



# HELICÓPTEROS EN EL CIELO DE QUIÑONES

Teniente General FAP Mario Muñiz Ortega



HELICÓPTEROS EN EL CIELO DE QUIÑONES  
MARIO MUÑIZ ORTEGA

© Mario Muñoz Ortega, 2014

© Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú  
RUC: 20563193361  
Av. Arequipa 5200 Miraflores, Lima, Lima  
Teléfono: 436-3974

Diseño de portada: Lorenzo Osores  
Composición de interiores: Lorenzo Osores  
Corrección de estilo: Gloria Muñoz Ortega

Primera edición: 2014  
Tiraje: ejemplares

Hecho el depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú  
N.º 2014-  
ISBN: 978-612-302-

Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra,  
sin previa autorización escrita del autor.

Impreso en el Perú / *Printed in Peru*

Impresión:  
Editorial San Marcos de Aníbal Jesús Paredes Galván  
Av. Las Lomas 1600, Urb. Mangamarca, San Juan de Lurigancho, Lima, Lima  
RUC: 10090984344

*A mi amada esposa Irene*

*A mis admirables hijas Marirene y Lorena*

*A mi querida nieta Cristina*

*Agradecimientos:*

*A mi querida hermana Gloria,  
por su entusiasmo en la corrección de estilo*

*Al Instituto de Estudios Históricos Aeroespaciales del Perú*

*Mis padres, Mariano Muñiz Yabar y Matilde Ortega Espejo de Muñiz,  
me decían: “Todo se puede perdonar, menos la ingratitud”  
y “El perdón no sería virtud si no se perdonara lo imperdonable”.*

## ÍNDICE

<i>Canto a Quiñones</i> (por Jorge Díaz Herrera).....	15
<i>Prólogo</i> .....	17
<i>Introducción</i> .....	21
POR LOS CAMINOS DEL TIEMPO .....	27
NACEN LOS TRIPULANTES DE ALA GIRATORIA EN EL PERÚ.....	28
CORONEL FAP FERNANDO MELZI PARODI, PIONERO DE LOS HELICÓPTEROS EN EL PERÚ.....	29
PRIMEROS PILOTOS DE HELICÓPTERO ALOUETTE II EN EL PERÚ.....	31
LOS PIONEROS.....	46
LOS PRIMEROS TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO .....	47
LA EXCEPCIONAL FILMACIÓN DE LA CAÍDA DEL HILLER EN EL ABRA DE PORCULLA .....	50
ESCUELA FRANCESA-EL INSTRUCTOR GARBE .....	50
RESCATE Y APOYO CON LOS ALOUETTE II EN RANRAHIRCA.....	53
SALVATAJE CON HELICÓPTEROS EN EL LITORAL LIMEÑO.....	53
VOLANDO SOBRE LAS LÍNEAS DE NAZCA .....	57
ANÉCDOTA DEL HUAYNITO QUE DIO TANTA ALEGRÍA A MARÍA REICHE .....	58
TRES ACCIDENTES .....	59
MI VIDA POR TU VIDA.....	59
PRIMEROS RESCATES .....	61
SIN TEMOR A LOS RIESGOS.....	61
CORREO POR EL AIRE EN HUARAZ.....	62

UNA ARRIESGADA MISIÓN.....	64
ALOUETTE III SUFRE FALLA EN ÁFRICA.....	70
APOYO A PUESTOS DE VIGILANCIA EN LA CORDILLERA EL CÓNDOR.....	72
BUEN HUMOR Y CAMARADERÍA .....	75
HELICÓPTEROS EN LA MARINA DE GUERRA .....	78
ANÉCDOTAS DE ÓRDENES ABSURDAS.....	79
HIDROELÉCTRICA EL FRAILE EN PELIGRO .....	80
EL QUECHUA, MAGNÍFICO MEDIO DE INFORMACIÓN .....	81
PRIMER VUELO SOBRE LA CORDILLERA BLANCA.....	83
ESCASEZ DE PILOTOS DE HELICÓPTERO .....	84
APOYO AL PROYECTO DE IRRIGACIÓN MAJES.....	85
LAS GUERRILLAS DE 1965.....	86
EN BUSCA DEL PAITITI, CIUDAD PERDIDA DE LOS INCAS .....	89
LA MEJOR NAVEGACIÓN Y TOMA DE DECISIONES.....	92
NUEVOS PILOTOS. ESCUADRÓN DE INSTRUCCIÓN .....	98
CONSTRUCCIÓN DE CAMPOS DE ATERRIZAJE .....	100
CONDICIONES CRÍTICAS EN TRABAJOS PARA LA MOBIL OIL.....	101
HELICÓPTEROS EN EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN PETROLERA.....	103
ALOUETTE III MAR ADENTRO.....	105
EL LIBRO DE LOS “CASI” Y LA SEGURIDAD DE VUELOS .....	107
RIESGOS DE LA AUTOSUFICIENCIA Y SOBRESTIMACIÓN.....	109
NUNCA VI A LA MUERTE TAN CERCA.....	111
LECCIÓN DE GRATITUD: CUARENTA ENCENDEDORES FRANCESES.....	115
LAGUNAS EN LA CORDILLERA BLANCA.....	116
TUBERÍA A LA LAGUNA SAFUNA, CASI UN ACCIDENTE FATAL.....	117
TERREMOTO DE HUARAZ: GRATITUD DEL PERÚ A LOS PAÍSES AMIGOS .....	121
LAS TRIPULACIONES RUSAS DE LOS HELICÓPTEROS MI-8.....	128
MI AMISTAD CON LOS RUSOS .....	130
CRUCE DE LA CORDILLERA BLANCA CON UN PILOTO DE CAZA.....	131
LA INMENSA SATISFACCIÓN DE SALVAR A UN NIÑO .....	133
BOOM PETROLERO .....	134
ACCIDENTE DEL AVIÓN LANSA Y LA NIÑA QUE SE SALVÓ GRACIAS A SU CORAJE Y SABIDURÍA .....	135

JULIANE KOPCKE CUENTA LA VERDAD.....	141
LOS BELL 47-G IDEALES PARA INSTRUCCIÓN.....	143
APRENDIENDO DE LOS ACCIDENTES .....	144
EL PRIMER ACCIDENTE EN ALOUETTE III.....	145
EL SEGUNDO ACCIDENTE EN ALOUETTE II .....	149
ACCIDENTE EN BELL UH-1D .....	156
EXTRAORDINARIA OPORTUNIDAD PARA CAPACITACIÓN DE NUEVOS PILOTOS .....	161
MI MAYOR, NO FORME NUEVOS PILOTOS, NOS QUITARÁN NUESTRA OPORTUNIDAD.....	162
CREACIÓN DEL GRUPO AÉREO N.º 3 .....	164
PETROPERÚ .....	168
DEL GLORIOSO GRUPO AÉREO N.º 3.....	169
EL PRIMER COMANDANTE DEL GRUPO AÉREO N.º 3 .....	179
EL PRIMER ESCUADRÓN DE MANTENIMIENTO DE HELICÓPTEROS .....	181
REQUISITO: SER CORONEL.....	186
ASESORAMIENTO CUBANO .....	190
PRESENCIA DEL PUEBLO CUBANO EN LOS TERREMOTOS DE HUARAZ E ICA.....	191
EL COMANDANTE RAÚL CASTRO RUZ EN CUSCO Y MACHUPICCHU.....	198
EL PERÚ Y EL MUNDO .....	201
APOYO A LA OXY .....	203
NEGOCIACIONES CON LA OXY.....	204
EL PRESIDENTE DEL PERÚ EN LA ZONA PETROLERA.....	206
CONSTRUCCIÓN DEL OLEODUCTO NORPERUANO .....	207
LOS HELICÓPTEROS SE AUTOFINANCIAN .....	208
CÓMO SALVAMOS A UNA PERSONA GRAVE CON TÉTANO .....	210
LA IMPORTANCIA DE CONOCER LA UBICACIÓN DE LOS HELICÓPTEROS .....	211
BIENVENIDA AL GANCHO DE CARGA EXTERNA.....	214
FLAMANTES ALFÉREZ Y SU FORMACIÓN EN EL GRUPO N.º 3.....	218
LA IMPORTANCIA DEL QUECHUA EN LA EDUCACIÓN EN EL PERÚ Por Gloria Muñiz Ortega.....	222
ESCASEZ DE PILOTOS INSTRUCTORES DE HELICÓPTERO .....	226
ESCASEZ DE PILOTOS DE HELICÓPTERO .....	229

INSTRUCCIÓN EN AUTORROTACIONES.....	230
ASÍ SE NEGOCIÓ LA COMPRA DE LOS BELL 212.....	232
PARA COMANDAR UNA UNIDAD, IMPORTANTE ESTAR INFORMADO .....	235
AGREGADO DE EE. UU. Y LA COMPRA DEL MI-25.....	238
NUESTRO PRIMER SIMULADOR DE VUELO EN HELICÓPTERO.....	240
LA FAMILIA AERONÁUTICA .....	243
VOCACIÓN AERONÁUTICA.....	250
VUELOS FUERA DE RUTINA .....	252
RECUERDOS Y VIVENCIAS PARA COMPARTIR CON QUIENES TUVIERON LA PACIENCIA DE LEER ESTE ENSAYO .....	256

## CANTO A QUIÑONES

Por Jorge Díaz Herrera

*Quiero cantarte, capitán del astro rey.  
Quiero cantarte porque siempre es hora de cantarle a la gloria.  
Y mi canto va en vértigo hacia arriba,  
hacia la inmortalidad de tu presencia  
que es para quien quiero cantar.*

*Óyeme bien, y que me oigan todos  
los de esta estancia y los que están contigo:  
José Quiñones, trigal aun siendo trigo,  
apenas un trigo amanecido, apenas  
un anuncio del trigal.  
Y es que la aurora para ser aurora  
no necesita sino de un rocío  
de ese mar infinito de rocíos  
que es la eternidad.*

*Naciste rumbo al sol.  
Espada aliada a la vida: al ave, a la rosa  
a la alegría, al pan del hogar, al honor  
de la Patria que es nuestro mejor pan.*

*Don apacible como el oleaje  
en cuya paz anida la bravura  
que llegado el momento, ¡ah ese momento!  
es la ira del bueno,  
el galope del héroe,  
el aletazo inmortal.*

*Tú arribaste, capitán de las alturas,  
a la sublime sima que es la muerte  
cuando se llega a ella jubilar,  
despierto, generoso, voluntario  
como la humilde flor llega a la vida.*



*Cuando te vio ardiendo en llamas,  
el adversario te creyó atrapado.  
¡cómo iba a ser así! Si eras el fuego  
de tu propio resplandor.  
Retazo de luz que retornaba  
a su morada.*

*Gloria en ti. Porque en tu gloria estamos  
también glorificados y perpetuos.  
También eternidad.*

*Aquella infancia juvenil que cabalgaba  
a pelo en el asombro de tus ojos,  
bañando su cometa en los cielos  
de su marina orilla familiar,  
hoy se abre el otro puerto de Pimentel,  
aquel más azul que el azul mismo:  
el insondable manantial.*

*José Abelardo Quiñones Gonzáles,  
saludable juventud.  
En aquel vuelo tuyo no hay espacio  
sino para volar.*

*Grande es el héroe porque da a la Patria  
la fuerza del Cóndor,  
la paz del rosedal.*

*Este canto surgió en Quebrada Seca,  
la aurora en que naciste de ti mismo:  
el 23 de julio de nuestra erguida edad.*

*Gloria en ti. Porque en ti la Patria  
tiene para seguir viviendo,  
respirando,  
en lo inmenso del cosmos  
una ventana más.*

## PRÓLOGO

*El* sabio Antonio Raimondi comparó la geografía del Perú con un papel que alguien empuña para arrugarlo y lo deja caer. Con ello se refería a la enorme complejidad que para los habitantes de nuestro país significa la tierra en que vivimos: montañas de todas las alturas, ríos mansos y caudaloso, desiertos, valles fecundos, mar inmenso, lagos, islas, todos los climas del mundo; en fin, un laberinto desafiante sobre el cual los pueblos se han visto y sentido más distantes que cercanos. Una geografía más hecha para separar que para unir a sus habitantes. Y si a ello se suma el riesgo de ser una zona sísmica y de inclementes caprichos de la naturaleza: temblores, terremotos, inundaciones, sequías, tempestades, cambios climáticos que bien pueden ofrecernos cielos abiertos como cielos oscurecidos por nieblas intensas. Es pues el Perú un país de cambios naturales imprevisibles.

Sin embargo, esa naturaleza agreste y pronta a sorprendernos guarda en sus entrañas riquezas inagotables, sorprendentes, en espera de un avance tecnológico que las rescate para bien de todos sus habitantes. Y ya no se nos diga que somos un mendigo sentado en un banco de oro sino que somos unos seres privilegiados por tener como hogar una patria tan rica y, por sus contrastes, a la vez hermosa.

Somos una diversidad no solo geográfica sino asimismo cultural. En sus tres regiones naturales se han aposentado históricamente los pueblos de las más diversas tradiciones. Hombres y dioses múltiples que a través del tiempo han vivido y viven reclamando una identidad que nos convierta en una nación de sólida identidad cultural fortalecida para engrandecer cada vez más a nuestro país, a nuestra patria, el Perú.

Este libro, Helicópteros en el Cielo de Quiñones, es el testimonio de un aviador, el Teniente General FAP Mario Muñiz Ortega, de la importancia que tiene para los peruanos mantener siempre abiertos los caminos del aire. Tarea en la cual nuestra patria tiene un lugar privilegiado en la historia de la humanidad, pues

*para lograr este propósito numerosos peruanos han ofrendado muchas veces hasta el sacrificio de sus vidas en hazañas heroicas que han engrandecido el nombre del Perú.*

*Bástenos recordar algunos nombres que han quedado grabados en la inmortalidad, tanto por su heroísmo, como por su aporte a la ciencia aeronáutica: Santiago de Cárdenas, Pedro Ruiz Gallo, Pedro Paulet, Jorge Chávez, Juan Bielovucic, Roberto Martinet, José Quiñones Gonzales y los heroicos pilotos de aviones y helicópteros caídos en el cumplimiento del deber. Así como los oficiales, técnicos, suboficiales, tropas, ingenieros, médicos, personal civil de múltiples ocupaciones que diariamente aportan el esfuerzo de su trabajo para que la Fuerza Aérea del Perú siga brillando orgullosa como una de las instituciones que prestigian al Perú y sirven de ejemplo al mundo.*

*Helicópteros en el Cielo de Quiñones, de Mario Muñiz Ortega, va más allá del testimonio personal de una vocación aeronáutica puesta a prueba en las más difíciles circunstancias. Pues ilustra con sumo realismo y autenticidad los múltiples avatares que los pilotos peruanos han tenido que vencer para que el helicóptero llegue a ser para el Perú no solo una aeronave que defienda nuestra integridad territorial, nuestra paz, sino también un instrumento que socorre a quienes necesitan ayuda en las circunstancias más adversas: la bravura del mar, los terribles sismos, las catástrofes más adversas.*

*Si en verdad la vocación nace con uno, es igualmente verdad que ella (la vocación) aún nacida con uno bien puede hacerse o deshacerse, según el empeño que cada quien despliegue para defenderla. Cuántos seres humanos cuyo mayor empeño ha sido ser aviador, o artista o médico han dejado su vocación en el camino por las desventuras del destino o por falta de coraje o simplemente por escasa voluntad.*

*El Teniente General Mario Muñiz Ortega nos evidencia en esta obra tanto el esfuerzo suyo como el de sus compañeros de vocación puesto a prueba en alturas, climas y lugares diversos, así como en momentos históricos difíciles e insipiente tecnología en los cuales de los veintiséis integrantes de su promoción tan solo sobrevivieron trece.*

*Helicópteros en el Cielo de Quiñones es, asimismo, una versada ilustración de los pasos que tuvo que dar la humanidad a través de los siglos para llegar a conquistar el sueño de volar. Un buen repaso de cómo esta hazaña fue lográndose, poco a poco, desde los trazos premonitorios de Leonardo da Vinci hasta lo que hoy vemos asombrados cómo transitan las aeronaves por los caminos del aire.*

*Pero, ante todo, este libro centra su interés en la historia y la importancia del helicóptero en el Perú. Con admirables testimonios nos informa, con la sencillez*

*de quien cuenta la historia de una vida, sin el mayor alarde ni vanidad, cómo los pioneros helicoptristas bregaron en nuestro país para lograr no solo el respeto sino asimismo la admiración y afecto de miles de peruanos que lograron sobrevivir gracias a la arriesgada intervención de sus pilotos.*

*Este libro es, asimismo, una entusiasta arenga para enriquecer la vocación aeronáutica y, en especial, llegar a la meta de ser un piloto de helicóptero presto a llegar a los lugares más inhóspitos donde es imposible arribar por otros medios y donde bien puede salvarse las vidas de quienes están al borde de perderla. Mi vida por tu vida, es la consigna.*

*Escrito en un lenguaje sencillo, claro, coloquial y repartido en cada vez más cautivantes títulos, Helicópteros en el Cielo de Quiñones no solo se torna en un libro para aviadores sino especialmente para todo joven que necesita enriquecer su voluntad para llegar a cumplir la meta de sus sueños venciendo todos los obstáculos, robusteciendo su fe en sí mismo y sobre todo amando a esta tierra que nos vio nacer y en la cual vivimos, nuestro gran hogar: el Perú.*

*Libro ejemplar por los valores morales que encierra y por la fuerza de voluntad que pone al descubierto que todo ideal es alcanzable siempre que uno llegue a definirlo y se decida emprender la marcha para llegar a él. Mario Muñiz Ortega, su autor, nos da el ejemplo con su propia vida al demostrarnos como desde las alturas del Cusco soñó desde niño con surcar el aire y llegó, merced a su esfuerzo y constancia a Comandar del Grupo Aéreo N° 3 de helicópteros de la FAP y a recibir el alto grado de Teniente General de nuestra Fuerza Aérea.*

*Leer este libro es pues adentrarnos dentro de nosotros para descubrirnos mejor y acertar a abrir la puerta que cruzaremos para llegar al destino anhelado.*

JORGE DÍAZ HERRERA

## INTRODUCCIÓN

*Los tripulantes de helicópteros tenemos la oportunidad de conocer y hacer conocer las maravillas del Perú. “Donde llega la llama no llega el caballo, donde llega el caballo no llega el automóvil y mucho menos el camión. El avión pasa por todas partes. El helicóptero llega a todas partes”. En el helicóptero se visita lo preincaico, lo incaico, lo colonial y lo actual.*

*Visitamos incluso a los habitantes no contactados del Perú. Los de nuestra selva y a los de las alturas y al permanecer muchos días allí, conocemos sus costumbres, sus comidas, su filosofía.*

*Los arqueólogos tienen, necesariamente, que utilizar los helicópteros porque no hay otro medio para llegar a esos sitios maravillosos, escondidos en una geografía tan hermosa y caprichosa de nuestro Perú.*

*Aterrizar en el Gran Pajatén, donde no hay otro modo de llegar si no es a pie. Buscar el Paititi, el Pantiacolla y contemplar los jeroglíficos del Pucharo que muy pocos afortunados conocemos. Vilcabamba con sus templos incaicos poco conocidos. Choquequirao, que gracias a los vuelos con helicóptero se motivó a su desbroce. Lo mismo Kuelap. Los sarcófagos del cañón del Utcubamba, que solo con helicópteros se pueden ver. Chavín de Huántar, tiene un helipuerto en la puerta del Templo. El Qhapaq Ñan o Camino Inka del Tawantinsuyo, que gracias al helicóptero los estudiosos lo han podido fotografiar. Este camino une a Chile, Argentina, Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia, es la única fotografía que figura en este libro, porque da un mensaje de paz y unión de los pueblos.*

*Las Líneas de Nazca se aprecian mejor desde un helicóptero, ni que decir de Sacsayhuamán, Pisac, Moray, Maras, Tipón, Ollantaytambo, Machupicchu.*

*Felizmente las maravillas que están en la costa se pueden visitar fácilmente, como Caral, Sechín, el Señor de Sipán, Chan Chan y muchas otras más.*

*La gente nos muestra sus mejores productos gastronómicos, sus anécdotas tan originales e ilustrativas, que no figuran en los libros.*

*Comprobar que cada pueblo se siente orgulloso de sus hombres que lucharon por la independencia, que defendieron al Perú, sus mejores hijos, sus profesores, sus militares, sus héroes.*

*Sobre todo antes de que llegaran los avanzados medios de comunicación, “los principales», como los llaman, sentían que nosotros, los tripulantes de los helicópteros seríamos portadores de sus inquietudes, de sus esperanzas, de sus carencias. Tal vez algo se hizo, porque no había como frustrar su confianza.*

*Los helicópteros llevan las ánforas a los lugares donde no hay caminos y las tripulaciones dialogan con la gente y se enriquecen con sus importantes aportes.*

*Por eso desde que llegó el helicóptero al Perú, a pesar de que sus turbinas y sus palas hacen mucho ruido, nosotros silenciosamente, con auténtica vocación, sentimos que hemos contribuido en algo al progreso y desarrollo del Perú.*

*Al escribir este ensayo pasaron por mi mente tantas vivencias que quisiera compartir con todos los lectores.*

*Aquí se podrá apreciar cómo, los pioneros de la aviación dejaron un excelente ejemplo para las nuevas generaciones de pilotos de helicópteros y también cómo, desde Santiago de Cárdenas hasta nuestros días, los aviadores surcando los cielos peruanos dejamos huella en la historia de Perú.*

*En 1761, cuando aún parecía un sueño desafiar la ley de la gravedad, el peruano Santiago de Cárdenas escribió un libro titulado Nuevo sistema de navegar por los aires sacado de las observaciones de la naturaleza volátil, que lo dedicó a “su amada patria, El Perú”.*

*El “No ha lugar” del Virrey Amat impidió la realización de este visionario proyecto. El libro de Cárdenas está basado en indiscutibles leyes físicas. Después de un siglo y medio, los hechos le dieron la razón y le concedieron la inmortalidad. La FAP ha reeditado este libro y está al alcance de quienes deseen leerlo. Si el Virrey Amat hubiera sabido apreciar este interesantísimo trabajo, los peruanos habríamos sido los pioneros en el mundo.*

*Más tarde, en 1878, ciento diecisiete años después y 25 años antes del primer vuelo (1903) realizado por los hermanos Wright, otro extraordinario peruano, Pedro Ruiz Gallo, héroe nacional, publicó su libro Estudios sobre globos aerostáticos. Él fue quien inventó el “Ornitóptero” propulsado por un motor que no necesitaba combustible y podía transportar hasta 20 personas, volando a 60 millas por hora.*

*En 1902, Pedro Paulet, peruano, precursor de las naves con propulsión a chorro, ahora reconocido como “El precursor de la era espacial”, cuando estaba de Cónsul del Perú en Amberes, terminó de diseñar una nave espacial a la que llamo “Avión torpedo”. Nave espacial y el primer motor a reacción. Fue el primero en diseñar un vehículo de retropropulsión destinado a navegar en el espacio sideral.*

*Estos y muchos ejemplos demuestran que los peruanos somos poseedores de una rica vocación aeronáutica.*

*En 1910, obtienen en París, sus licencias de aviadores cuatro insignes peruanos: Jorge Chávez, Juan Bielovucic, Roberto Martinet y Carlos Tenaud.*

*El ingeniero peruano, Jorge Chávez Dartnel, el 23 de Setiembre, en un frágil aeroplano Bleriot XI de estructura de madera y tela, equipado con un pequeño motor de tan solo 50 caballos de fuerza, cruzó el Paso del Simplón. Imponente y majestuosa barrera geográfica de los Alpes, desde Briga en Suiza hasta Domodossola en Italia. Fue el primer piloto en el mundo que sobrevoló los Alpes. El joven aviador, que había superado este gran obstáculo, nos entregó este valioso galardón: JORGE CHÁVEZ ¡INMORTAL! Su valentía es admirable. Su aporte a la aeronáutica incommensurable.*

*Biolovucic, peruano que había hecho un juramento ante la caída de Chávez, no cesó en su empeño de conseguir un avión que resistiera no solo grandes alturas, sino también que volara entre montañas y en medio de gran turbulencia. En 1913, repitió la hazaña de Jorge Chávez en los Alpes. Dos peruanos se atrevieron a realizar lo que nadie en el mundo se había atrevido hasta entonces. Este extraordinario aviador, que después de cruzar los Alpes, al bajar de su aeroplano, se dirigió al monumento de Jorge Chávez y leyó en voz alta y sonora, profundamente emocionado, la inscripción esculpida en granito: “GLORIA A TI CHÁVEZ”*

*El periodista italiano Mario Cobiancci dijo: “Solo un hombre desafió aquel dominio de las águilas. Uno, cuyo nombre está rodeado de magia y poesía: CHÁVEZ. Bielovucic vive ahora esa aventura que no por ser realizada por segunda vez, entusiasmo menos que la primera”.*

*Después de siete años que los hermanos Wright habían realizado el primer vuelo en 1903, el General cusqueño Pedro Muñoz Sevilla organizó la “Liga peruana de aviación” y logró que en 1910 viniera a Lima Juan Biolovucic, quien, en ese momento, estaba asombrando al mundo con sus proezas, y voló sobre la ciudad, ante la admiración y el beneplácito de un público atónito y emocionado.*

*El General Muñiz, por entonces Ministro de Guerra, dijo en su discurso de bienvenida estas inolvidables frases que constituyen un lema para los que abrazamos esta carrera. “Ningún pueblo de los que nos rodean, puede enorgullecerse de haber hecho, en este campo de acción —el más bello para la actividad humana—, nada de lo que los peruanos han hecho”. “Este es nuestro privilegio, nuestra primacía, y jamás debemos consentir en perderlos”. “Estamos pues obligados, por nuestra historia, por nuestro prestigio y por nuestra grandeza moral, a colocar en el primer rango, entre todas nuestras aspiraciones, la del dominio definitivo de los aires”. Con esta arenga, inflamó aún más el entusiasmo de nuestro pueblo para lograr, con su apoyo, la fundación de la primera Escuela Nacional de Aviación en América.*

*Lo importante es que después de un siglo, podemos decir con orgullo: “Jamás consentimos en perder esta primacía”*

*El siglo XX fue “El Siglo de la Aeronáutica” y, tal como lo vaticino Muñiz, el Perú estuvo entre los primeros: César Álvarez Guerra, quien gracias a su pericia y valentía y a sus excelentes condiciones de instructor, puso al Perú en el primer puesto en paracaidismo, asombrando al mundo con sus magistrales saltos. Revoredo, el primero en unir los pueblos de América en un vuelo impecable. Velasco Astete, el primero en cruzar los Andes y llegar victorioso al Cusco.*

*En el conflicto con Colombia, en 1933, combatiendo contra veteranos de la primera guerra mundial (mercenarios alemanes en sus máquinas de gran maniobrabilidad), Francisco Secada, con su arrojo y bravura, arremetió decidido y logró salvarse en la espesa selva, como nadie podría haberlo hecho. Insigne loreano, cuya hazaña nunca dejara de asombrar.*

*En el conflicto con Ecuador, se inmola nuestro HÉROE CAPITÁN FAP JOSÉ ABELARDO QUIÑONES GONZALES, GRAN GENERAL DEL AIRE. Su acto heroico está latente en el corazón de todos.*

*En 1981, los helicópteros de la FAP tuvieron una extraordinaria participación en la Cordillera del Cóndor al apoyar a nuestro Ejército, en la recuperación de los territorios, clandestinamente ocupados por tropas Ecuatorianas desde 1977, con la intención de anular el Tratado de Paz, Amistad y Límites de 1942. (Los nombres de las tripulaciones de los helicópteros que participaron en ese conflicto, denominado “Falso Paquisha”, están escritos en el libro titulado Homenaje a la Fuerza Aérea del Perú 1981.*

*En una entrevista para la Revista de la FAP, como Comandante de Grupo Aéreo N.º 3, declaró: “Es emocionante saber que todos los hombres*

*del Grupo Aéreo N.º 3 querían estar en la primera línea de batalla. Yo esperaba mucho de mis pilotos, pero ellos han dado mucho más, por eso es que puedo reiterar con orgullo que los pilotos de helicóptero de la FAP tenemos la agresividad del cazador, la resistencia del bombardero y la experiencia del transportista”.*

*El año 1995, en el conflicto con la hermana República del Ecuador, conocido como la Guerra del Senepa, también en la Cordillera del Cóndor, entregaron heroicamente sus vidas: el Coronel FAP Marco Schenone Oliva, al mando del helicóptero MI-25, el Coronel FAP Víctor Maldonado Vega, al mando del avión Suboi SU-22, el Comandante FAP Enrique Caballero Orrego, al mando del avión Suboi SU-22, el Mayor FAP Percy Phillips Cuba, al mando de un avión Camberra B-8, el Mayor FAP Miguel Alegre Rodríguez, navegante del Camberra B-8, el Capitán FAP Raúl Vera Collabua, copiloto del helicóptero MI-25, el Técnico FAP Erick Gilberto Díaz Cabrel, mecánico del helicóptero MI-25 y el Mayor EP Luis García Rojas, al mando de helicóptero MI-8; el Capitán EP Augusto Gutiérrez Mendoza, copilo del helicóptero MI-8, los Técnicos EP Victoriano Castillo Velarde, Rubén De la Cruz Huarcaya y Gustavo Begaño Gonzales. Gracias a esas tripulaciones que siguieron el dictado del Capitán Quiñones: “El aviador llegado el momento debe ir hasta el sacrificio”, se firmó la paz sin que se modificara el mapa del Perú.*

*Los helicópteros de la FAP continúan cumpliendo múltiples misiones de evacuación y rescate, en apoyo al desarrollo y a la defensa, combatiendo al Narcotráfico y al Terrorismo, mediante sus Grupos Aéreos N.º 3 y N.º 2.*

## POR LOS CAMINOS DEL TIEMPO

El picaflor, colibrí (*q'ente* en el Perú) ha sido el ave que más ha inquietado al hombre. Lo vemos en las Líneas de Nazca, y según la cosmovisión andina, es el nexo entre los vivos y los muertos.

