la vista la costa y ubiqué enseguida Aeroparque con sus pistas que ahora me parecían por demás breves. A su lado, adentrándose en el río, el Club de Pescadores y siguiendo hacia arriba, la costa que llegaba hasta San Fernando y el Tigre. El Delta se perdía en la bruma. Y la vieja idea resurgió en mi mente: ¡Qué día ideal para alcanzar Martín García!

Pero ya era hora de dar la vuelta. Me había mantenido en los 2.000 metros más cauteloso que nunca y luego de vagar un poco por el sitio viré hacia el oeste, y puse proa a Merlo. Volví a reconocer la Avenida General Paz y me recosté un poco hacia la izquierda para hacer una visita de cortesía al sitio donde había transcurrido mi infancia: los Mataderos. Observé el Frigorífico Municipal y las calles que caminé cuando chico y casi sin advertirlo me encontré otra vez en el espacio aéreo de la provincia de Buenos Aires. Puse entonces rumbo decidido

al Club, que no se percibía en la bruma de la tarde. Apenas se veían las pistas de Morón y todo indicaba que tenía altura más que sobrada para llegar a Merlo con tranquilidad.

Pero el día era mucho mejor de lo que pudiera haber esperado y soñado. Lo cierto es que al sobrevolar Morón, donde ya hubiera tenido refugio seguro en caso de necesidad, y a un salto insignificante de Merlo, aún mi altímetro indicaba... ¡1500 metros! Terminado mi paseo, al encontrarme sobre Albatros aun tuve sobrado tiempo de vagar por los alrededores antes de posarme sobre la pista y dar por terminada la aventura.

Y así recuerdo mi primero y único vuelo sobre la ciudad de Buenos Aires, sin mayores alternativas ni emociones. Y no dejo de anotar la curiosa paradoja de que —interesado en que no quedara prueba de una trasgresión reglamentaria—, no quedó constancia en mi libreta de vuelo ni en el registro del Club, no obstante ocupar un lugar relevante en mis añoranzas.

UN DOMINGO CUALQUIERA DE 1959

Ya la brigada a mi cargo lleva tres meses de prácticas. Se acerca el momento culminante: haré volar solo al que anda mejor. Y aunque el hecho de volar se ha convertido desde hace tiempo para mí en algo parecido a una segunda naturaleza y parece imposible que alguien no pueda hacerlo, siento como instructor en este momento una enorme responsabilidad.

Hay que evaluar a cada uno de los muchachos que está haciendo el curso y saber apreciar sus capacidades, su disciplina, sus reacciones en los momentos difíciles, reales o provocados. Hay que conocer incluso sus miedos ocultos y hay que llevarlo lenta pero seguramente a la confianza llena de precauciones que logran los buenos pilotos. Pero cada uno es una unidad indivisible; cada uno siente, piensa y reacciona en forma distinta y personal. Y para cada uno hay un momento preciso en que está lo suficientemente "maduro" como para emprender la gran aventura del primer vuelo solo.

No quiero dejar que esto se convierta en rutina, no obstante los muchos alumnos que he hecho volar solos en el instante oportuno. Porque no olvido mi primer solo, ese supremo e interminable momento que constituye la primera gran emoción de esta actividad apasionante que es volar.

Y para no olvidarlo de vez en cuando miro hacia atrás y recuerdo aun con emoción mi primer solo.

* * *

Hoy es feriado y hemos convenido con Berretta, nuestro instructor, en volar para acelerar el curso. Mi entusiasmo no tiene límites y esta tarde llego al Club temprano.

Operamos en el campo grande, cabecera norte. El camino asfaltado que va a Las Heras pasa cerca nuestro, por el borde del aeródromo y de tanto en tanto se detiene un vehículo para observar nuestra actividad de remolque por avión.

Hasta hoy llevo 14 vuelos en doble comando, acompañado por Berretta. La actividad me entusiasma cada día más y no dejo de pensar en las perspectivas de volar a vela durante el verano. Mientras tanto estimo que tengo por delante bastante labor de instrucción en doble comando.

La tarde es fría y calma. Hay un hermoso sol de invierno y cuando subo al Schweizer para hacer mi vuelo con el instructor siento la misma emoción de los primeros días. ¿Cómo será eso de volar solo? El pensamiento roza mi mente, aunque esa perspectiva parece aun muy lejana.

Despegamos, seguimos lo más fielmente posible al avión, cortamos el remolque a 600 metros y luego repetimos las maniobras que ya son habituales: virajes, cambios de viraje, pérdidas, tráfico y aterrizaje. El tráfico nos lleva sobre el borde norte del campo y entramos con buena altura por sobre los cables del teléfono, cruzando el camino.

Ya he cumplido mi vuelo y bajo del planeador, dejando mi lugar al alumno que me sigue en la lista del día. Cuando el avión aterriza y vamos a recomenzar la operación de la puesta en vuelo, Berretta me indica que suba nuevamente al Schweizer. Pienso que se ha equivocado porque acabo de volar y al hacérselo notar me reitera con firmeza que ocupe el asiento delantero.

Extrañado pero sin responder —la palabra del instructor es ley—, ocupo mi lugar en la cabina y entonces Berretta se acerca y me dice en un tono en el que advierto una calculada indiferencia:

—“Va a hacer el mismo vuelo; yo no voy a estar en el asiento trasero, pero será como si estuviera”.

Mientras me hace algunas indicaciones complementarias me veo como asomado a un abismo inmenso y enfrentado al instante tan ansiado y que nunca acabamos de convencernos pueda llegar: el primer vuelo solo.

Por supuesto, todos pensamos que algún día volaremos solos, pero cuando llega el instante tan ansiado y secretamente temido, no hay nada que pueda darnos una idea anticipada de cómo será. Por algo le dicen "el momento de la verdad".

Escucho todas las indicaciones con atención aunque quisiera estar un poco más seguro. Pero de todas maneras no hay otro camino que seguir adelante. ¿Qué hacer en esta circunstancia, cuando sentimos que dentro de un momento estaremos penetrando en el mundo misterioso y amenazante del vuelo solo? ¿Bajar del planeador? Nunca, aunque tuviéramos la certeza de que algo va a pasar. Es ese sentimiento tan propio de la naturaleza humana que quizás lleve a un hombre a morir por una idea o un prurito, sin pensar en volverse atrás.

¿Cómo habrán sentido este momento todos los que lo vivieron antes que yo? Es probable que con la misma mezcla de emoción y angustia. Pero como seres humanos, como "buscadores de emociones", uno siente ese "acre sabor del miedo", el otro nombre con que Clostermann designaba a la emoción.

No hay mucho que pensar. El piloto remolcador ya ha sido avisado de que se trata de un primer vuelo solo para que extreme las precauciones. Alguien, que no tengo tiempo de identificar porque todo mi contorno, excepto la cabina, parece vago y difuso como en un sueño, trae el extremo de la sogá y lo engancha al planeador. He abierto el gancho disparador automáticamente y ya estoy sujeto a la sogá que dentro de unos momentos me remolcará hacia lo alto. El avión ya está carreteando para tensar la sogá y en unos segundos más estamos listos para el despegue.

Subconscientemente me pregunto:

—“¿Pero es que acaso yo soy capaz de manejar esta máquina?”.

A mi izquierda un compañero de curso, integrante de la brigada, a quien veo por el rabo del ojo, espera mi indicación de "todo listo" que se demora más de lo necesario. Unos movimientos nerviosos de los alerones y un par de empujones a los pedales, un último vistazo a los instrumentos y levanto mi pulgar izquierdo, mientras la mano derecha se crispa sobre la palanca.

La señal de partida —una bandera que un alumno agita de arriba hacia abajo a la vista del piloto remolcador— indica que estoy listo, y el avión comienza su carrera de despegue llevándome con él en su impulso poderoso, aunque ahora, sin ninguna duda, son mis movimientos, no los del instructor, los que mantienen el planeador horizontal. Unos segundos más y dejo de percibir los sacudimientos de la máquina al rodar sobre el suelo desigual; ya estoy en el aire. Parece que me crecieran alas, y la suavidad que percibo al cortar el aire tranquilo me llena de euforia. Y en medio de esa sensación inefable comienzo a convencerme de que sí soy capaz de volar solo. No obstante, la mitad de mis sentidos no se aparta de la perilla que acciona el gancho disparador, situada a la izquierda del tablero y llamativamente pintada de rojo, que en caso de emergencia me dejará en vuelo libre.

El altímetro indica gradualmente 50, 100, 200 metros. El remolque no ofrece mayores problemas y mi confianza se va afirmando. Poco después estamos en los 600 metros de corte obligado y acciono el gancho disparador. Entonces quedo en vuelo librado mientras el viejo biplano Stearman se hunde a mi derecha como un pez plateado que dejamos en libertad desde la borda de un barco, en un mar transparente y azul.

Yo mismo no acabo de convencerme de que estoy volando solo. Allá abajo, seguramente, los compañeros y Berretta siguen mis evoluciones. Mucho tiempo después comprendería en forma especial el estado de ánimo del instructor durante este primer vuelo solo, mientras trata de demostrar confianza y despreocupación a quienes lo rodean.

Pero el altímetro, que desciende en forma inexorable, pronto me devuelve a la realidad. He perdido 300 metros de altura y me voy acomodando sobre la zona desde donde iniciaré el tráfico. Estoy ubicado sobre la cabecera norte de la pista chica y teniendo presente los defectos de cálculo inherentes a todo piloto que se inicia, no quiero alejarme mucho de mi rumbo. A los 200 metros de altura inicio la primera pierna. Siento ahora que comienza la etapa final y más difícil del primer solo: el aterrizaje. Tengo que llevar este biplaza a tierra con mano firme y depositarlo lo más delicadamente posible. También ten-

dría que tratar de ubicarlo cerca del punto donde despegamos, pero esa consideración no cuenta por ahora. Es cuestión de llegar a tierra y no tiene importancia "irse largo".

Ya he transitado la primera pierna; viro 90 grados a la izquierda e inicio la segunda o básica. Tengo altura y me desplazo sobre la fábrica de ladrillos. Toda altura parece poca en este primer aterrizaje sin la garantía del instructor vigilando desde el asiento trasero. Vuelvo a virar a la izquierda y me sitúo sobre el eje de la pista, aunque todavía estoy al otro lado del camino que constituye el límite del aeródromo. Cruzo la cabecera con suficiente altura y aunque mantengo los frenos afuera veo pasar como un borrrón al grupo de alumnos e instructores, lejos, allá abajo, en el suelo. Indefectiblemente, siguiendo las mejores tradiciones de los "primeros solos" me voy un poco largo, pero aterrizo con toda suavidad.

Y entonces la euforia se apodera de uno porque se ha probado a sí mismo que es capaz de hacer algo tan maravilloso como volar, dirigir una máquina como esta, seguir al avión y retornar a tierra en sus alas, sano y salvo. Creo que ningún piloto cambiaría el momento del primer solo por nada en el mundo, luego de haberlo concretado.

Todos me caen encima y me felicitan. Y a renglón seguido me zambullen en un charco de barro para cumplir con la ceremonia inevitable del bautismo. ¿Pero qué importancia tiene todo esto? ¿Qué importa levantarse sucio de barro si por dentro todo es luminoso y sentimos una alegría ante la cual lo demás no existe?

* * *

Esa noche volví a pasar, como en cámara lenta —no sé cuántas veces— el primer solo entre las brumas del sueño, al que no me quería entregar para saborear más tiempo el recuerdo.

La magia de volar, que ya me tenía absorbido por entero, ha hecho de mí un esclavo. Si bien haré muchos vuelos en mi vida, con toda clase de máquinas, el recuerdo de este primer solo será uno de los principales hitos a lo largo de esta actividad apasionantes.

LA EXPERIENCIA COMO INSTRUCTOR

Entre los últimos peldaños de la escalera ascendente de un piloto se encontraba conquistar el C de Oro con tres diamantes, participar en campeonatos y actuar en el Club como instructor. Por lo general estas etapas se lograban en forma más o menos simultánea y si bien las dos primeras eran intensamente ansiadas, la última —dar instrucción— era reñida por muchos y encarada con gusto por otros. Dar instrucción tenía sus momentos gratos y otros más bien molestos, por lo que cada uno, según su filosofía e inclinación, encontraba en ellos motivos de satisfacción o disgusto.

Superada cierta etapa y cuando en el consenso general y, especialmente, de quienes dirigían el Club uno de los pilotos estaba en condiciones de dar instrucción, era inevitable que requirieran su colaboración, en especial durante los años de 1965 y 1966, en que tantos interesados iniciaron el curso. Fue en 1967 cuando me pidieron que prestara mi ayuda en la tarea de preparar una nueva camada de aspirantes a piloto de planeador.

Enseñar a volar, además de ser tarea de un piloto razonablemente experto, con ciertos conocimientos teóricos, obligaba a estar en el campo de vuelo una vez por semana, sin alternativas. Si se elegía el turno de la mañana había que levantarse a las 5 y estar en el campo a las 6, listo para iniciar la actividad de vuelo. En ocasiones no podíamos salir a volar hasta las 7 u 8 porque el avión o el planeador requerían algún mantenimiento, con lo que sólo podíamos hacer una rueda, es decir, un vuelo por alumno, cuando lo regular era que lleváramos a cabo dos.

Yo había elegido el turno de los domingos por la mañana. En consecuencia, los sábados me iba a dormir temprano para dejar las sábanas sin pena a las 4.30, cuando sonaba el despertador. Si aun no

había entrado mucho el invierno o ya estábamos cerca de fin de año, toda la familia me acompañaba. Y allí venían los problemas para lograr que los chicos, a los que siempre costaba arrancar de su sueño profundo, estuvieran listos temprano a fin de poder llegar a tiempo para la iniciación de la actividad. Salíamos de casa y tomábamos por la avenida Independencia hacia el oeste cuando aun era de noche, en busca de Rivadavia. Amanecía durante el viaje, por lo general cuando estábamos a mitad de camino.

Cuando los integrantes de la brigada tenían ya alguna experiencia me permitía el lujo de llegar media hora más tarde, puesto que ellos se ocupaban de cargar nafta y aceite al Stearman y llevar los planeadores a la cabecera de pista. Operábamos con dos Schweizers 2.22, biplazas de ala alta, con montantes, sumamente fuertes, estables y perdonadores, con los que se podía hacer casi cualquier cosa sin pagar un precio muy caro. A las 0530 ó 0600 horas ya los alumnitos abrían las puertas del hangar grande, de donde sacaban las máquinas y comenzaban la inhumana tarea de tratar de poner en marcha el tractor con el que se trasladaban los planeadores a la cabecera de pista. Este artefacto nunca andaba bien y para colmo carecía de arranque eléctrico. Contaba con una manija que solía agotar las energías de dos o tres muchachos antes de dar alguna muestra de vida. Todos ensayábamos nuestra fórmula única para ponerlo en marcha y sólo faltaba que alguien hiciera un pase mágico. Por fin, tosiendo y vacilando como un enfermo de los pulmones, insinuaba algunas tímidas explosiones y luego de calentarlo un rato allá iba al comando de un alumno, traqueteando sobre el suelo helado, llevando a rastras al primer Schweizer hasta la cabecera de pista con una de las sogas que utilizábamos para el remolque.

Cuando yo hacía mi entrada con el jeep al Club, por lo general, si todo había andado bien el avión de remolque estaba con los tanques al tope, se le había provisto de aceite y los alumnos me esperaban para ponerlo en marcha. El sistema original para este fin —que llamábamos “cuerda” porque obligaba a una tarea parecida a la de dar cuerda a un reloj—, como ya he relatado, era extenuante. Con el aceite terriblemente viscoso por el frío de la madrugada, dos alumnos apenas podían mover el volante.

Cuando tomaba alguna velocidad ya estaban agotados y eran reemplazados por otros dos, que ocupaban sus sitios lo antes posible puesto que el mecanismo perdía con rapidez la energía acumulada. Cuando ésta era suficiente —en realidad, nunca lo era bastante—, a una indicación del piloto ubicado en la cabina, se retiraba la manija y, mientras el que estaba del lado de la hélice se apartaba de un salto, el que se encontraba situado de espaldas a las alas, trepado sobre la rueda izquierda, tiraba de una especie de perilla que acoplaba el engranaje, mientras el resto de la brigada esperaba el milagro conteniendo el aliento. Por lo general, la hélice daba unas pocas vueltas mientras consumía la energía acumulada en el volante y todo moría en un gemido. Entonces comenzábamos de nuevo: inyectar combustible, es decir, bombear nafta, todo el acelerador abierto, los frenos aplicados, palanca atrás. Por fin, el motor respondía al tratamiento y algún cilindro de los siete daba muestras de vida. Salía un chorro de humo blanco del escape situado a la derecha y la hélice comenzaba a girar con vacilaciones.

Si el piloto remolcador no había llegado yo me situaba en el comando del avión y manipulaba furiosamente el acelerador cuando se sentían las primeras explosiones, para mantenerlo con vida. Poco a poco comenzaba a entrar en juego el resto de los cilindros y el motor empezaba a marchar con regularidad. Había que esperar unos diez minutos para que levantara temperatura y finalmente me daba el gran gusto de llevarlo carreando hasta la cabecera de pista desde la que operábamos, donde lo estacionaba a la espera del piloto de turno, que no tardaba en llegar.

El primer año en que comencé a dar instrucción se me presentó un grave problema. Una cosa es ser un buen piloto, tener conciencia de que se es capaz de manejar un planeador y hacer con él todo lo que está permitido, y otra transmitir esos conocimientos. El viejo dilema estaba ahora ante mí y tenía que resolverlo. Pero la empresa me atraía un poco porque la consideraba difícil y otro poco porque estimaba que era capaz de afrontarla con éxito. Entonces, previo a la iniciación del curso me dediqué durante bastante tiempo a diagrama mi instrucción. Y como también suele suceder, enseñando aprendí a enseñar.

Pronto advertí que cada alumno era una individualidad que había que considerar en particular. Todo el que quiere aprender a volar lleva en sí una gran dosis de entusiasmo por esta actividad. ¿Pero cuánto de miedo oculto, habilidad natural, torpeza o inseguridad en los momentos difíciles se esconden en ese individuo? Yo tenía que dar las pautas generales pero llegado un momento difícil, cuando el alumno estuviera volando solo, no tendría otra alternativa que salir del paso con sus propios recursos. Y como solía decir a los muchachos: en la actividad del vuelo, el primer error grave suele ser el último.

Comprendí entonces que mi tarea primordial era conocer a mis alumnos. Afortunadamente, disponía para ello de un lapso prolongado, puesto que hasta el momento del primer vuelo solo suelen transcurrir no menos de tres meses. Así que me dediqué a estudiar a los muchachos —algunos de ellos no tan muchachos—, a tantear, a vigilar sus reacciones en los momentos presuntamente difíciles, a tratar de adivinar, mientras permanecía en el asiento posterior del biplaza, durante los vuelos de instrucción, cuál era el estado de ánimo del que estaba volando, según la circunstancia particular.

Por ejemplo, cuando ensayábamos una pérdida advertía la reacción del alumno por la forma en que se impresionaba cuando la máquina caía en forma abrupta. Esa sensación, que cuando se realiza la maniobra por primera vez es realmente impresionante, pierde su emoción cuando se repite varias veces. No obstante, había alumnos que nunca dejaban de sentir un nudo en la garganta cuando la máquina se desplomaba, hasta que recuperaba el vuelo recto y nivelado. Otros, en cambio, desde la primera maniobra gozaban de la sensación y ansiaban repetirla.

Así que en algunos casos tenía que insistir en la maniobra para que el alumno perdiera el miedo y en otros poner toda clase de frenos para evitar que algún entusiasta la ensayara por su cuenta cuando estuviera volando solo y fuera de todo control. Y esto se repetía con los virajes escarpados y ascendentes, y el tirabuzón.

Llegado el momento preparaba todo cuidadosamente para lo que llamábamos una “emergencia” en el lenguaje de los instructores. Podía ocurrir —y en ocasiones sucedía— que en el momento menos pensado,

en particular cuando se despegaba, tuviera lugar una rotura de la soga de remolque. Esto obligaba, por el hecho de encontrarnos a baja altura, a una respuesta automática para afrontar la emergencia, respuesta que dependía de las condiciones del día y la altura en que nos encontráramos.

Si habíamos rebasado el extremo de la pista con regular altura, tal vez convenía virar y volver al sitio de despegue. En cambio, si aun nos quedaba media pista, era mejor aterrizar en el rumbo. En esta ecuación jugaba un papel principal el viento, cuya intensidad equivalía a disponer o no de pista para un aterrizaje directo, sin virar. Pero todo esto obligaba a una decisión instantánea que no podía ser sino la acertada. Y la adopción de tales decisiones era una cuestión de aprendizaje.

