

RIESGO EXTREMO



Martin Villafaña

RIESGO EXTREMO (anticipo)

Cuando abandonábamos la casa alojamiento, luego del desayuno y de haber recibido las últimas directivas previas al vuelo, sentimos el alivio que daba el aire frío en el rostro; la muy baja temperatura reinante, en el valle del río Chubut, no lograba desplazar el calor bloqueado en nuestros cuerpos por los trajes de goma ignífuga; éstos habían sido diseñados para protegernos del fuego y del frío extremo en caso de caer al mar.

Ya caminando por una vereda de cantos rodados, conservaba en mis oídos, con orgullo y serena alegría, la recomendación que me había hecho *Zorro* en el desayuno, cuando remarcó las indicaciones recibidas el día anterior por intermedio de *Maple*, el jefe de operaciones, – *Pancho*, usted y yo volamos las únicas dos aeronaves armadas con cohetas con cabezas de combate, recordemos que nuestro peso nos impone una configuración específica para el despegue.

Ese arreglo diferente tenía que ver con la velocidad en que debíamos ir al aire y la posición de hipersustentadores; sin duda, esa era la consideración más crítica de todas las diferencias operativas para el despegue en nuestros aviones, en una pista relativamente corta. Estaba previsto que ambos hiciéramos tiro efectivo sobre un viejo ómnibus colocado como blanco, en el polígono de la base aeronaval de Ushuaia.

Zorro era la referencia de todos los jóvenes pilotos; cuando contaba alguna experiencia, nos reuníamos en su rededor; era nuestro señalero en Portaaviones y todos sus consejos siempre eran muy valorados.

Caminando a oscuras, el trayecto que separaba los alojamientos de la plataforma del hangar, se escuchaban conversaciones, risas y bromas intrascendentes; todo este concierto, producido por voces de jóvenes seres humanos, ocurría sobre el ruido blanco que sus botas provocaban en el ripio. La juventud de sus vidas se evidenciaba no sólo en sus tempranas edades, sino también en sus abstractas e ilimitadas expectativas; éstas, en sus mentes, ya les permitían poseer el Mundo.

Unos pasos más atrás, cuatro pilotos caminábamos en silencio: *Negro*, *Flaco*, *Yoga* y yo.

El grupo de adelante era variado, los más habladores: *Tronco*, *Facha*, *Sordo*, *Pepe*, *Mate* y *Maple*, junto al, probablemente, más silencioso de todos: *Zorro*.

Si en la vida existen dos posturas extremas para tomar decisiones: *máximo logro y mínimo arrepentimiento*, en la juventud, factores psicológicos, biológicos y sociales, inducen siempre a expectativas de máxima. Todos estos jóvenes pensaban en ser el mejor en aquello que proyectaban: *el aviador naval mejor calificado*. Tal vez, una sensación de invulnerabilidad les presentaba un universo más maleable que el real, creyendo que con una dotada naturaleza era posible superar cualquier obstáculo; posiblemente, un impulso emocional y hormonal los condicionaba a no aceptar términos medios.

Esa mentalidad puede ser una fuerza poderosa, pero también requiere de una gran resiliencia cuando se choca abruptamente con la realidad. Sin virtudes fuertemente arraigadas en el alma, se caería en la frustración, cuando las expectativas no se cumplen.

Quien aprende a volar, incluso en tierra sigue volando. Esta afirmación no es una simple burla, por el contrario, pretende decir que aprender a volar puede transformarse en no saber vivir sin volar; cuando una actividad provee completitud, detenerla es abandonar el esplendor.

Estos jóvenes, fuertemente incentivados por un apetito de justicia, encuentran que siendo excelentes en aquello que aman, son capaces de proveer la mejor defensa a su Patria. El paso del tiempo, seguramente, les hará comprender que, en la vida, hay momentos de dicha y de dolor, de risas y de llanto, de vida y de muerte; tal vez, la sucesión de estos pasos, en apariencia desordenados, llegue a revelar que el secreto es saber estar presentes y conscientes en cada momento de la existencia; incluso, el tiempo descubrirá que ser valientes no sólo es ser valerosos ante un enemigo, sino también frente a las responsabilidades, el peligro y el dolor; es decir, toda forma de adversidad.

A pesar de sus pujantes mentalidades y del muy riguroso entrenamiento, estos pilotos tenían apenas uno o dos años de experiencia en vuelo; sería ilógico pensar que los despegues nocturnos desde una limitada pista auxiliar de ripio, sin iluminación eléctrica, no aportaban una cierta cuota de incertidumbre; sobre todo, teniendo en cuenta que, en la mayoría de los casos, era la primera vez para esta experiencia.

Ese día del mes de agosto la actividad había comenzado muy temprano. Con la excusa de un desayuno muy importante, nos levantamos a las tres de la madrugada, faltando todavía cinco horas para la salida del Sol. Era una noche sin Luna y totalmente transparente. Sabíamos que el equipo de mantenimiento había permanecido activo y que, para algunos mecánicos, no había habido descanso; era muy importante, para todos, que las veteranas

aeronaves volaran juntas y en horario, en un único e inseparable bramido.