En su deseo de imitar el vuelo de las aves, al observar las maniobras del pequeño colibrí, de volar suspendido de un lado a otro, algo que aparentemente le da absoluto dominio, e independientemente de la velocidad, se alimenta del néctar de las flores.

Leonardo da Vinci, genio artístico y científico, fue el que concibió, en el papel, el mecanismo fundamental de una “máquina para vuelos suspendidos”: Una rosca de tornillo gigante, montada en un eje vertical. Él es quien lo denominó helicóptero.

Siglos de pruebas, ensayos, errores y muchísimo ingenio para convertir aquel diseño en realidad.

Leonardo da Vinci no tenía un motor suficientemente potente, y debido a ello, recién en 1784 dos franceses: Laundy y Bienvenu, pudieron construir un helicóptero de juguete que realmente volaba. Aunque era un sencillo juguete, se pudo demostrar con él, la exactitud de la fórmula de Da Vinci.

Hasta su mismo nombre: “Helicóptero” (tornillo alado o espiral) demuestra que la idea de Leonardo da Vinci era la correcta.

El español Juan de la Sierva, con su diseño del autogiro, con alas articuladas, marcó un gran avance en el desarrollo del helicóptero.

Pocos hombres dedicaron sus esfuerzos al diseño de estructuras para hacer posible el decolaje vertical.

El primer país que produjo un helicóptero fue Alemania. En 1937 este país, presentó uno, diseñado por Hernrich Fokker, ayudado por Angelis.

En 1939 Sikorsky, ingeniero ruso nacionalizado norteamericano, diseñó el primer helicóptero práctico, lleva su nombre y es el modelo US-300. Fue aceptado por la Armada USA y comenzó a operar militarmente en 1943.

Recién en 1944 empezó la producción de helicópteros en gran escala, que fueron evolucionando y perfeccionando progresivamente, tanto en defensa como en desarrollo, en base a la experiencia aportada por los usuarios.

Cientos de intrépidos hombres, en todo el mundo, ofrendaron sus vidas. Ingenieros y científicos se entregaron a solucionar los innumerables problemas que surgían en la aerodinámica. Valerosos jóvenes se arriesgaron a experimentar en los nuevos helicópteros y a estudiar, en pleno vuelo, sus características, hasta lograr los conocimientos básicos de seguridad, de los que hoy disfrutamos.

La utilización de los helicópteros en el campo del desarrollo se expandió rápidamente desde 1946 y una gran parte de sus operaciones fueron realizadas comercialmente, y a pesar de su costo elevado la demanda siguió creciendo.

Sus características únicas de utilización los hacen perfectamente adecuados para un sinnúmero de actividades y en un corto período, su historia se ha enriquecido y el uso se ha popularizado en todo el mundo. Recordemos que el hombre antes de llegar a la Luna, tuvo que aprender a volar en helicóptero.

### **NACEN LOS TRIPULANTES DE ALA GIRATORIA EN EL PERÚ**

“Nace el Escuadrón de Rescate y con él se abre un horizonte sin límites para el desarrollo y la defensa del Perú”

Así empieza el editorial de nuestro primer semanario mural “Alerta”.

Como consecuencia de la adquisición de los dos primeros helicópteros Hiller H23, por el Ministerio de Salud en 1957, precisamente para aliviar el sufrimiento humano con las campañas de vacunación, operaciones de evacuación y rescate y la entrega de dichos helicópteros a la FAP en 1957 para ser utilizados por el 71 Escuadrón de Rescate en la Base Aérea de Las Palmas, nació la especialidad de tripulaciones de Aeronaves de ala giratoria en el Perú.

El 71 Escuadrón de Rescate contaba, en esa fecha, con aviones anfibios Catalina y personal entrenado y equipado para realizar operaciones de salvamento, tanto en la cordillera, como en el llano amazónico.

Los pilotos nombrados al Escuadrón de Rescate del Grupo Aéreo N.º 31, estábamos programados para volar indistintamente, aviones y helicópteros, tanto como copilotos en los aviones C-46, DC-3, C-47, C-45 y los Catalina, o como navegantes para conocer rutas y paralelamente seguir el curso de Helicópteros.

Para ser copiloto calificado en Catalina por ejemplo, realizábamos prácticas de acuatizajes en el mar, frente a las playas de Ancón. Lo anecdótico era que como en cada acuatizaje se filtraba agua de mar por la nariz del avión, por lo que cada vez se ponía más pesado, en cada dos acuatizajes teníamos que salir con ruedas a tierra, en la playa de la Base de Ancón, para vaciar el agua con baldes. Lo hacíamos los pilotos alumnos, ayudados por el mecánico y por algunos avioneros.

Antes de que llegaran los helicópteros al Perú, los aviones anfibios, como los Catalina y los Beaver, eran los más solicitados para acudir en las operaciones de búsqueda y de rescate, especialmente en la selva.

Dos helicópteros Hiller H23C, volando a nivel del mar, cumplieron las primeras misiones humanitarias en el Perú.

### **CORONEL FAP FERNANDO MELZI PARODI, PIONERO DE LOS HELICÓPTEROS EN EL PERÚ**

Después de la guerra de Corea se veía en las películas la participación de pequeños helicópteros cuyos pilotos eran los protagonistas; me llamó la atención que no fueran los pilotos de los aviones supersónicos como los F-86. En esa época me encontraba de cadete en la EOFAP, volando los famosos Stearman PT-17, los AT-6 y los C-45 y nunca imaginé que sería piloto de helicópteros. Cuando me gradué de Alférez, el primero de enero de 1960, fui nombrado al recientemente creado Grupo Aéreo de Transportes N.º 31, con sede en Lima, en la Base Aérea de Las

Palmas, cuyo Comando era el Coronel Jorge Debernardi León, quien nos recibió haciéndonos sentir muy importantes. Detalles que nunca se olvidan.

Comenzamos a volar como copilotos de los aviones C-47 y Catalina, también como navegantes en los C-46 para conocer rutas.

El flamante Grupo Aéreo contaba con dos helicópteros Hiller H23, cuyo piloto instructor era el Capitán Fernando Melzi Parodi, quien nos contó que él había seguido un curso de pilotaje de helicópteros en los EE. UU., junto con el Coronel Gilardi, su compañero de promoción, el Comandante Santa María, el Mayor Patrón y el Mayor Seminario, y que todos ellos tenían pocas horas de experiencia, incluso nos enteramos de que el primer accidente de helicóptero en el Perú ocurrió en el Morro Solar, cuando la hélice del rotor de cola del helicóptero al mando del Coronel Gilardi chocó contra el suelo; el helicóptero quedó inoperativo.

El Capitán Fernando Melzi Parodi tenía una personalidad muy especial, alegre, bromista, entusiasta, y nos invitaba a volar el helicóptero Hiller, diciéndonos que siempre es bueno aprender a volar todo tipo de aeronaves. Él era un gran instructor. Nos transmitía confianza y nos demostraba que no era ningún misterio manejar esas naves. Después de unas cuantas horas de vuelo, él bajaba del helicóptero y desde suelo, agarrando el esquí, para que el helicóptero girara a su alrededor, manejado por un piloto alumno que aún no había salido solo, nos decía que el helicóptero es el “perfeccionamiento del vuelo”. El Capitán Melzi fue el que me motivó y me entusiasmó para ser piloto de helicóptero, de tal manera que cuando llegaron los Alouette II y se organizó la Escuela Francesa, yo estaba en muy buenas condiciones para seguir el curso teórico y práctico, en los helicópteros a turbina Alouette II, que resultaron ser más fáciles de volar, por cuanto tenían un gobernador automático de control del paso de combustible y ya no era necesario utilizar el acelerador tipo motocicleta que requería el motor a pistón del helicóptero Hiller.

El capitán Fernando Melzi siguió el curso de helicópteros Alouette II y III y fue un gran instructor en los helicópteros Bell 47G. Fue un extraordinario Comandante del Escuadrón de Rescate del Grupo Aéreo

Mixto N.º 8 con sede en el Callao. Fue el primer piloto que aterrizó con su Alouette III en la ciudad de Abancay para evacuar a un herido. Participó en el apoyo al Ejército desde Chilifruta, en la campaña contra el brote guerrillero de 1965. Incluso, de Comandante y Coronel, siguió dando instrucción en los Bell 47G.

Todos sus alumnos lo recordamos con gran cariño, Sobre todo recordamos sus oportunas ocurrencias, su extraordinaria memoria para los versos y discursos pícaros y originales, que nos alegraban la vida durante la permanencia prolongada en los diferentes apartados, incómodos e improvisados campamentos del Ejército, de los mineros o de los andinistas y en los vuelos con distinguidas autoridades. Su personalidad y su estado de ánimo siempre optimista nos hacía quedar muy bien; fue un gran ejemplo para nosotros, jóvenes oficiales. El Coronel Melzi: un pionero de la especialidad de Helicópteros en el Perú.

## **PRIMEROS PILOTOS DE HELICÓPTERO ALOUETTE II EN EL PERÚ**

El Comandante Rolando Gilardi Rodríguez, el Comandante Luis Patrón Chipoco, el Comandante Óscar Piccone Ocampo y el Capitán Javier Oswaldo Cabrera Arca, cada uno en sus respectivos puestos, contribuyeron para que el Perú sacara el mayor provecho de los avances en el campo aeronáutico, en el caso específico del empleo del helicóptero, máquina ideal para nuestra geografía.

EL TENIENTE GENERAL FAP ROLANDO GILARDI RODRIGUEZ, en su condición de Comandante General y Co Presidente de la República durante el Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, auspició la adquisición de los helicópteros Bell 212, Bell 47G, Bell 206 y Mi-8, apoyó la creación del Grupo Aéreo N.º 3 y logró la dación de la Ley que respaldaba la participación de los helicópteros en la exploración de Petro-Perú, Ley que permitió la autofinanciación de la adquisición de helicópteros y la capacitación de



tripulaciones. Decisiones políticas acertadas y oportunas que dieron sus frutos en la defensa y en el desarrollo del país.

EL MAYOR GENERAL FAP LUIS PATRÓN CHIPOCO, Comandante del Escuadrón de Rescate N.º 71, recibió instrucción en el Alouette II, fue el primer Comandante General del Ala Aérea N.º 2 que tiene a su cargo los Grupos Aéreos Ocho y Tres. Aviones y Helicópteros respectivamente. Desde ese puesto apoyó al desenvolvimiento y la buena marcha de los helicópteros.

Él, junto y el Capitán Fernando Melzi Parodi recibieron instrucción para volar el helicóptero Bell 47G en EE. UU. antes de volar el Alouette II.

Realizó la primera evacuación de un enfermo con hepatitis en un helicóptero Bell 47G, desde Jiménez Banda a Chávez Valdivia y Bagua (Campo de aterrizaje el Valor), llevando como piloto alumno a mi compadre el Alférez José Cavero Cavero, que conocía la ruta por haber ido como piloto alumno en el Alouette II. Una operación demasiado complicada: aeronave muy lenta, sin mecánico, por tener solo 3 asientos (piloto, piloto alumno y el enfermo de hepatitis), sin radio; en fin, serias limitaciones. Con esa experiencia, el General Luis Patrón Chipoco tenía mucho cariño y respeto por las tripulaciones de helicópteros.

EL MAYOR GENERAL FAP ÓSCAR PICCONE OCAMPO, Comandante del 61 Escuadrón de Aerofotografía, efectuó los primeros vuelos en altura y las primeras misiones de rescate en el Perú. El primero en efectuar la búsqueda y el rescate del avión de la Compañía AVIANCA, accidentado en las nacientes del río Fortaleza, Cordillera Negra; lo ubicó a 3.500 metros sobre el nivel del mar, trasladó a 16 personas, entre ellos al Gerente de AVIANCA, quien después de darle las gracias le preguntó cuántas horas tenía como piloto del helicóptero, y cuando le contestó que solo tenía cien horas se quedó atónito y le dijo: “En Colombia yo no subo a un helicóptero cuyo piloto no tenga por lo menos 1000 horas de vuelo”. Pero se tranquilizó al saber que el Comandante Piccone tenía más de 5000 horas de vuelo en aviones.

La segunda misión, rescatar a la tripulación de un avión carguero que aterrizó de emergencia en Gran Pajonal de Puerto Prado en Bolivia. Para lo cual tuvieron que desarmar el Alouette II, trasladarlo en un

avión de Lima a Puerto Maldonado, llevar cilindros de JP4 y a su vez, este combustible enviarlo en lanchas por el río Amaru Mayo (Madre de Dios) y desde Maldonado iniciar la búsqueda. Hay que tener en cuenta que en esos tiempos no había radio y los mensajes se hacían por el sistema Morse y con la ayuda de los radio aficionados. Felizmente el Comandante Piccone, por su experiencia en vuelos de aerofotografía, vio un reflejo en el pajonal y pudieron ubicar el avión carguero. El problema era que había que evacuar a 6 personas y el Alouette II solo podía sacar 3 personas. El Comandante Piccone tuvo que valerse de una serie de recursos y cumplió la misión con la invalorable ayuda de los mecánicos, los Suboficiales FAP Maximiliano Valverde y Fidel Ángeles.

También voló para el Punto Cuarto, en la zona del río MANU, en apoyo a la agricultura. Cumplió tres misiones dispuestas por el Director del Servicio Aerofotográfico Nacional, General FAP Fernando Ordóñez de La Aza, y así él fue el primero en volar del Cusco a Quillabamba hasta Camisea (los padres Dominicos apoyaban con sus equipos de radio en la frecuencia de radio aficionados).

Por órdenes del Gobierno, en una operación estrictamente secreta, trasladaron 10 toneladas de víveres desde Puerto Borja al Cuartel de Pinglo. Un cerrojo sobre el Pongo de Manseriche (Mancharichec Punku-la puerta que asusta). Los víveres fueron transportados por el río Marañón hasta la Guarnición de Chávez Valdivia, fin del río navegable. Realizó la primera evacuación de un soldado con apendicitis desde Jiménez Banda (nacientes del río Cenepa) hasta Santa María de Nieva, convento de las monjas Dominicanas en la margen derecha del río Marañón, donde llegaron de noche gracias a que había luna llena (al enfermo le pusieron 12,000,000 de unidades de penicilina). Una operación sumamente arriesgada, más de dos horas de vuelo, sin información meteorológica, sin radio, sin ningún campo alterno y un enfermo grave. Allí comenzó aquello de “MI VIDA POR TU VIDA”. El Comandante Piccone y el Suboficial Valverde durmieron bajo llave en un cuarto del Convento de las Monjas. Lo importante es que el soldado se salvó.

La gran sorpresa: A Borja llegó, en un hidroavión, nada menos que el Presidente de la República, Doctor Manuel Prado y Ugarteche, en una misión estrictamente secreta, y efectuó un vuelo de inspección: Borja, Chávez Valdivia, puesto de vigilancia Soldado Silva y retornó casi por la misma ruta. Lo acompañó el Comandante General de la FAP, TTG FAP Salvador Noya Ferre (en esos años las relaciones diplomáticas con el Ecuador eran conflictivas).

Últimamente, el General Piccone se encontró con un General del Ejército de 89 años y este le dijo: “Yo llegué a punta de machete en 21 días a Jiménez Banda y gracias a Ud. salí en media hora en su helicóptero”.

En 1960, el Comandante Piccone prácticamente se autocalificó de INSTRUCTOR, por los vuelos realizados en Lima, con la llegada de los 5 Alouette II, por la instalación de la Escuela Francesa para pilotos de helicóptero, por el apoyo al instructor Comandante PAÚL GARBE y especialmente por su participación en la escuela de altura realizada en Jauja (para lo cual se tuvo que transportar el helicóptero en ferrocarril) y por muchas otras proezas más.

Cuando los primeros pilotos estuvimos calificados y habíamos salido “solos”, fuimos adquiriendo experiencia como pilotos alumnos del Comandante Piccone en la zona de la Cordillera de El Cóndor. En la primera misión, en la que salieron tres helicópteros a la zona de Bagua, ocurrió un terrible accidente de un avión Bombardero B26 que se estrelló en los cerros del campamento “Monte Negro”. Fallecieron nuestros queridos compañeros el Teniente FAP Sergio Callirgos, el Alférez FAP José Pérez Peredo, el Suboficial FAP A. Temer y el Teniente EP Castro.

El Comandante Piccone realizó el rescate, maniobrando el helicóptero entre la copa de los árboles, aprovechando para darnos instrucción nos decía que él aprendió esa maniobra del Comandante Garbe, cuando realizaron un rescate parecido en la zona de Rioja. Voló como piloto del Alouette II más de 1000 horas y fue el brazo derecho del instructor francés Comandante FAF Paul Garbe.

EL MAYOR GENERAL FAP JAVIER OSWALDO CABRERA ARCA, oficial inteligente, estudioso, honesto y visionario. Desde

el grado de Capitán tenía información e inquietudes acerca de los helicópteros, fue el que hizo conocer las bondades del empleo de los helicópteros. Sus informes sirvieron para que el Ministerio de Salud adquiriera los 2 helicópteros Hiller, que luego pasaron al Ministerio de Aeronáutica.

El Capitán Cabrera, trabajaba bajo las órdenes del General FAP Fernando Ordóñez de La Aza, Director del Servicio Aerofotográfico Nacional y del Comandante Piccone, Comandante del Escuadrón Aerofotográfico N.º 61. El SAN (Servicio Aerofotográfico Nacional) no dependía presupuestalmente de la FAP, su responsabilidad era realizar vuelos comerciales de levantamientos aerofotográficos. Ellos tenían la oportunidad de intercambiar informaciones con diferentes profesionales, especialmente con ingenieros mineros de compañías relacionadas al área de la exploración minera en otras regiones del mundo y tenían mayor contacto con las autoridades del Gobierno.

Un día, el Capitán Cabrera recibió la orden del General Ordóñez de estudiar e informar, en un plazo perentorio, los resultados y la opinión de los oficiales acerca de los folletos presentados por los administradores de la Feria del Pacífico relacionados al helicóptero Alouette II, que se exhibía como una gran novedad desde 1957.

A primera hora, junto con el entonces Capitán Briñety y Castro Moreti, opinaron que sí. Que valía la pena y que era muy importante para el desarrollo del país, ya que se podía realizar actividades que con el avión no eran posibles. El General Ordóñez informó al Ministro de Aeronáutica, General FAP Polidoro García, que el 15 de julio de 1957 había volado el Alouette II. Después, el Presidente Prado y el Embajador de Francia volaron desde Palacio de Gobierno a la Base Aérea de Las Palmas (yo era Cadete de Tercer año). Resultado: el General Ordóñez recibió la orden del Gobierno de Adquirir el helicóptero Alouette II que se encontraba en la Feria del Pacífico, pero con los recursos de Aerofotografía.

El Presidente de la República, Manuel Prado y Ugarteche, firmó el Decreto que autorizaba la compra y nombró a los 4 primeros alumnos: el Comandante FAP Rolando Gilardi Rodríguez (Edecán del Presidente), el Comandante FAP Luis Patrón Chipoco (Comandante

del Escuadrón de Rescate N.º 71), el Comandante FAP Óscar Piccone Ocampo (Comandante del Escuadrón N.º 61) y el Capitán FAP Javier Oswaldo Cabrera Arca (Jefe de Operaciones del Escuadrón N.º 61), como responsables de esta Máquina.

El Comandante FAF Paul Garbe, dio instrucción a sus 4 alumnos, ellos salieron a volar solos con 7 horas. Siguieron los vuelos. Y como este helicóptero consume 60 galones de JP4 por hora y entre otros gastos la hora de vuelo resultaba muy cara, el General Ordóñez empezó a preocuparse por el presupuesto.

Recibieron los diplomas y brevets en una ceremonia especial realizada en el patio del local de Aerofotografía de Las Palmas. El Comandante FAF Paul Garbe entregó los brevets en febrero de 1958. Los diplomas llegaron de Francia el 9 de abril de 1959.

En el helicóptero Alouette II estaban volando el Comandante FAF Garbe como instructor, el Comandante Piccone como alumno y el Capitán Cabrera como observador. El instructor hizo que el Comandante Piccone aterrizara en el patio chico de Aerofotografía y se posara en la H que había pintada allí, sin su intervención, lo cual en esa época era una proeza, aterrizar en un área tan chica; lo hizo muy bien. El Comandante Piccone, al parecer en son de broma, le dijo al Capitán Cabrera: “¡Ahora tú!” “Haber tu entra así”. El capitán Cabrera creyó que era una orden, arrancó el helicóptero, despegó solo y después de dar una vuelta posó el Alouette II en la “H” del pequeño patio. El instructor Garbe se desesperó y más rabioso que un tigre (según sus palabras) les llamó severamente la atención y subrayó que “La disciplina es vital para la seguridad de vuelos”

Quedaron solamente el Comandante Piccone y el Capitán Cabrera para continuar con la instrucción y se desataron las operaciones que al principio la realizaban con el instructor, y como el costo de cada hora de vuelo era muy alto, el General Ordóñez, amparado en lo que informó el instructor: “que las operaciones de los helicópteros debían comenzar donde termina la carretera, el ferrocarril o en el aeropuerto más cercano al lugar del cumplimiento de la misión”, todas las operaciones fuera del área de Lima se cumplían trasladando el helicóptero en una plataforma proporcionada por el SETRA, Servicio de Transportes Terrestres. La

responsabilidad de que el helicóptero tuviera que desarmarse para ser subido a la plataforma y armado cuando llegara a su destino era del capitán Cabrera, quien hacía el vuelo de prueba para ser entregado al instructor y al Comando del Escuadrón, que era el Comandante Piccone, quienes cumplían las misiones ya sean propias del Servicio Aerofotográfico o generalmente misiones de rescate y salvataje. Los sufridos eran el Capitán Cabrera y los mecánicos suboficiales Maximiliano Valverde, Fidel Ángeles y José Canchucaja, quienes de pertenecer a la especialidad de Mantenimiento de Aviones pasaron a ser los primeros mecánicos de helicópteros con motores a reacción.

Casi todas las primeras operaciones las cumplía el Comandante Piccone, por eso le decían “Traga vuelos”. El Capitán Cabrera le decía: “No se encariñe tanto, que cuando lo cambien va a llorar”

Una de las primeras misiones que cumplió solo el Capitán Cabrera fue en auxilio de los damnificados por el terremoto de Arequipa, en los pueblos de Aplao, Corire, Huancarqui. Entre otros, lo que más le impresionó fue la evacuación de una ancianita con la columna vertebral rota. En esos pueblos pernoctaban en carpas. La presencia del helicóptero era una novedad. Allí se presentaron 4 diputados que querían hacer vuelos de reconocimiento; pero como al helicóptero le quedaban pocas horas disponibles para su próxima inspección, se les manifestó que tenían preferencia los heridos. También se presentó el Gerente de la Cervecería, que quería evaluar sus sembríos de cebada. El capitán le dijo que no podía, y el Gerente lo reprochó diciéndole que era: “! VonWedermeier y amigo del Presidente!”. Él le contestó: “Yo soy Von Cabrera”, y no voló. Ese episodio me contó el mecánico Fidel Ángeles y lo corroboró el Doctor Carlos Neuenschwander, cuando volamos en la búsqueda de la Ciudad Perdida de los Incas, el legendario “PAITITI”.

No me puedo imaginar cómo volaron el Comandante Piccone y el Capitán Cabrera con ese helicóptero Alouette II. Aunque tenía la fama de ser el que más altura hacía en el mundo, para la realidad peruana tenía serias limitaciones. Después de ellos ningún piloto voló en el Cusco con un Alouette II.

En una oportunidad, despegando del aeropuerto antiguo del Cusco para llegar a Cosñipata (Manu, Maldonado), para tener mayor autonomía tenían el tanque de combustible casi lleno y por el excesivo peso bruto había que efectuar un decolaje corrido, esto es deslizando los esquis por la pista hasta alcanzar cierta velocidad, la cual les permita tomar altura. Lo que ocurrió fue que en la carrera de decolaje, debido a un pequeño golpe contra la pista, se descolgó el tanque de combustible. La solución fue muy original. Tenían una hamaca con la cual envolvieron el tanque y haciendo un torniquete lo levantaron hasta conectarlo y así ajustar con las abrazaderas.

En ese helicóptero, por disposición del Ministro Pedro Beltrán, volaron del Cusco a Quillabamba llevando al periodista del diario La Prensa Pedro Cortázar y a su fotógrafo, y al sobrevolar Machupicchu tomaron la primera fotografía de las paredes incaicas que solamente se pueden observar desde un helicóptero. Esa fotografía publicada en el diario La Prensa dio la vuelta al mundo.

En las publicaciones de la fábrica se registraban 14,500 pies como un record de vuelo alcanzado por un helicóptero en el mundo. Después publicaron en la revista de fábrica los 14,700 pies, alcanzados por el Capitán Cabrera y, además, la modificación del famoso P2, pequeño accesorio importantísimo para el momento de arrancar la turbina. Bastaba que una gota de agua se congelara en su interior para que el helicóptero se quedara donde estuviera.

El Técnico FAP Maximiliano Valverde Caro diseñó una modificación que fue reconocida, publicada y felicitada por la fábrica.