Recordando mis experiencias como alumno procuré trasladar a la enseñanza algunas cosas que me parecieron importantes. Por ejemplo, desde el primer día traté de convencer a los alumnos de que volar es una actividad segura, mientras se respeten las reglas fijadas por la experiencia y la técnica. Solía decirles que cuando se encontraran ante el dilema de hacer lo que imponían las reglas o inclinarse por lo que era de su gusto, no vacilaran y se decidieran por lo primero.

Les mostré que un planeador es indestructible en el aire mientras se vuela de acuerdo con las normas que proporciona el fabricante, cuya lectura y comprensión son fundamentales. Y finalmente, luego de hacerles conocer los instrumentos de que constaban las máquinas y su función, les daba una breve charla sobre ese adminículo que es como un epítome de los que vuelan: el paracaídas. Jamás conocí a alguien en nuestro Club que tuviera que utilizarlo, aunque sí supe de algún caso en que el piloto salvó la vida recurriendo a él. Pero siempre aconsejé tenerlo en condiciones, convenientemente ventilado y plegado, libre de suciedad y en particular de humedad y aceite. Solía repetir aquella frase que un piloto, con buena dosis de ingenio, afirmaba haber escuchado a su paracaídas:

—“Si me necesitás y no me tenés, jamás me volverás a necesitar”.

En ocasiones las condiciones meteorológicas —niebla, lluvia, viento muy intenso— nos impedían volar. Esos momentos eran deplorados

por los muchachos que querían estar el mayor tiempo posible en el aire. Pero trataba de compensar el viaje que habían hecho hasta Merlo dando algunos conocimientos teóricos, que se relacionaban con las funciones de los instrumentos, nociones de aerodinámica, navegación y, en la última parte del curso, indicaciones más que conocimientos sobre aterrizajes fuera del campo, vuelos de distancia y mejor aprovechamiento del planeador cuando se intentaba una prueba.

Pero por sobre toda esa tarea de los vuelos en doble comando, que en ocasiones resultaba un tanto tediosa para mí, puesto que tenía que permanecer cada domingo sentado en el asiento posterior del biplaza durante diez vuelos, soportando corrientes heladas, corrigiendo errores y repitiendo incansablemente lo que me parecían cosas archisabidas, iba tomando forma una camaradería que el tiempo demostró era lo mejor de toda esta actividad.

A media mañana alguien tenía listos el mate y el termo, mientras otro integrante de la brigada se había procurado algunos elementos sólidos para acompañar. Y entonces, al bajar del planeador un tanto entumecido por el frío, llegaba hasta mis manos un mate recién cebado que recibía con gran satisfacción. Había en los grupos un afán de colaborar y hacer las cosas bien que me reconfortaba de mis molestias, aunque en última instancia el hecho de que mis brigadas siempre anduvieran bien no fuera más que una respuesta al empeño que yo ponía.

Lo cierto es que siempre compartí con mis alumnos el gusto por volar. En alguna ocasión, al acercarse diciembre, cuando ya los muchachos estaban casi "terminados" y próximos a dar su examen, si se presentaba un buen día salíamos a tratar de volar a vela en aquel viejo mamotreto que era el Schweizer. No tenía siquiera un variómetro por lo que el centrado de las térmicas tenía que hacerse a instinto. Y así descubrí que esto no era tan difícil con la experiencia que yo tenía. Era cuestión de sentir el primer empujón y luego virar hacia donde me parecía que debía estar la térmica. Luego, el instrumento que me servía de índice era el altímetro. Si subíamos estábamos dentro de la térmica. Claro está que la reacción del instrumento era muy lenta, pero

no obstante, en un día con térmicas solíamos prendernos y volar una media hora, luego de lo cual el alumno que había tenido la suerte de acompañarme bajaba del planeador feliz y encantado, ahora que había podido apreciar cabalmente que las térmicas existían y eran algo real.

Luego de realizada la primera experiencia de vuelo en ladera en Sierra de la Ventana, antes de incorporarme como instructor, donde completé mis primeras cinco horas en aquel velerito que era como un hermano menor del Ka6, el sencillo Ka8, decidí, cuando estaba dando instrucción, llevar a cabo una salida con mi grupo de alumnos para volar en Tandil, donde una pequeña elevación permitía mantenerse horas en el aire sin la tediosa tarea de ser remolcado cada diez minutos para subir a 600 metros y descender inexorablemente.

Ante mi propuesta todos se mostraron entusiastas y organizamos la salida. Llevaríamos el Specht para doble comando y el Ka8 para los pilotos que querían intentar ganar las cinco horas. Nos trasladaría un Stearman, a cuyo comando estaría Pablo Moustén. Yo pilotaría el Specht, en cuyo asiento posterior llevaría a Alfredito para que viviera la gran aventura de sus once años, y un piloto se haría cargo del Ka8, para lo cual iríamos en remolque doble. Por tierra iría el resto en dos o tres autos, y viviríamos en las instalaciones del Club de Planeadores Tandil, enclavadas al borde mismo de las pistas.

El traslado de las máquinas no se hizo sin algún problema. Yo me situé a la izquierda y un poco atrás, y el Ka8 se ubicó ligeramente adelantado para no estorbarnos. Alfredito ayudó en lo que pudo previamente al despegue y como era invierno tuve la precaución de envolverlo en una bolsa de dormir de duvet en el asiento posterior, antes de sujetarlo con el correa de seguridad. Despegamos de Merlo una fría mañana de agosto y a la hora de estar volando Alfredito roncaba como un bendito.

Cuando promediaba el vuelo comenzó a hacerse sentir un viento regular que nos desplazaba hacia nuestra izquierda. Moustén, cuando nos estábamos acercando a Tandil, evidentemente estaba perdido o por lo menos desorientado. Lo veía consultar con frecuencia la carta de navegación, al tiempo que se iba abriendo hacia la izquierda de nues-

tro rumbo, dejando la ciudad de Tandil a la derecha. Yo conocía la zona por haber participado en algún concurso con base en el lugar y me daba cuenta de lo que estaba ocurriendo. Pero sin comunicación radial ni de otro tipo, tenía que recurrir al viejo arbitrio de tratar de modificar el rumbo del avión de remolque mediante tirones de la soga. Así que daba palanca y pedal a la izquierda, con lo que la soga tiraba de la cola del avión y lo hacía pivotar ligeramente hacia su derecha, enfrentando la ciudad que se advertía clara allá abajo.

Pero el piloto del Stearman seguramente creía que esos tirones eran producto de la turbulencia y corregía el rumbo con una constancia digna de mejor causa. Y yo volvía a dar un tirón de la cola, y Moustén volvía a retomar el rumbo equivocado.

Ya teníamos a la vista allá a lo lejos, sobre la derecha, las sierras de Tandil y el Club, indicación inequívoca, y aun Moustén no daba señales de haberlo advertido. Así que dejé de preocuparme y decidí —ya que no podía hacer otra cosa— seguirlo hasta donde quisiera llevarnos.

Pero a todo esto el avión comenzó a quedarse corto de nafta, lo cual era la principal preocupación de Pablo. Cuando estábamos ubicados bien a la izquierda del Club de Planeadores Tandil el piloto hizo la señal convencional para que cortáramos el remolque, aprovechando que nos encontrábamos sobre una base de fumigadores que con sus pistas en cruz ofrecía un refugio más seguro que el campo raso. Di un vistazo al Ka8 que se mecía a mi derecha, le hice una señal, y el piloto desprendió la soga y se desplazó hacia su lado, abriéndose para dejarme amplio espacio. Entonces yo hice lo propio y luego de quedar en vuelo librado viré hacia la izquierda. El avión se fue alejando pero comprobé con alivio que había advertido la posición del Club Tandil, hacia donde ahora se dirigía. El viento soplaba de esa dirección y temeroso de quedarse sin combustible en el remolque hasta sus pistas, había preferido indicarnos que cortáramos, cargar nafta y volver en nuestra busca.

Con el Ka8 y el Specht evolucionamos sin dejarnos llevar muy lejos por el viento que era bastante intenso y finalmente aterrizamos en las estrechas pistas. El sitio estaba desierto y nadie se acercó a

nosotros. Eran ya las 1400 horas y estábamos hambrientos. No obstante, permanecemos tirados en el sitio hasta las 1600, cuando vimos llegar el avión que había tenido inconvenientes para reabastecerse. Entonces, en un corto vuelo llegamos al Club, sobre cuyas colinas desprendí nuevamente y me desplacé sobre la ladera algunos minutos con Alfremito, que hacía su primera experiencia en este tipo de vuelo.

Ya había llegado el resto de la familia, que había sido trasladada por mi hermano en mi jeep y nos preparamos para vivir cuatro días en el lugar. Los muchachos de Tandil nos cedieron las instalaciones que por ser época invernal estaban desocupadas y durante el lapso que permanecemos allí contamos con una enorme cocina, construida con piedras de la región, que disponía de un amplio hogar donde por la noche encendíamos un fuego para calentarnos y hacer la comida.

Fue esa una hermosa experiencia en la que vivimos en condiciones un tanto primitivas. Mis alumnos pusieron de manifiesto un entusiasmo increíble y nos dimos el gusto de volar en colina durante algunas horas.

Pero como toda rosa, la excursión no dejó de mostrar alguna espina. El último día de nuestra estancia en el Club amaneció con regular viento del oeste. Salí a volar con uno de los alumnos más entusiastas, de apellido Reynoso. Hacía su primera experiencia de vuelo en ladera y cuando lo veía emocionarse recordaba la época en que yo había pasado por esa circunstancia, pocos años antes, en Sierra de la Ventana.

Despegamos con el Specht rumbo sur, con viento de la derecha, y apenas rebasado el final de la pista, con unos 50 metros de altura, corté el remolque y me recosté sobre la izquierda en busca de las primeras estribaciones de la sierra. Acostumbrado a desprender a 600 metros —ni uno menos—, la primera impresión de mi alumno fue de desasosiego. Pero en cuanto alcanzamos el pie de la ladera sentimos el empuje hacia arriba del viento que trepaba la cuesta y allá fuimos ganando altura y arañando las rocas que surgían entre los pastos que crecían en la falda. En pocos momentos superamos el tope de la sierra y allí nos quedamos dando vueltas, flotando como un halcón gigantesco y cuidando de no dejarnos desplazar hacia sotavento, para no ser

apresados por la turbulencia que forma la corriente descendente, lo cual nos obligaría a aterrizar del otro lado de la elevación.

A medida que se afirmó el día aumentó el viento, con lo cual pudimos ganar mayor altura. La onda que forma la corriente de aire es tanto más elevada cuanto más intenso resulta el viento, a tal punto que permite alcanzar alturas iguales a diez veces la de la sierra. Cuando virábamos hacia el vallecito que formaba la pista nos quedábamos detenidos en el aire mientras el viento que resbalaba por nuestro contorno nos proporcionaba la sustentación necesaria. Si queríamos avanzar debíamos dar resueltamente palanca adelante.

Cuando llegó el momento de aterrizar para que otro alumno ocupara el puesto el viento había crecido en intensidad. Picamos hacia la cabecera norte, puesto que ahora el viento soplaba del noroeste y al advertir la fuerte turbulencia que mostraba la corriente al descender de una pequeña elevación que se situaba a la izquierda nuestra, al otro lado de la pista, le indiqué a Reynoso que dejara los comandos en mis manos. Percibía fuertes ráfagas con amplios desarrollos verticales, lo cual obligaba a un pilotaje seguro y a reacciones instantáneas. No era tarea para un alumno.

Me situé sobre el eje de la pista, corrigiendo con movimientos bruscos el desacomodamiento que producía la turbulencia. Fuimos perdiendo altura al tiempo que percibía que junto al suelo las ráfagas eran más fuertes. Cuando nos encontrábamos a cinco metros de altura una corriente descendente nos proyectó hacia el suelo. Llevaba un buen margen de velocidad pero, no obstante reaccionar con prontitud, fuimos lanzados hacia abajo e hicimos impacto contra la pista de tierra con regular fuerza, aunque en posición normal de aterrizaje. No obstante, sentí un crujido en las alas que me puso sobre aviso. Carreteamos hasta detenernos, mientras acudía a la carrera el resto de la brigada para sujetar el planeador y llevarlo al refugio del hangar.

Interrumpimos la actividad de vuelo mientras examinábamos el aparato para tratar de descubrir si había alguna rotura. La experiencia y una mínima prevención aconsejaban esperar el dictamen de un experto. Así que desarmamos el Specht, lo cargamos en un carro del

Club Tandil y a remolque de mi jeep lo llevamos al taller de Madsen, un viejo piloto de planeador, ampliamente conocido en el ambiente, que además era famoso como experto técnico aeronáutico. Llegamos a su taller, abrimos el enchapado del ala derecha, donde se había producido el crujido y descubrimos una fisura en el larguero que requería reparación. Así que dejamos el planeador allí y volvimos al campo de vuelo. Los pilotos pudieron continuar volando en el monoplaza y como era el último día de nuestra permanencia en el lugar nos dedicamos a preparar el retorno.

Por suerte, todos habían volado y estaban conformes con la experiencia adquirida. Así que retornamos a Buenos Aires para estar de vuelta a los 15 días, esta vez con un avión de remolque triplaza en el que nos acompañó otro alumno, para buscar el Specht ya reparado.

Y así se iba desarrollando la instrucción, pasando por los mismos momentos que yo había vivido tan intensamente en su oportunidad y viendo reflejarse en los que ahora hacían el curso los mismos entusiasmos y emociones.

Hice con mis alumnos incontable vuelos sobre Merlo, en toda clase de condiciones. Hubo días plenos de sol y cálidos; otros brumosos y fríos, en los que se daban apenas las condiciones mínimas para el vuelo con visibilidad. Recuerdo incluso una oportunidad en que amaneció un cielo limpio, pero advertimos hacia las 0800 horas que se aproximaba una masa de nubes del sudoeste, a no más de 400 metros de altura. Y entonces viví la experiencia extraordinaria de trepar en remolque por entre las nubes, cuando alcanzaron la zona en que nos encontrábamos, para luego, en vuelo librado, deslizarnos por los espacios que dejaban libres mientras veíamos ascender una como pampa algodónosa que pronto se convertía en techo, hasta que al cubrirse por completo el cielo tuvimos que suspender la actividad de vuelo.

Daba durante el vuelo las primeras instrucciones de navegación, enseñando a los muchachos a reconocer los accidentes destacados del terreno, en particular la identificación de ciudades y poblaciones, así como las vías férreas, rutas y cursos de agua. Y volví a recorrer aquel camino de mi propio curso que siempre he guardado con añoranza,

comprendiendo cuánto significaban esos seis o siete minutos de vuelo para quien llevaba dentro suyo la pasión del vuelo como la llevaba yo, por lo que me esforzaba por volar siempre que las condiciones daban alguna oportunidad.

Tuve en general alumnos inteligentes e interesados en todo lo que rodeaba a la actividad, algunos de ellos universitarios e incluso un médico -Zamagni-, que integró nuestra excursión a Tandil y con el que pasamos momentos muy buenos porque era de un espíritu increíble y una camaradería amplísima.

Luego de recibidos de piloto mantuve con todos ellos las más cordiales relaciones hasta que nos fuimos alejando a impulsos de nuestras obligaciones y en particular en razón de mi traslado a los Estados Unidos.

Pero fundamentalmente la instrucción me dejó una experiencia que siempre recuerdo con placer. Hay en la empresa de lograr algo por lo cual sentimos un entusiasmo profundo, un atractivo intenso y particular. Enseñar es tender lazos de amistad y camaradería, en especial cuando aquellos a quienes tratamos de transmitir algo se muestran dispuestos a aprender y a colaborar. Y en mis brigadas el entusiasmo nunca tuvo límites.

La costumbre establecía que el que llegaba primero por la mañana se anotaba en primer término en la lista de vuelo, lo cual determinaba de por sí el orden de prelación. Aunque la actividad raramente comenzaba antes de las 0630 ó 0700 horas, cuando disponíamos de suficiente luz en invierno, había muchachos que llegaban al Club a las 2 ó 3 de la madrugada para estar seguros de ocupar el primer puesto. Uno de ellos me relataba que el sábado por la noche no podía pegar los ojos pensando en esos deliciosos momentos en que estaría al comando de un Schweizer, y cuando lograba conciliar el sueño entraba en un mundo de pesadillas donde todas las circunstancias se conjuraban para impedirle concurrir al Club.

Hoy, al mirar hacia atrás en el tiempo, me parece ver a mi brigada en el claroscuro de las primeras luces del día, afanándose por abrir las puertas del hangar Finochietto -como lo bautizamos en homenaje a

uno de nuestros pioneros—, que nunca se deslizaban bien sobre sus rieles y solían descarrilarse.

Y aguzando el oído me llegan las primeras explosiones del Stearman que resurge a la vida, luego de una noche de descanso, para hacer sentir poco después su rugido poderoso cuando se eleva hacia lo alto remolcando un planeador donde se encierra el entusiasmo incontenible de un muchacho que va en busca de sus seis minutos de embriaguez en una fría mañana de invierno.

Y POR FIN LOS 3.000 METROS

Una vez en poder del C de Plata, aquella distinción tan oscura e inexistente para quienes no practican el vuelo a vela y de la que nos sentíamos tan orgullosos, comenzábamos a penar por el peldaño siguiente: el C de Oro. Este, a su vez, no era más que una antesala para el salto definitivo: los tres diamantes que se podían agregar al que pomposamente llamábamos "Laureado de Oro". Pero si era relativamente fácil obtener el C de Plata con sus tres pruebas mínimas, otro cantar era cuando se trataba del C de Oro. Subsistía la exigencia de las cinco horas y se computaban las del C de Plata, pero había que cumplir con un vuelo de no menos de 300 kilómetros, que podía cumplirse en un triángulo, una ida y vuelta o una distancia libre —esta última significaba en la realidad no menos de 350 kilómetros—, y una ganancia de altura de 3000 metros o más. De las tres exigencias la última constituía la valla más difícil de vencer.

En primer término, tenían que presentarse las condiciones para que se desarrollaran ascendencias que llegaran o superaran ese tope. Esto no se daba muy a menudo, en especial en la zona de Merlo y, de presentarse las circunstancias, por lo general había que volar en nube, mediante instrumentos. El vuelo por instrumental suponía una veterania y preparación mínimas. Agréguese que el momento en que se daban las circunstancias tan esperadas tenía que coincidir con el día que podíamos ir al Club y disponer de nuestro planeador, que compartíamos con otros dos o tres pilotos y que correspondía a cada uno durante una semana, en forma rotativa. Pero el hecho de ser un intento difícil lo hacía más atrayente y cuando al promediar la tarde de un verano asistíamos a la formación de cúmulos imponentes, si no disponíamos de nuestra máquina nos quedábamos mirando el cielo largo rato, imaginando estar dentro de la formación ventruda, atravesando

esa masa glauca y oscura de su interior, vigilando cuidadosamente los instrumentos, mientras en algún ocasional vistazo hacia los costados veíamos esfumarse las puntas de las alas.

Para algunos ese momento no llegó nunca o se demoró años. Yo tuve la fortuna de encontrar condiciones apropiadas en más de una ocasión, aunque la primera —cuando entré en el frente de tormenta en Córdoba— fue un fracaso desde el punto de vista de la ganancia de altura buscada aunque un triunfo si se considera que viví para contarlo.

En todo momento que las condiciones no permitían volar o por las noches, cuando pernoctábamos en el Club, nos reuníamos y escuchábamos los relatos de los pilotos de experiencia, en los que se sucedían historias personales y algunos consejos que yo acumulaba cuidadosamente en mi memoria.

Siempre que salíamos a volar llevábamos con nosotros aquel instrumento portátil que era considerado el más precioso de todos los que iban a bordo: el barógrafo. Este pequeño aparato era en realidad una pieza de relojería y estaba compuesto de un mecanismo que hacía girar un tambor, sobre el cual descansaba una aguja conectada a una cápsula hermética cuya presión interior era igual a la del nivel del mar. Cuando ascendíamos, la cápsula, al establecerse una diferencia de presión con el aire de las capas superiores, se expandía y movía el mecanismo —por otra parte muy sencillo pero extremadamente sensible— que hacía desplazar la aguja sobre el tambor, en cuya superficie estaba depositada una lámina de aluminio delgada, de no más de una décima de milímetro de espesor, que había sido previamente ahumada con una lámpara de kerosén. De esa tarea se ocupaba el encargado del Club, que era el que entregaba los barógrafos cuando algún piloto salía a volar y solicitaba uno de ellos.