Luego de unos minutos de caminata, el frío ya mordía sus almas; el aire gélido parecía haberse prendido de las orejas, de las pestañas y de las mucosas al respirar, intentando meterse dentro de los trajes de protección.

Cuando cada piloto tomó contacto con su mecánico, frente al avión asignado, comenzó a enterarse de las fallas mecánicas corregidas y, en algún caso, que dicha resolución había tomado toda la noche, en condiciones de impiedosa temperatura. Éste había sido el caso del cabo primero *Loro*, a quien el joven teniente de corbeta Pancho apreciaba mucho por su lealtad sin límites; fue entonces cuando, apretando sus manos heladas, le dijo – gracias Loro, como siempre has puesto todo, ahora llegó el momento de volar.

Loro era un joven mecánico con una brutal fortaleza física; su cuerpo mesomorfo escondía una musculatura privilegiada. Unos días atrás habíamos estado entrenando en la pista de atletismo de la base aeronaval de Espora y Loro me había desafiado a una carrera de 100 metros; en la mitad del trayecto, cuando me aventajaba levemente, se dio vuelta y riéndose me saludó antes de multiplicar su velocidad y dejarme prácticamente detenido. Era un superdotado.

La hora de inicio de los despegues estaba programada para las cinco de la mañana; la primera escala era Comodoro Rivadavia y también se preveía aproximación y aterrizaje nocturno. A Pancho siempre le gustó despegar antes de la salida del Sol y recibir el nuevo día con su claridad, sobre el mar o sobre un manto de nubes blancas; pero ese escenario estaba reservado para otro momento.

La distancia hasta la primera escala, con este tipo de aeronaves, se cubría normalmente en 1 hora y 25 minutos; tiempo que, más los 10 minutos que se estimaban consumir durante la reunión de los aviones en el aire, implicaría estar aterrizando en Comodoro a partir de las 06:35.

Con un adecuado margen, de acuerdo con lo planificado, comenzaron las correlativas puestas en marcha de los aviones, luego que cada piloto hiciera la inspección diaria junto con su mecánico. La plataforma comenzó a recibir el fuerte diálogo de los motores, que despedían en los primeros segundos de vida una intensa nube blanca y azul.

Los aviones T-28 tenían potentes motores de 1425 HP con 9 cilindros radiales. Al estar detenidos, cuestión que variaba con el tiempo que permanecían sin funcionar, el aceite de lubricación descendía por

gravedad a los cilindros inferiores. Esta cuestión requería virar el motor sin ignición, antes de poner en marcha, para evitar el bloqueo hidráulico; de todos modos, en los arranques, se quemaba una importante cantidad de aceite que producía la característica humareda e inolvidable olor.

El rugido de todos los motores en marcha rompía el silencio helado de la madrugada patagónica. Ocho aeronaves encolumnadas hacia la vieja pista de ripio de Trelew esperaban la señal, que el líder coordinaba con la torre para el despegue. La única iluminación provenía de los faros de aterrizaje y de bochas de kerosene en los márgenes de pista; el frío viento invernal hacía titilar las flamas de combustible, que se reflejaban en las piedras. Ya eran las cinco de la mañana y, al frente, en la prolongación de la pista, la oscuridad era absoluta.

Las órdenes eran precisas: despegue en sucesión, reunión en el aire mediante un amplio giro por la derecha, por divisiones de cuatro aviones, y luego formación distendida en crucero para realizar la travesía. Uno a uno los T-28 corrieron por la pista levantando polvo y piedras; al despegar del suelo, subían inmediatamente sus trenes de aterrizaje, y en aceleración y ascenso emprendían la búsqueda de la aeronave que los precedía. En la cabina, ya en el aire, cada piloto sentía la satisfacción de estar alejándose del suelo; luego, reducción de potencia y verificación posterior al despegue; las aeronaves respondían correctamente. En sus espaldas, los mecánicos permanecían en su asiento tándem, inmóviles pero atentos.

El giro de reunión por divisiones es un giro en que los numerales se aproximan a cada líder, variando la inclinación de sus alas para reducir el camino por el que se aproximan al avión que los precede; así, vuelan trazando las cuerdas del arco que en suave trayectoria curva dibuja el líder. Todo esto ocurría sobrevolando la meseta intermedia, donde el suelo, irregular y hostil era sólo una sombra en la noche cerrada. Fue entonces cuando llegó el primer indicio de que algo iba mal en el A-10 tripulado por Pancho y Loro, sólo 5 minutos después del despegue.

Primero, percepción de luz ámbar de falla de generador, sobre el sector inferior derecho, sin respuesta al reinicio; inmediatamente, reducción de la intensidad en las luces del panel; luego, saberse sin comunicaciones, antes de que la cabina se sumiera en una oscuridad total. Había fallado el generador y la batería, que resultaba incapaz de sostener la carga. Como resultado, habían desaparecido las comunicaciones y cualquier referencia instrumental. La noche cerrada invadió la cabina.