La falla más inoportuna del P2 ocurrió cuando tuvieron que socorrer a unos andinistas alemanes en emergencia, en un lugar detrás del nevado YARUPAJA. Una vez que estos habían sido evacuados a un lugar seguro, pero completamente aislado, el helicóptero no arrancaba. El Capitán estaba sin mecánico y no le quedó más remedio que caminar durante todo el día para llegar al pueblo más cercano y conseguir un caballo. Después de cabalgar durante todo el día, a eso de las 18.00 horas, llegó a Queropupalca y, como era un día de fiesta, encontró al cura borracho, al alcalde en la misma situación, y después de dormir en un pellejo de oveja, recién al día siguiente ubicó a la telegrafista y por

fin pudo comunicar su ubicación y ordenar que el Suboficial Valverde se encontrara con él. Enterado de los síntomas de la falla del arranque, el mecánico tuvo que viajar a caballo durante varios días hasta la punta de carretera llevando los repuestos. Max Valverde encontró al “Capitán junto con el alpinista alemán, cansados de comer frejoles en lata”.

La falla del bendito P2 la solucionó Max Valverde y así pudieron volar hasta el hospital de Cerro de Pasco, donde evaluaron a la tripulación y también al alemán. El alpinista estaba mejor que el piloto. A este le tuvieron que hacer un tratamiento con Dicristicina por la neumonía que le estaba afectando al volar sin puertas para tener menos peso en el decolaje.

Se presentó la urgencia de fumigar contra la epidemia de Fiebre Amarilla en Tingo María y el helicóptero estaba en la ruta. Llevaron las vacunas; la tripulación fue aislada en el hotel de Turistas junto al río. Fumigaban la cabina antes y después de cada vuelo.

En otra oportunidad, al evacuar a otro andinista alemán de las alturas del pueblo de RICRAN, encontró vientos tan fuertes y corrientes descendentes que lo llevaron hasta el suelo. Felizmente en una meseta y en una planicie junto a una laguna. Las palas del Alouette quedaron dañadas. Lo que ocasionó un gasto no previsto de 50,000 dólares de esos tiempos, los cuales no estaban en el presupuesto de Aerofotografía ni en la “paciencia” del General Ordóñez, y fue la gota de agua que faltaba para que el helicóptero Alouette II con sus repuestos y sus tripulaciones pasaran al Grupo Aéreo N.º 31 de reciente creación en las instalaciones del Escuadrón de Rescate N.º 71 con sede en Las Palmas.

Me resisto a dejar en el olvido la descripción de algunas operaciones realizadas hace casi 60 años con un solo helicóptero, que cuando tenía una falla o no arrancaba no había otro que fuera a auxiliarlo como ahora.

En una oportunidad, el Capitán Cabrera se encontraba cumpliendo una misión al sur del país, en la zona de Quincemil, Marcapata, apoyando a los campesinos por los estragos de las inundaciones, para lo cual tenía que inventar recursos que ahora serían inverosímiles: por ejemplo, dejar los cilindros de combustible, colgados en los árboles para que no se los llevara el río. En esas circunstancias recibió una orden urgente

de “evacuar a un soldado gravemente enfermo desde Jiménez Banda (frontera con el Ecuador) en el único helicóptero que se encontraba en la frontera con Bolivia”.

Tuvo que volar Sandía, Quincemil, Patria, Sepagua, Satipo, Puerto Bermudes, Pucallpa, Tarapoto, El Milagro, Chávez Valdivia y por fin Jiménez Banda. Después, con el soldado a bordo, llegar a El Milagro con la satisfacción de haber salvado la vida del soldado. Este hecho justificó un largo vuelo “llevando como equipaje toalla, cepillo de dientes, un balde y un ante para filtrar el combustible regado en la ruta en cilindros”. Felizmente en helicóptero nuevo, pero sin radio, sin información meteorológica, sin campos alternos. Lo dramático del caso era volar tramos larguísimos en plena selva, donde no hay ni por casualidad un claro, un patio, una playa para que el helicóptero pudiera posarse en una emergencia.

Con una experiencia muy bien ganada, el Capitán Cabrera fue nombrado al flamante Grupo Aéreo N.º 31, y el Coronel FAP Enrique Debernardi León, que era el Comando de la Unidad, lo nombró Jefe de Operaciones del Escuadrón de Rescate N.º 71, donde participó en la instrucción de vuelos de la “Escuela Francesa de formación de pilotos de helicóptero en el Perú”.

La demanda del empleo de los helicópteros se incrementó (si con uno había cola) y coincidentemente ocurrían emergencias como las del aluvión de Ranrahirca, en la que participamos con todos los helicópteros. Trasladar heridos, llevar víveres, medicinas. Cuenta el mecánico que al volar lento y bajo en búsqueda de sobrevivientes vieron una mano extendida y el brazo enlodado. El Capitán Cabrera le dijo que le tomara el brazo para ayudarlo; era un brazo descompuesto y prácticamente al arrancarlo se le cayó de las manos. El mecánico se sintió muy mal.

Comenzaron los vuelos con piloto alumno en el cumplimiento de algunas misiones. En este caso se trataba de apoyar a los damnificados de las lluvias en Ayacucho. El Alouette II, con el Mayor Cabrera y el Capitán Alberto Abanto, que cuando era Teniente, junto con el Capitán Gálvez, eran sus primeros alumnos. Se turnaban en los vuelos. Iba solo

el piloto, para tener mayor capacidad de carga. En el caso que no se tenían que apagar el motor, se volaba sin mecánico.

Ocurrió que el Capitán Cabrera, aprovechando que el Capitán Abanto estaba volando, fue a visitar a su Papá en su Hacienda, no muy lejos de la Ciudad en Ayacucho. En lo mejor de la reunión, el capataz le dio la noticia de que el helicóptero se había accidentado.

El Capitán Cabrera encontró felizmente ileso al piloto. El helicóptero con los esquís rotos, el plexiglás de la cabina astillado, el amortiguador roto, en una cancha de Fútbol. El Capitán Abanto contó que se había enredado en un cable de teléfono que no se podía romper, pero que felizmente le dejaba maniobrar hasta que pudo llegar al suelo. La suerte fue que una señora francesa, catedrática de la Universidad de Huamanga, llamada Madame CEGON, les dijo que ella había visto muchos casos parecidos en la Guerra de la Independencia de Argelia y que les ayudaría a salir del problema. Había que buscar hachas y machetes para cortar palos de eucalipto ya que estos son rígidos para que sirvan de esquís, y también palos de sauce, que son flexibles, para ponerlos como amortiguadores. Así se hizo y el Capitán Cabrera que conocía esos sitios desde niño y además hablaba quechua, con la ayuda de los campesinos consiguió todo. Y con Max Valverde y Fidel Ángeles reemplazaron los fierros por los palos de eucalipto y el sauce. Con todas las precauciones se probó el helicóptero: en primer lugar, que podía realizar el vuelo estacionario. Como el Capitán vio que no ocurría la resonancia que era lo que más temía, enfiló con la cabeza al aire libre dejando el pueblo de PACAYCCASA y se dirigió de frente al aeropuerto de Ayacucho por la ruta que de niño había caminado. El Capitán Abanto regresó por tierra.

De Lima ordenaron que el Cap. Abanto cumpliera una misión con un geólogo Canadiense en Huancavelica y el Mayor Cabrera fuera a Quillabamba.

El Mayor General Javier Oswaldo Cabrera Arca voló con los presidentes Manuel Prado, Fernando Belaunde, Juan Velasco, Lindley. Fue tres veces Comandante del Escuadrón de Rescate N.º 832.

Él fue mi instructor en Alouette III y Bell UH1D, porque cuando vinieron los instructores americanos y franceses a mí me enviaron a

la Cordillera de El Cóndor y a Mesa Pelada. También en Alouette II, después de la Escuela Francesa.

El Mayor General Javier Oswaldo Cabrera es un líder que enseña con el ejemplo, que es la mejor manera de enseñar. Después de ser piloto de avión y al cumplir misiones en helicóptero dijo: “Así surge una forma diferente de pensar y de valorar la vida de los semejantes” “Ofrecer la vida para que otros puedan vivir”. Estos pensamientos, muy suyos, inspiraron el lema del Grupo Aéreo N.º 3 “MI VIDA POR TU VIDA”, ordenada por el Presidente Belaunde el día que asistió, con todo sus Ministros, a los festejos del Noveno Aniversario de su creación.

El presidente Belaúnde tuvo muchas horas de vuelo en helicópteros, uno de los primeros fue al Cusco y Apurímac.

Me encontraba en el Cusco como piloto de un Alouette III y me ordenaron efectuar las coordinaciones con las autoridades de los diferentes pueblos que el Presidente quería visitar y distribuir el combustible. Con su estilo de enseñar, el Mayor Cabrera, que era el Comando del Escuadrón, me dijo: “Alférez, prepare bien el planeamiento, que usted va a volar con el Presidente de la República”. En la estación de radio había mucha gente y la noticia fue la primera que corrió por todo el Cusco. Sentía que la responsabilidad era enorme y al mismo tiempo yo estaba realmente ilusionado y feliz.

Saqué el helicóptero del Cuartel BI 9 y lo aterricé en el aeropuerto. El Presidente llegó con diferentes autoridades y el Mayor Cabrera, con su uniforme de vuelo. Él Me dijo que para mayor seguridad era mejor volar con el menor peso posible y, por eso, me quedé en el Cusco en alerta. El itinerario era Abancay, Curahuasi, Cotabambas, Paccarictambo (el amanecer de un pueblo). Allí firmó el Decreto Ley que proclamaba las Elecciones libres y directas en todas las Municipalidades del Perú.

Por insistencia del Presidente, el helicóptero aterrizó en el centro de la plaza del pueblo de Paccarictambo y no donde se había recomendado. Allí cruzaba un cable telefónico, que por los rayos del sol es difícil detectar, y el helicóptero presidencial se enredó, raspando el plexiglás de la cabina y mutiló uno de los tubos de baquelita que

contiene el líquido hidráulico de los amortiguadores del rotor principal. Fue el primer susto del Presidente, pero felizmente pudieron continuar el vuelo hasta el Cusco a donde llegaron a las 6 de la tarde. El mayor Cabrera me dijo: “mire las ruedas del helicóptero y no mire para arriba, porque al presidente le dije que solo ha sufrido un amortiguador (no mintió)”. Los periodistas que por el sistema morse ya sabían del susto, le preguntaron al presidente y él dijo: “Fue un pequeño susto y solo han sufrido los amortiguadores”. Los fotógrafos tomaron cientos de fotografías a las tres ruedas del Alouette III y no encontraban nada anormal. El Mayor regresó a Lima y yo llevé volando el helicóptero al cuartel BI 9 en Huancaro.

Anteriormente dije, los pioneros de la aviación somos “sobrevivientes”, y como en la FAP todo se sabe, nos enteramos de que el Cadete Cabrera, cuando volaba en formación, sobre el mar, se plantó el motor de su avión y logró conducirlo hasta la playa. Dicen que una ola empujó su avión hasta la arena. El equipo de mantenimiento y un instructor lo sacaron volando y el Cadete Cabrera fue a parar al Calabozo, pero las declaraciones de sus compañeros y del Teniente Asmat evitaron que el Coronel García Romero tramitara su baja. Nos contó que en esos treinta segundos que duró el planeo con el motor plantado “en su mente pasó como en una pantalla, la vida de su familia”. En otra ocasión, cuando realizaba vuelos sobre la cordillera de Huancavelica, para un proyecto minero que contrataron con el Servicio Aerofotográfico Nacional, en un avión Monomotor Nortrof 8A3B 327 volando a 18,000 pies se plantó su único motor y gracias a su conocimiento de la zona llegó al campo de aterrizaje de Ayacucho. Por eso le decíamos que fue el “precursor de las autorrotaciones”.

Tendrá que escribir sus memorias para que queden en la historia de la FAP las extraordinarias experiencias en aviones y, especialmente, en helicópteros. Además de instructor de vuelos, nos transmitía valores y nos motivaba, en una forma muy sutil, a que enriqueciéramos nuestra cultura y que defendiéramos nuestros puntos de vista con altura.

Él dijo: “¡SON LOS HOMBRES LOS QUE HACEN RESPETABLES A LAS ORGANIZACIONES!”

El General Cabrera, en el año 1968, era Comandante del Escuadrón de Rescate N.º 832, y le tocó participar en la instalación del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, al recibir la orden de trasladar en vuelo y con seguridad al General de División Juan Velasco Alvarado de la Escuela Militar de Chorrillos a Palacio de Gobierno, el día 3 de octubre, y nombrar las tripulaciones para los tres helicópteros que llevaron a los nuevos Ministros también a Palacio. La misión la cumplimos sin novedad. Para desorientar a la prensa, el Alouette III con el Presidente abordo y los tres Bell UH1D con los Ministros nos dirigimos hacia el patio posterior de Palacio (Polvos Azules). Los periodistas y fotógrafos nacionales y extranjeros se dirigieron en mancha hacia Polvos Azules y el Alouette III en forma intempestiva se alejó de la formación y aterrizó rápidamente en el patio principal de Palacio con toda tranquilidad.

Felizmente, el Gobierno Revolucionario nombró al entonces Coronel Cabrera, Sub Director de Transporte Aéreo y Director de Circulación Aérea. Desde ese puesto clave apoyó en forma magistral al Grupo Aéreo N.º 8, que con su Escuadrón N.º 832 estaba apoyando a PETROPERÚ y a la Compañía Occidental Petroleum con sus antiguos helicópteros.

Desde un principio había fuertes presiones a todos los Ministerios para impedir que la FAP emplee sus helicópteros comercialmente.

El General Cabrera, en su excelente artículo en el *Libro de oro de la promoción Leonardo Alvaríño. Los helicópteros en la FAP*, dice lo siguiente: “El epílogo de la lucha fue la promulgación del DECRETO LEY 19482, por el que se reservó para el Estado la ejecución del apoyo aéreo a la exploración petrolera, encargando a la FAP esta misión con el D. L. 20106”

“La importancia y la trascendencia de este DECRETO LEY merece una recapitulación de su gestación y su aprobación; por razón de puestos que en ese momento tocó desempeñar y por la especial coincidencia de pensamiento, el equipo que se formó en el MINISTERIO DE TRANSPORTES jugó un papel muy importante. Estos hombres merecen mención especial: General de División EP don Aníbal Mesa Cuadra, Ministro de Transportes; MAG FAP don Víctor

Velásquez Vercelli, Director General de Transporte Aéreo; ING. José Del Castillo, Subdirector del Ministerio de Transporte; Dr. Alejandro León de Vivero, Asesor de Aeronáutica” y por supuesto, el Coronel FAP Javier Oswaldo Cabrera Arca, Sudirector de Transporte Aéreo y Director de Circulación Aérea.

Cuánto tiene que agradecer el Perú a estos hombres visionarios, que con su capacidad de persuasión lograron imponerse a tantas presiones de las compañías operadoras de helicópteros EXTRANJERAS que hubieran impedido que la Fuerza Aérea del Perú contara con una flota de helicópteros y tripulaciones que demostraron su eficiencia, en 1981 y 1995, en la guerra contra el terrorismo, en el apoyo a los damnificados por la Corriente del Niño, en los Terremotos y el apoyo a PETROPERÚ y a tantas compañías exploradoras de petróleo y gas y la garantía de que el mundo sepa que el Perú cuenta con helicópteros y aviones con tripulaciones de gran experiencia para acudir a cualquier accidente aéreo en su área de responsabilidad del SAR (Search and Rescue).

Se invirtió más de 170 millones de dólares para la adquisición de helicópteros que los pagaron las compañías petroleras. Al Fisco ni a los contribuyentes peruanos les costó ni un centavo. Se beneficiaron gracias a la mística, entrega y sacrificio de las tripulaciones de helicópteros y aviones de la Fuerza Aérea del Perú.

Los Grupos Aéreos N.º 3 y N.º 2 han volado más de 600,000 horas y sus nuevas tripulaciones necesitan volar en misiones de apoyo al desarrollo, para mantener la experiencia operativa y logística ganada con tanta inteligencia. Si no lo hacen, los vuelos se llevaran a cabo con tripulaciones con pocas horas de vuelo y poca experiencia. Por consiguiente, todas las personas que utilicen los servicios de los helicópteros, Presidente de la República, Ministros, accidentados, damnificados y otros, no tendrán la garantía y seguridad con las que contaban, cuando las leyes las redactaban personas inteligentes que realmente querían al Perú.

## LOS PIONEROS

Realmente los pioneros de la especialidad de helicópteros en el Perú son el Mayor General FAP Óscar Piccone Ocampo y el Mayor General FAP Javier Oswaldo Cabrera Arca, quienes tuvieron la oportunidad de volar por todo el Perú con aviones del Servicio Aerofotográfico Nacional, con la experiencia acumulada en el manejo de un Escuadrón y gracias a la madurez adquirida, pudieron transmitir sus conocimientos y experiencias a los nuevos pilotos, escogidos para capacitarse en la especialidad de helicópteros que nacía en el Perú. Esta especialidad tuvo suerte, ya que sus dos pioneros fueron oficiales maduros que supieron visualizar las ventajas y la gran utilidad que tienen los helicópteros para la defensa y desarrollo del Perú.

Desde su primera evaluación informaron que estas aeronaves pueden realizar actividades que con el avión no eran posibles y sobretodo se identificaron con entusiasmo contagiante con el vuelo de los helicópteros.

Dos personas cultas, estudiosas, con vocación y espíritu aeronáutico, que demostraron con los hechos como se quiere al Perú.

En 1960, año en que se creó el Grupo Aéreo N.º 31, fuimos nombrados los siguientes oficiales pilotos para volar helicópteros y recibir instrucción en la Escuela Francesa.

Comandante FAP Óscar Piccone Ocampo, Mayor FAP Enrique Seminario Tirado, Capitán FAP Javier Oswaldo Cabrera Arca, Capitán FAP Jorge Gálvez, Capitán FAP Fernando Melzi Parodi, Teniente FAP Guillermo Carbonel Pasco, Alférez FAP Miguel Quiroz Barton, Alférez FAP Mario Muñiz Ortega, Alférez FAP Federico Cáceres Duncker y Alférez FAP José Cavero Cavero.

Al año siguiente, fueron nombrados el Mayor Eugenio Waltersdorfer y el Capitán Luis Abanto, quienes venían de volar aviones B-26 y los Capitanes Walter Díaz Cuadros y Javier Tryon, quienes acababan de concluir su entrenamiento en aviones C-45. El Mayor Seminario, el Capitán Melzi y el Teniente Carbonel ya eran calificados pilotos en

helicópteros Hiller. El Capitán Gálvez y el Capitán Abanto vinieron del Servicio Aerofotográfico, quienes se encontraban en proceso de instrucción en el primer Alouette II. Casi todos los futuros pilotos de Helicóptero volábamos indistintamente aviones y helicópteros; todos teníamos la idea de que para operar helicópteros no necesitábamos casco, y lo hacíamos solo con auriculares para hablar por radio con la torre de control. El Capitán Abanto nos recomendaba volar con casco como en los B-26, él era el único que usaba casco. Paradójicamente, cuando fue designado para realizar una operación en los cerros de Huancavelica, operando un helicóptero Alouette II, en el único momento en que se quitó el casco, porque sintió que este le ajustaba, la pala del rotor principal le dio un gravísimo golpe en la cabeza. Lamentablemente, después de ser operado en el hospital de Cerro Pasco, pasó al Cuartel de Inválidos. Después de este lamentable accidente se impuso la obligatoriedad del uso del casco. Hay un sinnúmero de anécdotas y experiencias de incidentes y accidentes que motivaron mejorar las medidas de seguridad de vuelo a las que se les llamó “Prevención de Accidentes”.

Los dos pioneros nos repetían lo que su instructor Comandante Garbe subrayó: “La disciplina es vital para la seguridad de vuelos”.

## LOS PRIMEROS TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO

Cuando nació el Escuadrón de Rescate N.º 71, en 1960, fueron nombrados al Grupo Aéreo N.º 31 en Las Palmas los pioneros de la nueva especialidad de mantenimiento de helicópteros los Suboficiales FAP: Germán del Valle, Juan Morante, Torcuato Schenone (padre del héroe Coronel Schenone), Santiago Torres, Max Valverde, Fidel Ángeles, Juan Serrano, Dante Chirinos Guerrero, Alfonso Villalobos, Aurelio Mejía, José Safra Trigos, José Yañez y Egberto Muro Alcántara.

El Teniente FAP Humberto Pereira y los mecánicos Max Valverde y Fidel Ángeles viajaron a Francia para seguir el curso de mantenimiento de helicópteros Alouette.



Cuando comenzamos a volar los primeros helicópteros, la recarga de combustible se hacía en forma rudimentaria. El mecánico subía a la parte superior del helicóptero con un balde y un pedazo de ante, (lo único que servía de filtro, para evitar la entrada de impurezas al combustible). El piloto trasladaba el kerosene o la gasolina, 100-130, de los cilindros al balde y se los alcanzaba al mecánico.

A primera hora, se realizaba el prevuelo, para lo cual el mecánico tenía que dirigirse hacia el helicóptero estacionado muchas veces en la cumbre de una colina, bajo el cuidado de la policía. Hay que considerar las condiciones y los lugares de hace 50 años en los que se desplazaban los primeros helicópteros, precisamente a los que generalmente no llegaba la carretera y donde las ayudas eran escasas, por lo que la labor del mecánico era muy importante y sumamente difícil.

En esos tiempos, en que los oficiales pilotos recién calificados éramos jóvenes y comenzábamos a cumplir misiones difíciles, los mecánicos, que generalmente eran personas mayores, padres de familia, se arriesgaban a volar con nosotros y al mismo tiempo nos inspiraban confianza debido a su experiencia.

La forma y los lugares donde se veían obligados a trabajar los helicópteros hacía que pilotos y mecánicos compartiéramos las mismas incomodidades, un mismo ambiente, una misma choza, un mismo hotel, sin luz eléctrica o el aula de una escuela que servía de dormitorio y en algunos casos, durante semanas y hasta meses, tiempo que duraba la misión sin relevo, precisamente por la escasez de tripulaciones. Unas veces era un solo helicóptero y otras 2 o más. Esas circunstancias hacían que jefes, oficiales, técnicos y suboficiales formáramos una verdadera familia. Existía una gran camaradería. En varias misiones que me tocó cumplir, los mecánicos eran reemplazados varias veces, pero para mí, no había reemplazo por falta de pilotos. El único contacto con la civilización era un buen equipo de radio a pilas y cuando había mal tiempo para volar, era buena oportunidad para leer o jugar ajedrez, casi siempre, alumbrados con mecheros o lámparas Petromax.

Las operaciones que más tiempo duraban eran las de apoyo al Servicio Aerofotográfico Nacional, cuyos técnicos tenían que efectuar

observaciones de los astros para triangular y ubicar con exactitud un punto para colocar los hitos de cemento en la parte más alta de 3 cerros.

Esperar que simultáneamente, el tiempo mejorara en las 3 cumbres, hacía que el helicóptero estuviera durante largas horas en tierra, lo mismo ocurría con el apoyo al Instituto Geográfico Militar, pero con mayor número de personas, generalmente por más tiempo y en lugares más apartados, porque se trataba de los últimos ajustes de la Carta Nacional, que asimismo sirve para el mapa mundial y las cartas de navegación para la aviación. Generalmente había que dejar al personal en nevados o en las cumbres por encima de los 15,000 pies, con sus teodolitos, baterías, bolsas de dormir, cemento y víveres para dos o tres días. Ahora con los satélites, los GPS y los avances de la tecnología casi todo se ha simplificado. Además, los modernos helicópteros son más veloces y tienen mayor autonomía.

Otras misiones que duraban mucho tiempo eran las de abastecimiento en la Cordillera del Cóndor, cuando se efectuaba con el Alouette II y la escases de tripulaciones hacía que los pilotos repitiéramos los vuelos. Los primeros 6 años, prácticamente éramos los mismos que habíamos sido formados en la escuela francesa.

Lamentamos las primeras bajas en los accidentes sobre cuyos riesgos nos había advertido el Comandante Garbe, cuando nos dijo que estábamos volando como en la aviación de 1926.

Los sacrificados mecánicos pioneros de la especialidad, fueron los instructores de las nuevas generaciones. Ellos transmitieron la mística, la entrega y el amor a la camiseta a los nuevos mecánicos que hasta hoy día siguen el ejemplo de los pioneros.

Los modernos y poderosos helicópteros requieren personal de diferentes especialidades. Los mecánicos son el brazo derecho de los pilotos. Cada uno de los pioneros tiene una historia que contar.

## **LA EXCEPCIONAL FILMACIÓN DE LA CAÍDA DEL HILLER EN EL ABRA DE PORCULLA**

Los helicópteros Hiller H23C podían transportar tres personas (Piloto y dos pasajeros) y volar a muy poca altura y aterrizar con limitaciones, máximo a 3,000 pies. Sin embargo, el Mayor Enrique Seminario Tirado, para realizar una operación de rescate en la zona de Bagua, pasó volando el Abra de Porculla (7,000 pies), y una vez cumplida la misión de retorno a Chiclayo, llevando al entonces Coronel EP Luis Trigo Reyna, al cruzar otra vez el Paso de Porculla y debido a los fuertes vientos, el Hiller comenzó a descender sin que el piloto pudiera controlar la caída. Mientras tanto, el coronel Trigo, iba filmando todo el descenso, pensando que era una maniobra normal del piloto, hasta que impactaron contra el suelo, felizmente ilesos ellos, aunque el helicóptero irreparable. Creo que este es el único accidente de helicóptero debidamente documentado. Así como los aviones de combate cuentan, ahora con una filmadora incorporada que graba todos los parámetros en cada vuelo, seguramente que con el acelerado avance de la ciencia y la tecnología los helicópteros del futuro la tendrán (o quizá ya lo tienen).

## **ESCUELA FRANCESA-EL INSTRUCTOR GARBE**

Cuando en 1960 se instaló la Escuela Francesa de Aviación con los Helicópteros Alouette II, el instructor francés, Comandante de la Fuerza Aérea Francesa Paul Garbe, nos decía que estábamos volando helicópteros como en la aviación de 1926, tiempo en que empezó el desarrollo de la tecnología para aeronaves de ala giratoria, no obstante haber sido diseñados antes que los aviones.

Los medios de comunicación habían magnificado sus posibilidades, sin hablar de sus tremendas limitaciones.

El instructor francés comparaba la vulnerabilidad de las aeronaves de ala fija con las de ala giratoria mediante el siguiente ejemplo: “La vida del piloto de avión, nos decía, es como si pendiera de una sogá con DOS NUDOS GASTADOS. Primero: falla de motor, segundo: error del piloto. La vida del piloto de helicóptero pendía de una sogá con SEIS NUDOS GASTADOS: Falla del motor, error del piloto, falla de la transmisión, falla del rotor de cola, falla del eje que transmite el movimiento al rotor de cola, falla del rotor principal. Y es que en el helicóptero todo gira”. Recién en estos tiempos la ciencia ha logrado materiales cada vez más adecuados que puedan soportar los esfuerzos de las diferentes partes.

Como el empleo de los helicópteros en el Perú empezó en 1957, los Comandos de las diferentes Unidades y el Alto Mando eran pilotos de avión y tuvieron que empezar a conocer las posibilidades y las limitaciones de los helicópteros para poder ordenar, decidir y programar misiones; sobre todo, cuando se requería operaciones de emergencia, tales como las que se efectuaban en la cordillera o en los pueblos de nuestra selva. Todos ellos sin ayudas a la navegación, sin medios de comunicación, sin información meteorológica. Un comienzo muy arriesgado.

En esa época, el helicóptero, por su poca autonomía, tenía que ser trasladado en camiones de plataforma, en ferrocarril o en aviones de carga y además, por el alto costo de la hora de vuelo y sus limitaciones para alcanzar altura, las misiones de los helicópteros debían iniciarse donde terminaba la carretera o el ferrocarril o el aeropuerto más cercano.