El mecanismo se ponía en marcha en el momento de salir a volar y uno de los tipos de barógrafo con que contábamos podía regularse para que el tambor diera una vuelta completa en 3, 6 o 12 horas. Por lo general lo fijábamos en 6 horas, ya que difícilmente el vuelo se prolongaba más tiempo. En caso de superar ese lapso, el tambor seguía girando y no ocurría nada, puesto que el trazo se superponía

al anterior, a lo sumo cruzándolo en algún punto. No obstante, permitía hacer la calibración posterior que daba en definitiva la máxima altura ganada, la mínima y el tiempo de duración del vuelo, de ser ello necesario. Las historias que podrían referirse de pilotos que olvidaron conectar sus barógrafos, entusiasmados por la perspectiva de un buen vuelo, que luego concretaron, para advertir con desesperación que no les era computable, serían innumerables. Dado que la reglamentación obligaba a llevar el barógrafo en un sitio del planeador inaccesible al piloto durante el vuelo, una vez iniciada la prueba la única alternativa posible era aterrizar para conectar el aparato, lo cual significaba perder un tiempo precioso que, por lo general, echaba por tierra todas las posibilidades.

La ganancia de altura tenía la ventaja de ser compatible con cualquier vuelo que uno emprendiera a los efectos del puntaje del ranking interno anual, si se tenía un barógrafo a bordo. En general, era más fácil lograr los 3.000 metros ganados que, pongamos por caso, obtener el diamante que significaba un vuelo de 500 kilómetros. Aunque, en definitiva, todo era cuestión de suerte y estar en el momento apropiado, con la máquina a propósito, en el lugar justo...y tener el barógrafo conectado.

El lunes 13 de enero de 1968, con la familia en pleno, me trasladé a Merlo. En Club había poca gente, no sólo por tratarse de un día de semana, sino porque las condiciones no auguraban nada bueno desde el punto de vista del vuelo. El día era claro y la insolación intensa, pero desde media mañana se afirmó un viento que fue aumentando de intensidad hasta hacerse tan fuerte que Guardini, a cargo de la actividad de vuelo, prohibió despegar después de las 13 horas.

Por mi parte, ese día elegí salir en un Ka6, aquella máquina sencilla, robusta y rendidora, apta para todo intento. Me había propuesto concretar un simple triángulo de 100 kilómetros, el clásico Merlo-Las Heras-Luján-Merlo. Despegué cuando aún el viento no ofrecía riesgos y comencé a tantear el día sobre nuestro campo de vuelo. Pronto advertí que el viento era muy intenso, aunque las ascendencias iban de buenas a óptimas. Así que luego de volar una media hora me situé sobre los aledaños del pueblo e hice la pasada sobre el puente que unía

el campo grande con la pista chica, sorteando el pequeño arroyo que dividía nuestro aeródromo, e inicié la primera pierna del triángulo: Merlo-Las Heras. En tierra un observador registraba la hora de la pasada para calcular la velocidad si se cumplía el triángulo, con lo cual se determinaba el puntaje ganado.

El viento soplabá del oeste, por lo que en este primer tramo lo tenía prácticamente de frente. Siempre me pareció prudente este enfoque porque de advertir que las condiciones no eran buenas, sólo bastaba virar 180 grados y llegar con facilidad a la base ahora que el viento de cola permitía extender la relación de planeo.

Así ocurrió en esta oportunidad. Luego de volar unos 20 kilómetros con dirección oeste llegué a la conclusión de que, si bien era perfectamente factible completar el triángulo, el tiempo que me demandaría lo haría totalmente inútil desde el punto de vista del ranking interno, puesto que los puntos se asignaban en función de la velocidad. Por lo tanto, decidí que lo mejor era dar la vuelta y entretenerme volando por los alrededores.

En efecto; bastó un viraje y un planeo extendido para encontrarme sobre Merlo. A todo esto ya eran las 1400 horas y junto con el viento había aumentado la intensidad de las térmicas. Ahora que tenía tiempo y no me urgía cumplir el triángulo en el menor tiempo posible me era dado explorar las ascendencias al máximo. No había salido con la intención específica de ganar altura, pero ya que no valía la pena cumplir el triángulo, aprovecharía para obtener algunos puntos de esta forma, aunque la reglamentación era avara en cuanto a la adjudicación de puntaje por ese concepto.

Ya había superado los 2000 metros de altura en algunas térmicas encontradas y aun sin pensar que a la vuelta de la esquina, allí al alcance de mi mano, pudieran estar los ansiados 3000 metros ganados, ubiqué otra térmica y comencé a trepar ya con el solo objetivo de llegar lo más alto posible.

Lo curioso de la circunstancia es que era un día que presentaba lo que llamábamos "térmicas secas", es decir, ascendencias que no remataban en el clásico cúmulo. No había una nube en el cielo que permi-

tiera obtener una orientación sobre la posición de las térmicas pero, como contrapartida, las ascendencias abundaban y mi veteranía ya había superado la etapa de necesitar ineludiblemente de cúmulos para ubicarme y mantenerme dentro de la térmica.

Entré en una ascendencia moderadamente fuerte —no más de 2,5 metros por segundo—, la centré y comencé a subir en forma sostenida. Pronto superé los 2000 metros, mientras observaba a mi alrededor cómo el panorama se ampliaba y el suelo, al tiempo que se alejaba, parecía empequeñecerse y poner todo al alcance de mi mano. Acostumbrados a no rebasar muy a menudo los 1.000 metros, el doble de esa altura ponía a nuestro alcance un mundo desconocido por lo amplio.

Seguí subiendo en forma constante y con sorpresa y deleite alcancé los 2.500 metros, para hallarme al poco tiempo en los 3000. Mientras tanto había ido adquiriendo consistencia en mi pensamiento la idea de que tal vez, con un poco de suerte, pudiera capturar los 3.000 metros de altura ganada, tan largamente buscados hasta ahora en vano. Mi altura mínima había sido del orden de los 400 metros, por lo que tenía que ascender a 3.400 más un margen para estar seguro, a fin de conquistar los elusivos 3.000 metros.

Cuando llegué a los 3.000 metros pensé que, por la intensidad de la térmica que estaba volando, era posible o, mejor dicho, casi seguro alcanzar los 3500 metros. Me mantuve virando con el mayor cuidado y casi sin darme cuenta estuve en la altura que consideraba indispensable para contar con los benditos 3000 metros. Pero aún seguía subiendo, mientras la tierra continuaba encogiéndose allá abajo. La ciudad de Buenos Aires estaba a mis pies y me parecía volar bordeando el Río de la Plata.

Finalmente el altímetro, del cual no despegaba los ojos más que para echar ojeadas al paisaje allá abajo y al variómetro que me indicaba el régimen de ascenso, llegó a unos increíbles 4.000 metros. Toda la circunstancia me parecía irreal. Era verdaderamente un hecho fuera de lo común trepar sobre Merlo en una térmica seca hasta 4.000 metros. No me cansaba de mirar a mi alrededor ahora que ya no interesaba trepar más, encantado de asistir a una perspectiva que nunca había tenido oportunidad de apreciar.

En derredor del círculo cuyo centro era mi planeador se extendía una tierra vasta cuyos detalles, bien conocidos por mí, se habían empequeñecido en forma increíble. Hacia el horizonte el paisaje se esfumaba en la bruma y hacia arriba se proyectaba un cielo profundamente azul, en el que la atmósfera parecía adquirir una condición tenue y limpia. Yo flotaba sobre 4000 metros de envoltura gaseosa que se comprimía sobre la tierra. El aire a través del cual me desplazaba en esos momentos era mucho menos denso que el que conocía habitualmente en mis vuelos a bajo nivel, pero nada me lo indicaba en los comandos. Una mayor velocidad compensaba la inferior sustentación de esta atmósfera rarificada.

Dejé por fin la térmica cuando había superado un tanto los 4.000 metros, seguro ya de contar con los 3.000 metros ganados. Vagué un poco al azar para registrar en la retina este panorama poco frecuente desde una perspectiva tan alta, y me decidí a aterrizar anhelando fervientemente que el barógrafo no hubiera adolecido de defecto alguno. Hice amplios virajes, me desplazé hacia San Fernando, volví hacia atrás, recorrí la zona de El Palomar y ubiqué con minuciosidad todos los puntos conocidos de largo tiempo atrás por los numerosos vuelos locales. Finalmente, un tanto ansioso de echar un vistazo a la prueba fehaciente de la altura conquistada, saqué frenos y el Ka6, obediente como un perro bien enseñado, puso rumbo a tierra. Mantuve el descenso hasta aterrizar en la pista chica de donde había salido un par de horas antes.

Cuando el planeador detuvo su carrera salté de la cabina y con la premura del caso retiré el barógrafo del receptáculo situado detrás del apoyacabeza. El primer vistazo me llenó de alegría. Allí, sobre la hoja de aluminio ahumada se desarrollaba un trazo agudo que trepaba en forma nítida como un pico empinado sobre el nivel normal de los vuelos habituales. Contemplé gozoso el dibujo, siguiendo el trazo donde la aguja había dejado al descubierto el aluminio, dando lugar a algo parecido a un negativo. La línea plateada descendía tan rápidamente como había subido y moría sobre el nivel que marcaba los cero metros. Con el corazón saltando de gozo fui al encuentro de los pilotos

que estaban en el Club, mostrando en alto el barógrafo, como la más preciada condecoración y el más anhelado trofeo.

La calibración de la curva dijo, en definitiva, que había ganado 3685 metros, con lo que cerraba con un broche de aluminio mi C de Oro.

Y algunos días más tarde retiraba de la Federación Argentina de Vuelo a Vela ese minúsculo botón dorado, aquella insignia internacional de las tres gaviotas enmarcadas por una corona de laurel y los colores argentinos al pie que, aunque sabía muy pocos la advertirían en la solapa de mi saco, constituía para mí el emblema máspreciado.

LAS MÁQUINAS QUE VOLÁBAMOS

El vuelo a vela, esa rama tan particular de la ciencia de volar, comenzó a tomar impulso, convirtiéndose en una actividad con perfiles propios a principios de la década del 30. Y no, precisamente, por razones deportivas.

Alemania, privada de fuerza aérea después de la derrota de la primera guerra mundial, ansiosa de disponer de un plantel de pilotos que pudieran con poca preparación ulterior ser capaces de comandar aviones militares, dio impulso a la actividad del vuelo sin motor que, por no existir 15 años antes, había sido ignorada en aquel Tratado de Versailles que le impuso duras condiciones. En este sustituto del vuelo a motor los alemanes —y el resto de los individuos que en el mundo gustaban de volar— encontraron y desarrollaron una serie de ventajas. En primer lugar, era mucho más fácil disponer de un planeador que de un avión a motor por la mayor facilidad de construcción y, por consiguiente, el menor costo. Luego, aquí la actividad estaba rodeada de un halo deportivo que atraía mucho más a la juventud. En tercer término, desde la perspectiva político-militar, un planeador no concitaba el temor de los países vencedores, grave error del que los aliados despertaron dolorosamente a principios de la segunda guerra mundial.

Pero no nos interesan las aplicaciones militares de algo tan sublime y elevado como es volar a impulsos de la energía natural. Creo que los alemanes en ese aspecto prostituyeron una actividad de por sí limpia y pura. No obstante, con recursos abundantes a su disposición que les proporcionaba el Estado, las escuelas de vuelo sin motor proliferaron y prosperaron en Alemania y los adelantos logrados pronto irradiaron hacia el resto del mundo.

En los escasos diez años transcurridos desde 1930 hasta el principio de la segunda guerra mundial, el centro del vuelo a vela, indiscuti-

blemente, era Alemania y, dentro de este país, la Wasserkuppe, en el Rhön. Nombres como el de Wolf Hirth y Anna Reitsch se hicieron famosos por sus vuelos. Fundados en las primeras experiencias de Otto Lilienthal —a quien se considera el padre del vuelo en planeador— los centros de esta actividad se situaron en zonas montañosas, donde bastaba disponer de viento en la dirección adecuada para volar horas sin gasto alguno de energía.

Se popularizó la puesta en vuelo por medio de sandows, fuertes sogas elásticas que, a semejanza de una honda y estiradas por grupos de muchachos, lanzaban al planeador colina abajo. Luego éste trepaba a impulsos de la masa de aire que ascendía para salvar la ladera y cuando llegaba el momento de terminar el vuelo aterrizaba en la cumbre —por lo general plana y amplia— de donde volvía a salir otro piloto a repetir la experiencia.

Luego vinieron los descubrimientos de las térmicas y, junto con el perfeccionamiento de las máquinas, los vuelos de distancia, los remolques por avión para la puesta en vuelo, las finuras aerodinámicas. Un simple vistazo a los diseños de la época y la comparación con las máquinas modernas nos muestra cómo éstas se fueron puliendo y convirtiéndose en aparatos delicados, cada vez con mejores condiciones para volar en térmica y alcanzar largas distancias.

Hoy, cuando el récord mundial de distancia libre ha superado los 1.400 kilómetros, nos damos cuenta del tremendo adelanto operado en este arte-ciencia¹. Ya las máquinas son el resultado no del entusiasmo de un grupo de fanáticos del vuelo armados de formones y cola de caseína, sino de los tableros de dibujo y las calculadoras de los mejores proyectistas e ingenieros aeronáuticos. Se estudian y ensayan perfiles alares para distintas condiciones, se fabrican máquinas con tanques de agua que pueden ser vaciados a voluntad en el momento oportuno para reducir la carga alar, se buscan formas de producir perfiles alares variables, se estudian minuciosamente los revestimientos y terminaciones de superficie para dar la mayor penetración posible a las máquinas. En fin, se va en pos de aparatos aerodinámicamente perfectos, de

¹ Al publicar estos recuerdos (año 2004) el récord mundial se ubica en los 2500 kilómetros.

alto rendimiento, muy robustos, en los que no se tolera una simple ranura innecesaria por la resistencia que origina durante el vuelo. Sólo falta ver aparecer planeadores de inclinación alar variable y no me sorprendería si alguien hace un día el ensayo.

Como vemos, entre las décadas del 30 y el 70 —salvado el lapso de la segunda guerra mundial— se produjo una evolución acelerada en el diseño de planeadores. Los entusiastas que entramos a formar parte de esta actividad en algún momento de esa época nos encontramos con distintas máquinas y vimos aparecer otras. Tuvimos la fortuna de poder organizar un Concurso Mundial en la Argentina en 1963, lo que trajo al país no sólo a los mejores pilotos sino las máquinas más avanzadas de la época. Todo ello dejó entre nosotros, además de unas cuantas de esas máquinas, una gran experiencia. Asimismo, la propaganda recibida en esa oportunidad y la observación de esta actividad en forma inmediata por el gran público, hizo que muchos contemplaran la posibilidad de hacer el curso y volar a vela.

Hacia fines de la década del 50, cuando comencé el curso de piloto, ya hacía algunos años —no más de cuatro o cinco, según estimo— que se había dejado de lado el primario, como elemento de aprendizaje.

Siguiendo una línea por demás racional, el primario consistía en un aparato sumamente sencillo y estable. Tenía que serlo por dos razones: primero, porque iba a servir de instrumento para que gente inexperta aprendiera volando sola desde un principio y segundo, porque tenía que perdonar errores de gran calibre.

El primario constaba de un fuselaje que casi no era tal. Construido en madera, al igual que el resto del aparato, disponía de lo indispensable para sustentar las alas y empenaje. Donde en otros aparatos más evolucionados estaba situada la cabina, se encontraba un asiento al aire, y en la proyección de la proa se ubicaban los pedales y la palanca. Y nada más. No era una máquina para gente que sufriera de vértigo. Delante y a los costados, simplemente había aire.

Las alas eran muy anchas y de generoso espesor para darle sustentación a muy baja velocidad. Un desplazamiento lento, que en un velero de concurso hubiera producido inevitablemente una pérdida,

todavía daba suficiente margen en el primario para controlar la máquina. Por supuesto, los movimientos de comandos tenían que ser amplios para producir efecto.

Si bien circulaba en el Club alguna historia de quien había volado en térmica con un primario, esto ha de haber sido más bien improbable. El primario —o Escuela 38—, como se denominaban los que contaba el Club Albatros— estaba construido para aprender en épocas en que no se disponía de biplazas. Es decir, desde el primer momento el alumno volaba solo. Por supuesto, durante largo tiempo lo hacía prácticamente a ras del suelo, poco menos que arrastrándose, hasta lograr la automaticidad en el manejo de los comandos. Los primeros ensayos eran estáticos, con un instructor que tomando la punta de un ala inclinaba el aparato indicando la respuesta correcta al alumno sentado en la proa del primario.

Luego venía el remolque por auto, con lo que se denominaba “cable corto”. El aparato no despegaba sino que a la velocidad justa, simplemente se deslizaba en contacto con la tierra con las alas a nivel. A continuación el despegue y remolque a un metro de altura. Finalmente, cuando el alumno dominaba este aspecto de la técnica se pasaba al cable largo. Aquí el primario era llevado a 30 metros de altura y esto se incrementaba gradualmente.

Cuando el alumno estaba suficientemente maduro pasaba al Baby y comenzaba el remolque por avión. No tengo noticias de si se hacían previamente algunos remolques por auto, aunque supongo que así debe haber sido.

Todo este esquema obligaba a un largo aprendizaje. Un muchacho no estaba en condiciones de dar su examen antes de los dos años, por término medio, con el ritmo normal de aprendizaje semanal.

El panorama cambió radicalmente cuando aparecieron los primeros biplazas. Aquí, desde el primer día el alumno volaba realmente, acompañado de un instructor que además de permitirle ensayar los comandos en forma gradual, constituía un buen seguro contra accidentes.

Por esa razón el primer vuelo solo en la época de los biplazas se transformó en la mayor emoción del aprendizaje, a diferencia de cuan-

do se volaba en primario, puesto que la entrada en el campo del vuelo solo prácticamente se iniciaba con el curso y se ampliaba en forma gradual.

Los pilotos recién recibidos, contábamos con los Babys, diseño de principios de la década del 30, de origen alemán. Eran, por supuesto, de madera y tela y se construían en el país bajo licencia, según creo. Resultaban sencillos de fabricar y en ellos trabajaban los alumnos y pilotos al lado del carpintero aeronáutico del Club. Cosa igual ocurría con los demás clubes de planeadores que se fueron fundando en el país. Era la época del formón, la tela y el dope, todo rematado con infinitos mates durante las tardes lluviosas de invierno en el hangar que se destinaba a taller.

Al lado de los Babys, con su relación de planeo de 18 a 1 cuando estaban en condiciones óptimas, disponíamos de algunos Rhön Bussard —llegamos a contar con tres de ellos, el primero de los cuales, allá por el año 1956 se accidentó y destruyó totalmente—, un Meise y las máquinas más “veleras” o de mayor rendimiento hasta la década del 60, tales como el Sky 34, el Skylark II y el Skylark III.

El primero ya era viejo en esa época, aunque era un buen velero para trepar en térmica, pero no tan rendidor en los planeos. El Skylark II, según tengo entendido, fue un fracaso de la fábrica inglesa que los producía y no dio lo que se esperaba de él. En cambio los Skylark III resultaron máquinas muy veleras, aunque tenían el inconveniente de los 18 metros de envergadura que las hacía un tanto pesadas para manejarlas en tierra y hangararlas. Además, tenían la contra de aquel bendito tren lanzable que siempre temíamos dañara el fuselaje en el inevitable rebote cuando lo desprendíamos en el despegue a un metro del suelo.

Además, en los vuelos de distancia o en los concursos el piloto remolcador o el ayudante debían llevar a cuestas el famoso “carrito” o ruedas postizas que eran poco menos que indispensables para el despegue. En ese vuelo de retorno no las desprendíamos, por supuesto, y aterrizábamos en el Club o la base con las ruedas puestas.

Para el Campeonato Mundial de 1963 se compraron alrededor de 25 Ka6, una máquina sencilla y rendidora, de la que el piloto se

enamoraba con la misma rapidez con que aprendía a dominarla. Era de diseño clásico: 15 metros de envergadura, una cabina espaciosa y cómoda en la que se volaba sentado y una burbuja de plástico que proporcionaba una visibilidad inmejorable.

Pero ya habíamos entrado en la era de las máquinas sofisticadas. El Ka6, si bien era barato comparado con los monstruos que comenzaban a surgir, ya había dejado de ser tan accesible como aquellos Babys que se fabricaban en los clubes.

