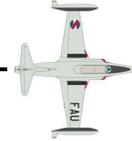


Mi Bautismo en JET



A fines de marzo de 1972, con los cambios de destino que se producen anualmente en nuestra organización, llegamos con el ímpetu distintivo del Alférez, a volar en el Grupo de Aviación N°2 (Caza), junto a otros estimados compañeros.

En ese entonces se había recibido una Mandatoria de Mantenimiento que afectaba la actividad normal del Grupo. Se cumplían solamente misiones de Servicio y para mantener el entrenamiento de los pilotos (sin pasar las 2G). Por ello los vuelos de instrucción estaban suspendidos y solo recibíamos instrucción teórica y la entrega de manuales y equipos.

Todos los días estábamos pendientes de la planilla, por si pescábamos una cabina trasera, y así llegó que la lista de los vuelos del 13 de abril la encabezaba: **Avión 208 - Alf. Cobas - Alf. Brozia - S21 – SUMU - Nueva Palmira - SUMU.**

Ese vuelo siempre me intrigó que resultados podría tener. Consistía en llegar al comienzo del C.N.M. (Crepúsculo Náutico Matutino) al destino y patrullar entre esa localidad y el Aeródromo de Carmelo y regresar luego de la salida del sol. *(Nota de la Gata: Ante la presunta operación en ese aeródromo por parte de aeronaves con contrabando, se pretendía hacer presencia aérea al amanecer, hora preferida por los delincuentes...)*

La madrugada del día del vuelo se presentó con techos bajos, lluvia débil, y viento Sur, como presagiando el infierno de violencia que se desataría al día siguiente, 14 de abril de 1972. Aun noche oscura, salimos apresurados del cuarto 19 que compartíamos, rumbo a la planchada en la que éramos vecinos del Grupo 4. Teniendo en cuenta que, en época cercana, habían bautizado a un Fokker F-27 como “Arca de Noé” porque la tripulación la integraban entre otros “el Pulga, la Vaca, el Mono, y el Caballo”, nosotros bien podríamos haber sido el esquife del Arca: **208 - la Gata y el Chivo.**

Volvamos a lo nuestro. Yo nunca había ocupado una cabina de T-33, y mi amigo, ya mostrando la pasta del excelente instructor y piloto que sería en el futuro, se preocupó de instalarme, ya que lo único que sabía era ponerme el arnés. Ahora tenía chiches nuevos: el casco, el oxígeno, el anti-G, y los pinos del sistema de eyección (como sacarlos, cuando mostrarlos y cuando volverlos a colocar). Cuando finalizó, mirándome fijo y seriamente, me dijo: **“Si te digo EYECTATE, no pienses nada, te eyectás y punto, yo después abajo te explico”.** Y se marchó rápidamente a hacer la pre-vuelo, acompañado por el mecánico de línea, todo esto de noche y bajo lluvia. *(Nota de la Gata: Al mecánico hubo que mandarlo buscar, porque tras despertarse y ver la noche lluviosa, supuso erróneamente que el vuelo se cancelaría, y volvió a la cama...)*

Puesta en marcha y carreteo a la cabecera 23 (no es error de imprenta, en aquellos tiempos la pista era 05-23).

Decolaje normal, yo contento de estar saliendo del piso más rápido que el crucero del T-41. Veo pasar las instalaciones del Aeropuerto, y casi enseguida quedamos por instrumentos. **“-208, ¿me confirma techo?”** pregunta la TWR. **“-120 metros”** fue la rápida respuesta (¡minga que te vamos a reportar decolando bajo mínimos!). Tren arriba y comenzamos a sacudirnos por la turbulencia causada por el viento sobre el monte de eucaliptos y por la propia de los cúmulos.

Estaba escuchando el léxico que más adelante habría de aplicar: **“-No hay luces rojas, no hay sifones”**, cuando en ese instante siento como si me hubiesen pateado el respaldo del asiento y simultáneamente: **BUUUM !!, BUUUM !!**. Confieso que lo vi saltar al piloto y mirar frenéticamente a las alas y a la cabina (por las dudas levanté un poco la anilla que trababa el arnés, primer paso de la secuencia de eyección) y me dice: **“-Sentiste eso?”**. **“-...Sí”** fue mi débil respuesta (menos mal que me preguntó **“Sentiste”** porque si me dice **“Escuchaste”**, dada la situación y de acuerdo al briefing pre-vuelo hubiese interpretado la **E...** como **Eyectate**, y lo hubiera dejado solo).

Seguimos en ascenso y comenzó a chequear: **“Comandos responden correctamente... instrumentos de motor y de vuelo normales...”**, y en ese momento quedamos visual sobre capa, bajo un cielo estrellado esplendoroso que nos trajo enorme tranquilidad. Efectuamos control de 5000, y siento: **“-Mantén este rumbo y tuyo el avión”**. **“-Mío”**, contesté. Y de esta manera por primera vez tomé los comandos de un T-33. (*Nota de la Gata: “Malditas gaviotas madrugadoras, ¡¿qué hacen volando dentro de la nube?!”*)



Cumplimos el vuelo sin novedad (*Nota de la Gata: Cero contrabandista...*) y luego del aterrizaje, cuando veníamos llegando a la línea, vemos que casi todo el personal de Mantenimiento estaba presente para recibir el avión (yo pensaba: **“Qué atentos que son en este Grupo, las atenciones que brindan”**).

Ni bien se apagó el motor y colocada la escalera, el Personal literalmente tomó por asalto al 208, y en eso siento a mis espaldas que un Mecánico grita mirando hacia el compartimiento del motor: **“-están acá mi Primero”**.

¿Qué había pasado? La tarea de acomodar a un novato insumió un tiempo extra que hizo que restasen muy pocos minutos para decolar en hora. Si bien fueron dos personas las que realizaron la pre-vuelo, la lluvia y la oscuridad conspiraron para que no sacaran las tapas de las entradas de aire al motor, decolando con ellas puestas, y que al alcanzar los 200 Kts, fueran ingeridas violentamente golpeando la malla de acero que recubre el motor, que por suerte un ingeniero las diseñó tan fuertes como para resistir la ley de Murphy. (*Nota de la Gata: No me acuerdo si me tipearon... seguramente sí!*)

Gustavo “Dumont” Brozia
setiembre de 2019