El Comandante FAF Paul Garbe, era un buen instructor, porque no solo nos enseñaba lo básico para volar un helicóptero, sino que nos hacía disfrutar del vuelo y de las maniobras que son diferentes a las de un avión. Nos contaba las experiencias que había tenido en Francia y en Argelia, transmitiéndonos su entusiasmo y admiración por el vuelo de aeronaves de ala giratoria.

Los 10 alumnos de la Escuela Francesa recibimos oficialmente el Brevete de la Fuerza Aérea Francesa.

Asimismo, los helicópteros Alouette II, por su limitada capacidad para volar en altura, no podían cruzar la cordillera y por lo tanto, para

llegar oportunamente el helicóptero tuvo que ser trasladado en avión desde Lima hasta el campo de aterrizaje de Caraz, donde lo armaron con los esquís o patines, en lugar de los mencionados pontones. En el helicóptero armado se procedió a efectuar las primeras evacuaciones de los heridos y de los sobrevivientes. Simultáneamente cuatro helicópteros Alouette II salieron de Lima hacia Chimbote y llegaron a Caraz por el río Santa. Esta ruta, si las condiciones meteorológicas son buenas, dura 4 horas. Este vuelo se pudo realizar porque de Chimbote a Caraz, sobrevolando el río Santa, no es necesario remontar a grandes alturas. Sin embargo, la altitud sobre el nivel del mar de las ciudades de Caraz y Yungay, que están entre los 2,500 y 3,000 m.s.n.m., obligaba a volar con muy poco combustible, pues de lo contrario no podrían llevar pasajeros, por cuanto las performances de estos helicópteros son limitadas para vuelos en altura, fundamentalmente por la excesiva temperatura del ambiente con respecto a la temperatura estándar.

Los peores enemigos para la potencia de los helicópteros son la altura y la temperatura. En esa época, el Alouette II era uno de los helicópteros en el mundo que más altura alcanzaba. En los años subsiguientes en base al Alouette II, utilizando el Alouette III se fabricó el helicóptero Lama (francés) que hasta la fecha ostenta el record mundial de vuelo en altura.

## **RESCATE Y APOYO CON LOS ALOUETTE II EN RANRAHIRCA**

Fue la primera oportunidad que tuvimos las tripulaciones de estos helicópteros de demostrar todo lo que habíamos aprendido con los instructores franceses en la Escuela de Altura de Jauja.

La importancia de las operaciones de rescate en Ranrahirca, para la historia de los helicópteros, consiste en que por primera vez participamos todos. Todas las tripulaciones y helicópteros con los que contaba el Perú, y se puede resaltar que tanto en la travesía como en los múltiples vuelos realizados en altura no hubo ni incidentes ni accidentes, demostrándose así que ya el Perú contaba con equipos y tripulaciones aptos para acudir a brindar apoyo en futuros desastres.

En este caso, trasladamos médicos, enfermeras, medicinas, víveres, autoridades, sacerdotes, en estrecha coordinación con los aviones que llegaban de Lima al pequeño campo de aterrizaje en Caraz (el único que existía en esa época en todo el Callejón de Huaylas, que desapareció con el terremoto de 1970).

Es importante recalcar que en esos años no había energía eléctrica en Caraz, era imprescindible el uso de grupos electrógenos portátiles para poder activar las comunicaciones por radio. Además, los equipos de radio de esa época tenían serias limitaciones.

## **SALVATAJE CON HELICÓPTEROS EN EL LITORAL LIMEÑO**

Las características peculiares de los helicópteros fueron ampliamente difundidas ante la opinión pública, especialmente las bondades de estos, razón por la cual hubo una fuerte presión de los medios de comunicación para utilizar los helicópteros en apoyo y protección de los bañistas de las playas de los diferentes balnearios de Lima, particularmente en la temporada de verano.

Paralelamente la Fuerza Aérea se encontraba en proceso de instrucción de los nuevos pilotos y mecánicos en diferentes actividades, entre ellas la instrucción y el entrenamiento en operaciones de rescate desde un helicóptero, para lo cual se utilizaron escaleras, boyas, drizas, huinche mecánico y eléctrico en helicópteros con esquís, con ruedas y especialmente con pontones o flotadores.

Entre los años de 1957 y 1958, los únicos helicópteros que existían en el Perú eran los Hiller H-23C, cuya capacidad era solo de tres asientos; posteriormente en 1959, se adquirió un helicóptero Alouette II que contaba con capacidad de cinco asientos. No se había difundido aún la existencia de los mismos, se difundió recién en 1960 con la llegada de cinco nuevos helicópteros Alouette II y la instalación de la Escuela Francesa para capacitar a un número mayor de tripulaciones y la creación del Grupo Aéreo N.º 31 en las instalaciones del entonces Escuadrón de Rescate N.º 71, reemplazando a éste último que estaba preparado y equipado especialmente para efectuar rescates de aeronaves accidentadas. Dentro de la organización del Grupo Aéreo N.º 31 se consideró el Escuadrón de Rescate N.º 71, al que se le asignó la misión del empleo de los helicópteros, así como el entrenamiento y capacitación de las tripulaciones.

Una de las principales misiones del Escuadrón de Rescate N.º 71 era la de acudir en apoyo de las aeronaves accidentadas o de cualquier otra misión similar. Los vuelos no eran frecuentes y resultaba necesario complementar la capacitación de las tripulaciones con operaciones de emergencia reales, al mismo tiempo existía la inquietud entre los comandos de mostrar a la opinión pública los logros alcanzados con la reciente adquisición de los helicópteros, es por ello que se publicitó la existencia del Escuadrón de Rescate N.º 71, que estaba en condiciones de realizar operaciones de salvamento a los bañistas de las diferentes playas del litoral de Lima (de Ancón a Pucusana). Se instalaron estaciones de radio, se distribuyó cartillas de ubicación rápida, etc.

Se creó un rol de servicios permanentes durante las horas de luz diurna, para lo que destinaba el helicóptero en condiciones operativas junto con un piloto, un mecánico y un salvavidas que permanecían en “alerta”.

Como las tripulaciones eran escasas y la responsabilidad del Escuadrón de Rescate ya había trascendido a la opinión pública, las tripulaciones tenían un rol de servicios demasiado recargado (muy frecuente), el principal problema se producía los sábados, domingos y feriados de los meses de enero a marzo.

Las primeras experiencias salvando vidas de bañistas en peligro de ahogarse se realizaron lanzando una boya atada a una driza, la misma que se lanzaba desde el helicóptero en vuelo estacionario sobre el bañista, si este estaba en condiciones físicas suficientes se agarraba de la boya y el helicóptero lo remolcaba hasta la playa.

En muchas oportunidades los pilotos tenían la sensación de estarse desplazando muy lentamente; sin embargo, el bañista a ser salvado se encontraba en serios apuros, para él la velocidad de arrastre era excesiva y el agua que le caía al rostro lo obligaba a abandonar la boya. Para que no se repitieran esas fallas se juzgó conveniente entrenar a los pilotos de los helicópteros lanzándolos al mar para que simularan ser bañistas en peligro de ahogarse y sintieran las diferentes sensaciones con los cambios de velocidad en el desplazamiento del helicóptero que los remolcaba.

Con los resultados de este entrenamiento los siguientes salvatajes tuvieron éxito, pero surgió el problema de cómo rescatar a los bañistas cuyas fuerzas habían sido menguadas y no podían ni cogerse de la boya. Para esto se optó por el siguiente procedimiento: Lanzar desde el aire a una persona con chaleco salvavidas, que ésta tomara el cuerpo de la persona en peligro y al mismo tiempo se agarrara de la boya hasta ponerlo a salvo en la playa.

Ante el peligro de que una falla del helicóptero ocasionara un accidente, donde además de las personas a salvar corriera peligro la vida de las tripulaciones, se implementaron los helicópteros con pontones o flotadores, lo que permitió que los helicópteros pudiesen acercarse más al agua e incluso acuatizar (cuando las aguas estaban quietas).

Los rescates en la playa se realizaron con más frecuencia lanzando escaleras de lona o metálicas. Con la renovación de los helicópteros se adquirieron también huinches con motor eléctrico, la utilización de estos en el apoyo a los bañistas en peligro de ahogarse tuvo mayor éxito.

A medida que aumentaba el tamaño de los helicópteros, la presión de aire que ejercían las palas de estos contra el agua era mayor, lo que obligó a permanecer en vuelo estacionario a mayor altura para evitar que la fuerza del aire hundiera al auxiliado, como ocurrió en una oportunidad, cuando un helicóptero MI-8 fue a auxiliar al piloto y al copiloto de una avioneta que había efectuado un aterrizaje forzoso y que para salvar sus vidas trataban de llegar a nado hacia la orilla. La torre de control pidió ayuda informando el lugar del accidente. El helicóptero MI-8 salió de inmediato y una vez que ubicó al copiloto le lanzó la boya, pero con driza y todo, luego se dirigió a auxiliar al piloto tratando de usar el huinche y la escalera, se aproximó lo más que pudo en vuelo estacionario, pero en lugar de salvarlo, con la fuerza del aire que producen las palas del helicóptero contribuyó a su ahogamiento.

Todas las temporadas de verano se destacaba personal de la policía para entrenarlos en operaciones de rescate. Durante más de diez años (1960-1975) se evaluó las experiencias de los diferentes rescates realizados con helicópteros y se llegó a la conclusión de que muchos de ellos se pudieron efectuar con mayor eficiencia y menor costo utilizando otros medios para rescatar a los bañistas en peligro, tales como lanchas e incluso el mayor entrenamiento de los policías salvavidas; por lo que deberían utilizarse los helicópteros solo cuando realmente no existiera otro medio.

Las autoridades tomaron consciencia del alto costo del empleo de los helicópteros en el rescate de bañistas en peligro, ya que con otros medios se conseguían mayores ventajas en costo beneficio. De ahí que progresivamente el Escuadrón de Rescate de la FAP orientado exclusivamente al rescate de playas se fue desactivando y dicha responsabilidad fue asumida por la Policía Nacional, reforzada con la adquisición de sus propios helicópteros

Los vuelos realizados transportando carga y pasajeros a los 10 puestos de vigilancia del Ejército en la Cordillera Del Cóndor, con los nuevos instructores, fueron muy importantes, en cuanto a capacitación, especialmente para los tenientes y alférez, quienes seríamos, más tarde, los que haríamos el servicio de alerta para el salvataje en las playas de Lima, desde Ancón hasta Pucusana, en las temporadas de verano.

En una ocasión tuvimos que remolcar, con un cable, al campeón mundial de tabla Hawaiana, porque el mar estuvo muy bravo. Esa operación salió en la primera página del diario *La Prensa*, la fotografía dio la vuelta al mundo.

El oficial de servicio de alerta tenía toda la autoridad para decidir un vuelo de emergencia, siempre y cuando fuera para salvar vidas. Desde los años 60 se realizó un sin número de rescates, tanto en las playas como en todo el territorio nacional. No se tiene registrados los nombres, ni las circunstancias, ni las anécdotas relacionadas a la operación de escate, por eso reitero mi recomendación a las nuevas tripulaciones para que anoten el máximo de detalles, sobre todo los nombres.

## **VOLANDO SOBRE LAS LÍNEAS DE NAZCA**

Los helicópteros al servicio de la investigación y la cultura. Los pilotos beneficiados con la sabiduría y el ejemplo de distinguidos personajes. En 1961, cuando recién estábamos adquiriendo experiencia en vuelos con los helicópteros Hiller H23C, que solamente podían cumplir misiones a nivel del mar y transportar un pasajero, tuve la oportunidad de llevar a la doctora y arqueóloga María Reiche desde Lima hasta Nazca para ubicar diferentes puntos de las ya famosas Líneas de Nazca. Después de sobrevolar las diferentes figuras, aterrizamos junto a las que señalaba la doctora, teniendo sumo cuidado en escoger el sitio para no dañar ninguna huella. Yo la acompañaba en sus caminatas; ella me exigía que al desplazarme pusiera un pie delante del otro y me explicaba que cada piedrecita colocada al borde de las Líneas traía un mensaje muy importante para ser estudiado de acuerdo a su posición e inclinación, ya que durante cientos de años el sol las había quemado de diferente manera, según fuera al saliente o al poniente. En fin, en todo el día y tantas horas de vuelo ella me hablaba con un entusiasmo contagiante de la historia preínga, de matemáticas y astronomía. También me expresaba su admiración y agradecimiento a la Fuerza Aérea del Perú

por el importantísimo apoyo, tanto con aviones como con helicópteros. Tuve la suerte de volar con ella en tres oportunidades, con el mismo helicóptero Hiller H23C.

### **ANÉCDOTA DEL HUAYNITO QUE DIO TANTA ALEGRÍA A MARÍA REICHE**

Pasaron muchos años, más de treinta, cuando después de múltiples condecoraciones y homenajes, la insigne investigadora recibió el homenaje de los alumnos de la Universidad de Lima. Ellos le organizaron un agasajo con discursos y conjuntos musicales durante un almuerzo en su honor. La doctora se movilizaba en silla de ruedas, en compañía de su hermana Renata. Sucedió que en lo mejor del agasajo la animadora de la ceremonia se le acercó hablando por el micrófono, para que todos los asistentes escucharan y le dijo: “Por favor, Doctora, qué es lo que la haría feliz en este momento”. La doctora contestó: “Para ser feliz quisiera que una de estas jóvenes me cante un huayno en quechua”. Después de unos minutos de silencio, mi hija, que se encontraba allí, recordó que cuando era pequeña yo le había enseñado a cantar un huayno, cuando la llevaba a visitar a mis padres desde San Isidro hasta La Molina; entonces ella rompió el silencio y cantó en quechua ese huayno, lo que puso muy contenta a la doctora María Reiche. Mi hija llegó alegre a la casa y me dijo: “A qué buena hora me enseñaste a cantar ese huayno en quechua que ha salvado el momento”

### **TRES ACCIDENTES**

Sufrimos tres accidentes. Dos en Alouette II y uno en Alouette III.

El primero fue el del capitán Luis Abanto cuando volaba un Alouette II en la cordillera de Huancavelica con un ingeniero canadiense. El capitán Abanto pasó al cuartel de los inválidos.

El segundo fue el del Alférez José Cavero Cavero, en ocasión que volaba un Alouette III en la Cordillera Blanca, donde se plantó el motor y se estrelló contra una enorme roca en el Río Santa. Fallecieron el Piloto y el Mecánico Técnico FAP Juan Serrano Vargas.

El tercero fue el del Capitán Jorge Gálvez, en circunstancias que volaba un Alouette II en la cordillera de las nacientes del río Mayo, con el Ingeniero Payet. Se malogró el servo neumático de la palanca de mando y se estrelló entre los árboles. Fallecieron el piloto, el ingeniero y el Mecánico Técnico FAP José Yáñez.

### **MI VIDA POR TU VIDA**

Porque las operaciones de rescate para salvar vidas siempre son urgentes, el planeamiento debe estar a cargo de “pilotos experimentados”, con el fin de evitar accidentes y se cumpla la misión con éxito. Pero ¿dónde estaban los pilotos experimentados en esa época? ¡Si recién nacía esta especialidad!

El caso es que las tripulaciones y los comandos nos identificábamos con el dolor de las personas que evacuábamos, de tal manera que arriesgábamos la vida al máximo: Condiciones meteorológicas adversas, accidentes del terreno, obstáculos en lugares para aterrizar. Grandes alturas y altas temperaturas, que afectan la potencia de los motores, así como limitaciones para el aterrizaje. Los helicópteros, en esa época, solo tenían comunicación por radio VHF, con onda de poco alcance, sin horizonte artificial y sin ayudas a la navegación. Se tenía que recurrir a

los Radio Aficionados para que los pilotos informaran a sus Comandos su ubicación y el desarrollo de la operación, su plan de vuelo, etc.

Lamentablemente, por el mismo estrés producido en las operaciones de salvataje debido a la entrega y vehemencia de sus actores, en el instante de salvar vidas y luego por la euforia del éxito, nunca anotamos el nombre de las personas evacuadas, ni las características del rescate. Infinidad de detalles que ahora debo recordar. Salvatajes en terremotos, en accidentes de aviación, en accidentes terrestres, en inundaciones. Personas en peligro de ahogarse. Rescates en operaciones militares, navales, policiales, aeronáuticas. Por lo general, recordamos la enorme satisfacción de salvar una vida y sentirnos útiles a la sociedad y se nos olvidaba toda la adrenalina, las vicisitudes, tensiones y aun los inconvenientes e incomprendimientos.

Generalmente, los vuelos de los helicópteros para salvar vidas se realizan en condiciones críticas, por cuanto los accidentes aéreos, terrestres, fluviales o marítimos ocurren en lugares donde no es posible acudir por ningún otro medio que no sea el helicóptero y porque las características del área para aterrizar u operar tienen una serie de obstáculos, tales como cables, polvo que nubla la visibilidad, grandes alturas, terreno irregular y accidentado, lluvia, neblina que bloquea la visibilidad, tormentas, además, la presión de las autoridades, la opinión pública, la desesperación de los parientes, la prensa, etc.

Los primeros helicópteros tenían muchas limitaciones, pues eran pequeños y con motores convencionales (con pistones). Ya en 1959 llegó el primer helicóptero con motor a turbina: El Alouette II y en 1960, con la escuela francesa, llegaron 5 helicópteros Alouette II, los mismos que podían volar a una altura máxima de 14,000 pies, siempre y cuando, estuvieran con el piloto solo y con poco combustible. Estos helicópteros fueron comprados, principalmente para abastecer con víveres a los oficiales y soldados de nuestro Ejército en los Puestos De Vigilancia (PV) que permanecían en dichos puestos en la Cordillera del Cóndor. Antes tenían que hacerlo por trocha, durante un mes, dejando en el camino víveres para los soldados que salían.

## **PRIMEROS RESCATES**

Con esos helicópteros realizamos los primeros rescates de andinistas, para lo cual tuvimos que llevarlos en ferrocarril hasta Jauja, de allí salir con mínimo combustible hasta una cumbre donde aterrizábamos para recargar la cantidad mínima necesaria y poder llegar a la Base de San Ramón para luego allí recién recargar la cantidad de combustible que permitiera llegar al lugar de la emergencia y efectuar el rescate. Los primeros oficiales de la FAP que realizaron ese tipo de operaciones en el Perú fueron el entonces Comandante FAP ÓSCAR PICCONE OCAMPO y el Capitán FAP JAVIER OSWALDO CABRERA ARCA (hoy Generales) que luego serían nuestros instructores.

## **SIN TEMOR A LOS RIESGOS**

El año de instrucción de la Escuela Francesa de Helicópteros Alouette II solamente permitió conocer la ingeniería de la aeronave para la instrucción en tierra y en el aire, tanto a pilotos como a mecánicos, además de calificar a los nuevos pilotos y dar el curso de aterrizajes y decolajes en altura, los que se realizaron en el campo de aterrizaje de Jauja, para lo cual un helicóptero desarmado fue transportado en ferrocarril, junto con el mecánico aterido de frío, dentro de la cabina, que viajaba en la plataforma del tren.

No alcanzó el tiempo para una completa instrucción a nivel del mar, en altura y sobre todo, para la demostración práctica de emergencias, como las AUTORROTACIONES, simulando el planeo con el motor apagado, etc. Tampoco alcanzó el tiempo para que se ampliaran las imprescindibles conferencias sobre el empleo de los helicópteros en las múltiples operaciones militares y civiles, en las diferentes configuraciones y en diversas partes del mundo, donde también eran incipientes estos conocimientos. En todos los países se estaba empezando a conocer el

helicóptero. El empleo de los helicópteros era nuevo, por consiguiente, las primeras tripulaciones fuimos audazmente AUTODIDACTAS. Especialmente los pioneros: el General Óscar Piccone Ocampo y el General Javier Oswaldo Cabrera Arca. Nuestra accidentada geografía, los vientos, las tempestades y los helicópteros solitarios e indefensos en esas indescriptibles condiciones.

Los helicópteros Alouette II tenían varias configuraciones: con esquís, con pontones para acuatizar, con 4 ruedas, con 2 camillas externas, con cubiertas de acrílico.

Fueron 5 los helicópteros que llegaron a la escuela, a la que se integró el helicóptero que el Servicio Aerofotográfico de la FAP adquirió en 1958 en la Feria del Pacífico. En ese Alouette se capacitaron el Comandante Piccone, el Capitán Cabrera, el Capitán Gálvez y el Teniente Abanto. Ellos realizaron los primeros rescates en altura, con el instructor francés Comandante Garbe.

En ese tiempo, el Alouette II era el que más altura alcanzaba en el mundo. Después, en 1963 llegaron los Alouette III, cuya altura de vuelo máxima era de 21,300 pies, por consiguiente ya no era necesario transportarlos en ferrocarril para salvar vidas en los diferentes pueblos enclavados en nuestra cordillera. La presencia de este helicóptero en el Perú fue de gran importancia para el desarrollo y seguridad del país. Un alivio para las tripulaciones y para las autoridades. Un gran paso para la Aeronáutica en el Perú.

## **CORREO POR EL AIRE EN HUARAZ**

El Arquitecto Fernando Belaunde Terry, como candidato a las elecciones, en su recorrido por los pueblos enclavados en la Cordillera Blanca, había prometido que a esos pueblos llegaría el correo por vía aérea, esto es en helicóptero. Y así fue: la FAP dispuso que el helicóptero Alouette III transportara cada 15 días el correo, desde la Ciudad de Caraz a los siguientes pueblos: Pomabamba, Parobamba, Piscobamba y Huacrachuco.

Como yo era el piloto que por primera vez había cruzado la Cordillera Blanca para evacuar a una enferma desde Pomabamba y que además había volado con el Mayor Cabrera trasladando tubos de Tayabamba a Huacrachuco, resultaba ser el indicado para cumplir con esa disposición presidencial.

Yo llegaba a Caraz, lugar donde pernoctaba en un hostel sin luz eléctrica. Al día siguiente, a las 6 de la mañana, alquilaba un taxi para despertar y recoger de su casa al empleado del correo y llevarlo a la oficina donde me entregaba, con cargo, las 4 bolsas selladas y lacradas (así decía el recibo), y en una camioneta o varios taxis me dirigía al aeropuerto donde el mecánico Suboficial FAP Egberto Muro Alcántara me esperaba con el helicóptero Alouette III listo para despegar. Era muy importante sobrevolar la Cordillera Blanca muy temprano para aprovechar la temperatura baja, especialmente para el primer aterrizaje con carga máxima. En Pomabamba se quedaba la primera bolsa de más o menos 70 kilos y así, sucesivamente, en Parobamba, Piscobamba y Huacrachuco. En los vuelos de retorno también se transportaban bolsas de correo pero en menor cantidad. Asimismo se efectuaban evacuaciones de enfermos. Como los vuelos se efectuaban cada 15 días, los últimos viajes ya no se transportaba correspondencia sino ollas, tortas y otros objetos que no tenían nada que ver con las comunicaciones, lo cual resultaba un verdadero abuso, hecho que se informó al Comando, argumentando que este era el “Correo más caro del mundo”. Estas operaciones se espaciaron un poco, pero no dejaron de cumplirse hasta que al Alférez FAP José Cavero Cavero, que tuvo que volar por esa zona, se le plantó el motor del Alouette III y al estrellarse contra una roca falleció instantáneamente junto con su mecánico, el Técnico FAP Juan Serrano Vargas. Dramático hecho. Absurda pérdida de vidas valiosas.

El Alférez Cavero era mi compadre, mi amigo, mi hermano. Dejó a su esposa, a mi ahijada Pouppe y a una niña que nació días después de que él falleciera. No tengo palabras para expresar todo el dolor que nos causó este accidente. Al sepelio de estos dos primeros mártires de la naciente especialidad de tripulaciones de helicóptero en el Perú asistió el Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaunde Terry.



## UNA ARRIESGADA MISIÓN

**Alférez conduciendo un alouette III sin radio por una ruta desconocida en plena selva. En la zona más peligrosa del Amazonas. Interminable bosque tupido, sin esperanzas de recargar combustible.**

Aquí el reporte:

Increíble, pero los tres estamos vivos: El ahora General de División EP Roberto Dianderas Chumbiauca, el entonces Suboficial FAP Santiago Torres y el que escribe estas notas, Alférez FAP Mario Muñiz Ortega, ahora Teniente General FAP Piloto en aquel vuelo.

En helicóptero Alouette III del Cusco a Patria-Puerto Maldonado-Aposento-Iberia-San Juan del Oro-Sandia-Juliaca-Quincemil-Qosñipata-Cusco.

Los conocedores de esta ruta, que alguna vez vieron esa selva, podrán dar fe de que ese vuelo fue absolutamente arriesgado.

Narraré las circunstancias y haré hincapié en la desesperación del Comandante del Escuadrón de Rescate N.º 71 del Grupo Aéreo N.º 31, el entonces Mayor FAP Javier Oswaldo Cabrera, para evitar un accidente fatal. El helicóptero estaba a mi mando y el mecánico era el Suboficial Santiago Torres.

En ese vuelo se demostró cuán importantes son las comunicaciones y las órdenes escritas y cuán ciertos eran los comentarios de Garbe. Estábamos volando como en los años 20 o 30. Los medios de información habían magnificado las virtudes de los helicópteros, ocultado sus defectos y minimizado los riesgos.

Antecedentes de esta operación: Habíamos volado en el helicóptero Hiller H23C y el Bell 47G. Y el Alouette II, aeronaves que para travesías largas eran montadas en plataforma de un camión o en tren para los vuelos de altura.

Nuestra experiencia en navegación era por contacto. Ni pensar en horizonte artificial, radio compás, ni radio HF. Solamente teníamos VHF en el Alouette II y la capacidad de carga era crítica. Nuestra navegación

por contacto se facilitaba por las referencias en el terreno, cada cerro o montaña con características singulares nos permitía ubicarnos.

En 1962, llegaron por fin los Alouette III, una “verdadera maravilla”. Con ellos se podía cruzar nuestra cordillera. Volaban hasta 21,300 pies.

Mientras volábamos en dos helicópteros Alouette II, el Mayor Eugenio Waltersdorfer y yo, en la tarea de abastecimiento a los Puestos de Vigilancia en la Cordillera del Cóndor, los demás pilotos recibían instrucción en los recién llegados Alouette III, y cuando regresé a Lima mi instructor fue el Mayor Cabrera; en ese tiempo, en uno de los Alouette III.

El Escuadrón de Rescate N.º 71 del Grupo Aéreo N.º 31 funcionaba en una barraca de las instalaciones de TAM en Córpac de Limatambo. El equipo de radio estaba ubicado cerca del escritorio del Comandante, de tal manera que los diálogos con las tripulaciones en misión eran escuchados por todo el personal.

En cierta ocasión, escuché que el Alférez José Cavero le informaba al Mayor Cabrera que para dar cumplimiento al plan de vuelo propuesto por el Comandante General de la cuarta Región Militar en el Cusco, General Dianderas Chumbiauca, solicitaba un piloto instructor. El Mayor Cabrera le contestó lo siguiente: “No se preocupe, usted ya tiene mucho tiempo en el Cusco, por lo tanto lo va a reemplazar un piloto que no necesita instructor”. Días después recibí la orden de viajar al Cusco para relevar al Alférez Cavero.

Llegué al Cusco, conversé con el General Dianderas y trazamos el plan de vuelo. El itinerario era Cusco-Pilcopata-Puerto Maldonado-Aposento-Iberia-Puerto Maldonado. San Juan del Oro-Sandia-Juliaca-Sandia-Pilcopata-Cusco.