Juntamente con el Ka6 conocimos en la Argentina el Ka8. Tenía algunas características que lo emparentaban con el anterior, haciendo de él, como dije en otra oportunidad, casi un hermano menor. Era básicamente un velerito de transición y venía a ocupar el lugar que habían retenido hasta entonces los Babys. Tuvimos en el Club un par de ellos, el segundo de los cuales se adquirió bajo la forma de equipo en Alemania y fue armado por Iglesias, nuestro carpintero. Era una delicia volar esa máquina cuando lo único que se deseaba era estar un par de horas en el aire. Era dócil, maniobrable y casi podría decirse que se ubicaba sola en la térmica. Y para mayor deleite nuestro, que solíamos volar con un instrumental por demás elemental, disponía de dos variómetros de distinta sensibilidad, un altímetro, un giro y ladeo, brújula y hasta un acelerómetro para indicar G positivos y negativos. Difería principalmente del Ka6 en que disponía de un fuselaje de tubos entelados, lo que lo hacía mucho más robusto.

Junto con estas máquinas llegaron al país los Zephir y el Foka. Ambos aparatos eran de origen polaco, donde tenía lugar un poderoso movimiento volovelista. Polonia se parece a la Argentina en el hecho de ser un país que dispone de amplias planicies donde se desarrollan buenas térmicas. Y así vimos aparecer en la nomenclatura habitual nombres tan ratos para nosotros como los de Jaskolka, Mucha y Bocian, este último un buen biplaza.

Estas máquinas llegaron al país para quedarse. Pero en ocasión del Campeonato Mundial pudimos apreciar lo último para esa época en materia de técnica, algunos aparatos que ya escapaban un tanto de aquella idea de vuelo puro, asociado a la naturaleza, puesto que dispo-

nían de radio e incluso de dispositivos electrónicos de navegación que permitían al piloto concentrarse en la tarea del pilotaje y aprovechamiento de las térmicas. Sólo faltaba incorporarles un piloto automático, pero en realidad vimos ensayar de todo, hasta un dispositivo para localizar térmicas que consistía en un par de elementos sensibles al calor ubicados en cada punta de ala, que por diferencia de temperatura —el aire es siempre más caliente en la térmica— permitía inferir hacia dónde había que virar para ubicarse en la ascendencia.

Entre las "supermáquinas" del 63 vimos el Sagita, el Edelweiss, el HP 13, los Standard Austria, el Sisu y el primer biplaza totalmente metálico de origen checoslovaco, el Blanik, que diez años después era el planeador fabricado en mayor cantidad en el mundo, con 2000 máquinas producidas para esa época. Como resultado del concurso mundial Albatros pudo comprar tres Standard Austria, la máquina que más volé en mi época, y luego se importaron dos Blanik, una magnífica máquina de instrucción, apta para acrobacia y con una relación de planeo cercana a 30 en 1.

En materia de biplazas disponíamos en el Club ya en 1958 de tres máquinas: una alemana, el Specht, y dos norteamericanas, los Schweizer 2-22. La primera tenía mejores condiciones para vuelo en térmica y se utilizaba para "afinar" a los pilotos y darles instrucción de vuelo a ciegas. Para ello disponía de una cortina que cubría todos los paneles laterales del asiento posterior, donde se ubicaba el piloto. Esa cortina se corría para impedir ver el exterior. Desde el asiento frontal el instructor controlaba las maniobras y daba las instrucciones o hacía las correcciones correspondientes.

Los Schweizer 2-22 eran máquinas diseñadas exclusivamente para aprender a volar. De fuselaje de tubos, eran muy robustas y con ellas los alumnos hicieron toda clase de aterrizajes bruscos sin consecuencias nocivas. El instrumental era pobre pero se debía a que había sido aprovechado o canibalizado para dotar a los veleros, dejando lo indispensable.

Finalmente llegaron los Blanik. Eran de una gran belleza por su diseño y terminación. Forrados en aluminio, al que se había dejado su

color natural, a lo sumo tenían alguna línea de color muy armoniosa a lo largo del fuselaje. Disponían de refinamientos increíbles para nosotros: pedaleras regulables, instrumental completísimo, tren retráctil, freno de rueda, flaps. Era una gloria volar estas máquinas confortables y seguras. Además, su relación de planeo permitía atacar algunas pruebas que ni hubiéramos pensado con el Schweizer 2-22 y ni aun con el Specht. Poco después de llegada al Club realicé el primer triángulo de 100 kilómetros que se concretó con esa máquina.

Hacia fines de la década del 60 vimos aparecer el Pirat, un velero de buen rendimiento y relativamente bajo precio, también polaco. Pero las máquinas más poderosas estaban saliendo de los tableros de diseño alemanes, no sólo con líneas puras sino construidas con materiales novísimos: fibra de vidrio, resinas sintéticas, carbono. Así llegaron al país algunos Libelle y Phoebus. Esta última era una máquina de una terminación increíble, un pura sangre, en el que tuve el placer —y el dolor— de volar por última vez antes de trasladarme a los Estados Unidos, en 1969.

Entre otros nombres que me vienen a la memoria surge el HP 14, aquel planeador metálico que la Dirección de Aeronáutica compró como equipo y que volara en un campeonato el desafortunado Caro, un par de años antes de su muerte. También pude apreciar el Skylark IIIF y el Skylark 4, ambos en la línea de los que teníamos en el Club, pero algo más evolucionados. Y luego, andando por los clubes, algunas reliquias cuyo sitio hubiera sido más un museo que andar por los cielos. Entre ellos, el Cóndor IV, un monstruo aunque regular velero, y el increíble Spallinger que vi participar en el Concurso Nacional de 1966 en Rafaela. En el espesor de su perfil alar cabían cómodamente dos alas de Standard Austria.

Como todo piloto que hace su experiencia y el circuito completo en un club, al igual que el pasajero de un tren que asiste a una fracción del mundo en que habitamos, vi desfilar muchas máquinas, cada una de las cuales respondía a un momento particular de la evolución técnica aeronáutica y en ocasiones a la moda. Y como ocurría inevitablemente cuando nos visitaba alguno de los “veteranos” de otras épocas,

de aquellos tiempos heroicos en que se volaba con antiparras y la cara al viento, estoy seguro que al volver a Albatros dentro de algunos años me asombraré y deleitaré contemplando los nuevos diseños, cada vez más pulidos, cada vez más fluidos, para deslizarse por encima de la tierra en busca de la emoción suprema de algunas horas de vuelo a solas y en silencio.

LOS LAUREADOS

Cuando el vuelo a vela dejó de ser una curiosidad para convertirse en un deporte y una ciencia, la competencia, ese factor tan humano como el egoísmo, la generosidad o el odio, buscó su lugar en la nueva actividad. Pareciera que los hombres no podemos vivir sin establecer estratos para mirar con satisfacción a los que están abajo y con envidia a los que se encuentran arriba. Aunque siempre tratamos de que la obtención de un C de Plata o de Oro fuera una simple tarea deportiva que encerrara nada más que el orgullo personal de haber vencido pruebas difíciles, alguna vez supimos de quien alteró o trató de alterar un registro para poder ostentar el galardón.

Pero lo cierto es que todos los que llegábamos a pilotos, pronto pensábamos en la conquista del C de Plata, aquel pequeño botón que nos satisfacía explicar a los neófitos era un distintivo internacional. El símbolo elegido por la Federación Aeronáutica Internacional eran tres gaviotas volando en formación, rodeadas de una corona de laurel. Al pie de este cuadro figuraban los colores del país del piloto. Nuestra insignia, a diferencia de las de algunos otros países que pude ver, era más bien pequeña y burdamente confeccionada. Pero detrás de ese pequeño pedazo de bronce esmaltado se escondían innumerables horas de aprendizaje, muchos sueños y una gran dosis de orgullo cuando lo ostentábamos en la solapa.

Así que en cuanto estábamos en condiciones reglamentarias tratábamos de obtener y registrar las tres pruebas que dan derecho al C de Plata: una permanencia en vuelo librado de más de cinco horas, un vuelo de distancia no inferior a 50 kilómetros, medidos en línea recta desde el punto de partida al de aterrizaje y una ganancia de altura no menor de 1000 metros. Si se volaba en térmica pura y con un Baby, como ocurría con los principiantes en el Club Albatros, la ganancia de

altura era la prueba más fácil. Bastaba centrar una térmica decente en un buen día para sobrepasar los 1500 metros necesarios.

En cambio las cinco horas eran más difíciles, puesto que no bastaba una térmica, sino que había que localizar unas cuantas. Para obviar este inconveniente en alguna ocasión hicimos excursiones para volar en ladera donde, incluso con un Baby, de haber viento era posible mantenerse en el aire cualquier cantidad de horas.

La distancia de 50 kilómetros era la prueba más difícil, siempre partiendo de la base de que se volaba un Baby. Esta máquina tenía un planeo muy pobre, por lo que obligaba a localizar térmicas muy a menudo. Si durante un lapso más o menos prolongado no se encontraba una ascendencia, el final inevitable era el aterrizaje en cualquier potrero. Los superveleros tenían una relación de planeo prácticamente igual al doble de la de un Baby y eso permitía hacer vuelos más extendidos entre térmicas, con la consiguiente mayor probabilidad de localizar ascendencias en el camino. Pero como contrapartida, era evidente que los que aprendimos en Baby desarrollamos una alta habilidad para virar y centrar térmicas ya que esa era nuestra ocupación primordial cuando volábamos.

Si se disponía de un altovelero las cosas cambiaban fundamentalmente. Con un Skylark III, por ejemplo, era un juego de niños hacer 50 kilómetros. En un buen día bastaban dos planeos extendidos con ligero viento de cola. Pero la reglamentación del Club Albatros imponía, para poder pasar a volar los altoveleros, una serie de restricciones y obligaba, por ejemplo, a tener 30 horas de vuelo en Baby acumuladas en la libreta. Por lo general esas horas se lograban laboriosamente en remolques y planeos hasta el suelo, cada uno de los cuales daba unos pobres 10 minutos para agregar a la cuenta.

Logrado el C de Plata, cuando ya nos sentíamos pilotos de verdad, comenzábamos a penar por el C de Oro. Esto obligaba a volar en serio y, sin duda alguna, era casi imposible conseguir este laureado con un Baby. Por otra parte, nadie que no fuera un piloto con regular experiencia se hubiera animado a atacar las pruebas que demandaba esta distinción.

A las cinco horas de permanencia se agregaba un vuelo de distancia de no menos de 300 kilómetros y una ganancia de altura no inferior a 3000 metros. Ambas pruebas eran respetables, pero los 3000 metros de altura ganada constituían la valla más difícil... hasta ese momento. Porque obtenido el C de Oro, aun cabía la posibilidad de completarlo con lo que se denominaban Diamantes, de los cuales se podían obtener tres, uno por cada una de las siguientes pruebas: una distancia prefijada superior a 300 kilómetros, una distancia libre de no menos de 500 kilómetros y una ganancia de altura de 5000 metros como mínimo.

De todas ellas la primera era la más asequible y hubo quienes la lograron en el primer intento, con un día favorable. Los 500 kilómetros, aunque no prefijados, eran harina de otro costal. Aquí tenían que darse todas las condiciones pues no era habitual encontrar un día en que la perspectiva favorable se extendiera sobre zona tan amplia como para permitirnos alcanzar esa distancia. No obstante sabíamos que un día u otro encontraríamos el resquicio meteorológico como para atrapar los 500 kilómetros. Era, simplemente, cuestión de tiempo y constancia.

En cambio, el gran obstáculo eran los 5.000 metros ganados. Excluyendo la posibilidad de vuelo en onda, limitada a muy pocos privilegiados en el mundo del vuelo sin motor, no había otro camino que trepar dentro de un cúmulonimbus de gran desarrollo. Algunas historias leídas y escuchadas desde que nos iniciábamos en la actividad nos hacían ver esas nubes tan típicas de paisajes bucólicos con el mayor respeto. No creo que hubiera un piloto de planeador que no se sintiera agobiado por profundos temores la primera vez que entró a volar a ciegas en un cúmulo, aunque fuera de no muy gran tamaño. ¡Y qué decir de esos monstruos que al final de la tarde ponían su tope por encima de los 10 mil metros de altura y en cuyo interior veíamos en ocasiones restallar los relámpagos!

Recuerdo que en una ocasión en 1962, volando en jet hacia los Estados Unidos a la altura del Amazonas, por sobre una capa cerrada de nubes que superaba los 10 mil metros, pude apreciar uno de estos mastodontes emerger como una torre compacta, muy por arriba de

nuestro nivel de vuelo y encenderse con la tormenta que se desarrollaba en su interior. Por supuesto, nuestro piloto, como todos los de línea, evitó cuidadosamente su proximidad.

Síntora, aquel piloto militar que entró en un cúmulo en Córdoba con un Blanik, puede dar fe de la energía que encierran estas nubes. El relato espeluznante de su aventura —que conocí por referencias de terceros— comprende un ascenso en un cúmulonimbus a 120 kilómetros por hora de desplazamiento vertical, la pérdida de conciencia superados los 5000 metros, una altura tope alcanzada superior a los 10 mil metros y una máquina tan robusta como el Blanik prácticamente destrozada por la turbulencia, con la que tuvo la fortuna de poder llegar a tierra, luego de recuperar el conocimiento cuando estaba descendiendo en forma vertiginosa. Y como corolario de este hecho increíble, un récord nacional de altura ganada y absoluta que difícilmente habrá de ser superado.

Por eso, el diamante de los 5000 metros por lo general era el último que añadíamos a nuestro C de Oro y algunos, yo entre ellos, nunca lo pudimos lograr.

Cuando el instrumental incluyó un horizonte artificial transistorizado, lo que hacía posible volar durante algunas horas en nube con la seguridad que da este aparato, los 5000 metros ganados dentro de un cúmulo perdieron un tanto su carácter difícil. Pero eran muy pocos los aparatos que contaban con este refinamiento tan costoso.

Finalmente, la llegada de superveleros permitió atacar pruebas de largo aliento y así comenzaron a concretarse en la Argentina algunos triángulos de 500 kilómetros, que hasta ese entonces sólo se habían logrado en la parte central de Europa, Ucrania, los Estados Unidos y Sudáfrica, es decir, sobre grandes masas terrestres que presentaban condiciones apropiadas para la formación de térmicas potentes sobre un amplio espacio.

En determinado momento el registro internacional de los C de Oro era bastante grande como para que algunos comenzaran a pensar en la institución de otra distinción que presentara mayores dificultades. Esto no pasó de comentarios aunque supimos de una idea que consistía en

adjudicar un alfiler de corbata de platino a quienes superaran los 1000 kilómetros en vuelo librado. Según tengo entendido esta idea fue particular, lanzada por un norteamericano que estaba dispuesto a costearla de su bolsillo. Hoy, en el año 1974, habría tenido que pagar no menos de tres o cuatro alfileres de platino.

Una vez que conquisté mi C de oro —y un único diamante por un prefijado de 300 kilómetros— lo llevé, como era de esperar, con gran orgullo en mi solapa en toda ocasión posible. Y no obstante haber visitado unos cuantos países y viajado mucho, en especial por los Estados Unidos, jamás pude ver a otra persona con un emblema semejante, fuera de los círculos de vuelo en planeador. Es más: nunca me encontré con alguien que supiera el significado de esas tres gaviotas que, con ser tan pequeñas, cubrían un amplio mundo de preciados sueños, duros esfuerzos y profundas emociones.

LOS SUEÑOS NO CUMPLIDOS

Más de la mitad de la vida de un piloto de planeador está compuesta de sueños e ilusiones. Es tan breve el espacio que el tiempo y las circunstancias dejan para volar y dentro de ese lapso tan escasas las oportunidades de concretar una prueba interesante que nos conformamos en numerosas oportunidades con soñar. ¿Qué otra cosa, por ejemplo, se puede hacer durante el invierno? Por supuesto, íbamos al Club sábados y domingos para hacer uno o dos vuelos. Pero sin térmicas, todo se reducía a seguir fielmente al avión y, luego de hacer algunas piruetas, aterrizar a los pocos minutos.

Gracias a Dios el hombre tiene imaginación e ilusiones. Si no fuera por eso, seríamos poco más que animales. Merced a estas condiciones, cuando llegaba mayo y hasta septiembre u octubre alimentábamos nuestra pasión con relatos, lecturas y planeando vuelos fabulosos. Para esto último sólo era preciso disponer de una carta aérea y una gran dosis de imaginación. Cuando terminaba la temporada de vuelo, a principios del otoño, me llevaba a casa todos los elementos que descansaban en mi ropero del Club —cartas, computadoras de vuelo, manuales— y cuando tenía alguna hora libre me regodeaba estudiando distintos vuelos.

Así conocí la provincia de Buenos Aires en primer término, sin moverme de casa, con Merlo como punto de partida y en un radio de 300 kilómetros, mientras estudiaba minuciosamente la carta. Sobre ella trazaba triángulos, idas y vuelta y distancias libres e imaginaba las condiciones necesarias para cada una de estas pruebas. Con la computadora de vuelo sacaba promedios de velocidad, estiraba planeos y calculaba récords. Esto contribuía en no poca medida a dar al vuelo a vela un sabor de aventura.

Muchos de los tantos vuelos programados cuidadosamente en casa alguna noche mientras llovía nunca se hicieron realidad. Pero tres de ellos, que integraban el grupo de los proyectos largamente pensados y anhelados, sí se concretaron. Uno fue el cruce del Delta, otro llegar a la estancia "La Argentina", en el partido de Ayacucho, y el tercero sobrevolar la ciudad de Buenos Aires. Pero hubo muchos otros proyectos que se quedaron en tales, aunque mis pretensiones no eran muy grandes.

El primero de esos sueños fue llegar algún día a aterrizar en la playa de Mar de Ajó. ¿Por qué Mar de Ajó? Bueno, porque conocía la zona como la palma de la mano y en las muchas horas que pasé en el sitio pescando, durante los veranos, me imaginé más de una vez posándome sobre la dura arena. Cuando comencé a volar mis ojos se iban detrás de las nubes que anunciaban ascendencias. De pie en la playa, con una caña en la mano en espera del pique, miraba el cielo y evaluaba las condiciones. Había estudiado las posibilidades que ofrecía la región y sabía que lo más conveniente era una línea quebrada Merlo-Dolores-Mar de Ajó, puesto que el vuelo directo me obligaría a pasar por zonas donde, en caso de tener que aterrizar, la comunicación era difícil. En cambio, a partir de Dolores y siguiendo más o menos el camino, si me veía obligado a aterrizar podía pedir a algún conductor de los muchos autos que se dirigían a la playa que diera mi posición. Y me imaginaba el espectáculo del camino de tierra visto desde arriba, ruta que había recorrido muchísimas veces en nuestros viajes para veranear en Mar de Ajó.

Por otra parte, estaba seguro de que los últimos treinta kilómetros antes de llegar al mar, tierra arenosa cuando no francamente plagada de médanos, con buena insolación proporcionaría un día de térmicas abundantes.

Pero sobre todo me emocionaba pensando en el momento en que vislumbraría el mar, allá a lo lejos, alzándose lentamente como un horizonte invertido, más oscuro y terso, que marcaría mi límite en el vuelo.

Había recogido de Dori y algunas lecturas una serie de datos sobre ciertas condiciones que se dan en las costas marítimas. Sabía que en la

última hora de la tarde, que coincidiría con mi llegada, los vientos provenientes del mar penetran por debajo del aire caliente que se ubica sobre la tierra, en forma de una cuña, con lo que en definitiva este último se encima sobre aquél. Esta condición podía aprovecharse para hacer algún vuelo interesante bordeando el mar, como quien vuela sobre la ladera de una sierra.

Todo esto me entusiasmaba y esperaba algún día comprobar personalmente estas condiciones desde la cabina de mi Standard Austria. Infinitas veces me imaginé llegando sobre las dunas, para rebalsar los últimos edificios y, con altura regular, alcanzar la playa, desembocando sobre el muelle de Mar de Ajó, donde tantas horas pasé pescando en compañía de amigos. Penetraría sobre el mar a las 1600 horas, con una alegría desbordante y luego viraría hacia la derecha para hacer una pasada sobre el pueblo y reconocer sus calles, sus negocios, sus rincones.

En ocasiones me imaginaba hacer el mismo vuelo con el Foka, aquel planeador que parecía un dardo. Y me veía llegando al mar con este supervelero porque entonces me daba el gran gusto de aprovechar los últimos metros de altura para hacer un looping "a ras de las margaritas" y luego una pasada a alta velocidad.