Me comuniqué con Lima y me contestó el Jefe del Departamento de Operaciones, quien me manifestó que dicho plan de vuelo iba a ser sometido a consideración del Estado Mayor del Grupo N.º 31 y luego, casi inmediatamente, me comunicó que el plan de vuelo había sido aprobado. Pedí que la aprobación me la hicieran por escrito. Me respondieron que no era necesario y me ordenaron que procediera.

Al día siguiente, a las 6 de la mañana, decolamos en el Alouette III rumbo a Qosñipata-Pilcopata. (Punta de carretera donde el Ejército envió combustible para seguir hacia Puerto Maldonado).

Ascendimos hasta 16,000 pies, sobrevolamos Paucartambo. Yo conocía esa ruta, por haber viajado innumerables veces a pasar mis vacaciones cuando era estudiante. Continuamos a Challabamba, donde pasé mi infancia, en la hacienda Pasto Grande, luego sobrevolamos Tres Cruces, extraordinario lugar donde tantas veces tuvimos la suerte de contemplar la salida del sol, los celajes de indescriptible belleza.

Contemplé los maravillosos paisajes, tan familiares para mí. Los bosques llenos de nubes que antes había visto desde tierra. Una vez que atravesamos las dos cordilleras, me encontré con un manto de neblina que cubría todo el valle de Qosñipata. Me preocupé. Recordé que siempre había neblina en esos tupidos bosques (*q'osñi*-humo en quechua). Felizmente a medida que íbamos descendiendo logré ver la carretera y también el puente rojo sobre el río Pilcopata. Aterricé sin novedad y procedimos a recargar combustible (en esa época recargábamos con balde, embudo y ante, para filtrar el JP4). Yo le alcanzaba el balde al mecánico, quien lo trasegaba al embudo, pero esta vez el combustible no pasaba. Le pregunté por qué sucedía eso y su respuesta fue: “El ante es nuevo, por eso demora”. Sin embargo, le ordené que sacara el embudo y observé que de la boca del embudo colgaba una sarta de trapos. El mecánico me garantizó que esos trapos no habían caído al tanque y que estaban allí porque él los usaba para hacer limpieza.

Reanudé el vuelo siguiendo el río Madre de Dios, que nace allí, en la unión de los ríos Piñi Piñi y Pilcopata, formando el pongo del Qoñeq. Grandioso espectáculo que yo había contemplado de la mano de mi padre, pues él nos llevó allí, cuando yo tenía diez años. Jamás había pensado contemplar desde el aire ese indescriptible paisaje. Me propuse seguir por la ruta del río, porque si algo malo pasaba podía hacer un “forzoso” en la orilla. Felizmente no ocurrió nada, y mientras volaba recibía información a través del radio VHF en el que me indicaban que me comunicara, urgentemente, con mi Comando de Lima. Los pilotos de Faucett y de TAM insistían en que: “Era de suma urgencia”. Yo les

decía que en Lima sabían que el helicóptero no tenía HF y que de Puerto Maldonado nos comunicaríamos por frecuencia de radioaficionados.

Durante la travesía, observamos a las tribus machigangas, que hacían señales de saludo (más de 200 personas) mientras se bañaban en las aguas del Amarumayo. El General soñaba con que una carretera pasara por esos lugares. Contaba que había estado de Agregado en Río de Janeiro y que tenía la ilusión de que los brasileros vinieran a bañarse en nuestras playas y que todo lo que producía el Cusco lo podía consumir solo Rio Branco; en su contagiante entusiasmo, nos decía que todo sacrificio se justificaba para consolidar ese trazo de carretera, especialmente Manu-Iberia.

La noche antes de nuestra partida, la estación de radio de la FAP a cargo del Suboficial Rivera Santander había recibido un mensaje firmado por el Comandante del Grupo Aéreo Mixto N.º 8, indicando que el plan de vuelo propuesto por el General Dianderas había sido CANCELADO y suspendido hasta que viajara un piloto calificado. Este importantísimo mensaje lo recibió un soldado encargado, mientras el suboficial Rivera, responsable de la oficina, había ido a la Universidad, a sus clases de Derecho. El soldado, al recibir el mensaje, en la noche, pensó entregarlo al piloto al día siguiente. Yo nunca recibí el mensaje. Al suboficial Rivera lo sancionaron con 15 días de rigor.

Llegamos sin novedad a Puerto Maldonado, aterrizamos en la Plaza de Armas, esquivando vacas y otros animales.

El Comandante de la Cuarta Región Militar fue recibido con honores. Él también recibió el mensaje de que tenía que comunicarse, urgentemente con Lima. Entraron en frecuencia de radioaficionados y se comunicó con el Mayor Cabrera. Antes, leímos un mensaje de la Comandancia General de la FAP en el que se ordenaba CANCELAR LA OPERACIÓN, recalca que no volara el helicóptero y que la FAP no se responsabilizaba por lo que pudiera ocurrir. El General Dianderas dialogó con el Mayor Cabrera por más de una hora y todos escuchaban por los parlantes lo que hablaban.

El General Dianderas le decía al Mayor Cabrera que no se preocupara, que él confiaba en el piloto y que, finalmente, lo más

difícil ya se había hecho. El Mayor Cabrera le dictó un mensaje denegando el vuelo e indicando que todo quedaba bajo su absoluta responsabilidad. Yo, en mi condición de Alférez FAP, me preocupé por lo dispuesto en Lima y deduje que, si se había concluido que el vuelo era peligroso, sería por algo, por lo tanto, me puse estudiar minuciosamente y con más atención que nunca la carta de navegación. Todas las alternativas, todos los detalles. Esa preocupación del Comandante de Escuadrón tuvo una extraordinaria repercusión en el éxito de la misión.

Más tarde, cuando me tocó ser Comandante de Escuadrón, recordaba esta y muchas otras lecciones que el Mayor Cabrera nos transmitió. Las recuerdo, porque gracias a ellas pudimos evitar accidentes y salvar vidas.

Al día siguiente, un vuelo relativamente corto: Maldonado-Aposento, más o menos 25 minutos de ida, en una zona donde no hay ninguna referencia. No se sigue ningún río. Era volar con el compás magnético “sobre una mesa de billar sembrada de brócolis”.

Decolé y puse el rumbo para volar más o menos rasante. Al no ver ninguna referencia, di media vuelta de inmediato y opté por tomar altura sobre el mismo aeropuerto. Llegué a los 6,000 pies y orienté la máquina sobre el rumbo escogido. Apreté el cronómetro y dije: “Si en 20 minutos no veo el campo de Aposento, regreso”, pero el tiempo estaba bueno y llegamos sin novedad. El General hizo su trabajo, la gente le regaló castañas y por la tarde retornamos tomando rumbo inverso; después de 20 minutos de vuelo, se vio el río Madre de Dios y llegamos a Puerto Maldonado.

Al día siguiente: Puerto Maldonado-Iberia. Vuelo más largo: 45 minutos de ida. Con la experiencia anterior, fue más fácil. Lo único singular es que en el mapa, hasta hoy, figura una laguna que no existe. Pero el brillo de las calaminas de los techos es una buena referencia. Vuelo sin novedad.

Plan de vuelo del día siguiente: vuelo directo Puerto Maldonado a San Juan del Oro, y luego a pernoctar en el campamento Militar de punta de carretera en la ciudad de Sandia-Puno.

Por la noche, me puse a estudiar, otra vez minuciosamente, mi carta de navegación. Siempre pensando en la preocupación del Mayor Cabrera. (Por algo se preocupa tanto, me repetía en todo momento).

Tiempo de vuelo: dos horas con treinta minutos. La autonomía del helicóptero con tanque lleno es de DOS HORAS CON CUARENTA MINUTOS.

A primera hora del día siguiente decolamos: el General, el Mecánico y un bidón de 50 galones de JP4. El tiempo bueno. Con mi falta de experiencia, yo suponía: “Que en algún lugar de esos 400 Kilómetros habría un claro para aterrizar y recargar combustible”. ABSURDA SUPOSICIÓN: EN ESA TUPIDA SELVA NO HABÍA UN CLARO NI POR CASUALIDAD. Antes de divisar el río Inambari, el General se pone nervioso y yo, para tranquilizarlo, hablo de la carretera y de sus grandes proyecciones; pero yo mismo debo disimular mi desilusión al no encontrar ningún rose, ningún claro, ningún lugar que me permitiera aterrizar para recargar combustible. “SIGO o NO SIGO” es mi planteamiento de vida o muerte: “SIGO”. Decido, finalmente, al cruzar el río, me encuentro nuevamente sin referencias en el terreno, pero sabiendo que estoy sobre la ruta trazada. Pasan dos angustiosas horas de vuelo y entonces aparece una quebrada y también unos cerros que no figuran en la carta de navegación del rumbo trazado. Insisto en mi pregunta al mecánico si podíamos recargar combustible en vuelo estacionario. El mecánico me dice: “imposible mi Alférez”. Yo pienso que en el peor de los casos, cuando se estuviera acabando el combustible, haría un estacionario en el lugar menos boscoso que apareciera y esperaría que se plantara el motor para tocar tierra: ¡quizá con vida! Lo peor era que ni siquiera teníamos radio para despedirnos de nuestros familiares, y ellos no tendrían ninguna referencia para buscar nuestros restos. No quedaba más remedio que respirar profundamente, disimular ante el General. Esperar que se prendiera la luz de bajo nivel de combustible que permite 20 minutos de vuelo, para tomar la última decisión. En efecto, se prendió la luz de bajo nivel. Estábamos a mayor altura para buscar, en el horizonte alguna referencia. Volamos durante diez minutos con la luz roja de bajo nivel de combustible encendida.

¡Tensión! ¡Angustia! ¡Desesperación! La luz roja allí. ¡Los minutos volaban y de pronto, en la ladera, ¡UN CERRO! ¡Una población!, casas con techos de calamina! Creo que ni los hermanos Pinzón gritaron con tanta alegría: ¡TIERRA!

No se podía aterrizar en la misma ciudad, pero en el fondo había un estadio. Allí recargamos combustible y llegamos caminando a San Juan del Oro. La multitud que nunca había visto ni una bicicleta en su vida estaba maravillada. El pueblo y las autoridades nos declararon “Huéspedes Ilustres”, rodeando el Pabellón Nacional, entonamos el Himno Nacional, más emocionados que nunca. Los momentos de angustia se tornaron en horas de inmensa alegría. ¡ESTÁBAMOS CON VIDA! y con esa gente que tenía tanta esperanza en la llegada de la carretera.

Al caer la tarde, en vuelo corto, llegamos al campamento militar de Sandía, donde el Ejército tenía combustible y radio para comunicarnos con Lima. Enviamos el mensaje del tiempo de vuelo y el Plan de vuelo del día siguiente.

Yo siempre digo que si me volvieran a proponer ese vuelo: Puerto Maldonado-San Juan del Oro, con un fusil en la sien, o me hicieran la promesa de ascenderme inmediatamente a General, no lo aceptaría ¡jamás! Solo pude hacer ese vuelo porque “LA IGNORANCIA ES ATREVIDA”.

### **ALOUETTE III SUFRE FALLA EN ÁFRICA**

Mientras yo realizaba ese vuelo hacia San Juan del Oro, otros helicópteros Alouette III cumplían misiones en otras partes del país. El Alférez Federico Cáceres volaba en el norte, el Alférez José Cavero hacía un vuelo en Huaraz.

En esos días, llegó a Lima, procedente de Francia, un Ingeniero de la fábrica, trayendo seis microbombas nuevas para instalarlas en los Alouette III, que operaban en el Perú, en vista de que EN ÁFRICA

SE HABÍA PLANTADO UN MOTOR DE UN ALOUETTE III. Se detectó que la falla estaba en la microbomba de combustible. Razón por la cual habían fabricado unas microbombas modificadas y las traían al Perú. El Mayor Cabrera, al enterarse de la noticia, ordenó que de inmediato parasen los helicópteros donde estuvieran. Pero el Ingeniero francés dijo que “no era para tanto” y que a medida que fueran llegando se les cambiaría la microbomba.

El Alférez Federico Cáceres llegó a Lima, yo llegué al Cusco, después de la famosa travesía que acabo de describir, pero al Alférez José Cavero, que estaba volando entre la Cordillera Blanca y la Cordillera Negra del Callejón de Huaylas, se le plantó el motor y fue a estrellarse sobre una tremenda roca a orillas del río Santa, donde murió junto con su mecánico, el Suboficial Juan Serrano.

Como dijimos anteriormente, el piloto instructor francés dio instrucción de auto rotaciones solo como Demostración, que es una práctica de autorrotación sin apagar el motor; nunca nos demostró apagando el motor intempestivamente.

Cuán grave habrá sido la sensación del Alférez Cavero al no poder realizar la auto rotación. El Alférez Cavero cumplía una misión dispuesta por el Presidente de la República Fernando Belaunde Terry, quien asistió al sepelio. El ingeniero francés lloraba desconsoladamente. Los compañeros de armas del Alférez Cavero le rendimos un sentido homenaje. Jamás olvidaremos esta historia, José Cavero siempre estará con nosotros.

El alférez FAP José Cavero Cavero y el Suboficial FAP Juan Serrano son los Primeros Mártires de la especialidad de aeronaves de ala giratoria del Perú. Además de formar parte de los pioneros de las tripulaciones de helicóptero.

## APOYO A PUESTOS DE VIGILANCIA EN LA CORDILLERA EL CÓNDROR

En 1960, el Escuadrón de Rescate N.º 71 del Grupo Aéreo N.º 31, contaba con 2 helicópteros Hiller H23C, 1 helicóptero Bell 47G y 6 helicópteros Alouette II, además de 2 aviones Catalina.

El Comandante Eduardo Santamaría y el Mayor Enrique Seminario eran pilotos calificados y operativos en aviones Catalina y en helicópteros Hiller H23C. El comandante Óscar Piccone y el capitán Javier Oswaldo Cabrera eran pilotos instructores de helicópteros Alouette II. El capitán Fernando Melzi y el Teniente Guillermo Carbonel, pilotos operativos de helicóptero Hiller H23C y los Alférez Miguel Quiroz, José Cavero, Federico Cáceres y Mario Muñiz, recientemente graduados, con más de 353 horas de vuelo, en aviones Stearman PT- 17, Beechcraft AT-6 y C-45, recibimos instrucción en helicóptero Alouette II, empezamos a volar como pilotos alumnos. A medida que los requerimientos de misiones se incrementaban, este grupo de oficiales llegamos a ser una verdadera “familia”.

Por lo general, las misiones duraban muchos días, a veces semanas y meses. Por ejemplo, el abastecimiento a los puestos de vigilancia del Ejército en la Cordillera del Cóndor, con los Alouette II, duraba por lo menos 45 días. La operación tenía carácter “secreto”. Los mensajes eran encriptados con un sistema empírico de claves. Comunicarse con la familia, por medio de radioaficionados, era un acontecimiento que se festejaba, en esos lugares olvidados, junto con los mecánicos y el personal especialista. Esta operación se realizaba 4 veces al año y dependía del jefe de misión el permanecer en armonía en unos campamentos totalmente primitivos. Prácticamente, unas chozas sin los más elementales servicios: Sin baños, sin ducha. Se alumbraba con mecheros a kerosene. En las noches, después de una comida cocinada por el soldado que le tocaba servicio, en la mesa rudimentaria. (No exagero, se paseaban las ratas por las ponas del techo de paja de la habitación que servía de “comedor”, había una rata que justo a las 8 en punto de la noche se le ocurría mojar el sitio donde yo estaba sentado.

Le quitaba, oportunamente, el plato de sopa de “piedras”). Al principio, el mayor Seminario se entretenía disparando a las ratas con rifle de perdigones. En la siguiente misión, ya era una exageración la presencia de ratas, tanto, que el oficial jefe del campamento ordenó que 10 soldados subieran al techo con sus respectivos palos y 20 soldados en el piso para combatirlos. Ellos, con una habilidad increíble, las tomaban de la cola y las golpeaban fuertemente contra el suelo para matarlas. En esa operación, en menos de dos horas, cayeron más de 200 ratas, que fueron trasladadas en una carretilla para enterrarlas.

Dormíamos bajo un mismo techo Jefes, Oficiales, Técnicos y Suboficiales, y en gran armonía esperábamos que al amanecer hubiera buen tiempo para volar.

Yo tenía un buen radio a pilas que nos permitía escuchar noticias. Las emisoras nacionales casi no se escuchaban. Más se oía radios ecuatorianas, BBC de Londres, La Voz de EE. UU. y Radio Habana. Como dije, dependía de la personalidad del jefe de misión. Después de la comida nos entreteníamos jugando cartas, otras veces jugábamos Charada, leíamos poesías, contábamos chistes, algunos hacían trucos. En fin, había que aguzar habilidades para sobrellevar la incomodidad. Nos faltaba lo elemental, no había comida. Tales eran las carencias, que regresábamos a Lima con avitaminosis y una serie de malestares estomacales. Ahora que escribo estas notas y recuerdo cada detalle de nuestra permanencia en esos inhóspitos lugares, me asombro de nuestra capacidad de adaptación y valentía. Y es que éramos jóvenes llenos de ideales y, en medio de todo, reinaba el buen humor, la solidaridad y sobre todo la convicción del deber cumplido. A pesar de este drama, nos encontrábamos con situaciones insólitas e hilarantes como la que voy a contar.

En la primera misión que me tocó volar como piloto alumno del Mayor Seminario, jefe de misión de 3 helicópteros, él recibió un mensaje en el que ordenaban llevar al sacerdote para que dijera misa en la Guarnición de Chávez Valdivia, de donde partía el abastecimiento, por ser el último punto navegable del río Cenepa en la confluencia con el río Comaina, y al mismo tiempo recibió la orden de llevar a una “Visitadora”. El dilema del jefe era, a quién llevar primero. Yo, como

Alfárez, le dije “por qué no llevamos primero a la visitadora y así los soldados pecan y después llevamos al sacerdote para que los confiese”. Le gustó la solución, pero la distancia desde Bagua hasta Chávez Valdivia es muy larga, sobre todo para unos helicópteros monomotores con poca velocidad y reducida autonomía, condiciones meteorológicas tan variables, falta de información oportuna, etc.

Entonces nos vimos obligados a transportar en un solo vuelo al Sacerdote y a la “Visitadora” (si Vargas Llosa hubiera conversado con nosotros, ¡cuántos pasajes como éstos hubiera podido agregar!).

Volar en la misión de abastecimiento de los Puestos de Vigilancia de la Cordillera del Cóndor era la mejor escuela para todos los pilotos de la naciente especialidad de helicópteros. Teníamos que tomar una serie de decisiones muy singulares para transportar los víveres a cada uno de los diferentes Puestos de Vigilancia, que los denominábamos PV y estos estaban ubicados en los contrafuertes de la Cordillera cerca de las nacientes de los ríos Comaina y Cenepa.

Los Puestos de Vigilancia más lejanos eran: PV-1 y PV-2 pertenecientes a Jiménez Banda, en las nacientes de río Cenepa, donde había un área en la que podía aterrizar una pequeña avioneta.

Los Puestos de Vigilancia más complicados de llegar eran PV-3, PV-4 y Puesto Llave, porque se encontraban en los desfiladeros estrechos de las nacientes del río Comaina, especialmente Puesto Llave, que teníamos que esperar condiciones meteorológicas muy especiales y porque en las tardes era imposible aproximarse, debido a que el sol daba directamente a los ojos e impedía la visibilidad, además era un área de aterrizaje muy pequeña en la cumbre de una colina. (Allí se accidentó un helicóptero Alouette II).

Teníamos que volar sin mecánico para poder llevar 80 kilos más de carga y combustible para ida y vuelta, además observar bien las nubes de manera que el tiempo sea bueno en las casi 2 horas que duraba cada viaje. Si el mal tiempo nos sorprendía, había que esperar que otro helicóptero trajera al mecánico.

Esa zona fue la “universidad” para la flamante especialidad de pilotos y mecánicos de helicóptero.

También aprendimos a admirar a los soldados y oficiales de nuestro Ejército, que pasaban a veces años sin que los releven, y vivían en condiciones lamentables. Los víveres secos que llevábamos eran elementales, sal, frejoles, azúcar. Por nuestra cuenta les dábamos revistas y cigarrillos.

En 17 años abasteciendo esa zona de Chávez Valdivia, casi todos los pilotos se han graduado en esa “universidad”.

A veces pensaba cuánto tiempo de los mejores años de nuestra vida pasamos en esos lugares, lejos de la familia y de los amigos, parecía un tiempo perdido, pero no, en su momento fue de extraordinario valor, por cuanto gracias a esos conocimientos se pudo afrontar con éxito el Conflicto Armado en Falso Paquisha.

Estas misiones se realizaron desde 1960 hasta 1977, en que se hizo cargo nuestro Ejército, con sus helicópteros MI-8.

## BUEN HUMOR Y CAMARADERÍA

Durante los primeros 4 años, éramos los mismos pilotos y mecánicos que cumplíamos las diferentes misiones; por consiguiente, se incrementaba la camaradería y el conocimiento de las diferencias de carácter y personalidad. Lo interesante era que todos sabíamos ubicarnos, manteniendo gran armonía y respeto.

Cuando cumplíamos operaciones con el Presidente de la República, con los ministros o invitados internacionales, alternábamos con muchos oficiales superiores de las Fuerzas Armadas, se hacía más familiar la confianza entre nosotros, los pilotos. Por ejemplo, había un oficial un tanto prepotente con los subalternos y al mismo tiempo le gustaba bromear; cuando se le respondía con cierta picardía y en un momento oportuno, los demás compañeros festejaban con gran entusiasmo. Entre broma y broma, en una oportunidad, dicho oficial superior me dijo: “Mario, me puedes hablar de *tú*”, y yo le conteste: “Disculpe, mi teniente, pero solo hablo de *tú* a mis amigos”, hubo una gran carcajada.

En otras circunstancias resultó que él tenía un llavero reversible; por coincidencia, a mí me regalaron un llavero similar y en un momento en que estábamos reunidos casi todos los oficiales en la oficina del Comando, el Mayor me ordenó que abriera la caja de claves, para lo cual, de la manera más natural y sin darme cuenta, usé mi llavero y el capitán, en son de broma; me dijo: “¡Copión, te has copiado mi llavero!”. Yo le contesté en un tono como para que todos escucharan: “Disculpe, mi capitán, pero lo bueno se copia y de usted lo único bueno para copiar es su llavero”, ¡otra carcajada!

En otra oportunidad el Presidente de la República General EP Francisco Morales Bermúdez, tenía programado entregar la Bandera de Guerra a la Base Aérea de La Joya y continuar su viaje de inspección a Tacna, Tarata, Juliaca y Arequipa en dos helicópteros Bell 212, los que permanecían en La Joya con anticipación.

El General FAP que tenía la responsabilidad de preparar y dirigir la Ceremonia de entrega de la Bandera, organizó el ensayo final con todo el personal formado. Los oficiales y algunos edecanes junto con la tripulación de los 2 helicópteros, nos encontramos simulando ser el público, conversando, bromeando e incluso contando chistes. Cuando empieza el ensayo, el general llama para que se presente el Comandante Jefe de Batallón y este se acerca caminando con paso marcial y no corriendo como lo hacen en el Ejército. El Coronel EP que se encontraba a mi lado (yo tenía el grado de Mayor y era el piloto del helicóptero presidencial) mirando esa escena me dice: “OYE MUÑIZ, A USTEDES EN LA FAP NO LES HAN ENSEÑADO A CORRER?” Me hice el que no había visto la escena y le contesté: “NO MI CORONEL, A NOSOTROS NOS HAN ENSEÑADO A ATACAR, NO A CORRER” esa respuesta fue festejada y comentada en todo el viaje y como volamos con el presidente, se difundió como una ocurrencia original.

El Capitán Jorge Dávila Cabrejos, que estuvo presente en esa ceremonia, cuando se encontraba al mando de un MI-8 en el Falso Paquisha me dijo: “No podemos correr mi coronel”

De este tipo de ocurrencias y anécdotas hay para escribir un libro por cada una de las especialidades.

En el CAEM el catedrático preguntó dirigiéndose a un aviador: “¿Qué pasa en la aviación que se caen los aviones?” a lo que le contestó: “donde vuelan aviones no se van a accidentar tranvías, no le parece?”

En el CAEM el jefe de curso, en 1977, en uno de los primeros días de clase dijo: “QUE BARBARIDAD, HABER OFICIALIZADO EL QUECHUA”, de inmediato los tres aviadores refutamos con argumentos respaldados por varios oficiales del Ejército. El jefe del curso, dividió el salón en 4 grupos para que discutan el tema y presenten el informe final.

Mi grupo estuvo de acuerdo en que la ley del quechua era conveniente y con mis argumentos persuadimos a la mayoría de los otros grupos, me invitaron a dirigirme a todo el salón, como lo había hecho antes sobre la connotación de la palabra “NUESTRA o NUESTRO” y se llegó a un consenso. En esa oportunidad comencé mi exposición diciendo: “Felicitó a nuestra Marina de Guerra que permanentemente lleva una palabra quechua en el pecho”, expresión que ocasionó la respuesta airada de los cuatro oficiales alumnos de la Marina. Les contesté diciendo que nosotros los aviadores llevamos en nuestro uniforme una ala, los militares, un sol, y les pregunté: “¿Ustedes qué llevan?”, “la réplica del Monitor Huáscar, y Huáscar es una palabra quechua”. El informe final fue apoyando la oficialización del quechua.

La ocurrencia de una autoridad, cuando llegó por primera vez un helicóptero a su pueblo, envió un telegrama muy original: “Día hoy 10 de la mañana desvirgaron cielo Huaccrachucano con tremendo pajaraso colorado”

“Chinchilejo”, “Charchasua”, “Cachicachi” son los diferentes nombres con que llamaban a los primeros helicópteros en varios lugares del Perú. De lo que surgieron una serie de anécdotas.

En la selva al helicóptero le dicen “Pato” y cuando en Iquitos me vieron llegar con un MI-8 que traía desde la frontera con Ecuador, a un Helicóptero Bell 47G colgado en su gancho portacarga le decían: “El pato grande le esta enseñando a volar a su hijito”.

## HELICÓPTEROS EN LA MARINA DE GUERRA

La experiencia en vuelos de apoyo al desarrollo, así como las diferentes maniobras o ejercicios de rutina con las Fuerzas Armadas, sirven mucho, ya que son debidamente planeados y programados, mientras que los vuelos para efectuar un rescate o una evacuación de heridos o enfermos son imprevistos. Por ejemplo, cuando yo era Alférez, fui nombrado, por un año, a la Marina de Guerra, asignado al Buque Grau, a órdenes directas del Ministro de Marina, con un helicóptero Hiller H23C, equipado con pontones y dos tanques auxiliares de combustible que le daban una autonomía de casi 4 horas. La razón principal de la presencia de este helicóptero era perseguir, en el mar, a los torpedos de entrenamiento que eran disparados por un submarino, ubicarlo cuando este salía a flote y permanecer sobrevolando el sitio hasta que llegara la lancha a recuperarlos, estos torpedos eran muy caros.

No faltaban operaciones de emergencia, por ejemplo la evacuación de un marinero con apendicitis, había que trasladarlo del buque Grau al hospital Naval. La operación tuvo éxito, gracias a que días atrás se había programado un vuelo para llevar al Comandante General de la Escuadra, Vicealmirante AP Franklin Pease, del buque Grau, para que hiciera un reconocimiento aéreo de la flota. Vuelo sobre la ciudad, etc. El problema consistía en que había que aterrizar y decolar encima del cañón de la proa del buque, que era convexo, y el helicóptero, una vez posado, quedaba tambaleándose. Esa práctica sirvió para volar sin mecánico con poco combustible, con el fin de tener menos peso y maniobrar sobre el cañón para que así pudieran subir, sin novedad, el médico y el enfermo. Fue la primera evacuación aeromédica en el Perú, efectuada desde un buque hasta el hospital. Además, el Vice Almirante Pease, Comandante General de la Escuadra, fue el primero en salir a bordo de un helicóptero desde un buque de guerra.