Pero nunca pude cumplir ese sueño aunque lo intenté, y se quedó en tal. Y ahí está, en el desván, como los trastos viejos aunque de vez en cuando lo saco a la luz para quitarle el polvo que los años le van acumulando y rematar la historia viéndome aterrizar sobre el borde del agua, detenerme y abrir la tapa cabina mientras se aproxima alguno de los tantos amigos que tenía en el lugar, con su cara de asombro y dispuesto a darme un abrazo.

El segundo gran sueño que nunca tuve oportunidad de cumplir era más modesto y si nunca lo concreté tal vez fue por falta de iniciativa. Muchas veces, estudiando la carta aérea, había contemplado un punto en el Río de la Plata, a mitad de camino entre Argentina y Uruguay, sobre cuya historia había leído algo: la isla de Martín García. En aquella época era jurisdicción de la Marina y sabía que la isla contaba con una pista. Allí habían ido a parar varios presidente civiles depues-

tos —y alguno militar— comenzando por Hipólito Yrigoyen. Esa formación rocosa no es más que un afloramiento de la vena de que forman parte las sierras de Balcarce, que continúa en el Uruguay.

Sabía también que podía contar con la benevolencia de las autoridades de la Marina que ocupaban la isla. Y en última instancia, un planeador que cae inesperadamente no puede provocar más que asombro y admiración.

Recuerdo un día de térmicas secas poderosas, con techo cercano a los 3000 metros, que me hubiera permitido fácilmente llegar a Martín García. Pero ese domingo era para mí imposible, puesto que el lunes siguiente mis obligaciones me llamaban a la Capital. Otra vez fallaba alguno de los elementos de la ecuación. Ese domingo paseé por los alrededores de Buenos Aires y de un planeo iba desde Merlo hasta Cañuelas, sobrevolando la fábrica de Mercedes Benz, y volvía al punto de origen casi sin perder altura. En uno de mis paseos vi de pronto un jet que se deslizaba 500 metros por debajo mío, haciendo su entrada en el aeropuerto de Ezeiza.

Y entonces, como siempre, me contentaba con imaginar el vuelo a Martín García. Treparía en los alrededores de Merlo y me iría deslizándose hacia la costa del Río de la Plata hasta la altura de San Fernando. Desde allí, luego de ubicar una térmica que me diera por lo menos 1000 metros, el salto hasta la isla era cosa de chicos. Pero no dejaría de ser emocionante adentrarse sobre la masa marrón, el “río de sueñera y de barro” de Borges, mientras Martín García se iba agrandando y veía surgir la pista, que se perfilaría nítida y dominante en la isla minúscula y verde, mientras la costa del Uruguay se proyectaba como un dibujo al carbón ahí nomás, al alcance de la mano.

Y una vez más se haría presente nuestra condición única, de seres privilegiados, para los cuales no hay permiso previo, documentos ni trabas. ¿Quién le pone vallas al cielo? ¿Quién me impediría entrar en el Uruguay, pasearme sobre sus costas y cuchillas y, si las condiciones lo permitían, volver a tierra argentina? ¿Qué aduanero me pediría papeles y revisaría mis magras pertenencias? ¿Y si tenía que aterrizar en tierra uruguaya, qué? ¿Quién puede culpar a un piloto de planea-

dor? ¿Quién culpa a un pájaro que las corrientes de aire han extraviado y obligado a posarse en un edificio de Buenos Aires, Nueva York o París, venga de donde viniere? ¿Quién no ensaya un gesto de comprensión y ve con admiración no exenta de envidia a un piloto que llega de lejos, de un sitio desconocido y se posa con su máquina grácil en unos pocos metros de terreno libre? ¿Y después de todo, qué le puede pasar a uno, por más que en tierra la autoridad se enoje?

Pero el vuelo a Martín García nunca tuvo lugar y hace compañía a algunos otros sueños, no solamente de vuelo en planeador, que también reposan en la segunda trastienda de nuestra mente, aunque todavía me ilusiono pensando que algún día...

Y por último, el tercer gran sueño se emparenta un poco con el de Martín García, porque se trataba también de cruzar el Río de la Plata a la altura de Colonia y adentrarme decididamente en el territorio uruguayo, hasta donde dieran las condiciones. Sin duda hubiera sido una experiencia para contar a los nietos eso de meterse de rondón en el espacio aéreo vecino, sin radio ni medio de comunicación alguno, remontar el país y terminar aterrizando en un sitio remoto del campo uruguayo, entre cuchillas, donde tendría que convencer a algún policía empecinado y arisco que yo no era un ser de otro planeta ni un contrabandista y donde, sin duda, finalmente encontraría la misma cordialidad y comprensión que siempre hallé en nuestro campo.

Sueños, sueños, que vistos con un poco de filosofía constituyen la médula de la vida del hombre. Todas las grandes empresas, ya sea un negocio, la conquista de un récord o un vuelo de aliento germinan de un sueño.

Porque soñar es la condición divina del hombre, la que lo ha elevado por sobre todas las demás especies.

LOS NUMEROSOS FRACASOS

Repasar estas páginas habrá de dar la sensación al lector desprevenido de que dedicarse al vuelo a vela no es más que una sucesión de hermosos momentos plenos de emoción, en cada uno de los cuales se vive una experiencia nueva y espléndida. Pero posiblemente en esta actividad más que en cualquier otra el cuadro que presenta una descripción de los vuelos destacados es semejante al hecho de observar una tela hermosa desde cierta distancia. A primera vista resaltan los colores y los diseños armoniosos, pero a poco que nos aproximemos y observemos con detenimiento surge la trama, prosaica y monótona.

La trama diaria del vuelo a vela se compone de numerosos intentos sin éxito ni mayores alternativas, como no sea un remolque hacia lo alto con las esperanzas puestas en un día que parecía ofrecer buenas condiciones, pero que la mayor parte de las veces se diluía en un planeo sin alternativas hasta el suelo.

En otras ocasiones, con un poco más de fortuna o habilidad nos quedábamos luchando por mantenernos en el aire, no sólo para gozar el mayor tiempo posible de las delicias del vuelo, sino para dar satisfacción al prurito de buenos pilotos que todos llevamos dentro, en particular cuando los colegas nos estaban observando desde tierra.

Pero volar realmente, intentar y lograr una prueba que quedara grabada en la memoria como un hito, era algo más bien raro, puesto que tenían que darse todas las condiciones: disponer de la máquina el fin de semana, contar con buenas condiciones para volar a vela, tener tiempo como para escaparnos del diario trajín, dispuestos a perder dos días en caso de quedar aterrizados a 200 o 300 kilómetros de distancia, esperando pacientemente la llegada del avión de recuperación, y contar con los fondos que requería dicha recuperación, en especial cuando era distante.

A las numerosas ocasiones en que salimos para advertir con pesar que no valía la pena intentar una prueba y nos quedábamos volando como palomas sobre el palomar se suman las muchas oportunidades en que, considerando que las perspectivas eran buenas, nos largábamos a hacer un triángulo, un vuelo de ida y vuelta o una distancia libre, para quedar a pocos kilómetros del Club, en un campito cualquiera, oteando el horizonte a la espera del avión de remolque, luego de una caminata por lo general bastante larga, hasta el teléfono más próximo.

Y así, sin ningún plan ni concierto, me vienen a la memoria numerosas ocasiones en que fracasé en forma rotunda y tuve que aterrizar por lo general cerca, lamentablemente cerca del Club, y otras en las que aunque concreté lo proyectado sufrí como si hubiera fracasado.

Recuerdo aquella vez, hacia fines de la temporada del 68, cuando ante la carencia de los puntos que me permitirían optar por una buena máquina el año siguiente, salí un día de condiciones marginales con un Ka6, que no era mi máquina pero que había volado en numerosas ocasiones y en la que me encontraba cómodo, para intentar un breve ida y vuelta a Capitán Sarmiento, distante unos 40 kilómetros. En ese día soleado aunque de condiciones pobres, creo que el planeador se mantenía en el aire más por mi entusiasmo que por las ascendencias que encontraba.

Así que me largué rumbo al noreste, dejando Luján ligeramente a mi izquierda y luchando duro por trabajar las escasas térmica que hallaba a mi paso. Luego de casi recorrido el camino de ida me encontraba muy bajo, sobre el hospicio de Open Door, que extendía debajo sus enormes pabellones. Yo era otro tipo de loco, con un poco más de libertad.

Las nubes se armaban y desarmaban con una inconstancia desesperante y recorrí los alrededores de la zona, subiendo un poco aquí y bajando un mucho allá, para mi pesar. Hasta que, por debajo de los 200 metros comprendí que no había nada que hacer. Divisé una parcela buena, hice tráfico y cuando estaba a 50 metros de altura un tremendo empujón me lanzó hacia arriba. No obstante, tuve la prudencia de

no virar sabiendo que era imposible "prenderse" en una térmica a esa altura. Una casita por demás modesta me esperaba, con su gente amable, que me brindó enseguida el consuelo de un mate. Y una hora después emprendía la vuelta al Club a remolque.

O aquella otra vez, durante la primera prueba de un concurso en Pehuajó, donde volaba mi Standard Austria, cuando luego de luchar desesperadamente con fuerte viento de frente, me encontré a una altura de la que era imposible volver a ascender. Había ido descendiendo, a tal punto que en cierto momento el altímetro me indicaba unos pobres 80 metros. Por suerte, estaba sobre un campo de trigo, donde encontré una incipiente térmica, que viré con el mayor cuidado del mundo. No era lo suficientemente amplia y por momento me salía fuera de su diámetro para volver a entrar en ella no bien completaba el círculo. Y así fui ganando altura penosamente y pude llegar al punto de viraje —la prueba consistía en una línea quebrada—, para encaminarme ya con viento de cola hacia Lincoln, cuyo aeródromo era el punto de llegada.

De esa ocasión recuerdo dos circunstancias. La primera, el error en que incurrí de volar con pantalones cortos, lo cual me produjo una quemadura de sol intensa en la parte superior de las piernas, de la que me dolí durante todo el resto del concurso. Y la segunda, el espectáculo terrible a que asistí en Lincoln, donde presencié cómo se accidentaba un planeador del Club González Chávez.

El aeródromo está ubicado en un extremo de la ciudad y nuestro rumbo de llegada era perpendicular a la pista. Hice mi pasada sobre el control y viré hacia el pueblo, pero inmediatamente me di cuenta que el viento era muy intenso, por lo que no me alejé mucho.

Recuerdo con nitidez que, gracias a la penetración de mi máquina, llegué sin dificultad a la pista, pero cuando saqué frenos prácticamente descendí en forma vertical, como suspendido de un hilo, hasta posarme en el suelo, donde el planeador apenas carreteó unos metros. El viento intenso, al desplazarse, creaba las condiciones que hacían que la máquina volara, aunque apenas se desplazaba respecto al suelo.

Y sentados a la vera de la pista, charlando con los pilotos que habían llegado, de pronto vimos arribar a un Ka6 de González Chávez

piloteado por un muchacho que hacía sus primera armas en concurso. Se dejó llevar inadvertidamente hacia el pueblo y cuando quiso regresar comprendió que el viento era como una barrera que le impedía avanzar. Lo vimos desaparecer tras una alta cortina de eucaliptos situada al extremo de la pista y, ya por debajo de las copas de los árboles, fue atrapado por la fuerte turbulencia que lo dejó sin control sobre su máquina. Se estrelló y deshizo sobre el suelo.

Yo no quise unirme a los que corrieron hacia el lugar, estimando que poco habría ya que hacer. Luego vi la máquina de cerca y comprobé que estaba totalmente destrozada, invertida y con el fuselaje partido en dos. No obstante, el piloto solamente sufrió la fractura de una pierna, aunque quedó desmayado por el choque contra el suelo. La estructura relativamente frágil de un planeador por lo común salva la vida del piloto en un impacto, al absorber el encontronazo y diluir la inercia de la masa. Otra de las nobles cualidades de un planeador: su condición de "perdonavidas".

Por la noche visité a nuestro compañero en el sanatorio donde estaba internado, tratando de alentarle un poco, puesto que un accidente abate el ánimo del piloto más templado.

Y aquel primer vuelo de distancia con lo que era para mí a esa altura un velero real, el Meise, luego de haber prefijado Saladillo, en el cual gocé por primera vez el pilotaje de una máquina de regulares condiciones. En esa oportunidad no pude encontrar el Aeroclub, y ya sin posibilidad de subir, traté de cruzar la ciudad, pero advertí que no era posible, por lo que viré y me dirigí a un campo bueno que había visto en mi camino. Era una chacra en la que vivían dos o tres familias de origen italiano, que cuando aterricé estaban arreglando el techo de la casa. Cinco o seis personas vinieron presurosas a mi encuentro amontonándose sobre un tractor, presagiando un accidente, y una vez informados me recibieron como a un miembro de la familia. El hijo mayor, un gordo increíble, me llevó en una derrengada pick-up hasta la ciudad para hablar por teléfono y luego me paseó por varias casas de parientes, exhibiéndome como un trofeo. Luego me hicieron quedar en la chacra a dormir, y esa noche de verano, tranquila y serena como

pocas, las dueñas de casa prepararon unas enormes fuentes de pollo frito que culminaron con una deliciosas sandías recogidas de la huerta cuando terminamos la cena. Con sandías de la misma huerta, luego de haberlas elogiado calurosamente, querían llenarme la cabina del planeador al día siguiente, cuando me disponía a emprender el regreso a remolque.

Y aquella vez que salí a intentar un prefijado a Junín en un día que pintaba inmejorable con el Skylark II DCO, y luego de ubicar una magnífica térmica sobre el Club, con cúmulos que brotaban por doquier, séguí en un planeo hasta el suelo y aterricé en Plomer, a 40 kilómetros del Club, donde esperé hasta las 17 horas, luego de haber visto al Ranquel del Club que volvía con un planeador a remolque y haberme cansado de hacerle señas con el espejo.

Y aquella oportunidad en que salí con mi Standard Austria a tratar de cumplir uno de mis sueños: llegar a la orilla del mar, en las playas del Tuyú, donde mi familia estaba pasando un mes de veraneo. ¡Qué emoción hubiera sido aterrizar en la playa amplia y lisa, a última hora de la tarde, luego de un planeo final sobre los médanos, mientras allá a lo lejos se iba empinando el mar verde como una pampa líquida! Pero la suerte me abandonó a la altura de Guerrero, poco antes de llegar a Dolores, donde debía virar y tomar una foto del aeródromo. Y caí en un tambo, donde conocí otra de las actividades peculiares del campo bonaerense. De la estancia en el tambo recuerdo la benevolencia de la gente, su buena voluntad para trasladarme a Dolores, desde donde hablé por teléfono con el Club, y luego su insistencia en que me quedara a dormir en su casa. También quedó grabada en mi mente la comida, compuesta de un guisote imposible de digerir, pero que tuve que comer con buen gesto, y un vino con un gusto irreconocible que tampoco pude despreciar. Y finalmente, en la pieza donde me alojaron, recuerdo la tos de uno de los muchachos, que recién me permitió pegar los ojos a las 0300 horas, para despertarme una hora después cuando todos se levantaron para iniciar las faenas del ordeño.

Y aquella otra ocasión en que salí en busca de la estancia "La Argentina" de los Diz, para verme obligado a aterrizar a la altura de la

estación Casalins. Volaba en esa oportunidad el Skylark II y el campo estaba muy mojado, lleno de lagunitas.

Con 400 metros y ya seguro de no llegar a mi meta decidí buscar donde aterrizar, en lugar de intentar el próximo salto hasta la estación siguiente, con el riesgo de quedarme a mitad de camino. La estación me brindaba la posibilidad de enviar un mensaje comunicando mi posición al Club para la recuperación. Así que localicé un hermoso chalet, donde presumía encontrar cobijo y me aparté un tanto de la estación para aterrizar a su lado. La gente vino enseguida y luego de las consabidas presentaciones y frases amables, dije iba a ir a pie hasta la estación para mandar un telegrama al Club, ya que no había teléfono en la casa.

Aquí fue la cara de extrañeza del encargado, cuando me comunicó que estábamos a... 6 kilómetros de la misma. Por suerte, su hijo mayor, un muchacho de 15 años criado en el campo donde los chicos parecen haber nacido con un caballo entre las piernas, se comió a llevar y despachar mi mensaje.

Allí pernocté en esa oportunidad, contando durante la cena historias y ocurrencias a la familia del encargado que me escuchaba embelada como a un extraño llegado de otro mundo.

Finalmente, y como siempre me ha ocurrido, me cedieron lo mejor que tenían, en este caso el chalet del dueño que estaba ausente y del cual dispuse en forma exclusiva.

Al día siguiente se produjo el gran espectáculo de la llegada del Stearman. Nos despedimos y salimos de vuelta, para encontrar una tremenda turbulencia en el camino, a tal punto que en cierto momento tuve que desprender el remolque, ante la inminencia de un tirón que presumía muy brusco por formar la sogla una enorme comba. Y allá fuimos a aterrizar en una estancia, mientras por todas partes me salían el encuentro térmicas poderosas.

El paisanaje nos rodeó agrupándose como vacas en la aguada, mientras nos contemplaban con asombro. Nos ayudaron a volver a salir y regresamos sin otras novedades.

Y aquella otra oportunidad memorable en que, durante el concurso nacional de 1964 aterricé en el aeródromo internacional de Pajas Blancas, provincia de Córdoba, en el tramo final de un triángulo de 100 kilómetros que, partiendo de la Escuela de Aviación Militar y luego de pivotar sobre Juárez Celman y la estación Blas de Rosales, me debía llevar de vuelta a la base.

En la última pierna, una vez que viramos en bandada sobre Blas de Rosales, pusimos rumbo a la Escuela bajo un techo de nubes, donde el aire estaba calmo y muerto, y era imposible esperar una ascendencia. Con mi Ka6 puse rumbo a la base y al darme cuenta de que era imposible llegar me desvié ligeramente a la derecha en busca de las pistas de Pajas Blancas.

Fui perdiendo altura suavemente y recuerdo que los últimos kilómetros me deslicé casi rozando extensos plantíos de lechugas y repollos, pertenecientes a las quintas que abundan en la zona.

Entré con unos pocos metros de altura sobre la cabecera norte y temiendo entorpecer la llegada de algún avión de línea saqué frenos, para posarme a escasos 100 metros del extremo, en una pista de cerca de dos kilómetros de extensión. Por supuesto, nadie me vio llegar, así que puse mi planeador a un costado, sobre los pastos, lo estaqué y me fui caminando, cortando distancia por entre pajonales, hacia la torre de control.

Cuando conté mi historia y pedí un teléfono para hablar a la base, tardaron en creerme. Media hora después llegaba uno de los muchachos remolcadores con un Ranquel mientras se descargaba una ligera lluvia, y despegábamos enseguida para estar a los cinco minutos a tiro de aquella pista de tierra, tan ancha y larga que los cordobeses afirmaban que no era una pisa sino un pistón.

Y aquel aterrizaje, también con el Skylark II, a 15 kilómetros de Merlo, en un frustrado triángulo de 100 kilómetros, una temporada que había sido muy lluviosa dando origen a campos verdes, plenos de pasto alto, oportunidad en que me posé en un potrero donde la malezas me llegaba más arriba de las rodillas, para comprobar luego de bajarme del planeador, que diez metros más adelante, oculto por la vegeta-

ción compacta corría perpendicular un canal de un metro de ancho donde, de tener un poco más de velocidad seguramente hubiera destrozado mi máquina.

Y aquella vez que salí con el Sky 34 a intentar un triángulo de 200 kilómetros y me quedé en las cercanías —o lo que yo creía eran las cercanías— de Empalme Lobos. Lo cierto es que caminé cinco kilómetros bajo el sol de la tarde, luego de dejar el planeador, no muy tranquilo, en un potrero repleto de vacunos. Hablé al Club desde el primer bar que encontré, comí un sándwich y conseguí un taxi para regresar hasta hallar, por fortuna, mi planeador intacto. Y luego, la consabida espera de un par de horas, tirado a la sombra de un ala, espantando moscas.

Y aquella ocasión en que hice mi segunda salida de distancia, un par de días después de la primera, cuando aterricé a la vera de la ruta 7, esta vez con rumbo a Las Heras siguiendo fielmente el viento que soplaba en esa dirección. Por supuesto, piloteaba uno de esos Babys que, como primer monoplaza que podíamos volar, nos parecía que ponía el mundo al alcance de nuestras manos.