El Capitán de Navío AP Armando Figueroa Roggiero y el Capitán de Navío Jorge Navarro Gutierrez, eran los más entusiastas marinos en el empleo de los helicópteros en las diferentes misiones que cumplía nuestra Marina de Guerra y como el helicóptero Hiller H23C tenía doble

comando, yo les daba instrucción mientras volábamos persiguiendo a los torpedos, sobre todo, mientras sobrevolábamos alrededor del Torpedo en espera de la llegada de la lancha para recuperarlo.

En una de esas misiones, el comandante Figueroa se propuso filmar la travesía del Submarino y antes de que se sumergiera me pidió que aterrizará en el techo para recoger la filmadora; así lo hicimos, sin darnos cuenta de que era la primera vez en la historia de nuestra Marina que esto sucedía. Filmó la inmersión, el disparo del torpedo y su veloz recorrido hasta que salió a flote y se quedó quieto. También filmó la maniobra de la lancha para rescatar el torpedo.

## ANÉCDOTAS DE ÓRDENES ABSURDAS

En los primeros días que me encontraba alojado en el Arsenal Naval, en la base del Callao, recibí la orden del Ministro para interceptar con el helicóptero a un buque de guerra de la Marina de EE. UU. que había zarpado un día antes y se estimaba que se encontraría a unas 20 millas de Chancay para desembarcar a un sargento de Infantería de Marina que había llegado tarde.

Si bien yo era un Alférez con pocas horas de vuelo, estimé que con ese estado del tiempo, de nubes cubriendo el horizonte, sería una suerte encontrar el buque. Al mismo tiempo pensaba en el hipotético caso de que lo encontrara, cómo haría para desembarcarlo, si el equilibrio del helicóptero era como el de un frágil bote; pero como las órdenes de un ministro no se discuten, opté por mostrar el mayor entusiasmo para intentar cumplirlas. El Sargento se embarcó y procedí con el vuelo rumbo a las playas de Huaral, tratando de internarme lo más que pude, mar adentro, sin ver ningún rastro, ni siquiera la posible estela del buque. Por el tiempo transcurrido, observé que el sargento estaba muy nervioso y por primera vez vi que la cajetilla de cigarrillos Chester la llevaba dentro de sus calcetines, durante todo ese tiempo en el que yo incrementaba mis horas de vuelo y mi experiencia, nos habíamos fumado sus cigarrillos y los míos.



Decidimos retornar para recargar combustible e intentar de nuevo. Aterrizamos en la Base Naval, pero el Sargento estaba tan nervioso que se resistió terminantemente a emprender otro vuelo. Lo importante es que yo lo intenté y en ese intento incrementé mi experiencia, y no fue culpa mía que el Sargento no siguiera navegando en el buque que lo trajo al Perú.

## **HIDROELÉCTRICA EL FRAILE EN PELIGRO**

En abril de 1961, llegó la orden de trasladar el helicóptero Alouette II en su configuración de 4 ruedas. El traslado debería realizarse esa misma noche en una plataforma, de Las Palmas a la ciudad de Arequipa, por cuanto se había presentado una rajadura en la represa de la Hidroeléctrica del Fraile y era urgente trasladar a los expertos para que alertaran a los pobladores de las orillas del río Chili.

El recorrido del camión, en cuya plataforma se acomodó al helicóptero, fue extraordinariamente incómodo. Desde que salimos de la Base Aérea de Las Palmas y entramos en San Roque el helicóptero casi se cae del camión a pesar de que estaba sujetado con unos cables de acero y unos ganchos. Era necesario parar cada cierto trecho para reacomodar el helicóptero. Yo viajaba en la caseta volteando a cada rato para observar, alumbrando con una linterna, la posición del helicóptero (ejercicio que me ocasionó una tortícolis), para ordenar que el camión se detuviera en cuanto fuera necesario. Cuando al amanecer llegamos, por fin, a la ciudad de Ica, conseguimos que un carpintero fabricara unas cuñas de madera que rodeara cada una de las 4 ruedas del helicóptero para que no se deslizará tanto en el largo viaje hasta la ciudad de Arequipa.

La plataforma llegó al atardecer del día siguiente, en una noche de luna llena que embellecía los contornos nevados de la cordillera con los volcanes Chachani, Misti y Pichupichu. Un espectáculo inolvidable nos daba la bienvenida. Con el amortiguador de una de las 4 llantas del

helicóptero, rendido por el traqueteo del camión, al amanecer del día siguiente, instalamos las palas y el Técnico Juan Morante preparó la aeronave para el vuelo de prueba que efectuamos con el Mayor Enrique Seminario Tirado, quien llegó desde Lima en avión.

Era la primera vez que volaba un helicóptero en Arequipa. El ruido escandaloso de la turbina del Alouette II alborotó a la ciudadanía. Para evitar la aglomeración de la gente, aterrizamos en el patio del cuartel San Martín, pero no sé cómo la gente saltó los muros y rodeó el helicóptero. Todos estaban tan entusiasmados. Uno de los diarios de Arequipa publicó en broma: Yuri Gagarin se queda chico ante nuestro piloto de helicóptero. Fue una sensación, como en todas partes, siempre era la primera vez, y las autoridades nos hacían firmar el Libro de Honor en las municipalidades y por supuesto, aumentaban los pedidos para evacuar enfermos y heridos.

Felizmente la rajadura de la represa de la hidroeléctrica El Fraile en las nacientes del río Chili y a la izquierda del volcán Misti no era tan grave y el Alouette II regresó a Lima volando.

## **EL QUECHUA, MAGNÍFICO MEDIO DE INFORMACIÓN**

Se requería con urgencia un helicóptero para salvar la vida de un obrero que al manipular los explosivos en la construcción de la carretera Bagua-Chachapoyas en el campamento Ingenio del Ejército se accidentó gravemente.

Salimos desde Lima el día 3 de abril de 1963, en un helicóptero Alouette II con el Coronel Trigo, jefe del campamento. Después de recargar combustible en la Base Aérea de Chiclayo y continuar el vuelo para cruzar la cordillera por el Abra de Porculla, me comuniqué con el entonces Mayor FAP José Zlatar, que en ese momento se encontraba volando un avión Camberra, y le pregunté cómo veía el tiempo meteorológico; como él es cusqueño y yo también, el diálogo y

la información detallada y coloquial se realizó en quechua. Felizmente el tiempo para el helicóptero era bueno hasta el río Utcubamba.

Cumpliendo con el protocolo militar, nos presentamos ante el Coronel Sala Orozco, Comandante del Grupo Aéreo N.º 6, para despedirnos e informarle los detalles de la misión, que él ya conocía por otros medios.

El Comando me ordenó que esperara instrucciones. Entonces contábamos con un intercomunicador alámbrico que ponía en contacto con la estación de radio y escuchamos que preguntaba muy mortificado cuál era el estado del tiempo. El radiooperador le contestaba que ya el piloto del helicóptero lo conocía, por cuanto el piloto del Camberra se lo había dado directamente. El coronel, más mortificado aun dijo: “Pero si usted ha escuchado, deme la información, es urgente, le estamos haciendo perder valiosos minutos al piloto del helicóptero”. “Mi coronel, el estado del tiempo se lo dijo el Mayor Zlatar en quechua”. El coronel Sala, que era serrano huancaíno, dijo: “Estos serranos”.

Continuamos el vuelo y el campamento El Milagro no contaba con los cilindros de combustible, entonces tuvimos que ir a Montenegro. Luego de la recarga, proseguimos el vuelo y en la ruta a Ingenio había tormenta. El desfiladero del río Utcubamba parecía imposible de cruzar. Felizmente en cierta ocasión yo había tenido la oportunidad de recorrer esa ruta por carretera. Cuando el Coronel Trigoso me dijo que con esa lluvia era mejor intentar al día siguiente, le aseguré que llegaríamos sin novedad y así fue. Al coronel lo recibieron con honores y todos los oficiales de Ejército no podían creer cómo habíamos entrado con semejante mal tiempo, si a los 360 grados del campamento no se veía ningún claro.

Como era la primera vez que llegaban a Ingenio los periódicos del día nos hicieron firmar, tanto *La Prensa* como *El Comercio*.

A primera hora del día siguiente salí con el herido, el médico y el mecánico a bordo. Como necesitábamos conseguir oxígeno, aterricé en el hospital de Jaén. Yo era Alférez sin experiencia. Para decolar trataba de poner el helicóptero con la altura necesaria, pero no lo conseguía debido al exceso de peso; le ordené al mecánico que se bajara y retornara a Chiclayo por carretera. El mecánico hizo la seña para que despegara y comprobé que tenía la potencia suficiente. Me

acordé, equivocadamente, el comentario de un instructor que procedió a embarcar al mecánico corriendo junto con el desplazamiento inicial del despegue. Le ordené que subiera al vuelo. Qué tal susto el que pasé en ese momento: No podía alcanzar velocidad. Felizmente no había obstáculos y casi rozando el suelo ya sobre el río se normalizó el vuelo. Las nubes cubrían toda el Abra de Porculla. Felizmente la torre de control de Chiclayo me informó que el campo estaba despejado y un avión DC3 esperaba al herido para llevarlo a Lima.

El obrero se curó y yo recibí la copia de la felicitación en un extenso oficio, que el entonces Coronel EP Luis Trigoso Reyna hizo llegar a la FAP.

## **PRIMER VUELO SOBRE LA CORDILLERA BLANCA**

Me he referido, como ejemplo, a un rescate con los Hiller, otros con Alouette II. Ahora me referiré a la primera evacuación de una enferma desde un pueblo ubicado detrás de la Cordillera Blanca.

Siendo Alférez, volaba como alumno del Mayor Enrique Seminario en un Alouette III, al que por fin le instalaron el equipo de radio HF. Estábamos en Cajamarca y recibimos la información de esperar órdenes en Trujillo. Cuando llegamos a esta ciudad, el mayor Seminario me dijo que como yo volaba bien y estaba calificado como piloto de Alouette III, podía quedarme allí y me dejó con el helicóptero y el mecánico.

Al día siguiente, en el aeropuerto encontré la orden de que el helicóptero debía evacuar a Lima a una señora gravemente enferma, desde la ciudad de Pomabamba.

Me pareció que estaba en condiciones de realizar la operación y preparé el plan de vuelo, llevando un bidón de combustible a bordo, para recargar en Pomabamba. Sobrevolé la Cordillera Blanca y felizmente, la carta de navegación permitía ubicar el pueblo. En un estadio con poco polvo, donde aterricé, acomodaron a la paciente y al médico en la cabina, recargamos el combustible como para llegar a Chimbote. La hora estimada para llegar a Lima eran las 17:00, que reportó la torre de control.

Como era mi primera misión solo quería llegar a Las Palmas exactamente a la hora estimada y cuando estaba sobre el río Rímac observé que llegaría 5 minutos antes, por lo tanto di unas cuantas vueltas y efectué sin novedad el aterrizaje a la hora exacta.

Para mi sorpresa, estaban esperando ansiosos el Ministro, varios Generales y autoridades de Palacio de Gobierno, pues la señora evacuada era mamá de un alto funcionario.

El entonces Comandante Piccone me preguntó cómo eran los vientos en esas alturas, ya que era la primera vez que un helicóptero cruzaba la Cordillera Blanca. Esta historia consta en la Felicitación en la Orden General del 8 de julio de 1963, firmada por el Comandante General de la FAP, TTG FAP Carlos Granthon, donde indica que el Alouette III N.º 614 aterrizó en Pomabamba a las 13:40 horas cruzando la Cordillera Blanca por primera vez.

## **ESCASEZ DE PILOTOS DE HELICÓPTERO**

La demanda del empleo de los helicópteros en el Perú fue mayor desde un principio, por consiguiente la escases de tripulaciones calificadas era el eterno problema.

La Escuela Francesa en 1960 formó las primeras diez tripulaciones para operar los famosos seis helicópteros a turbina Alouette II, que eran requeridos para múltiples misiones en todo el Perú, y los pilotos solamente tenían sus respectivas experiencias en aviones de combate. La Escuela Francesa, debido al tiempo limitado para dar instrucción en el Perú, solamente alcanzó a transmitir los conocimientos básicos a estas 10 tripulaciones. No formó ni calificó pilotos instructores.

El entonces Comandante Piccone y el Capitán Cabrera, gracias a haber volado en los aviones del Servicio Aerofotográfico Nacional, conocían mejor que todos la caprichosa geografía de las tres regiones del Perú; también ellos, por haber volado en 1959 el primer helicóptero Alouette II que llegó al Perú, en demostración durante la Feria Internacional del Pacífico y en 1960 cuando se abrió el curso de

tripulaciones de helicópteros en la Escuela Francesa, prácticamente se autocalificaron como pilotos instructores.

En 1962, con la llegada de los 6 helicópteros Alouette III, la necesidad de pilotos calificados resultó siendo mucho más álgida. Hay que sumar a esto la renuencia de ser calificados de los oficiales recién graduados y también de los antiguos.

Para el apoyo al terremoto de 1970 en la Cordillera Blanca, contábamos con solo 3 helicópteros Bell UH1D, además de los Alouette III, y por falta de pilotos (la eterna historia) permanecíamos en la zona de emergencia por más de 4 meses consecutivos viviendo en carpas, pero cumpliendo una importante misión solidaria. Durante ese largo tiempo aproveché para dar instrucción a los nuevos pilotos, especialmente Alférez, en helicópteros Bell 47G 3B1.

## **APOYO AL PROYECTO DE IRRIGACIÓN MAJES**

### **Placentera estaba en Arequipa**

En esa bella y acogedora ciudad, con un helicóptero Alouette III, apoyando a la Compañía Electro Consult de Milán, que realizaba los estudios de prefactibilidad del proyecto de irrigación Majes, tuve la oportunidad de aterrizar en la cordillera, en los alrededores de los volcanes Misti, Chachani, Pichupichu y el Ubinas, donde los ingenieros evaluaban las características geográficas, sacaban muestras, tomaban las primeras fotografías aéreas de los diferentes cráteres. Conocí las nacientes del río Apurímac, que prácticamente es el Amazonas. Conocí también el ahora famoso cañón del Colca, el Valle de los Volcanes, efectuando aterrizajes a más de 15,000 pies.

Todos los días teníamos que decolar con la primera luz del día, para aprovechar la temperatura baja y la menor intensidad de los vientos. No debíamos volar más de 6 horas diarias, lo que nos permitía tener la tarde libre.

Más de un mes disfrutando de ese tipo de operaciones: Los ingenieros Italianos, con mucha experiencia por sus trabajos en el

mundo, muy considerados y agradecidos por el avance de sus planes, y yo, probando hasta dónde eran ciertas las limitaciones y las posibilidades que indicaban las tablas y los parámetros del manual de vuelos y además disfrutando de la extraordinaria belleza del paisaje, alcanzando los récords de aterrizajes en altura reconocidos y confirmados por los ingenieros italianos. Una experiencia privilegiada para conocer las bondades del helicóptero Alouette III y para reconocer mis propias capacidades como piloto.

Por otro lado, mi estadía en la ciudad de Arequipa resultó sumamente placentera por tener allí excelente familia, y como había estudiado en el Colegio Militar Francisco Bolognesi, tenía muchos amigos. Estaba cómodamente instalado en casa de mi tío Julio Bustamante Yábar. Todas las tardes disfrutaba de la vida social de la ciudad. El reencuentro con mis amigos y parientes fue como un regalo que la vida me dio en esa época de mi vida.

## **LAS GUERRILLAS DE 1965**

En esas circunstancias ordenaron, desde Lima, con carácter de urgencia, realizar vuelos de Evacuación y Rescate de heridos y fallecidos en apoyo a nuestra Policía, ya que en el departamento de Junín, en el pueblo de Huancamayo, se había producido un encuentro con las nacientes guerrillas.

Cerca del pueblo de Chilifruta nuestro Ejército había improvisado un campamento de avanzada, cavando la ladera de un cerro donde terminaba la carretera procedente de Huancayo, a seis horas en camión. Allí nos instalamos 2 helicópteros Alouette III. El Capitán Fernando Melzi Parodi, el Teniente Miguel Quiroz Barton y el Teniente Mario Muñiz Ortega. Nuestra estación de radio, unas carpas que a 3,500 metros de altitud no llegaban a protegernos del frío, no teníamos luz, solo había comida enlatada o cocinada por los soldados. Nos acostábamos en nuestras bolsas de dormir en el suelo inclinado. No

teníamos baño. El agua se surtía de un riachuelo a casi un kilómetro y como éramos pocos pilotos, no había relevos. Efectuábamos vuelos de abastecimiento de víveres a los puntos donde llegaban los policías a pie, evacuación de heridos, vuelos de reconocimiento, traslado de jefes y oficiales del Ejército.

Por ejemplo, los vuelos a los campamentos abandonados por los guerrilleros que se encontraban en Púcuta, sitio estratégicamente ubicado desde las luchas de Juan Santos Atahuallpa en la época de la Colonia.

Se encontraba a la margen izquierda del río San Fernando, en plena cordillera. Una explanada a 4,000 mil metros rodeada de cerros a los 360 grados, con una sola estrecha entrada, que la llamamos el cuello de Púcuta, que si no se calculaba bien el tiempo para el retorno, era imposible salir de ese hueco por más que tuviéramos equipos para vuelo instrumental, puesto que el Alouette III no tenía ni radio HF.

El mantenimiento y las inspecciones de los helicópteros los efectuábamos en el campo de aterrizaje llamado Teresita, a orillas del río Apurímac, porque allí había también un batallón del Ejército. Zona en la que anteriormente yo había volado para hacer un reconocimiento con fotógrafos y personal de inteligencia ante los primeros indicios de subversión y narcotráfico, que hoy es conocida como VRAE.

En el campamento de Chilifruta permanecí casi 40 días, y no había esperanza de relevo por la escasez de pilotos calificados en vuelos de altura. El capitán Carbonel se encontraba en los EE. UU., recibiendo un curso en helicópteros Bell UH y el Teniente Quiroz fue evacuado a Lima para viajar a los EE. UU. y seguir un curso de Inglés y helicópteros. Al Capitán Melzi lo relevó el Capitán Walter Díaz Cuadros y después el Capitán Javier Tryon. A mediados del mes de julio, llegó el Capitán Carbonel y me relevó. Salí volando un Alouette III a Huancayo, para que el equipo de mantenimiento dirigido por el Capitán Humberto Pereira efectuara una inspección mayor. En ese lapso viajé por tierra a Lima y cuando ni siquiera había terminado de saludar a la familia, el Mayor Eugenio Waltersdorfer, Comandante del Escuadrón de Rescate, me comunicó que un Capitán del Ejército,

al pisar una mina se había herido gravemente una pierna y resultaba urgente evacuarlo de Mesapelada al Cusco. El helicóptero que dejé en Huancayo estaba listo para el vuelo de prueba respectivo y no había otra alternativa. Yo debía viajar en un taxi o colectivo esa misma noche a Huancayo para efectuar el vuelo de prueba y dirigirme a Mesapelada a fin de evacuar al herido.

Ese vuelo fue muy interesante: Por primera vez, siguiendo el río Mantaro, contemplé el río Pampas, luego el río Apurímac, y después de cruzar la última cordillera sobrevolé la ciudad de Quillabamba y aterricé en Mesapelada, donde embarcaron al Capitán y al médico. Además, las minas desactivadas que habían estallado justo en el lugar en el que aterricé. Gravé en mi memoria el sitio para los próximos aterrizajes. Para llegar al Cusco se tiene que sobrevolar el cañón del río Urubamba, donde se encuentra Machu Picchu. En esos días del mes de agosto los campesinos y los ganaderos queman los bosques, y el humo entorpece la visibilidad; por ello el vuelo con el capitán gravemente herido se complicó aún más por las nubes muy bajas. Felizmente llegamos al aeropuerto del Cusco donde nos esperaban la ambulancia y las autoridades.

Por disposición de la Dirección de Operaciones de la FAP, me puse a órdenes del Coronel Ortiz, cuya base de operaciones se encontraba en el pequeño pueblo de Chaullay, ubicado entre Quillabamba y Machu Picchu, en pleno cañón y desfiladero del río Urubamba, por donde pasa el ferrocarril y llega la carretera desde Quillabamba.

En ese lugar se instaló el campamento del Ejército, donde en principio debían realizarse las operaciones con el helicóptero, por cuanto, si había buen tiempo, el vuelo del helicóptero de Chaullay a Mesapelada era más corto. El problema fundamental era que de esas profundidades no se podía apreciar a simple vista las condiciones meteorológicas de Mesapelada; por consiguiente, una gran cantidad de horas de vuelo se desperdiciarían realizando intentos. Misiones frustradas por mal tiempo. Por ello, a pesar de que la orden de Lima era que el helicóptero permaneciera en el campamento de Chaullay, sugerí al Coronel Ortiz que el Alouette III permaneciera en el estadio de la ciudad de Quillabamba y cuya seguridad debería estar a cargo

de la Policía. La gran ventaja de iniciar los vuelos desde el estadio era que desde allí se apreciaban todas las cumbres de Mesapelada y desde Chaullay podíamos llegar al estadio, por carretera en menos de media hora.

A medida que se incrementaban las operaciones de búsqueda y rescate, sobre todo de apoyo logístico y reconocimiento aéreo se fue ampliando el área geográfica para la participación del helicóptero; se fue extendiendo de la cuenca del río Urubamba hacia el río Paucartambo. Los jefes y oficiales del Ejército eran nuevos en la zona, por consiguiente o resultaba fácil para ellos ubicarse y al mismo tiempo decían que sus vidas y el cumplimiento de su misión dependía mucho de un joven Teniente al que aún no conocían.

### **EN BUSCA DEL PAITITI, CIUDAD PERDIDA DE LOS INCAS**

Felizmente en 1960 tuve la oportunidad de volar por esa misma zona como piloto alumno del entonces Mayor Javier Oswaldo Cabrera, en un helicóptero Alouette II, en la búsqueda del Paititi (Ciudad Perdida de los Incas). La base de operaciones era la hacienda Chancamayo de la familia Barten, la misma que colindaba con la hacienda Arenal de mi abuelo paterno. Esa misión, auspiciada y financiada por la compañía Panagra estuvo a cargo del doctor Carlos Neuenschwander Landa, quien organizó una expedición por tierra, siguiendo un camino Inca que se desarrolla por la cumbre de la cordillera entre los ríos Paucartambo y las nacientes del río Manu, donde se encuentra la meseta del Pantiaycolla y donde se supone que está el Paytiti, la ciudad perdida según la leyenda desde la época colonial.

Lo interesante es conocer cómo llegó ese Alouette II, con tantas limitaciones de peso y vuelo en altura, desde Lima hasta Quillabamba y la hacienda Chancamayo y cómo regresó después de haber operado por más de 20 días, apoyando a la expedición terrestre y sobrevolando

zonas tan inhóspitas y deshabitadas entre la cordillera y ceja de selva, tratando de ubicar rastros del famoso Paytiti.

El helicóptero Alouette II N.º 601 fue embarcado en la estación de ferrocarril de Desamparados, donde aterrizó en una plataforma del tren; después de sacarle las palas, se lo acondicionó para que con el Suboficial Max Valverde, mecánico del helicóptero, viajara hasta la ciudad de Jauja. Allí, sobre la plataforma del tren, se le instaló las palas y con el mínimo de combustible y peso lo sacamos en vuelo. Lo llevamos hasta el campo de aterrizaje de Jauja. Luego recargamos el combustible para llegar y aterrizar en una cumbre, desde donde pudimos salir para llegar a la base de San Ramón, cuya altitud sobre el terreno le permitía al Alouette II volar con su máxima performance. Así, después de una larga travesía en condiciones meteorológicas muy variadas y sin radio, llegamos hasta la hacienda Chancamayo, donde nos pusimos en contacto con el Dr. Carlos Neuenschwander.

El dueño de la hacienda, señor Barten, estaba casado con una joven y simpática dama alemana sobreviviente de la Segunda Guerra Mundial y ella, al oír el ruido de la turbina se desesperó tanto que se desmayó. Felizmente no fue necesario evacuarla.

El Mayor Cabrera quería aprovechar los vuelos para dar instrucción, por eso pidió que el Alférez Muñiz viajara a Quillabamba.

Primera vez que yo recibía un documento con una Orden de Misión, donde figuraba mi nombre. No bien llegué al Cusco, se me ocurrió presentarme ante el Prefecto para explicarle en qué consistía la misión y pedirle facilidades. De inmediato, él ordenó que pusieran a mi disposición un autocarril y un guía para que me llevaran primero a Machu Picchu y después a Quillabamba. Nunca me sentí tan importante. Viaje bien uniformado con una casaca de piloto, y todos los turistas querían tomarse fotografías conmigo, sobre todo la entonces Alcaldesa de Lima, Sra. Anita Fernandini de Naranjo; yo aprovechaba el tiempo para observar las características del terreno y los vientos, pensando que pronto estaría volando por esa ruta.

Llegué a Quillabamba y se acabaron las atenciones. Me hospedé donde los padres dominicos, ya que ellos sabían de mí, pues tengo dos

tías monjas dominicas, la Madre Sofía y la Madre Dolores, hermanas de mi mamá. El convento se encontraba en la cabecera de un pequeño campo donde aterrizaban pequeñas avionetas de los misioneros, por eso tenía estación de radio y contaba con frecuencia de radioaficionados, los que nos servían muchísimo, sobre todo para los reportajes del tiempo. Ellos decían que los llamaban los OA CERO HB (horribles bandoleros).

Llegó el Alouette II con el Mayor Cabrera, entonces nos dirigimos volando de Quillabamba a Chancamayo. Allí fue donde pasé mi primer susto, cuando en pleno vuelo empezó un ruido extraño. Parecía que el helicóptero se desarmaba, el instructor observó los instrumentos, el vuelo era normal, pero el ruido se ponía insoportable. Qué había sucedido: el mecánico había cerrado las puertas con las correas de seguridad hacia afuera y las hebillas de acero eran las que golpeaban fuertemente. Experiencias sencillas como esa y muchos otros sustos, sobre todo por mal tiempo y aterrizajes en campos extraños, fueron excelentes lecciones para mí, además el conocimiento del área geográfica durante esos 15 días, tratando de ubicar la famosa Ciudad Perdida de los Incas con la que el Dr. Neuenschwander estaba obsesionado.

## LA MEJOR NAVEGACIÓN Y TOMA DE DECISIONES

El vuelo de regreso desde Chancamayo a Jauja fue la mejor clase de navegación y toma de decisiones que recibí de mi Instructor, el hoy General Javier Oswaldo Cabrera Arca. Una travesía en más de 3 días y casi 10 horas de vuelo en un Alouette II, excesivo tiempo debido a los retornos por mal tiempo, etc. Para cerrar con broche de oro esta excepcional experiencia, debo narrar algo: Sucedió que cuando aterrizamos en la plataforma del ferrocarril en Jauja, recibí un mensaje del Comandante del Grupo Aéreo N.º 31 que me ordenaba por condiciones físicas e idioma debía hacerme cargo de la recuperación del helicóptero Alouette II que se había accidentado en la Hacienda Santa Rosa de Huancavelica. En ese helicóptero se accidentó el Capitán FAP Luis Abanto, que efectuaba vuelos con un geólogo canadiense y al aterrizar bruscamente por el viento de cola, la pala del rotor principal le golpeó fuertemente la cabeza, y herido gravemente fue socorrido por los campesinos y bajo la dirección del geólogo fue llevado en una camioneta al hospital de Cerro de Pasco donde le salvaron la vida.