Superada la ciudad de Las Heras por unos 10 kilómetros, descendí sin poder encontrar nada para ganar altura, con el pensamiento puesto en las dificultades que se presentarían para comunicarme con el Club, ya que la ciudad quedaba bastante lejos. Y para mi sorpresa —primera y única vez que me ocurrió en mis numerosos vuelos de distancia— el muchacho que vino a ver el planeador cuando aterrizó, al preguntarle dónde había un teléfono me dijo: “Ahí, en el almacén”, mientras me señalaba una casa a no más de 200 metros.

Y aquel aterrizaje, durante una prueba en Córdoba, cuando me quedé a mitad de camino en un triángulo de 200 kilómetros, en un día por demás pobre, donde asistí al espectáculo desalentador de planeadores sembrados en el suelo por doquier.

Córdoba, la de los campos estrechos y pedregosos, donde me vino a sacar Sari con un Ranquel. Acortamos la sogá a una distancia que parecía nos permitiría tocar con la mano el plano de cola del avión luego de llevar las máquinas al extremo del campo, aprovechando el

último centímetro. Luego de mantener el Ranquel frenado y dar motor a fondo, Sari soltó todo y allá fuimos a los saltos, hasta pasar rozando un cerco de cina-cina, cuyas púas me parecía sentir en los fondillos.

Y aquel vuelo de traslado en un remolque doble con Zita al comando de otro planeador, después del concurso de Córdoba de 1964, cuando debido a la fuerte turbulencia el piloto remolcador trepó hasta los 2000 metros, haciéndonos tiritar de frío dentro de las cabinas, con nuestras magras ropas para volar en verano.

En Pergamino hicimos escala para cargar nafta, yo con el Ka8 y Zita con un Ka6, en la angosta pista de una base de fumigadores. Y estos muchachos, hartos de volar a toda hora y todos los días, vinieron a ver maravillados estos frágiles y encantadores aparatos y nos contaron que hacía tiempo querían fundar un club de planeadores y nos acribillaron a preguntas sobre performance, costo, etc., mientras nos miraban con envidia.

Y aquel aterrizaje en la estancia "Acelain", de Enrique Larreta, en el corazón de Tandil, durante un concurso en el cual salí a tratar de repetir un triángulo de 100 kilómetros que acababa de cumplir, puesto que el reglamento me lo permitía. Pero mi salida tenía como origen la curiosidad de conocer esta estancia famosa, que había entrevisto desde el aire en varias oportunidades. En particular su fabuloso casco, con arboledas magníficas y una no menos magnífica pista de aterrizaje.

Allí estaba situado uno de los controles y allí decidí aterrizar, aunque hubiera podido volver en vuelo puesto que el día era bueno. Los controles que habían llegado en avión a las 12 horas, se instalaron sin ver a nadie, y recién a las 16 horas arribó un capataz, alertado por las ideas y venidas de tantos planeadores y aviones a motor sobre la zona.

Y aquella otra ocasión en que salimos en un día muy pobre, durante el concurso nacional de 1965 en Tandil, más porque estábamos ansiosos de volar que porque confiáramos en completar la prueba, a tratar de cumplir un ida y vuelta entre la base y Chillar. Yo tuve que aterrizar a poca distancia del punto de partida, en un campo que me pareció amplio y liso, pero que me llamó a engaño porque se trataba

de un sembrado de lino maduro de un metro de altura, donde el planeador se frenó como en un pantano. Y allá me fui, caminando con mi paracaídas al hombro, abriéndome paso dificultosamente en el sembrado compacto que se adhería a mis botas, hacia la casa que había entrevistado durante el vuelo.

Entré por un largo camino bordeado de árboles y me encontré de pronto en medio de una reunión de los dueños de la estancia, que estaban terminando de almorzar y me vieron llegar como quien ve aparecer un fantasma.

Solicitos, me preguntaron qué podían hacer por mí. Les respondí que quería causar la menor molestia posible, a lo que el dueño de casa, con una salida plena de "savoir faire" que rompió el hielo me dijo:

"La menor molestia me la causa si nos acompaña a tomar un coñac".

Ante lo cual comprendí que el camino más razonable y casi único era aceptar una copa, que bebí con placer, mientras charlábamos — ¡cuándo no! — de este deporte tan extraño que es el vuelo sin motor.

Y luego me ayudaron a rescatar el planeador del campo de lino, remolcándolo con una camioneta que produjo un destrozo increíble en el plantío maduro, para finalmente, entre veinte personas que se habían reunido, contando unos cuantos peones que se arrimaron curiosos, alzar el planeador como si fuera un junco y pasarlo al otro lado de un alambrado, a un campo más liso, que mostraba un rastrojo de trigo.

De allí me vino a sacar un Fleet que andaba de rastreo y tuvimos la fortuna de que el campo se extendiera por más de dos mil metros, puesto que a la poca potencia del avión se unía el hecho de que el rastrojo de trigo, de medio metro de alto y sumamente compacto, me impedía bajar los alerones del estabilizador para levantar la cola y tener comandos. Finalmente, en un declive dimos el salto y nos fuimos flotando y meciendo en el aire, hasta tomar velocidad y altura, mientras nuestros ocasionales amigos nos saludaban allá abajo.

Y las largas tardes en que el tiempo no permitía volar, cuando nos reuníamos en la pieza de alguno de los pilotos veteranos para atibo-

rrarnos de mate, cuentos e historias de vuelo, en un ambiente heterogéneo hasta lo absurdo. Había entre nosotros médicos, ingenieros, mecánicos, empleados, estudiantes, hasta un espiritista, todos amalgamados y unidos por la pasión común del vuelo.

Y todas las veces que llegaba al Club y por no disponer de aparato, debía contentarme con ver salir a otros en busca de sus preciados puntos o las emociones de un vuelo de aliento, sintiéndome —como un moderno Prometeo— encadenado a la tierra, para luego esperar ansioso las primeras noticias de las distancias recorridas o los tiempos empleados.

Y aquél tractor que era una tortura poner en marcha en las heladas mañanas de invierno, al que un alumnito un día, desconocedor de dónde tenía el tanque, le llenó de nafta el depósito de aceite. Por fortuna, alguien se dio cuenta del error antes de intentar ponerlo en marcha.

Sí, el vuelo a vela tiene muchos de estos momentos que, como la trama de la tela dan forma y sustento a la parte llamativa. Y no lo lamento, porque esto lo que hace de nuestro deporte algo único y que los ingleses han resumido con una expresión feliz:

“Si fuera fácil no sería divertido”.

EL ÚLTIMO VUELO

La vida volvió para mí una de sus páginas más importantes en aquel año de 1969. Por circunstancias que no hacen al caso, había decidido trasladarme a los Estados Unidos aceptando una oferta de trabajo que era por demás interesante. Me iba —o mejor dicho, nos íbamos puesto que se trasladaba toda la familia—, con la casi certeza de que ya no volaría más en forma regular. En otros viajes me había acercado a la actividad de vuelo sin motor en los Estados Unidos, sólo para comprobar con desaliento que practicarla era por demás caro. En alguna oportunidad, allá por 1967, pude hacer un vuelo de doble comando en un centro de la localidad de Wurtsboro, del cual dejé un relato que publicó Riega en su revista y que me pareció interesante reproducir en estos recuerdos.

Pero eran los tiempos en que mis viajes a los Estados Unidos tenían casi el carácter de paseos. Ahora iba con toda la familia, a reemprender la vida regular con sus exigencias de estudios para los hijos, lo cual limitaba mis posibilidades de volar, a diferencia de la Argentina, donde en comparación resultaba tan barato.

Una semana antes de emprender el viaje, a mediados de mayo, quise hacer una visita al Albatros que tenía todas las características de una despedida a un viejo amor, porque en cada planeador, avión, hangar o trozo de pista había dejado algo de mí mismo. Y el domingo previo a mi partida, como si fuera uno de tantos viajes al Club, nos dejamos caer por Merlo.

No podía dejar de volar, sobre todo pensando que tal vez sería una de las últimas veces que tuviera la oportunidad de elevarme y desplazarme por los cielos de Merlo. Y por feliz coincidencia, allí afuera del hangar de veleros reposaba el Phoebe, aquel supervelero que acababa de ser adquirido por el Club. Entonces pensé que se daban las condi-

ciones ideales: me despediría del vuelo a vela gozando de una de las mejores máquinas que había en el país.

El Phoebus era un velero afinado, de una terminación increíblemente cuidada. Su cabina era amplia y la visibilidad óptima. Uno tenía la impresión de volar en una esfera de cristal.

Me senté en la cabina y le pedí a uno de los veteranos que andaba cerca y ya lo había volado que cumpliera con el rito reglamentario de la "adaptación". A estas alturas, por lo general la tarea consistía en deseárselo a uno buena suerte. Hice algunas preguntas sobre estabilidad y reacción de comandos, ajusté las pedaleras y el correaje del paracaídas, moví con delicadeza pedales y palanca y me dispuse a llevarlo a la cabecera sur de la pista chica para rematar diez años ininterrumpidos de vuelo en planeador.

Pero quería tener algo mas que el simple recuerdo de esta máquina trepándome a través de las yemas de los dedos. Así que instalé a Alfredito en el asiento delantero del Stearman que me iba a poner en vuelo, munido de mi máquina fotográfica, dí algunas instrucciones al piloto remolcador para facilitar las tomas y me ubiqué en aquella magnífica cabina del Phoebus que era como un palacio comparada con el simple puesto de comando de los Babys en que había comenzado a volar y que aún subsistían.

Poco después, como un salmón que remonta poderoso la corriente, casi sin esfuerzo, en apariencia sin emplear energía, nos elevamos hacia lo alto. El Phoebus parecía realmente un pez estilizado que se deslizaba ingrátido y elegante, no obstante seguir las maniobras del avión de remolque. Los comandos respondían con una docilidad increíble transformando la tarea de pilotar en un placer sublime.

A 450 metros, en un día que presentaba pocas perspectivas de ascendencias, corté el remolque y, como lo había convenido con el piloto del avión, que se mantuvo en el rumbo, hice una media vuelta hacia la derecha para que Alfredito tomara algunas fotos desde su cabina. El avión se mantuvo unos instantes en mis cercanías mientras yo observaba la Minolta con el teleobjetivo continuamente enfocado hacia mi máquina. Luego el Stearman picó y se alejó hacia la pista chica, dejándome dueño y señor de todo el espacio.

Ahora, realmente libre, hice alguna pérdida, unos virajes escarpados, una picada para apreciar la reacción de este hermoso animal y pronto localicé una térmica que me absorbió sin demora, como el imán atrae a una partícula de hierro. El Phoebus trepó con la misma facilidad que había bajado, pareciendo contravenir la ley de la gravedad. Bastaba un ligero movimiento de la palanca hacia adelante para que, casi sin percibirlo, la velocidad aumentara vertiginosamente. Me parecía que había transcurrido una eternidad desde aquella oportunidad en que volara por primera vez un Baby sintiéndome tan entusiasta y radiante. Ahora el viento no me daba en la cara y disponía de un panel de instrumentos completísimo, y si bien había perdido algo de la genuina sensación de vuelo que se siente cuando el aire nos da en el rostro, las sutilezas con que había dotado la técnica moderna a esta máquina me hacían sentir como en otro mundo.

Puse proa hacia Morón y llegué al borde de sus pistas casi sin perder altura. Viré hacia el Club y di amplios paseos por los alrededores. Parecía que podía encontrar una ascendencia en cualquier momento que la necesitara, como al conjuro de mis deseos.

Pero allá en un rincón de mi cerebro latía como una arteria lastimada la idea de que este era mi último vuelo. Y la congoja me subía por la garganta como una corriente desbordada cuando recordaba que tal vez nunca más vería este paisaje tan familiar, con el Río de la Plata allá hacia el noreste, la masa de edificios que se iba espesando hacia Buenos Aires, los campos que se abrían amplios y acogedores hacia el oeste, la ruta a Las Heras que era como un viejo y trillado camino. Desde allá abajo se elevó la pitada de un tren y balanceé un poco mi máquina para contemplar una vez más la estación de Merlo, donde la gente, como pequeños insectos, pululaba esperando el vagón donde se hacinaría, mientras yo gozaba de la libertad absoluta de ir donde quisiera en mi mundo tridimensional.

Un poco hacia el norte de nuestro campo el río Reconquista se perfilaba nítido, enmarcado por la vegetación que crecía en sus riberas, mientras el arroyo que pasaba por nuestro campo de vuelo, que estaba siendo canalizado, rodaba lentamente en su busca. Y debajo

mío Merlo, la ciudad tan familiar para los que habíamos pasado horas volando sobre sus calles, casas y plazas.

Y entonces comprendí que no debía esperar que el día terminara para aterrizar. Como los héroes griegos que morían jóvenes, debía llevar este aparato a tierra cuando aún había térmicas que me permitirían volar un par de horas para quedarme con la sensación viva entre mis manos. Así que tomé altura por última vez, di palanca adelante y llamé con firmeza para dar una media vuelta. Volví a tomar velocidad y repetí la maniobra tratando de que las sensaciones quedaran atrapadas en cada célula de mi cuerpo y mi cerebro. Y con el corazón galopando y un nudo grande que se iba ampliando en la garganta, saqué frenos y puse proa a la cabecera sur de la pista chica.

* * *

Aterricé corto de intento. El grupo de pilotos que estaba esperando turno para volar en sus máquinas quedaba lejos. Desprendí la tapa cabina, me libré del correa de seguridad y el paracaídas y me deslicé afuera. Miré un instante esta obra humana que a mis ojos resumía toda la belleza del mundo y con un gesto tierno acaricié el ala, sintiéndola tersa y fría bajo la palma de mi mano.

Y con una mezcla de dolor, resignación y calor en el corazón, sentí que una puerta más —quizás de las más importantes que hubiera traspuesto en la vida— se cerraba tras mío.

FINAL

Ahora todo ha pasado y comienza a tomar forma la leyenda. Atrás quedan, tan lejos y sin embargo tan cerca, trabajos, alegrías, pesares y recuerdos, muchos recuerdos.

Me llevo de mi paso por el vuelo a vela tesoros inapreciables, tal vez los mejores que pueda el hombre acumular en este mundo porque sólo tienen valor para el que los ha vivido y nadie puede robarlos. Además, encontré allí genuinos amigos y en el desempeño de actividad tan particular me adentré un poco más en el conocimiento de los seres humanos.

Sin duda, la actividad del vuelo a vela me ayudó a madurar psíquica y emocionalmente. Creo que ese proceso, que por lo general se da en forma natural en el hombre, tuvo en esta actividad especial un buen catalizador.

Y además me vi obligado a aprender muchas cosas, en particular técnicas, que también tienen su lugar en el panel de conocimientos que hacen del hombre que anhela tener una cosmovisión del mundo, un ser algo más completo y perfecto.

Hubo una época en la que la sola idea de dejar de volar me llenaba de pena y congoja. Hoy ya no lo siento así. Mi ánimo se parece al del atleta que comprende que su cuerpo no está en condiciones de cumplir las mismas hazañas que llevaba a cabo a los 20 años. Sólo que en este caso se trata de una evolución mental más que física.

Posiblemente podría volver a volar con la misma o mayor eficiencia y habilidad con que lo hice en la época de intensa actividad. Pero también percibo que no sentiría hoy el mismo entusiasmo y voluntad infrenables por concretar vuelos de aliento. Es como si hubiera llegado a la cima de la montaña y al descender al otro lado, si bien recor-

dando con deleite los buenos momentos y los paisajes contemplados desde lo alto, me dijera:

—“Fue hermoso, pero ya superé todo lo que quería vencer”.

Y sentado en una piedra me quedaría contemplando largo rato esa cúspide con la que tanto soñé y que logré conquistar.

Hoy, sentado en la roca miro hacia atrás y pienso que fue hermoso todo lo visto, hecho y recorrido.

Y sin duda, de haber un eterno retorno, valdrá la pena vivir nuevamente la experiencia.

Nueva York, mayo de 1975

... Y VISITAMOS OTROS CIELOS, Y VOLAMOS OTRAS TÉRMICAS

El alejamiento de la actividad regular de vuelo no fue obstáculo para que continuara interesándome por todo lo relacionado con el vuelo en planeador.

La permanencia en los Estados Unidos durante varios años me permitió conocer Wurtsboro, sede de un club de planeadores, donde volé por primera vez en ese país.

Luego pude conocer Elmira, otro famoso centro de vuelo en el estado de Nueva York, donde se ubicaba una fábrica de planeadores, entre los que se encontraba el Schweizer 2-22, con el que di instrucción durante algunos años. Así que mi visita a este centro de vuelo, distante unos 200 kilómetros de Nueva York, fue casi obligada. Allí volví a volar en dos o tres ocasiones en los Estados Unidos.

Años más tarde visité Harris Hill, otro centro cercano a Elmira, cuyo relato también consta en las páginas siguientes.

Finalmente pude visitar en España la localidad y centro de vuelo de Fuentemilanos, famoso en toda Europa, donde si bien no pude realizar un vuelo, me fue posible admirar una hermosa organización modelo en esta actividad.

Como agregado a estas tres experiencias incorporé el relato de una visita al Club de Planeadores de San Martín de los Andes, donde sí pude volar y encontrarme con algún viejo amigo.

He creído interesante incorporar estos relatos, algunos de los cuales fueron oportunamente publicados en alguna revista de vuelo a vela.

HAY UN LUGAR LLAMADO WURTSBORO

En 1967 tuve oportunidad de conocer de cerca algún aspecto del vuelo a vela en los Estados Unidos. Escribí poco después en Buenos Aires este capítulo. Me ha parecido que esas impresiones, tal cual las puse en el papel en aquel entonces, pueden ocupar un lugar en esta recopilación de recuerdos.

Nueva York y el invierno. ¿Puede haber algo más distanciado del vuelo a vela? Pero llevar esa pasión dentro nuestro y vivir aquí, entre moles de cemento, acero y cristal puede resultar en ciertos momentos la peor tortura inventada por la civilización.

Ubicado durante un lapso más o menos prolongado en la isla de Manhattan y habiendo dejado a mis espaldas un nuevo verano argentino lleno de promesas para volar a vela, no dejé de hacer mis planes para buscar algún lugar donde ver, preguntar y, si era posible, volar en planeador en este congestionado rincón del mundo.

Las búsquedas de un club en las cercanías de Manhattan fueron infructuosas, no obstante los empeñosos esfuerzos de una oficina de voluntarias de las Naciones Unidas, cuyas representantes llegaron incluso a llamar por teléfono a los diarios para hacer averiguaciones. Finalmente volvimos al punto de origen: Elmira. Esta ciudad es el principal centro de vuelo a vela y de fabricación de planeadores del Estado de Nueva York, pero lamentablemente dista demasiado de Manhattan y una visita exige un mínimo de dos días aun en un país tan bien organizado en materia de transportes como es este.

El tiempo se fue deslizado insensiblemente y la proximidad del invierno que, aunque benigno, ya nos ha golpeado en algunos días con temperaturas inferiores a 5 grados bajo cero, hizo que abandonara definitivamente el proyecto de conocer la fábrica de los Schweizer.

Incluso mis perspectivas de visitar algún centro de vuelo a vela próximo se iban reduciendo rápidamente al no encontrar ningún dato al respecto. Las primeras nevadas harían imposible en forma definitiva ese anhelo.

Pero por fortuna, en una conversación ocasional con un amigo norteamericano que no sabe nada de vuelo a vela, surgió un nombre: Wurtsboro. Me dijo que había visto volar en una colina, en esa localidad, gran cantidad de planeadores. De inmediato ubicamos en un mapa la zona y realicé las averiguaciones del caso para trasladarme al lugar.

Wurtsboro está situada a 80 millas de Nueva York, es decir, dos hora de fácil y tranquilo viaje en un cómodo ómnibus. Partimos a las 0830 horas de un domingo excepcionalmente templado para la época, a tal punto que no requería siquiera un abrigo suplementario. La zona, que apenas abandonada la isla de Manhattan es netamente industrial, se transforma gradualmente en una hermosa sucesión de colinas y valles donde las rutas asfaltadas, amplias, bien señaladas, lo introducen a uno en un paisaje de ensueño. Una hora después de la salida ya estamos en plena campiña, viendo en todo momento granjas o avistando pequeños poblados. La zona es particularmente famosa porque abunda la caza mayor que en este caso está constituida por ciervos. La temporada de caza parece haber sido muy buena porque hoy, domingo temprano, a cada momento nos cruzamos con un auto que lleva en el techo un enorme ciervo que, evidentemente, ha sido cazado el día anterior. Calculo que vimos no menos de 50 en nuestro viaje de dos horas.

Finalmente, cuando ya la ansiedad se acentúa demasiado, unos kilómetros antes de llegar, la vista de los primeros planeadores, nítidamente recortados contra una colina oscura y elevada, nos hizo acelerar las pulsaciones. El ómnibus nos deja en las puertas del aeródromo de Wurtsboro a las 1035 horas. Vemos los hangares y la pista, paralela a la ruta; del otro lado, la colina donde vuelan los planeadores.

Nuestras primeras preguntas nos encaminan a la oficina del aeródromo, atendida eficientemente por una dama, a quien comuniqué mis deseos de conocer el lugar y la actividad de vuelo a vela que allí se

desarrollaba. Me adelantó que había un club, pero que en ese momento, por la proximidad del invierno, casi no efectuaba actividad.

Me informó también que la mayoría de las máquinas eran de propiedad privada y enseguida me puso en contacto con un instructor, el señor Steve Orban, quien en un lenguaje netamente aeronáutico y velozmente neoyorquino comenzó a darme toda clase de explicaciones sobre la actividad que se desarrolla en el lugar.

Al salir de la oficina y dar vuelta al hangar me detuve y vi con ojos arrobados un impecable Standard Austria SH pintado de rojo, rebrillando al sol, descansando sus fatigas sobre la punta del ala izquierda, pero que parecía listo para virar la primera térmica. Una oleada de recuerdos me envolvió y pensé en nuestros Standards, en "mi" Standard, que a estas horas estaría sacándole el jugo a las térmicas bonaerenses. Más allá un Libelle y un HP 11, cuyos dueños estaban preparando para salir a volar. Dentro del hangar, dos o tres Schweizers 2-22 y otras máquinas. Pero por encima de todo, lo que atrajo de inmediato mi atención fue la actividad que se desarrollaba en el extremo de la pista, a 600 metros de donde estábamos. Un avión de remolque ponía en el aire, en forma alternada dos Schweizers que se perdían de vista rumbo al sudoeste, de donde soplabla el viento.

Nos arrimamos a la cabecera de la pista. Entre dos sendas afirmadas, donde operaban monomotores, desarrollaba sus tareas el equipo de instructores y alumnos. La actividad estaba dirigida por Patricia Barone, quien actuaba de fichero, buscaba la sogá, daba toda clase de indicaciones y corría el ala. ¡Qué ejemplo para nuestras brigadas! Entre vuelo y vuelo la acaparábamos para pedirle datos sobre la actividad. No obstante su apellido de neto corte latino no hablaba más que inglés a pesar de confesar haber estudiado tres años de castellano. Orban me la presentó como la "patrona" del centro de vuelo a vela, piloto de avión y de planeador, además de instructora.

El día era hermoso pero, lamentablemente, no ideal para vuelo en colina. La magnífica ladera que se alzaba frente nuestro hasta una altura de 800 pies no permitía su aprovechamiento porque el viento se desplazaba paralelo a la misma. Pero de todas maneras no era cuestión

de desperdiciar la oportunidad de hacer un vuelo, así que en cuanto hubo un claro en la actividad Patricia me cedió el Schweizer, que ocupé con Orban en el asiento posterior, y luego de recibir una serie de indicaciones que escuché resignadamente, enganchada la soga de remolque di la indicación de "todo listo" con el pulgar arriba y sentí la vieja y renovada hermosa sensación del instante previo al vuelo y el comienzo del carreteo.

El Schweizer se deslizó fácilmente sobre el césped y pronto nos encontramos en el aire mientras mi acompañante me hacía toda clase de indicaciones mezcladas con comentarios sobre el lugar, la forma de vuelo, las pruebas hechas, etc., etc. Una leve turbulencia que nos acompañó hasta los 100 metros pronto dejó paso a un aire calmo y nos deslizamos sin sentirlo tomando altura sobre una región de una belleza que —como diría Clostermann— quitaba el aliento. A nuestros pies, una sucesión de colinas arboladas, atravesadas por rutas llenas de automóviles, salpicada de riachos, pequeños espejos de agua, todo un paisaje de gran belleza natural, inteligentemente conservado y mejorado por el hombre, con el respeto casi religioso que se siente en este país por la obra de la naturaleza.

Hicimos algunas eses en remolque hasta que, llegados a los 900 metros, desprendimos y comencé a gustar una vez más esa indefinible sensación del vuelo silencioso, única droga que no produce acostumbamiento.

Viramos, subimos, bajamos, picamos, en fin, toda la gama de desplazamientos que nos hace sentir lo más cerca de la felicidad que puede lograrse en este mundo. No podíamos aprovechar la magnífica ladera de 15 millas de largo —¡24 kilómetros!— para intentar alguna prolongación del vuelo y poco después estábamos a 240 metros de altura, ubicados para iniciar el tráfico. Nos deslizamos paralelos a la colina, dejándola a nuestra derecha, entramos en básico y enfrentamos la pierna final con un gran exceso de altura, sabia previsión puesto que la prolongación de la pista es un abigarrado bosque, nada hospitalario para un Schweizer con dos ocupantes.

A todo esto me llamó la atención que el planeador careciera de nivel transversal, es decir, de bolita. Cuando ya en vuelo le pregunté a

Orban sobre este detalle me dijo que no hacía falta para la instrucción y me señaló la consabida hilacha que flameaba en el pitot.

—“Es más barato que un giro y ladeo”.

Lamenté no estar de acuerdo con este punto de vista pero, como dicen los norteamericanos, “I made my best”. También advertí que nadie practica deslizamientos y hasta parecen desconocer la maniobra. A nuevas preguntas mías durante el tráfico Orban me contestó que no hacía falta porque todos los planeadores tienen frenos. No obstante, reconoció la poca efectividad de los pobres “spoilors” del Schweizer. Aunque resulte curioso, en ese momento advertí que nuestra necesidad de saber deslizar deriva, en principio, de la existencia aún en la Argentina de una importante flota de Babys y que, en definitiva, Orban tenía razón, puesto que el deslizamiento es innecesario en una máquina con frenos.

Hicimos un aterrizaje impecable aunque, a diferencia de nuestra costumbre de mantener la máquina nivelada y enfrentada al viento hasta el último instante, me obligó a dar pedal derecho en la parte final del aterrizaje, virando hacia ese lado. Con este sistema algunos alumnos casi hacían un trompo.

Otro detalle que llamó mi atención y al cual hice algunas referencias fue el de que los planeadores eran dejados frente al viento, aunque este soplaba con alguna intensidad, sin estaquear ni tomar medida de previsión alguna. Cuando se lo hice notar a Orban me contó con gran tranquilidad que en alguna oportunidad había visto pararse a un Schweizer sobre la cola. Fue toda su reacción ante una circunstancia que a nosotros, particularmente en Albatros, nos ha producido algunos dolores de cabeza y de bolsillo, amén de roturas.

Ahora lo más importante. ¿Cuánto cuesta volar en los Estados Unidos? Desde ya podemos afirmar que mucho, para nosotros y para los locales. El vuelo de pasajero como el mío insume la nada modesta suma de 10 dólares. El curso cuesta cinco dólares por remolque hasta 900 metros y un dólar por cada 300 metros adicionales o fracción. El vuelo librado en Schweizer 2-22 sale a razón de 9 dólares la hora (¡qué lejos de nuestras modestas tarifas!) y 14 dólares si la máquina es tripulada por dos personas. Dieciocho vuelos, incluyendo remolques,

pueden obtenerse por 150 dólares. Esto supone un promedio de una hora por vuelo (no olvidar que se vuela principalmente en colina). ¿Por qué estos precios? Porque la enseñanza del vuelo en planeador es un negocio y no una diversión colectiva.²

Por ello casi no hay clubes al estilo argentino para quien quiere aprender a volar. Hay que hacer el curso sobre la base que dejo indicada y luego disponer de planeador propio. No obstante, hay mucha gente que lo tiene en razón del alto nivel adquisitivo y el amplio acceso al crédito, y es posible que si la forma de encarar la práctica del deporte tuviera las características que presenta en nuestro país, es decir, con apoyo estatal, serían muchísimos los que se arrimarían a hacer el curso.

La zona, a primera vista, tiene sus problemitas para intentar vuelos de distancia. En primer lugar, hay gran abundancia de zonas arboladas y los espacios vacíos, a estilo "provincia de Buenos Aires" no abundan, por no decir que no existen. Pero por otro lado, para un piloto experimentado debe ser una gloria volar y hacer temas aquí puesto que además de disponer de colinas en todas partes donde buscar un apoyo eventual ante la falta de térmicas, prácticamente con una altura modesta siempre se está al alcance de alguna pista. Otro factor negativo que me refirió Orban fue el de la abundancia de tráfico aéreo que les limita seriamente, por ejemplo, el vuelo en nubes.

En cambio hasta tienen la fortuna de disponer en ciertos momentos de una onda propia que se origina en las montañas de Catskill y en ocasiones les regala una hermosa lenticular casi sobre el aeródromo. Con espíritu argentino y casi diría Albatrense, es como para cerrar los ojos y ponerse a soñar. ¿Qué tal si de vez en cuando apareciera sobre Merlo una lenticular bien formada que nos permitiera trepar hasta 4 o 5000 metros?

También me refirió Orban que los pilotos nuevos son muy reacios a abandonar el "nido" para sus primeros vuelos de distancia, no obstante las incitaciones que en tal sentido formulan los instructores.

² Este artículo fue escrito en 1967, cuando en los Estados Unidos un litro de nafata costaba unos ocho o nueve centavos. Hoy la inflación hace parecer ridículos estos precios.

En el lugar se han logrado unos cuantos C de Oro y varios diamantes, particularmente con alturas, En cambio, los vuelos superiores a 300 kilómetros, a nuestro estilo, no son tan comunes. Si bien disponen en verano de vuelo térmico toda su actividad gira fundamentalmente sobre el vuelo en colina lo cual, sin duda, produce una mentalidad especial y distinta a la nuestra en cuanto a forma de volar y pruebas atacables.

* * *

Hemos vuelto caminando hasta la pequeña villa de Wurtsboro, congestionada en este soleado domingo por infinitos cazadores. Luego de comer un sandwich nos dedicamos a recorrer la única calle principal, muy corta y sin mayores atractivos, como no sea el ambiente tan típicamente local.

Cuando el ómnibus llega -puntualmente, como era de esperar-, antes de subir miro hacia arriba. Allá alto, aprovechando posiblemente alguna débil térmica otoñal, girar y gira el HP 11. Adivino la cara de gozo del piloto y me siento feliz de integrar una comunidad tan particular como es la de los pilotos de planeador, que pueden ser distintos en función del idioma o las costumbres, pero que son tan idénticos cuando su espíritu se eleva y juega allá arriba, muy arriba, en esa antesala del paraíso que nos pertenece en exclusividad.

UN RETORNO A VIEJOS TIEMPOS Y LA RAZÓN DE LA SINRAZÓN

*Ya de retorno definitivo en la Argentina, un día decidí
realizar una visita a San Martín de los Andes,
donde se había radicado un viejo amigo
de los tiempos del Albatros, Enrique Arcagni.
Este es un relato de ese retorno al pasado.*

21 de febrero de 1997. Estamos en la aproximación final. Dos golpes sordos hicieron que se derramara un poco de adrenalina en el torrente sanguíneo de algunos pasajeros, desconocedores de que se trataba del despliegue del tren de aterrizaje. A ambos lados, el paisaje fracturado de la precordillera. Y en pocos segundos más, tocábamos tierra. Estábamos en Chapelco, la puerta de entrada a San Martín de los Andes.

Cuando penetramos en el hall del aeropuerto, lo primero que pude apreciar fue la figura de Enrique Arcagni que desde el otro lado del acceso agitaba los brazos. Tardamos lo que un suspiro en juntarnos y darnos un abrazo que tenía la carga emocional de 27 años sin vernos, luego de los buenos momentos que compartimos en Albatros. Sin duda, Gardel se quedó corto con aquello de que “veinte años no es nada”. Recogimos nuestros petates y Arcagni nos condujo en su 4x4 a nuestro alojamiento en San Martín de los Andes.

Yo tenía en mente tres objetivos fundamentales, además de reencontrarme con Arcagni: volar, volar y volar. Luego de aquellas salidas que hiciéramos hace más de 25 años a Sierra de la Ventana y a Tandil, mi experiencia era totalmente “pampeana”, a térmica pura. Ahora tenía la oportunidad de volver a gozar de una modalidad que, sin duda, tiene una característica particular: el vuelo en ladera.

Al día siguiente Arcagni me vino a buscar para trasladarnos al ahora llamado Aeroclub de los Andes. Ubicado a un tiro de piedra de la ciudad,

ofrece el encanto de su pista un tanto pedregosa y los cerros que la encierra. Y allí tiene lugar la primera presentación de la gente del club.

¡Casi me caigo de espaldas! Claro, soy machista de alma, dice mi mujer. Una dama, Silvia Bosso, es la patrona. Encargada, piloto de avión, remolca cuando hace falta, ceba mate y prepara asados sin igual pericia (todo lo cual pude comprobarlo personalmente). Y además, desde el primer momento lo hace sentir a uno miembro de la cofradía.

En el hangar reposan un Vasama, un IS 28 Lark biplaza, un PA 18 y un Aero Boero. Todos impecables, como apero de gaucho dominiguero. Prolijamente mantenidos, pintaditos como para ponerlos en venta, con su instrumental completo y listos para volarlos.

No tardamos mucho en sacar el Lark y llevarlo a la cabecera de pista. Poco después Silvia nos llevaba a la rastra del Aero Boero. Y debo aclarar que no es cierto lo que decían los muchachos del Club: que yo llevaba un 38 cargado por si Arcagni tocaba los comandos. En cambio, es cierto que Rubén Mora exclamó al vernos despegar:

“Allí van 80 años de vuelo a vela”.

Bordeamos San Martín de los Andes y nos tiramos contra el cerro Curru Huinca, donde desprendimos en una suave dinámica. Con el trasfondo espectacular de los cerros a la derecha y la ciudad y el lago Lácar a la zurda (no se interpreten intenciones políticas), comenzamos a trepar en un día razonablemente bueno. Pronto alcanzamos los 900 metros sobre el nivel del lago y entonces Arcagni propuso que nos tiráramos hacia el norte, contra otro cordón coronado por un cerrito colorado, un cono perfecto de ese color.

Y para poner el toque final a este paisaje de novela, allá a lo lejos se alzaba el volcán Lanín, con su melena de nieves eternas.

Jugamos sobre la ladera un par de horas hasta alcanzar los 1200 metros y finalmente decidimos (es un decir, porque el que marcaba los rumbos era Arcagni) buscar otros horizontes. Cruzamos el valle en que se asienta el Club y nos recostamos sobre la ladera sur. Pero no encontramos lo que buscábamos y luego de vagar veinte minutos decidimos poner proa a la pista para dar fin a esta, mi primera experiencia en la zona.

Luego, se sucedieron los días poco aptos para repetir la fiesta. En uno de ellos, nos contentamos con intentar algo de vuelo en térmica con poco éxito. Luego de sobrevolar las instalaciones del regimiento vecino, obligados por las ascendencias rotas que no permitían ganar una altura razonable, enfilamos hacia la pista.

Pero esos dos días de vuelo fueron para mí algo así como volver a beber en la fuente de la juventud, recordar viejos tiempos, avivar una antigua camaradería y conocer adeptos, en los que ha prendido la pasión por el vuelo a vela.

Si a todo esto se agrega la hospitalidad de Arcagni y Celina, su esposa, que han creado su paraíso particular en la tierra, con una hermosa casa a orillas del lago Lolog, uno comprende que no se puede pedir más.

Y ahora viene la parte negra de la historia. Tal como lo relata Arcagni en su carta que se publicó en el número 38 de Volovelismo Argentino, el Aeroclub tiene que mudarse. Los terrenos pertenecen al ejército y el regimiento anejo los ha conminado a abandonar el predio. Y la mudanza y ubicación en un nuevo sitio supone dinero, mucho dinero, ese elemento tan escaso en nuestros clubes de planeadores, ese factor que, como dijo Oscar Wilde, no trae la felicidad pero produce una sensación tan parecida, que se necesita un verdadero experto para advertir la diferencia.

Y uno se pregunta: ¿Acaso las fuerzas armadas no pueden prescindir de esa lonjita que, con toda su pequeñez, encierra la posibilidad de salvar vidas? El alejamiento del Club tal vez signifique en algún momento la diferencia entre la vida y la muerte para un enfermo o accidentado.

Parece que hasta ahora no han valido razones de tipo humanitario o simplemente de sentido común. El Club se trasladará a Chapelco o a Junín de los Andes y los muchachos seguirán volando. Pero quizás algún día, en San Martín de los Andes unos padres desesperados, con un hijo enfermo en brazos, le pregunten a la sociedad por qué no se puede disponer de un avioncito para salvarle la vida.

¿ALGUNA VEZ ESCUCHASTE HABLAR DE HARRIS HILL?

Domingo 18 de octubre de 1997. Atrás queda el pequeño pueblo de Pulaski. Pero no estamos en Polonia, sino en el estado de Nueva York, sobre el lago Ontario. Hemos dicho adiós a un rincón de ensueño para los pescadores, el Salmon River, donde nos emocionamos peleando con salmones de 15 kilos, que hicieron nuestra delicia en medio de un paisaje otoñal deslumbrante. Ahora retornamos a Nueva York. Pero Alfredito, aquel que a los diez años fuera una plaga del Club Albatros en la década del 60, cuando su padre, es decir yo, se evadía en busca de una hora de soledad y vuelo puro en un Standard Austria, un Ka6 o el Foka, tenía una sorpresa para mí.

Y aunque muchas veces lo llevé conmigo a pasear en el Specht, el Schweizer o el Blanik, mientras vivimos en la Argentina, no le llegó la oportunidad de ocupar el asiento del piloto. Ahora, ya arquitecto y casado, residiendo en Nueva York, parece que ha sentido avivarse alguna brasa escondida en el rescoldo de su pasado. Por eso, sin duda, me dijo de pronto:

—“Vamos a pasar cerca de Harris Hill. Así que nos arrimaremos a hacer un vuelo”.

Yo no sabía qué era Harris Hill, pero de inmediato deduje que tendría que ver con planeadores. Y sin pensarlo más, estuve de acuerdo.

Tomamos la ruta 17, sobre la que se ubica Elmira. A nuestra derecha, apartándonos ligeramente de nuestro rumbo se encontraba Harris Hill. Yo conocía la zona porque sobre el otro lado de esta ruta 17 volé en más de una ocasión en la sede de los Schweizer —la tradicional fábrica de planeadores que ahora ha dejado de lado esta actividad para dedicarse a producir helicópteros—, o en Wurtsboro, donde se ubica otro club de planeadores.

Pero aunque no podíamos visitar la fábrica de los Schweizer, por suerte allí estaba Harris Hill, un rincón que luego de visitado deja flameando en el espíritu la vieja pasión del vuelo a vela.

Luego de algunas preguntas a habitantes locales para orientarnos, arribamos por fin a lo que, posiblemente, es hoy el mejor centro de vuelo a vela del noreste de los Estados Unidos.

Como puerta de entrada puede visitarse un museo, pequeño pero deslumbrante, donde es posible apreciar fotos de personajes del vuelo a vela, planeadores de distintas épocas colgando del techo o reposando en el suelo, un torno montado en una pick up de hace por lo menos tres o cuatro décadas, un par de pantallas de televisión frente a las cuales puede uno darse el gusto de "armar" un planeador, combinando alas, fuselajes y empenajes de distintos aparatos o aterrizar en una amplia pista. Y sobre una pared, la reproducción ampliada y enmarcada de un sello de correo de los Estados Unidos que muestra varios planeadores.

Frente a este cuadro me quedé pensando que en materia de interés por el vuelo a vela como deporte, aun seguimos anclados en el tercer mundo. A ninguna autoridad se le ocurrió hasta ahora en la Argentina que podía emitirse una estampilla con la bella imagen de una de estas máquinas que se desplazan al impulso puro de la energía.

En otra pared, protegido por un vidrio, puede observarse un trozo de tela original del planeador que volaron los hermanos Wright en 1903. Y hacia el centro del museo, en un recinto circular se despliegan 180 modelos a escala de planeadores, que van desde 1883 hasta la fecha.

En Harris Hill se pueden hacer campamentos juveniles en los que se pone el énfasis en los trabajos de equipo, el conocimiento mediante la experimentación y carreras en ciencia y tecnología. Allí también se dispone de un simulador de vuelo de planeadores, con palanca y pedales como los de un aparato real, en el cual se pueden llevar a cabo prácticas.