El equipo del personal de la JIA, Junta Investigadora de Accidentes, no pudo llegar al cerro donde se encontraba el helicóptero inoperativo e informó que se encontraba a mucha altura. No había camino, la gente no entendía castellano, por lo tanto retornaron a Lima.

Con el grupo de Técnicos y Suboficiales que llegaron a Huancayo en un camión, nos dirigimos a la hacienda Santa Rosa. Para subir al cerro alquilé caballos y contraté campesinos para que al amanecer del día siguiente, cuando llegáramos al helicóptero este ya estaría desarmado y en condiciones de ser trasladado en hombros de los campesinos. Gracias a mi experiencia en cuanto al conocimiento de la psicología de los campesinos, tuve que comprar pisco y coca y hablándoles y bromeándoles en quechua conseguí todo el apoyo. En un día el helicóptero estuvo desarmado y al día siguiente se encontraba ya sobre el camión.

Los campesinos nunca habían recibido un jornal y no sabían cuánto cobrar por los dos días de trabajo. Les preparamos una planilla y les entregamos el salario mínimo que se pagaba en Lima. Como no sabían leer ni escribir, pusieron su huella digital. Con ese dinero ordenaban a un muchachito para que fuera a comprar pisco, las primeras botellas costaban, si mal no recuerdo, 2 soles cada una, las siguientes 4 y las últimas más de 10 soles. Casi el 80 por ciento de los campesinos gastaron todo su dinero en emborracharse y el dueño de la pequeña tiendecita hizo su agosto. Esa noche, cuando ya había concluido el trabajo y los técnicos y campesinos estaban festejando el éxito del traslado y los campesinos estaban bajo el efecto del alcohol, pude comprobar cuanto odio acumulado tenían esos hombres. Se pusieron sumamente agresivos, tanto que si no hubiera sido porque les hablaba en quechua y cantaba con ellos en su idioma yo no sé lo que habría pasado.

En Lima, cuando rendí cuentas del dinero que habían enviado, anoté todo exactamente y dije que había comprado pisco y coca y señalé los montos respectivos. Entonces el jefe me ordenó que cambiara el texto del informe y pusiera galletas y conservas. Yo, muy terco, le discutía y le decía: “Mi Mayor, si ahora que soy Alférez cambio coca por galletas, mañana más tarde puedo cambiar automóviles por aviones. El informe para ser elevado al ministerio, se demoraba, y me decían: “qué podrán decir de nosotros que hemos comprado coca”. El coronel Jorge Debernardi León, un extraordinario Comandante del Grupo N.º 31, me dijo: “Qué pasa Muñiz con el informe”, le conté la verdad y me indicó que dejaran los prejuicios tontos y ordenó que el informe se elevara con coca y pisco porque esa era la realidad de nuestro país.

Con toda la experiencia acumulada en esos 4 años de oficial piloto, fue relativamente fácil efectuar los vuelos y las operaciones que el Ejército solicitaba y que previamente debían estar autorizados por la Dirección de Operaciones del Ministerio de Aeronáutica.

La suerte de haber volado en esa misma zona con un helicóptero pequeño y con tantas limitaciones, el Alouette II, me sirvió muchísimo, ya que de esa manera cumplía las misiones a entera satisfacción del

Comando del Ejército y también podía asesorar para la toma de decisiones, tanto a la FAP como al Ejército.

La falta de pilotos de helicóptero hizo que yo permaneciera en la zona de Mesapelada, mes tras mes, sin relevo. Solamente salían los mecánicos y radiooperadores.

Desde que salí en un colectivo de Lima a Huancayo a fines del mes de julio y llegué a Mesapelada; pasaron los meses de agosto, setiembre, octubre y noviembre, en los que cumplí un sinnúmero de operaciones, siempre racionalizando las horas de vuelo del helicóptero, que gracias a la eficiencia de los mecánicos esta máquina funcionó como un reloj.

En cierta ocasión era necesario cambiar el amortiguador de la rueda delantera del helicóptero, para lo cual, con la debida anticipación se solicitó la presencia del Hidráulico. En el estadio sacaron la rueda y el helicóptero quedó momentáneamente inclinado hacia adelante montado sobre un taco de madera. Como los periodistas no conseguían noticias malas, a uno de ellos se le ocurrió tomar, con un teleobjetivo, una fotografía del helicóptero inclinado (pudiendo tomarla a un metro porque tenían entrada libre al Estadio) y enviarla a la prensa de Lima con un titular alarmante “HELICÓPTERO SE PRECIPITA DESDE MESAPELADA”.

El Comando desde Lima por supuesto, me pidió informes, sobre todo para que explique por qué había cambiado la base de operaciones de Chaullay al estadio de Quillabamba, etc. Felizmente toda la documentación estaba en regla y me felicitaron por el empleo racional de las horas de vuelo del helicóptero, gracias a la decisión de cumplir las misiones partiendo del Estadio.

Solo para que tengan una idea de lo complicada que es la naturaleza en esa zona, relataré cómo un batallón compuesto por más de 100 hombres fue declarado perdido. Para ubicarlo, volamos durante un día de buen tiempo, cielo sin una nube y no encontramos ni rastros en toda la ruta, que el comandante que nos acompañaba indicaba. El batallón salió de Chaullay para realizar una marcha de reconocimiento armado y explorar todo el rededor de Mesapelada, estimando su recorrido más o menos por 30 días. El problema era que no se tenía ninguna noticia de su posición. Los días pasaban. Días lluviosos y con una neblina pegada al

suelo que no le permitía a un soldado ver a otro a un metro de distancia. Así es el clima en ese lugar. En las inmediaciones y a lo largo de la carretera donde se estimaba que el batallón debía completar su travesía, ubicaron una compañía de policías que tenían la consigna de informar al Comando del Ejército la presencia de cualquier gente extraña que saliera del monte de Mesapelada. En esos vuelos rasantes sobre los vericuetos de esa cordillera y los ojos puestos en cualquier indicio que nos permitiera ubicar al Batallón, algunos oficiales que volaban como observadores se mareaban y en algunos casos había que retornarlos a su base y relevarlos. Aterrizábamos en los lugares que estaban parapetados los policías, quienes nos informaban que no habían visto a nadie, a ningún extraño y menos al personal del ejército. Retornábamos a la cumbre de la montaña a peinar la zona, como lo decíamos, y yo observaba unos plásticos azules entre los árboles que se encontraban en la dirección a la carretera. El comandante me decía imposible que estén por allí, por cuanto la policía ya nos hubiera informado. Solo teníamos combustible que nos permitiría retornar a la base y en ese vuelo sobre la carretera ubicamos a todo el batallón bien formado, cien hombres a los que no habían visto los policías.

Al retorno de ese batallón faltaban tres soldados, a quienes habían buscado minuciosamente y no los encontraron. Se tejieron muchas hipótesis. Después de tres meses, por casualidad, los encontraron acurrucados, apoyados en su fusil, bajo la sombra de unos árboles gigantes, muertos por inanición. De acuerdo a las investigaciones, la neblina los desorientó. Los evacuamos en el helicóptero para darles cristiana sepultura.

A fines del mes de noviembre se declaró concluida la operación con éxito, y con el Comandante General de la Cuarta Región Militar, General Maldonado Yáñez, nos trasladamos en el helicóptero desde el Cusco al pueblo de San Miguel, en Ayacucho, donde se instaló el jefe del Destacamento del Ejército. Allí permanecí hasta el 24 de diciembre, efectuando vuelos en apoyo a las operaciones del Ejército en las cuencas de los ríos Mantaro, Pampas y Apurímac. Por fin fui relevado por el Teniente Federico Cáceres Duncker y llegué a Lima.



Mientras estaba ausente, habían llegado los famosos helicópteros Bell UH1D. Un tipo de aeronave que se lucía en la Guerra de Vietnam. Los instructores de la fábrica dieron instrucción a la mayor parte de pilotos en Lima. De la misma manera que con los helicópteros Alouette III, mientras yo estaba ausente, el piloto de prueba de la fábrica francesa les dio instrucción a casi todos los pilotos menos a mí. Lo mismo que para los Alouette III, en los Bell UH1D, no alcancé a recibir instrucción de los pilotos instructores extranjeros y fue el Comandante Javier Oswaldo Cabrera quien me soltó solo en ambos modelos de helicópteros.

En ese verano de 1966, gracias a que no estaba calificado en el Bell UH1D, no podía hacer servicio de alerta. Por fin pude disfrutar de las fiestas, paseos, playas, reencontrarme con la familia; en fin, disfrutar de la vida.

En cuanto me puse operativo en el helicóptero Bell UH1D, fui nombrado a la zona de Ayabaca, donde el Ejército requería el apoyo de helicópteros para terminar con un pequeño brote de guerrillas, donde este tipo de helicóptero con capacidad de transportar 11 pasajeros fue excelente, sobre todo para el apoyo logístico. En esa zona estuve poco tiempo, ya que en el Perú el problema de las guerrillas había terminado con éxito en el primer trimestre de 1966.

En ese brote guerrillero de 1965, los helicópteros de la FAP participaron en operaciones de Búsqueda y Rescate, Apoyo Logístico y Reconocimiento, cuando estos tenían muchas limitaciones, sobre todo en los equipos de comunicaciones y ayudas a la navegación; sin embargo, en toda esa campaña a nivel nacional felizmente no ocurrió ningún accidente que lamentar.

En Mesapalpa operó un solo helicóptero con un solo piloto, el Alouette III, durante los 5 meses que el Ejército actuó con base en el desfiladero de Chaullay, Quillabamba.

En la zona de Huancayo, Chilifruta, Huancamayo, Púcuta, Huachocolpa, operaron dos helicópteros Alouette III, con relevo de tripulaciones cada 15 días. Cuando al finalizar las operaciones los helicópteros realizaban vuelos a nivel del mar, en la selva de Satipo participó un helicóptero Alouette II.

Si desde el año 1960 hasta los primeros meses de 1965 las tripulaciones de los helicópteros del Escuadrón de Rescate N.º 832 del Grupo Aéreo Mixto N.º 8 no hubieran adquirido experiencia operativa y logística efectuando aterrizajes en altura, apoyando a las compañías mineras con vuelos comerciales, no se habría tenido el éxito alcanzado en las operaciones en apoyo oportuno a nuestro Ejército, en sus operaciones para derrotar al brote guerrillero de 1965 en todo el territorio en menos de un año.

Esta experiencia sirvió para que la FAP no desperdiciara la extraordinaria oportunidad que se presentó en los años 70, para que sus helicópteros volaran comercialmente en apoyo a la exploración petrolera de diferentes compañías extranjeras, justamente en la selva de la frontera que aún no se habían colocado los hitos. Se formaron un gran número de tripulaciones con oficiales y suboficiales recién graduados, se adquirió con recursos propios helicópteros de todo tipo, desde los más pequeños hasta los más grandes, sin utilizar el dinero del Presupuesto Nacional.

Así como el empleo de los helicópteros en vuelos comerciales sirvieron para el éxito en 1965, las misiones en operaciones comerciales en apoyo a la exploración petrolera fueron de mucha utilidad para los acontecimientos de 1981 en Falso Paquisha, en 1995 en el Cenepa y la guerra contra el terrorismo y el narcotráfico.

Por eso el Grupo Aéreo N.º 3 debe participar permanentemente realizando operaciones comerciales para seguir adquiriendo experiencia operativa y logística, y estar en condiciones de participar con éxito en cualquier emergencia de la cual el Perú no está libre. Además de su responsabilidad permanente.

## NUEVOS PILOTOS. ESCUADRÓN DE INSTRUCCIÓN

El Alto Mando de la FAP fue comprendiendo mejor la recargada labor del Escuadrón y comenzó a nombrar nuevos pilotos de avión para que sean capacitados en los helicópteros. Así, el año 1965 fueron nombrados el Alférez Ernesto Burga Ortiz, el Alférez Hugo Cáceres Lungas, a partir del año 1966, el Alférez José Aliaga Rodríguez, el Alférez Waldo Richter, el Alférez Walter Balarezo Balarezo, el Capitán David Vásquez del Villar, el Alférez Fernando Verano Corrochano y Alférez Óscar Granthon.

El Escuadrón de Rescate N.º 832 del Grupo Aéreo Mixto N.º 8 pasó a ser además Escuadrón de Instrucción, donde los Helicópteros Bell 47G jugaron un papel sumamente importante, porque es el mejor Helicóptero del Mundo para dar instrucción y para formar nuevos pilotos.

Vale la pena explicar por qué este helicóptero es tan bueno para aprender a volar y por qué es tan bueno para dar instrucción:

Los mandos son mecánicos, el acelerador es como de motocicleta y cuando el piloto acelera el motor, todo el helicóptero cambia de posición. Lo mismo ocurre cuando se aumenta la potencia. Realmente, el piloto está sentado, pero con los pies, la muñeca izquierda y las dos manos en plena coordinación. Este modelo de aeronave de ala rotatoria, fija en el alumno todos los reflejos y hábitos para operar helicópteros de mayor tamaño.

Con este pequeño helicóptero, algunos pilotos hemos volado por todo el Perú. Tuve el gusto de dar instrucción de aterrizajes en altura al entonces Teniente Vicente Alemán, al Teniente Víctor Chávez y a otros pilotos, practicando aterrizajes y decolajes a 16,000 pies en el nevado La Viuda. También volé en el Callejón de Huaylas, dando instrucción a los nuevos pilotos. Allí llegué a la conclusión de que no era conveniente dar instrucción continuada para calificarlos en costa, sierra y selva, porque la mayoría de ellos razonaba y decía: “¿Qué seguridad tenemos con

un solo motor y operando siempre en situaciones críticas, siempre al borde del abismo?” Y así fue que un buen número de pilotos recién calificados y operativos en helicóptero pidieron su cambio y se fueron a volar aviones, de preferencia Camberra o de Transporte.

Los helicópteros Bell 47G fueron sumamente útiles cuando la Compañía Occidental Petroleum inició las operaciones de “sísmica” en la selva fronteriza con Ecuador, las mismas que consistían en transportar, en carga externa, 150 kilos de explosivos, en vuelos cortos de 5 minutos; al principio a helipuertos ubicados en una línea recta en plena selva. El campamento de la compañía que realizaba los trabajos de sísmica se ubicó en el puesto militar Teniente López, en las nacientes del río Corrientes. Los pilotos y los mecánicos pernoctábamos en carpas individuales lo mismo que el personal civil.

Ninguna compañía extranjera operadora de helicópteros aceptaba volar en esas condiciones, especialmente en esa selva virgen, cuya travesía en vuelo con helicópteros Bell 47G, desde Iquitos a Teniente López, se hacía en dos tramos de más de dos horas de vuelo sin ningún campo alterno, sin ayudas a la navegación, con un clima muy variable y sobre una selva tan tupida, cuyos árboles parecen brócolis gigantes y donde cualquier emergencia resultaría fatal. La Fuerza Aérea del Perú aceptó el reto porque se trataba del desarrollo del país.

La compañía OXY exigía que los helicópteros fueran de procedencia estadounidense, por eso se compraron los Bell 47G y posteriormente los Bell 212 para los trabajos de perforación de pozos petroleros; esto significa, para transportar tubos, campamentos, las torres de perforación desarmadas en partes que permitan ser trasladadas en carga externa, maquinarias, tractores desarmados, cables especiales, personal, etc. Por lo tanto, los helicópteros y las tripulaciones teníamos que estar en condiciones de volar a cualquier hora del día o de la noche para evacuar a los accidentados o a los enfermos. Durante más de 10 años y más de 10,000 horas de vuelo, los helicópteros de la FAP no votaron ninguna carga, no tuvieron ningún accidente fatal; por eso, la compañía de seguros de la Occidental Petroleum les rebajó el pago de la prima de seguros, amparados en la “Escasa y nula siniestralidad en las

operaciones”. Hecho que no ocurrió en ninguna otra parte del mundo donde trabajaba la Compañía Occidental Petroleum.

## **CONSTRUCCIÓN DE CAMPOS DE ATERRIZAJE**

La información geológica acumulada hasta antes de 1966, orientada a la búsqueda del petróleo en el Nororiente peruano, permitió vislumbrar los requerimientos en cuanto a vías de comunicación para el transporte de maquinaria y equipos sofisticados y, a su vez, demostró que se hacía imprescindible el uso de helicópteros para la construcción de campos de aterrizaje que permitieran la entrada de aviones grandes a sitios más próximos de los campamentos petroleros.

En el caso particular de la compañía Mobil Oil, que concretó su acuerdo con el Gobierno Peruano para explorar las zonas del río Santiago, que nace en el Ecuador y desemboca en el Marañón antes del Pongo de Manseriche, la carga pesada llegaba por el Atlántico y por el río Amazonas hasta el puerto de Borja (donde termina el Pongo de Manseriche).

Para transportar en avión la maquinaria sofisticada y equipos especiales, se decidió, a nivel de gobierno, construir los campos de aterrizaje de Patoachana y Galilea por cuenta y fondos del gobierno peruano.

Para la construcción del campo de aterrizaje de Patoachana trasladamos, por primera vez en helicóptero, un tractor Caterpillar desarmado, desde la punta de carretera en construcción: Olmos-Abra de Porculla-Bagua-Imaza hasta la margen izquierda del río Marañón frente a Santa María. El helicóptero fue el Bell UH1D, de capacidad limitada, por consiguiente el tractor debía ser desarmado en la mayor cantidad de piezas que fuera posible, de tal manera que al llegar al punto de destino pudiera ser armado utilizando el mismo helicóptero como grúa.

Gracias a esta experiencia, quedó demostrado que con el empleo de los helicópteros, se ahorraba tiempo y dinero, y sobre todo se demostró que se podía construir campos de aterrizaje en cualquier parte de la selva peruana.

## **CONDICIONES CRÍTICAS EN TRABAJOS PARA LA MOBIL OIL**

La Compañía Mobil Oil fue la primera en utilizar helicópteros para transportar las torres de perforación, campamentos, combustible, tubos de acero y por supuesto a todo el personal.

Durante los años 1966-1970, se utilizaban helicópteros monomotores a turbina. En este caso el helicóptero Bell UH1B de la compañía inglesa Bristol Helicopter, que operaba con pilotos y mecánicos extranjeros, entre ellos alemanes, argentinos e ingleses.

Esta compañía Bristol Helicopter, tenía dos opciones para poder operar en el Perú: Una, adecuarse a las leyes peruanas de Aeronáutica Civil, lo cual le significaba un mayor gasto en impuestos. La otra, constituirse como empresa peruana. Finalmente optó por una solución “sui generis”. Consiguió un testaferrero y esto le permitió operar como compañía peruana, pero no se libraría de internar los helicópteros en el Perú con matrícula peruana, lo cual, significaba que, si terminaba su contrato con la Compañía Mobil Oil, los helicópteros continuarían operando en el Perú con otros contratistas y además formarían parte de la reserva aérea.

Es interesante describir las condiciones en las que trabajábamos. Las cargas y las partes metálicas de las torres de perforación (castillos) estaban calculadas para que estos helicópteros pudieran operar en lugares libres de obstáculos y en altitudes y temperaturas estándar. En esta zona de ceja de selva del río Santiago, se tenía que construir los helipuertos en una forma peculiar: Los tractores trasladaban hacia un montículo, por una trocha, las cargas estrobadadas, balanceadas y pesadas.

La trayectoria de decolaje era previamente acondicionada, tumbando todos los árboles que podían impedir el decolaje. Así estos helicópteros monomotores decolaban, con carga externa, en condiciones sumamente críticas. Debido a esto y por seguridad de vuelos, los pilotos no debíamos volar más de una hora y media consecutiva, ya que nuestra actividad era extremadamente estresante.

Las perforaciones exploratorias de los pozos Putuými, Uracuza, Fortaleza, etc., no tuvieron los resultados comerciales esperados. La Compañía Mobil Oil debía cumplir su contrato con el Gobierno Peruano. Este consistía en terminar de perforar los cuatro pozos exploratorios; pero el presupuesto asignado por los accionistas de la Mobil Oil estaba a punto de agotarse. Por lo tanto, ampliar su contrato con la compañía operadora de Helicópteros Bristol no les era económicamente factible. Entonces recurrieron al apoyo de pilotos y helicópteros de nuestra Fuerza Aérea. Esta circunstancia hizo posible que las tripulaciones militares de la FAP, reforzáramos conocimientos y experiencia operativa en trabajos de apoyo a la exploración petrolera. Asimismo, los pocos helicópteros de la Compañía inglesa Bristol, teniendo en cuenta que su trabajo en el Perú llegaba a su término, se vieron ante dos alternativas: La primera una vez terminado el trabajo, los helicópteros permanecerían con matrícula peruana en territorio peruano. La segunda los helicópteros se “accidentarían” y el seguro pagaría su precio a la compañía. De esa manera, la compañía Bristol se quedaría con el dinero y el Perú sin los helicópteros. Lamentablemente, ocurrió que uno de los helicópteros salió del Perú con el pretexto de mantenimiento en el extranjero y el otro se accidentó.

Cabe preguntarse ¿Por qué los helicópteros de la Fuerza Aérea no operaron desde el principio en provecho de la Mobil Oil? La respuesta es la siguiente: En ese momento se argumentaba que la Fuerza Aérea “no debía hacer competencia desleal a la iniciativa privada”, razón por la cual, con la firma de un testaferrero, una compañía extranjera, conseguía grandes utilidades económicas. Los pilotos y mecánicos extranjeros adquirirían experiencia operativa y logística y al final, en el Perú no quedaba ni helicópteros ni tripulaciones experimentadas.

## HELICÓPTEROS EN EXPLORACIÓN Y EXPLOTACIÓN PETROLERA

En 1966, el Presidente de la República, Don Fernando Belaúnde Terry, en compañía del Ministro de Aeronáutica, General José Heighes Pérez Albela, de la Secretaria de Palacio de Gobierno, Srta. Violeta Correa Miller, y de muchas otras personalidades, se dirigió en avión al campo de aterrizaje denominado “El Valor”, situado en el distrito de Bagua, para desde allí, mientras la numerosa comitiva viajaba por tierra, volar a Montenegro. El Presidente, su secretaria, el Ministro y las otras personalidades debían continuar, por coincidencia, en el mismo helicóptero que había transportado el tractor para los trabajos de construcción del campo de aterrizaje de Patoachana. Abordaron el helicóptero y volamos rumbo a “Montenegro”, campamento militar más avanzado del Batallón de Ingeniería del Ejército encargado de construir la carretera interoceánica, cuya meta era llegar a Puerto América, punto navegable para embarcaciones de consideración en el río Marañón.

En esa ocasión, me tocó ser el piloto responsable de la nave y luego de observar las excelentes condiciones meteorológicas, propuse al Presidente de la República aprovechar el clima favorable para volar directamente al campo de aterrizaje de Patoachana, con el fin de que pudiera conocer el primer campo construido con el apoyo del helicóptero y para que apreciara la utilidad de éste en el desarrollo de esa zona. Una vez en el lugar, Belaúnde, impresionado con la majestuosidad del Río Marañón, recordó la novela “La serpiente de Oro” de Ciro Alegría y decidió bautizar dicho campo con el nombre del escritor. Nombre que hasta hoy sigue registrado en todas las publicaciones relacionadas con la aviación.

Posteriormente, la Compañía Mobil Oil sería la beneficiaria de este campo de aterrizaje, puesto que en aviones Hércules podía trasladar maquinaria y tubería para la perforación de los cuatro pozos exploratorios sobre el río Santiago. Más tarde, serviría de base de operaciones en el apoyo logístico de los helicópteros que participaron en los conflictos armados con el Ecuador, tanto en 1981 como en 1995.

Durante el vuelo de regreso desde el flamante campo “Ciro Alegría”, decidimos sobrevolar el río Marañón. El Presidente pudo observar el Pongo de Huaracayo, la Comunidad Aguaruna de Uracusa, el río Cenepa, que nace en la Cordillera del Cóndor y desemboca en el río Marañón y fue allí donde recibió una información detallada de las características de la posible carretera que uniría Tamborapa-San Ignacio con Soldado Silva, Chávez Valdivia y Ciro Alegría.

Ese año 1966 yo tenía el grado de Teniente y al sobrevolar por la inmediaciones de la Cordillera del Cóndor con el Presidente de la República y el Ministro de Aeronáutica, aproveché la oportunidad para explicarle cómo, desde 1960, los helicópteros de la FAP efectuaban operaciones de abastecimiento a los destacamentos y guarniciones del Ejército, ubicados en las nacientes del río Cenepa y en las nacientes del río Comainas. (Destacamentos y guarniciones Jiménez Banda [con PV1 y PV2], en las nacientes del río Cenepa, Puesto Llave y Puesto Soldado Silva en las nacientes del río Comainas.)

El Presidente me preguntaba con interés y minuciosidad las características geográficas y meteorológicas de cada uno de estos destacamentos, como si presagiara que, 15 años después, con el grado de Coronel FAP y Comandante del Grupo Aéreo N.º 3, en enero de 1981, dirigiría las operaciones de los helicópteros en Falso Paquisha y recibiría, precisamente a él, en pleno conflicto, en el puesto más avanzado (Comainas), y sería a mí a quien el Presidente propondría ascender al grado de General y me impondría la Condecoración. Además, me concedería el honor de asistir el 6 de junio de 1981 a la ceremonia del 9º aniversario de la creación del Grupo Aéreo N.º 3. Único Grupo Aéreo a cuyo aniversario asistieron el Presidente de la República y sus Ministros, precisamente, en reconocimiento de la labor de las tripulaciones de helicópteros, tanto en la defensa como en el desarrollo del país. En esa ceremonia, el Presidente Belaúnde oficializó el lema del Grupo Aéreo N.º 3: “Mi vida por tu vida”

## ALOUETTE III MAR ADENTRO

Volar sobre el mar durante casi dos horas a baja altura, en un día nublado, en un helicóptero monomotor sin pontones, con la tripulación y los pasajeros sin chaleco salvavidas, solo puede ocurrir en circunstancias muy especiales:

El Ejército, la Marina y la Aviación estaban realizando maniobras combinadas en la Base Aérea de Pisco, evento en el que participaban casi todos los helicópteros del Escuadrón de Rescate N.º 832.

Cada una de las Armas procuraba demostrar su capacidad de entrenamiento bajo la evaluación de los Generales y Almirantes designados para tal fin. Durante el desarrollo de las diferentes operaciones la Marina hizo una demostración de fuegos lanzando desde el mar en la oscuridad de la noche, cientos de bengalas que cayeron con precisión increíble junto a todos los aviones Camberra que se encontraban en la línea de vuelos del aeropuerto de Pisco.

Al día siguiente me dieron la orden de interceptar a los buques de guerra Grau y Bolognesi que se encontraban a 40 millas de la costa, para entregar dos tubos que contenían correspondencia “secreta” llevados por dos oficiales de la Marina. El Comandante del Escuadrón N.º 832, me entregó la orden escrita e hizo un comentario: “Creo que el mensaje dice bromeadores bromean”, a modo de desanimarme en el cumplimiento de la misión. Felizmente hice el siguiente razonamiento: No creo que Generales y Almirantes puedan impartir una orden sin tener una urgencia verdadera, además ellos no tienen por qué saber que el helicóptero asignado, un Alouette III, no cuenta con pontones ni flotadores de emergencia y menos aún que los que habíamos recibido la orden no contábamos con chalecos salvavidas, entonces me dije a mí mismo, si en más de 3000 horas de vuelo sobre los nevados y la inmensa selva no se ha plantado el motor, no creo que tenga la mala suerte de que en estas aproximadamente 2 horas sobre el mar surja una emergencia y fortalecido con estos razonamientos, emprendí el vuelo dando por ciertas las coordenadas

y la posible ubicación de los dos buques de guerra. Puse el rumbo, decidido a no mirar hacia atrás durante 30 minutos. Mi copiloto, el Capitán FAP Fernando Verano Corrochano, presionaba la palanca como para virar, yo no lo dejaba hasta cumplir los 30 minutos. En ese instante sentimos una inmensa soledad, sin referencias. No se veía la costa, solo veíamos las nubes bajas, una absoluta soledad en medio del océano y en eso empezamos a distinguir una estela, la seguimos y ubicamos al Buque Grau. ¡Qué alegría tan grande! Interceptar un buque con un helicóptero sin ayudas a la navegación, sin horizonte artificial, lo que parecía imposible (recordé cuando con un helicóptero Hiller, pero con pontones, tratamos infructuosamente de interceptar un buque de guerra americano).