Por fin nos encaminamos a la oficina donde nos anotamos para hacer un vuelo, al "módico precio" de 60 dólares. De allí a la pista,

para conversar con el encargado de la planilla de vuelo, un señor de cierta edad, amable y conversador que pronto nos ubicó en la lista.

Yo me decidí a despegar primero. Me arrimé no sin emoción al ASK 21 que iba a volar (cuentan con tres de estos aparatos), un estilizado biplaza de 17 metros de envergadura, un L/D de 35 a 85 km/h y un mínimo descenso de 0.65 m/s a 67 k/h.

El instructor me tendió la mano y preguntó mi nombre. Desde ese momento pasé a ser "Al". Le conté que conocía algo del vuelo en planeador y se mostró agradablemente sorprendido.

Me ubiqué de inmediato en el asiento delantero. Probé pedales y palanca encontrando todo asequible y ajustado. Pregunté por los frenos; velocidad de pérdida (62 km/h), velocidad de aterrizaje (80 km/h), que me pareció algo elevada, pero que sin duda sirve de seguro ante pilotos nuevos, y luego de ajustar el correaje bajé la cabina que se levantaba hacia adelante y trabé los cierres a ambos lados.

Ya estaba ubicado frente nuestro el Pawni que nos remolcaría (el club cuenta con dos de estos aviones) y un muchacho deslizó la argolla en el gancho disparador que yo mantenía abierto.

El ASK 21 cuenta con cola en T, un tren de aterrizaje doble, con dos ruedas en tandem, y otra pequeña en la cola. En la punta de cada ala se sitúa una ruedita. Todo presenta un aspecto de fineza y exquisitez que promete antes de despegar las delicias de un aparato de gran penetración.

El instructor me indicó que él iba a estar a cargo del despegue lo cual, sin duda, me produjo alguna desilusión. Pero "donde manda capitán...", así que me resigné a mi papel inicial de "pasajero", y luego de las indicaciones del caso comenzamos el carreteo sobre una amplia pista de concreto.

El día otoñal se presentaba luminoso, con buena visibilidad y algunas incipientes nubecitas de las que pensé no se podían esperar muchas ascendencias. Todo indicaba que sería un corto vuelo, de no más de 7 u 8 minutos, en el que me disponía a gozar de la vieja sensación de sentirme el centro del mundo.

En cuanto despegamos el instructor me indicó que me hiciera cargo de los comandos. Cuando superamos ya con alguna altura el final de la pista me sorprendió la ladera que caía en forma pronunciada hacia un valle, porque en realidad el club está situado en una especie de meseta.

Seguí al Pawni en sus evoluciones, mientras me llegaba desde el asiento trasero la aprobación del instructor, sin imaginar que las había practicado cientos de veces. Mientras tanto, manteníamos una animada conversación sobre la actividad en el lugar. Me comentó que en el verano había buen vuelo en térmica, a lo que se agrega la posibilidad de engancharse en alguna de las tantas laderas que se extienden en todas direcciones y, en ocasiones prenderse en alguna onda que de vez en cuando se forma sobre el club.

Cortamos a 2.500 pies, aunque lo normal es hacerlo a 2.000. Pero creo que fue una deferencia a mi condición de integrante, en alguna medida, de la cofradía. Viramos a la derecha mientras el Pawni lo hacía a la izquierda. No puedo afirmar que en todos los clubes de la Argentina se proceda igual, pero en Albatros el planeador viraba a la izquierda y el avión a la derecha. Tal vez, como decía Güiraldes, no eran más que "modas sureras".

Por fin pude apreciar el paisaje que se extendía a nuestro alrededor, en un día otoñal claro y sin nubes. Un terreno ondulado cubierto de vegetación mostraba los deslumbrantes colores del otoño, la estación más hermosa.

Hice un poco de coordinación de comandos para apreciar este magnífico animal, un viraje escarpado para sentirlo en todo el cuerpo y finalmente una ligera picada para apreciar su aceleración. El instructor me dejó hacer todo lo que quise. Pronto entramos en una turbulencia, preanuncio de una térmica. Esperé un momento y viré para tratar de centrarla. De 2 pies por segundo de ascenso pronto se convirtió en 4. Comenzamos a trepar con el entusiasmo de mi acompañante. Me imagino que estaría un tanto aburrido de sacar a pasear a visitantes cuyo único interés sería ver el paisaje y hacer preguntas, por lo general absurdas.

Trepamos 300 pies y perdí la térmica. Comencé entonces a recorrer los alrededores. Pronto encontré otras térmicas, aunque en general eran pequeñas y muy rotas. No obstante, pudimos mantenernos alrededor de los 3.000 pies. El vuelo de paseo, que no suele insumir más que unos pocos minutos, pronto superó los 20 en un día por demás pobre.

Finalmente, mi compañero me señaló que teníamos que aterrizar porque había mucha gente esperando para volar, a lo que tuve que acceder resignadamente.

Cuando aterrizamos, Alfredito aun estaba volando, rememorando los viejos tiempos del Albatros y avivando el fuego en su interior. Pocos minutos después aterrizaba su aparato y este futuro piloto de planeador abandonaba la cabina radiante y entusiasmado. Ya piensa en serio en hacer el curso y, para coronar el entusiasmo, comprarse un planeador, como podría ser un Standard Cirrus usado, que en excelentes condiciones, oxígeno, lastre de agua, computadora de planeo final, equipo para manejo en tierra, trailer de fábrica y paracaídas se consigue en este país por un precio que oscila entre los 18.000 y 22.000 dólares.

Para mí, esta miniaventura fue un poco como beber de la fuente de la juventud, y para mi hijo, una inyección de entusiasmo que, sin duda, se verá coronada en algún próximo día, por su brevet de piloto de planeador.

Ilusión y desilusión de una visita a

FUENTEMILANOS

Para los que participamos —pasado y presente— de la actividad del vuelo a vela, la mención de España se asocia de inmediato a un nombre: Fuentemilanos. Pero dudo que haya muchos colegas que sepan dónde se ubica este centro famoso en toda Europa. Y entre los que lo ignoraban, me encontraba yo, no tengo vergüenza en confesarlo. Así que en 1999, en un vagabundeo que hacía tiempo había proyectado por la península, dejé abierta una página para tratar de visitar Fuentemilanos.

En una agencia de viajes de Madrid me dieron una pista. Una amable empleada, cuando terminado mi trámite (me dirigía en ese momento hacia Cataluña) le pregunté si tenía idea de dónde se ubicaba el bendito centro, en principio me dijo que no tenía la menor idea, pero luego recordó que cerca de donde vivía su familia, hacia el norte de Madrid, había visto volar algunos planeadores. Pero mi intento de localizar con precisión el sitio y si era posible el teléfono del aeródromo, se estrellaron ante la ignorancia general y la falta de referencia en mapa alguno de los que disponía. Así que me resigné y emprendí mi itinerario un tanto indefinido, algo así como una vagancia de dos meses por las tierras del Cid.

En tierras de Cataluña me esperaba un amigo que reside allí y con el que comenté mi deseo de ubicar a Fuentemilanos. Gran amigo, se comió para trasladarme a un aeródromo civil situado en las proximidades de la ciudad de Reus. Y allá fuimos un mediodía.

Se trataba del Real Club Aéreo de Reus. Situado al lado de un aeropuerto comercial, nos fue fácil hallarlo. Nos dirigimos a las oficinas y para nuestra sorpresa no había nadie que pudiera atendernos. Ni un empleado. Nadie.

Por un pasaje lateral entramos en el hangar donde descansaban varias máquinas, entre ellas un Fleet y un monstruo que semejaba un motovelero, pero que más bien parecía el resultado de un fabricante de pláneadores en una noche de alta fiebre. A un costado de la cabina un nombre: Scanliner, que no aclaraba mucho. Biplaza lado a lado, un motor impulsor fijo, hélice no rebatible. Me acerqué con la curiosidad que es de imaginar, lamentando no tener a mano a nadie que me aclarara que clase de pterodáctilo era este.

Cansados de esperar sin que apareciera nadie, decidimos retirarnos, yo con el ánimo un tanto alicaído. Pero mi amigo se ofreció al día siguiente para hacer otra visita. Y yo no pude decir que no.

Ahora sí, encontramos a dos o tres personas en las oficinas. Un muchacho nos atendió y le hice presente mi problema. Se me quedó mirando cuando le mencioné a Fuentemilanos. Confesó desconocerlo y no tener la más mínima idea de dónde se ubicaba. Hice un gesto de resignación y cuando ensayé las primeras palabras de agradecimiento e iniciaba el retiro, me dijo que esperara un momento. Abrió un cajón y sacó de allí un libro en el que figuraban todos los aeropuertos de España. Y de pronto se produjo el milagro: allí estaba Fuentemilanos, a tiro de piedra de Segovia, con algunos esquemas sobre ubicación y coordenadas: 40° 54 N; 4° 14 W. De inmediato sacó una copia en xerox de la página y con mi preciosa adquisición en el bolsillo retornamos a casa de mi amigo. Pero no olvidé preguntar por el Scanliner y mi informante sólo me pudo decir que era de origen checoslovaco y se habían construido solamente dos. Además, su dueño lo utilizaba como avión a motor y no como velero

Pero aun me faltaba hacer un largo recorrido en mi vagancia antes de dejarme caer por Fuentemilanos. Así que seguí mi rumbo primero hacia Extremadura y luego hacia el norte, para bajar por fin hacia Segovia.

Por supuesto que el fin principal de mi viaje no era visitar Fuentemilanos, sino dedicarme a recorrer España sin un rumbo definido, y gozar de sus infinitos rincones que hablan de historia y conocer aun más a su gente con la que los argentinos —y particularmente en mi caso por raíces atávicas— se sienten tan cercanos. Pero yo confiaba en

que uno de los capítulos más interesantes de ese viaje sería para mí la visita a Fuentemilanos y, por supuesto, un vuelo sobre la zona.

Un mes y medio después de haber ubicado este centro de vuelo a vela desembarcaba en Segovia. En el hotel, el conserje a mi pedido averiguó el teléfono del centro y acto seguido yo hice un llamado. Me atendió una persona a la que le relaté mi condición de argentino, piloto de planeador y ansioso de conocer Fuentemilanos, para lo cual tenía interés en hablar con alguien que estuviera en la cuestión. Me contestó que él era la persona indicada y yo le pregunté cuándo podía hacer una visita al lugar. Me dijo que en cualquier momento, que su nombre era Eduardo, y quedamos en que me llegaría al sitio al día siguiente a las 15 horas.

Así que el siguiente día, 30 de julio, tomé en Segovia un ómnibus que en 20 minutos me depositó en medio de un pueblito de casas chatas y sumergido en medio de la siesta, actividad sagrada en España, sobre todo en este caso, en medio de un violento verano. No había un boliche abierto ni un transeúnte por las calles. Por fortuna, de mi ómnibus también bajó una señora, evidentemente habitante del pueblo, a la que me apresuré a preguntarle por el centro de vuelo. Me señaló una calle que se abría a mi izquierda a 100 metros, y me informó que distaba 2 kilómetros. Agradecí y puse rumbo a mi ruta en el preciso momento que por encima nuestro se deslizaba un avión remolcador que acababa de dejar su carga.

Un par de cuadras y me encontré fuera del pueblo. El paisaje mostraba un terreno ondulado con extensos rastrojos de trigo. El sol apretaba y yo apuré el paso para llegar cuanto antes a mi meta. Y por fin arribé al extremo de una pista en la que se ubicaba un toldo bajo el cual cuatro personas me vieron llegar con alguna curiosidad. Pregunté por el señor Eduardo y uno de ellos me dijo que estaba en las oficinas, situadas a otros mil metros de distancia, y se ofreció para llevarme hasta el sitio. Subimos a su auto y lo puse al tanto de mi condición de argentino y piloto de planeador, así como mi deseo de conocer Fuentemilanos. En el corto tramo me dijo que él era piloto y había estado en la Argentina tres o cuatro años atrás, oportunidad en que un

amigo, al saber que le interesaba el vuelo a vela lo llevó a San Andrés de Giles, donde pudo hacer algunos vuelos. Me ilusioné pensando en la camaradería de nuestro deporte, puerta por la que tenía la esperanza de entrar para hacer un vuelo en Fuentemilanos.

Llegamos finalmente a la oficina donde se encontraba el señor Eduardo Cicuentez, director administrativo de este complejo, que constituye una sociedad anónima bajo el nombre de Club Aeronáutico de Segovia. Me recibió en su oficina, tras un escritorio y me invitó a tomar asiento. Le dije en primer término que era mi intención conocer las actividades del lugar y eventualmente redactar un artículo para Volovelismo Argentino. Y comenzó entonces mi improvisada actividad de periodista.

Me informó que el centro de vuelo se inauguró en el año 1979. El sitio fue elegido por sus condiciones únicas para el vuelo a vela. Prácticamente se puede contar con térmicas durante todo el año. Pero a ello se agrega la sierra de Guadarrama sobre la que es posible apoyarse para volar en dinámica. Y por sobre estas condiciones se agrega la presencia de ondas a que da origen el sistema orográfico del Guadarrama.

Aquí se vuela de octubre a mayo los fines de semana y el resto del año todos los días. Y para dar una idea de la bondad del lugar me informa de los siguientes detalles.

—Se ha llegado a los 8.000 metros en onda.

—En el año 1995 en un mismo día se realizaron 15 triángulos de 1.000 kilómetros.

—Se llevó a cabo un triángulo de 300 kilómetros a un promedio de 155 km/h.

—El club cuenta con dos veleros biplaza: un Twin Astir CS 77 y un Twin Acro II.

—Para entrenamiento avanzado se dispone de un Twin Astir LS.7, un Twin Acro II, un Nimbus 4 DM y un DISCUS.

—Durante el año se llevan a cabo de 12 a 14 mil horas de vuelo y alrededor de 300.000 km en vuelos de distancia.

—Se cuenta con dos aviones de remolque Rallye de 180 Hp y dos de 235 Hp, de construcción española.

—El centro dispone de dos pistas de mil metros, una de asfalto y otra de tierra, 2 hangares y estacionamiento para veleros, remolques y autos.

Para realizar el curso es necesario contar por lo menos con 16 años de edad, aprobar un reconocimiento médico y efectuar un depósito —al que se denomina “reserva”— de 50.000 pesetas (unos 300 dólares). Los cursos se realizan de octubre a marzo (invierno) los fines de semana y feriados, y de abril a septiembre, en forma intensiva, durante tres semanas. La escuela forma unos 40 pilotos por año, para lo que se requiere de 12 a 15 horas de vuelo y entre 50 y 70 envuelos.

Para pilotos recibidos se realizan cursos de perfeccionamiento y para obtener los laureados de plata y de oro, además de chequeos, renovaciones de licencia y vuelos de distancia, en ladera, en onda y en térmica con instructor.

Y por fin disponen de cursos de entrenamiento avanzado en escuela, para lo cual hay que contar con licencia de piloto de planeador en vigor, española o extranjera. En este segmento se continúa con la instrucción y entrenamiento de vuelo a vela, triángulos de 300, 500 o más kilómetros, y ganancias de altura para el C de Oro y diamantes.

El aeródromo se ubica sobre la cara norte de la Sierra del Guadarrama, a 1.000 metros sobre el nivel del mar, lo que proporciona una diferencia térmica entre el día y la noche de unos 15° a 20° C, con máximas de entre 30 y 35° C. Con estas condiciones se puede contar con térmicas de 3 a 4 m/s, y hasta 5 m/s, con días que permiten volar 8 o 9 horas. Estas condiciones, sumadas a una cadena montañosa de 300 kilómetros, situada a una distancia de 8 km de la base permiten aprovechar la ladera con viento norte para vuelo en dinámica, y con viento sur, la onda de montaña.

Los vuelos de distancia se facilitan por la presencia de campos y aeródromos tanto hacia el oeste como hacia el este. Prácticamente se puede volar todos los días con techos superiores a los 3000 m sobre el nivel del mar.

Todas estas condiciones ideales se dan en una zona sin tráfico comercial ni limitación de altura, sin zonas restringidas y disponiendo de campos aptos para aterrizar en todas direcciones.

Es por esta razón que Fuentemilanos ha sido elegido por numerosos volovelistas europeos, pero en especial alemanes, que se trasladan en masa a este centro de vuelo. En la zona destinada para ello, pueden observarse autos con patentes predominantemente alemanas, inglesas y francesas. Hay una zona para acampar y se cuenta con un discreto restaurante.

El camping ofrece agua caliente, piscina y estacionamiento para el auto, con una diferencia en las tarifas ligeramente superior de julio a agosto. Para tener una idea diremos que una parcela para acampar cuesta unos 5 dólares diarios y para una casa rodante con derecho de desagüe y agua corriente fría y luz eléctrica, asciende a unos 7 dólares diarios. También se puede contar con casas prefabricadas de 3 camas, baño con ducha, agua caliente, aire acondicionado, por unos 18 dólares diarios.

Como puede apreciarse por lo enumerado, las condiciones son ideales para intentar vuelos de aliento y las comodidades que se ofrecen facilitan las estadías individuales o familiares en el lugar.

En un breve recorrido por el sitio pude apreciar una larga fila de carros de transporte y los mejores veleros que produce Europa en estos momentos, particularmente alemanes.

Y terminada la entrevista, puse cara de circunstancias y pregunté sobre las posibilidades de hacer un vuelo, con lo que coronaría mi viaje a Fuentemilanos. Lamentablemente, la camaradería y buena voluntad que los que hemos practicado este deporte único creemos son universales, en este rincón tan bien organizado falló. El señor Eduardo se limitó a decirme que lo consideraba muy difícil, porque el instructor tenía programado un vuelo, sin agregar otros comentarios. Con lo que comprendí que mi visita había terminado.

Por lo expuesto y vivido, diría que quien desde nuestras pampas tenga la oportunidad de hacer una visita a Fuentemilanos, se traslade

provisto de sus constancias habilitantes como piloto, dispuesto a abonar las tarifas correspondientes.

Nosotros, en la Argentina, aun seguimos siendo los líricos del vuelo, dispuestos a facilitar los deseos de un camarada de cualquier rincón del mundo que quiera gustar de las delicias de nuestras térmicas.

ÍNDICE

A quienes hayan decidido leer estas líneas	7
¿De dónde vienes, hijo?	9
Esa actividad un tanto misteriosa que se llama "volar"	11
Primera distancia libre	19
El vuelo a ciegas	29
Vuelo en frente de tormenta	35
<i>El concurso</i>	35
<i>La sede</i>	39
<i>El vuelo</i>	41
Vigilia en una chacra de Córdoba	57
Altura ganada en Tandil	63
Creo en Dios todopoderoso	71
Y me pierdo un campeonato	79
Solo en la noche, allá en lo alto	87
Prefijado Concordia	95
El día que invadí "la Argentina"	105
Búsqueda de las maquinas averiadas en Saldungaray	117
Una noche con Benito Lynch	129
El intento de record Merlo-Vedia-Merlo	137
Allá lejos, hacia el sur	147
Daireaux: un dedo menos	157
Allá lejos, hacia el norte	167
Demostración en Mercedes	177
Vuelo sobre Buenos Aires	187
Un domingo cualquiera de 1959	195
La experiencia como instructor	201

Y por fin los 3.000 metros	215
Las máquinas que volábamos	223
Los laureados	233
Los sueños no cumplidos	239
Los numerosos fracasos	245
El último vuelo	257
Final	261
... Y visitamos otros cielos, y volamos otras térmicas	263
Hay un lugar llamado Wurtsboro	265
Un retorno a viejos tiempos y la razón de la sinrazón	273
¿Alguna vez escuchaste hablar de Harris Hill?	277
Fuentemilanos	283

Se terminó de imprimir en Impresiones Dunken
Ayacucho 357 (C1025AAG) Buenos Aires
Telefax: 4954-7700 / 4954-7300
E-mail: info@dunken.com.ar
www.dunken.com.ar
Noviembre de 2004



Alfredo Carballude se inició en el vuelo a vela en el año 1959, en el Club Argentino de Planeadores Albatros. Allí recorrió toda la gama de actividades, desde el aprendizaje hasta la intervención en concursos, la dirigencia del Club y el desempeño como instructor. Hoy, alejado de la

actividad del vuelo a vela, decidió publicar lo que podrían considerarse sus memorias.

El presente libro relata las experiencias vividas por el autor en el vuelo sin motor, una actividad poco conocida por el grueso del público. En un estilo llano, rememora sus experiencias durante las más de 1.000 horas de vuelo logradas en este deporte-ciencia, con un repaso de los momentos cautivantes que le tocó vivir.