Enfilé el helicóptero sobre la cubierta del Grau, y después de efectuar una maniobra, permanecí en vuelo estacionario, mientras el mecánico bajaba, en el huinche, el famoso tubo con la correspondencia urgente. El que recibió el correo fue el Mayor FAP Walter Díaz Cuadros, dándonos muestras de felicitación, ya que como piloto de helicóptero, comprendía que se había realizado una hazaña. Reportamos por radio el cumplimiento de la primera parte de la misión y procedimos a buscar al buque Bolognesi, sin poderlo encontrar. También había un avión sobrevolando nuestro recorrido.

Cuando me presenté ante los directores de la maniobra, llamaron al representante del Estado Mayor de la Marina, quien confirmó que el Bolognesi no se encontraba junto al Grau y que estimaba atracar al amanecer en el puerto de San Juan. (Esa información la guardé en secreto.) Al amanecer del día siguiente, en vuelo muy sencillo, entregamos la correspondencia al buque Bolognesi.

Estas circunstancias muy especiales, en las cuales se efectuaron vuelos con riesgos calculados, no solo con helicópteros sino también con aviones, fueron motivo de crítica constructiva, evaluación y conclusiones que formaron parte del informe final de esos Ejercicios Conjuntos.

Los helicópteros siempre han participado en las maniobras y ejercicios de tiro, tanto del Ejército como de la Marina y de las demostraciones de eficiencia de la propia FAP.

La aeronave que más se prestaba para demostraciones de eficiencia y que llamaba más la atención a las autoridades y al público asistente a los polígonos de tiro era y es el helicóptero de combate MI-25.

El maestro de ceremonias anuncia el disparo de 4 cohetes teledirigidos lanzados por el helicóptero MI-25, desde 5 kilómetros de distancia, los mismos que el público observa dan en el blanco en la cumbre de un cerro, luego descarga su ametralladora que rellena violentamente con balas el mismo blanco, en seguida sobrevuela el supuesto campo de aterrizaje del enemigo y suelta 4 bombas de mil kilos que impactan en plena pista; se crea una expectativa y un silencio en las tribunas donde se encuentra el Presidente de la República y las autoridades, y de un momento a otro se siente un remesón que hace saltar a todos los espectadores y es que estas bombas cuentan con un dispositivo que les permite retardar la explosión y al helicóptero alejarse de la onda explosiva. Luego el mismo helicóptero lanza 8 paracaidistas que se supone llegan a consolidar la conquista del objetivo, además se observan las señales de auxilio que anuncian evacuar heridos, para lo cual el MI-25 aterriza, despliega sus camillas y sin escuchar el aplauso del público entusiasmado retorna raudo a su base.

## **EL LIBRO DE LOS “CASI” Y LA SEGURIDAD DE VUELOS**

En el Escuadrón de Rescate N.º 71, cuando recién contábamos con 2 helicópteros Hiller, un Bell 47G antiguo y 6 Alouette II, comenzaron los incidentes y accidentes y el instructor Francés Garbe nos repetía que estábamos volando como la aviación de 1926. Se me ocurrió comprar un cuaderno de 200 páginas que lo denomine “El libro de los CASI”, donde escribía lo que nos contaban los instructores y los resultados de los informes de los incidentes y accidentes en cuyas narraciones, por lo general, concluían diciendo !! CASI ME MATO !!. Al transcribir el hecho, nunca escribía el nombre del piloto y solamente lo hacía para que los

otros pilotos aprendieran en cabeza ajena y sobre todo, para que sirviera de experiencia. Lamentablemente, como éramos pocos pilotos, al leer lo narrado en el cuaderno de los “CASI”, se identificaba fácilmente al protagonista. Pasaron tres o cuatro años y ese libro fue incinerado. ¿Por qué? Hasta ahora no me lo explico. Si hubiéramos seguido con esas narraciones, ¡cuánta información valiosa tendríamos a la fecha y cuántos accidentes se hubieran evitado!. Con ese antecedente, en mis años de Alférez, cuando ya fui jefe de Operaciones del Escuadrón de Rescate, en mi primer año de Capitán, instituí que todo piloto compartiera, con lujo de detalles, el SUSTO o el “casi me mato” con todos los pilotos. Cuando el Escuadrón se convirtió en Grupo Aéreo, continuamos con las conferencias diarias de Seguridad de vuelos, donde a primera hora un oficial o un técnico daba una conferencia relacionada a alguna emergencia o CASI ME MATO. Así, disminuyeron sustancialmente los accidentes.

## **RIESGOS DE LA AUTOSUFICIENCIA Y SOBREESTIMACIÓN**

### **Generosidad de los pilotos brasileiros: Lecciones inolvidables**

Cuando en mis primeras vacaciones, en el mes de octubre de 1961, viajé al Brasil a visitar a mi hermano Abel, que estudiaba en la universidad, lo hice en un avión C-47 de la Fuerza Aérea Brasileña, que mensualmente realizaba vuelos de Correo en la ruta Lima-La Paz-Santa Cruz-Río de Janeiro, por suerte, la tripulación congenió conmigo. Me invitaron a la cabina y gracias a la generosidad de esos pilotos, aprendí muchísimo. Cuando estuve en Río de Janeiro, ellos tuvieron la gentileza de invitarme a una base aérea, lo que más recuerdo es la explicación de un Comandante que, con cuadros estadísticos, me demostró que la mayor cantidad de accidentes se producían cuando los pilotos tenían un promedio de 1000 a 1500 horas de vuelo, momento en que se SOBREENESTIMABAN Y SE CREÍAN AUTOSUFICIENTES; lo subrayó. Me impresionó sobre todo, su gentileza, al dedicarme tanto tiempo, como si yo fuera un Oficial de la Fuerza Aérea Brasileña. Él, recomendaba que SIEMPRE HABÍA QUE VOLAR COMO SI FUERA EL PRIMER VUELO, ya que al principio se toman todas las precauciones y se es muy minucioso.

Es muy importante recordar, cómo ese acto generoso y oportuno ha tenido tanta influencia en mi carrera y siempre que iniciaba un vuelo lo tenía presente. Por supuesto con la debida gratitud por mis inolvidables amigos y colegas brasileiros.

En casi 11.000 horas de vuelo como piloto, he experimentado tantos momentos relacionados con la seguridad de vuelos, que podría narrar muchas anécdotas ilustrativas; entre ellas, las relacionadas a la AUTOSUFICIENCIA. Y estoy seguro que todos los pilotos tienen mucho que contar. Harían un gran favor a nuestra institución si publicaran sus experiencias.

En cierta ocasión en la que realizaba vuelos de transporte de personal y carga para la compañía Occidental entre Iquitos y el campamento Teniente López, en las nacientes del río Corrientes, cerca

de la frontera con el Ecuador, con el helicóptero MI-8, la gerencia me comunicó que tenía muchísima urgencia de que el helicóptero llevara un instrumento que no pesaba más de 100 kilos y que este bulto debía estar en el aeropuerto de Iquitos antes de las 10 de la mañana, ya que un avión comercial lo transportaría a Talara, donde lo requerían urgentemente. Esa noche llovía, además no se trataba de evacuar a un herido ni a un enfermo; por lo tanto, por seguridad, decidí salir en cuanto amaneciera. Además, con tan poco peso el helicóptero tenía una capacidad de 4000 kilos de carga útil, tendría que recargar (llenar) los tanques de combustible para tener mayor autonomía y como esa ruta la volaba tantas veces, con esa confianza despegué de Teniente López, con el mínimo de visibilidad, por consiguiente, ya no podía regresar a ese punto sino continuar el vuelo, mirando solo los instrumentos. Llovía torrencialmente, seguía ascendiendo y no paraba de llover. Alcancé los mil, los dos, los tres mil metros de altitud y la tormenta seguía; Cuánto hubiera querido que el helicóptero contara con radar meteorológico! (en esa época ni se lo conocía). Pregunté sobre el estado del tiempo en Iquitos y me reportaron que era pésimo y que los aviones comerciales estaban retornando por mal tiempo. No me quedaba más remedio que seguir volando y arrepentirme por haber sido tan confiado y sobreestimado mi experiencia al no haber preguntado el estado del tiempo, tanto de la ruta como del lugar de destino antes de despegar. El mecánico, el radio operador y los dos ingenieros responsables de cuidar y embarcar el instrumento “Importante” (por sugerencia del mecánico) se envolvieron con unas frazadas y unos toldos y se acomodaron bien echados en el piso del helicóptero, esperando el impacto o el accidente. Felizmente el MI-8 cuenta con tres horizontes artificiales y todo lo necesario para realizar vuelos instrumentales (menos radar) que me permitían ubicarme en la ruta, soportar los truenos, los rayos y esa oscuridad tan tenebrosa que originan los Cúmulos Nimbus.

Sabiendo que no era conveniente realizar una bajada instrumental siguiendo el patrón indicado en el manual y confiado en el excelente radio altímetro con alarma que cuenta el MI-8, comencé a descender desde los cuatro mil metros en dirección al aeropuerto de Iquitos, en

contacto con la torre de control que me indicaba las variaciones del viento y la tormenta. Cuando llegué a los 100 metros, como había programado en mi radio altímetro unos 10 minutos antes de lo que estimaba estar sobre el río Amazonas. Por momentos, dentro de la lluvia observaba los árboles, lo que venía a ser un gran consuelo. No había más remedio que seguir manteniendo la calma. Poco a poco fue mejorando la visibilidad y entramos triunfantes como avión sobre la pista de aterrizaje del aeropuerto Francisco Secada de Iquitos, ante la admiración y la alegría del personal de la torre de control, más asustados que nosotros.

Es interesante recordar que el vuelo instrumental en helicópteros tiene sus particularidades y diferencias sustanciales con el de los aviones. El helicóptero, a medida que consume el combustible, su centro de gravedad varía, por consiguiente el horizonte artificial que es imprescindible no indica su verdadera posición. La velocidad mínima debe ser de 80 millas y sobre todo, por su poca velocidad y su escasa reserva de combustible, cuando llega a su destino, no le alcanza el combustible para realizar el patrón de bajada instrumental, menos aun cuando las nubes están muy bajas y a veces es necesario realizar un nuevo intento.

Pensé cuánta razón tenía el Comandante Brasileño: “La sobre estimación es uno de los factores que conducen a un accidente; todos los pilotos debemos volar con las precauciones del PRIMER VUELO.”

## **NUNCA VI A LA MUERTE TAN CERCA**

Había la urgente necesidad de llevar 4 cilindros de combustible de Lima a Cajatambo, para que al día siguiente el Ministro de Pesquería y su comitiva cumpliera una serie de vuelos de inspección.

Como yo conocía la zona, por haber efectuado una serie de vuelos, transportando maquinaria para una mina, al pie del nevado Yurupajá, partiendo de Cajatambo, vieron por conveniente que cumpliera la



misión. Como era mi costumbre, invitaba a un piloto alumno con el criterio de no desperdiciar mi condición de piloto instructor, así fue que llevé al Alférez Gutiérrez. Le di instrucción durante el vuelo. El alumno conoció la zona y después de dejar los 4 cilindros, emprendimos el retorno a Lima. El tiempo que reportaba la torre de control no era bueno, por consiguiente aproveché la oportunidad para que el alumno conociera los criterios y las alternativas, cuando se presentan estos casos. Para hacer una bajada instrumental el nivel de combustible no era suficiente, además el único horizonte artificial no era confiable, por esas razones, intentamos ingresar al Aeropuerto Internacional por la quebrada del río Chillón. Traté de que el alumno encontrara la mejor alternativa y tomara, a su criterio la mejor decisión. Finalmente le expliqué que debía aterrizar en algún lugar cercano a la carretera. Le dije que informara al Grupo N.º 3 nuestra posición y, que llamara a la policía para que se hiciera cargo de la seguridad, el mecánico se quedaría allí, mientras nosotros en alguna movilidad iríamos a la Base, para poder regresar con el apoyo correspondiente.

Aterrizamos y reportamos, por radio, a la torre de control nuestra posición y también dimos instrucciones al mecánico. Lo mismo a la estación de radio del Grupo N.º 3. Observamos que un manto de neblina avanzaba muy rápidamente y que muy pronto cubriría al helicóptero. Cuando estábamos por terminar nuestro reportaje, ingresó por radio el Comandante de Escuadrón de Instrucción, que se encontraba volando en otro helicóptero y se ofreció a pedir autorización al Comando para recogerlos. Le expliqué que eso era un absurdo porque la neblina que estaba pegada al suelo le haría imposible su aterrizaje.

Le dije al alumno: “Vámonos lo más rápidamente posible, porque conozco a mi gente. Van a querer darse el lujo de sacarnos y van a querer entrar con este pésimo tiempo”. Cuando estábamos por tomar un automóvil para regresar a Lima por carretera, sentimos el ruido del helicóptero que pasaba sobre nuestra cabeza que ya estaba cubierta de neblina. Opté por ir a mi helicóptero y hablar por radio, indicándoles que no intentaran aterrizar porque nosotros nos íbamos por tierra. Pero ellos lograron aterrizar junto a nuestro helicóptero.

Traían un bidón de combustible a bordo, que por salir apurados estaban con bajo nivel en los tanques. De piloto estaba el Comandante del Escuadrón de Instrucción y de copiloto estaba el Coronel Comandante del Grupo Aéreo. De observador el Comandante del Escuadrón de Mantenimiento y dos mecánicos. Con el helicóptero funcionando, se pusieron a recargar combustible. El tiempo pasaba, se venía la noche. Yo les decía que se quedaran y que regresáramos por tierra y que de ninguna manera decolaran con esa escasa visibilidad. El coronel y el mayor invitaban insistentemente a subir, yo me negaba, convencieron al Alférez Gutiérrez y el subió. Seguí paseando de un lado a otro pensando como persuadirles para que no cometieran la locura de decolar con ese mal tiempo. Medité y pensé: “Tengo tantas horas de experiencia y no concibo que estos oficiales, por el prurito de demostrar que pueden rescatar al Jefe de Estado Mayor, sean capaces de intentar volar por puro capricho, en esas condiciones de tan poca visibilidad, e iban a ocasionar un accidente fatal”. Mientras tanto los mecánicos seguían recargando combustible y la neblina seguía avanzando. “Yo, absolutamente seguro de no subir al helicóptero”. Pero en un segundo de estupidez que creo casi todos tenemos, me digo: “Ellos no son pilotos novatos, seguro que solos se van a convencer de que es absurdo intentar tomar velocidad para decolar, en el primer tramo de recorrido van a desistir”. Y cometo la barbaridad de subir al helicóptero como pasajero, con la seguridad de que ante la evidencia de no poder avanzar, detendrían el helicóptero y nos iríamos todos juntos en alguna movilidad.

Comenzaron a tratar de decolar, tenían muy poca velocidad, yo callado, no decía nada para que ellos solos tomaran la decisión de cancelar el decolaje. En eso, se ve un pequeño claro en el cielo y cometen el gravísimo error de cruzar la neblina, sin tener la velocidad adecuada. Se metieron dentro de las nubes. Vi que las palas estaban a centímetros de chocar contra el cerro y les grité: “¡CUIDADO!”. El mayor le quitó la palanca de mando violentamente al coronel y la empujó hacia abajo, para evitar chocar contra el cerro, la velocidad aumentaba exageradamente. Yo grité: “¡LA VELOCIDAD!”; entonces, lograron controlarla y salimos de dentro de las nubes con muy poca velocidad.

Poco a poco y por pura suerte, casualidad o milagro, fuimos a parar junto al otro helicóptero.

Aproveché para desfogar mi rabia y mi susto. Les increpé y les dije: “Todos los días hablamos de seguridad de vuelos y nosotros somos los primeros en incumplir las normas, dando pésimo ejemplo a los alumnos”.

El Comandante del Grupo Aéreo N.º 3, el Jefe de Estado Mayor y Segundo Comandante del Grupo Aéreo N.º 3, el Comandante del Escuadrón de Instrucción N.º 332, el Comandante del Escuadrón de Mantenimiento N.º 306, el Alférez “Toyo” Gutiérrez, y dos mecánicos cuyos nombres no recuerdo, estuvimos a punto de ser cadáveres.

El mecánico de mi helicóptero, Técnico FAP Juan Morante Reyes, se quedó en tierra y por eso se salvó de ese tremendo susto.

Conseguimos dos movi­lidades para regresar a la Base. Llegamos a las 10 de la noche, donde el entonces Mayor Ernesto Burga Ortiz, nos recibió y nos comunicó que no había informado al Ministerio lo ocurrido.

Al día siguiente trajimos los 2 helicópteros a la Base, y cumplimos la misión con el Ministro de Pesquería, Almirante Francisco Mariátegui Angulo.

Esta fue la demostración de que para que ocurra un accidente deben entrar en convergencia varios factores, y queda demostrado, también que todos tenemos un momento de debilidad, sobre todo cuando nos nubla la fatiga.

En la primera reunión de seguridad de vuelos, el Coronel informó, a todos los oficiales, los detalles de este gravísimo episodio y reconoció los errores y me felicitó por mis oportunas advertencias y por haber conseguido evitar el accidente. Este vuelo, así como los acontecimientos tan difíciles de describir en su verdadera dimensión debería estar escrito en el Libro de los “CASI”.

## LECCIÓN DE GRATITUD: CUARENTA ENCENDEDORES FRANCESES

Mi hermano Carlos pagó con su tarjeta de crédito la cuenta en un chifa y el dueño, al ver su apellido le preguntó si conocía a Mario Muñiz; al saber que era mi hermano, le contó que un piloto de helicóptero le había salvado la vida cuando era periodista del diario El Comercio en circunstancias que se encontraba cumpliendo una misión en plena selva del nororiente y le mordió una víbora. Que Mario Muñiz llegó en un helicóptero Bell después de 6 horas de vuelo y lo trasladó en un avión a Lima. Le dijo que siempre había querido darle las gracias.

Yo no recordaba los detalles, pero cuando me invitó a su chifa, me hizo recordar diciéndome que por mucho tiempo estuvo indagando para agradecerme.

Le conté que algo parecido ocurrió cuando estábamos realizando vuelos para la Compañía Occidental que ya había encontrado Petróleo. Un geólogo francés me ubicó en un hotel de Iquitos y me contó que nueve años atrás se encontraba estudiando las piedras de la selva norte del Perú y también le había mordido una víbora muy venenosa y que si yo no llegaba tan oportunamente y en medio de una tormenta, habría muerto. Como me veía fumar en el vuelo que le salvó la vida, en el momento de decirme gracias me entregó un estuche con 40 encendedores franceses. Allí confirmé lo gratificante de encontrar gente agradecida y que vale la pena cualquier sacrificio con tal de contribuir a salvar una vida.

## LAGUNAS EN LA CORDILLERA BLANCA

Era urgente realizar el inventario de todas las lagunas que existen en la Cordillera Blanca y para ello se dispuso que un helicóptero Alouette III efectuara vuelos con el geólogo ingeniero Juan Francisco Concha Sivirichi. Sobrevolé todos los nevados de la cordillera Blanca, di la vuelta por primera vez al nevado Huascarán volando a 21,300 pies, altura máxima del helicóptero Alouette III.

A los pocos días ordenaron trasladar a un grupo de geólogos franceses para estudiar más minuciosamente las lagunas Pucacocha, a 4700 metros sobre el nivel del mar y la laguna Safuna, a 4500 metros. En el segundo vuelo los geólogos franceses reportaron que la laguna Safuna era un peligro, ya que se había formado en las faldas de un nevado cuya morrena, que hacía las veces de represa, era de nieve, a diferencia de Pucacocha que era de roca; por consiguiente, era imprescindible vaciar las aguas succionándola con bombas, sin efectuar ningún corte para desaguarla. Como la morrena era de hielo, el agua la cortaría como un cuchillo y se desbordaría, destrozando la hidroeléctrica del Cañón del Pato.

Para desaguar la laguna Safuna, tuve que transportar a un grupo de expertos y llevar sus implementos en carga interna, desde el campamento de Huallanca, que se encuentra a 4,000 pies de altitud, para poder dejarlos a 15,000 pies en un campamento cercano a la laguna.

Efectué más de 10 vuelos seguidos al día. Lento al subir con peso y a gran velocidad al regreso, a más de 3000 pies de caída por minuto, teniendo cuidado de no chocar con los cables de alta tensión que cruzan los cerros del Cañón del Pato. Ese cambio de altitud tan brusco y seguido y la rutina del vuelo hacen que el piloto pierda la concentración, por eso, en varias oportunidades, me encontré más rápido de lo que pensaba con tremendos cables de alta tensión. Felizmente tomé conciencia de ello y pude cumplir la misión sin ningún percance. Este fenómeno inesperado, a la vez que me preocupó me permitió adquirir una importante experiencia para la siguiente misión.

## TUBERÍA A LA LAGUNA SAFUNA, CASI UN ACCIDENTE FATAL

La operación se planeó teniendo en cuenta que la carga a transportar se encontraba en el “divorcium acuarium” de la cordillera, entre los pueblos de Huallanca y Pomabamba, por donde pasaba la trocha carroable, más cercana a la laguna Safuna. Allí se encontraba toda la carga consistente en una gran cantidad de tubos rígidos y otra de tubos flexibles, que se colocaron atravesados en la cabina del Alouette III, calculando el peso que me permitiera despegar desde esa altura, donde la temperatura estándar debería ser muchísimo más baja; pero como las cordilleras del Perú se encuentran en la zona ecuatorial, la temperatura verdadera es mayor. Hecho que limita, sensiblemente, la potencia del motor, por eso era necesario empezar los vuelos en cuanto amaneciera, para que la visibilidad permitiera apreciar el tiempo meteorológico en la ruta prevista.

Lo inicialmente dispuesto y planeado era que el helicóptero y su tripulación pernoctaran en las cómodas instalaciones de la hidroeléctrica en Huallanca, pero ante la posibilidad de mal tiempo, tanto en el vuelo de ida como de regreso, decidí que pernoctáramos junto a la carga, es decir a la intemperie, en nuestras respectivas bolsas de dormir. El Técnico FAP Fidel Ángeles, natural de Huaraz, un excelente amigo, que en paz descansa (falleció en el accidente del helicóptero Bell-UH1D que efectuaba una misión de apoyo a los damnificados del terremoto de 1970, junto con mi compañero de promoción el Capitán FAP David Vásquez Del Villar). Era un mecánico minucioso que inspeccionaba el helicóptero antes y después del vuelo. Pasamos la noche mirando las estrellas y presumiendo que si tuviéramos mejor vista desde ese sitio a 4500 metros de altura, podríamos contemplar tranquilamente tanto el Océano Pacífico como el Atlántico. Recuerdo que ese día, 19 de setiembre, era cumpleaños de mi mamá, pero en ese tiempo no había radio ni celulares, no me quedaba otra solución que hacer un esfuerzo para que la telepatía funcionara.

A primera hora del 20 de setiembre, cargamos el helicóptero, y cuando observé que casi la mitad de los tubos eran flexibles, les expliqué a los operarios, cuán peligroso era que esos tubos atravesados en la cabina sobrepasando más o menos un metro a cada lado del Alouette III, con la fuerza del viento que transmiten las palas del rotor principal, podrían remecer peligrosamente todo el helicóptero, lo que una vez en el aire, en pleno vuelo, ocasionaría un accidente fatal. Entonces se me ocurrió una solución: Ordené que metieran los tubos flexibles dentro de los rígidos. (Esa experiencia la viví cuando volaba para la Mobil Oil en la zona del río Santiago, y me pidieron que trasladara un tubo largo que pesaba menos de 50 kilos). En cuanto puse el helicóptero en vuelo estacionario, me pegué el susto de mi vida, por cuanto el helicóptero entró en Resonancia pero, felizmente, pude posar la máquina sin novedad y ordené que desataran ese tubo y lo llevaran por tierra.

Con todas esas precauciones y con el peso que de acuerdo a las tablas permitían aterrizar en la planicie del campamento de los ingenieros, al borde de la laguna Safuna, efectué el despegue sin novedad; también realicé el vuelo de crucero y cuando iniciaba el descenso, cuya trayectoria tenía que hacerla, necesariamente sobre la laguna, observé con gran preocupación que la claridad del día producía un fenómeno extraño: La superficie de la laguna se convertía en un espejo, de tal manera que no me permitía distinguir a qué altura sobre el suelo me encontraba. Ante ese fenómeno óptico, que me produjo una sensación de incertidumbre y de pánico, tuve que abortar el planeamiento. Felizmente siempre recargaba un poco más de combustible y ponía menos carga al tratarse del primer vuelo. En el segundo intento de aterrizaje, tracé una línea imaginaria que me permitiera mirar solamente el punto de aterrizaje, sin mirar para nada la laguna, y aterricé sin novedad; pero como no estaba el mecánico y el helicóptero se encontraba con el motor encendido, contemplé inquieto cómo los obreros felizmente descargaban con relativa prontitud los tubos. Así pude realizar todos los vuelos. Casi al terminar el traslado el mecánico propuso tomar una fotografía en pleno vuelo, lo cual me pareció correcto. (Solo faltaba colocar dos o tres tubos y el mecánico, por mala suerte, confió en los obreros para que colocaran

solos los últimos tubos). Para tomar la foto, el mecánico se ubicó en la ladera del cerro, por consiguiente ya no supervigiló la última estiva de los tubos, confiado en las tantas veces que los operarios lo habían hecho (craso error que casi me cuesta la vida); los obreros no metieron los tubos flexibles dentro de los rígidos como lo veníamos haciendo. No le dieron la debida importancia a este detalle. El mecánico hizo la señal para el decolaje y cuando iniciaba la traslación, el helicóptero empezó a bambolearse de una manera tan extraña y peligrosa que no tuve otra opción que bajar el paso o sea descender violentamente hacia el fondo de la quebrada, tratando de estudiar, durante la trayectoria, la frecuencia de la vibración y el comportamiento del helicóptero y a la vez, buscar un sitio adecuado para posar el helicóptero de alguna manera, confiando que a menor altura tendría más reserva de potencia. Mientras yo pasaba esos críticos momentos el mecánico y los obreros veían desesperados y trataban de acudir hacia el posible sitio donde el helicóptero se empotraría. Me cuentan que rezaban para que yo saliera vivo. Seguí descendiendo y en el trayecto fui observando el baile de esta máquina, que siempre ha sido tan fiel conmigo. Desde los cuatro mil quinientos metros de altura descendí violentamente hasta más o menos mil metros, donde encontré a lo lejos un sitio aparentemente adecuado para maniobrar y lograr contacto con tierra en el momento en que el bamboleo de la máquina fuera el más conveniente; así fue como aterricé bruscamente, confiado en que los amortiguadores de las tres llantas soportaran el impacto. Una vez en tierra, respiré un poco y me puse a descargar con furia todos esos tubos que ¡casi ocasionaron mi muerte! Despegué con el helicóptero vacío rumbo al sitio donde el mecánico y los obreros me abrazaban y algunos casi me contagiaron su llanto de alegría. (Ahora pienso que si hubiéramos tenido Gancho porta carga no estaría contando esta historia).

Al día siguiente terminamos el trasteo de los tubos. Llegamos a Lima nuevamente, con la satisfacción del deber cumplido y como es mi costumbre, me empeñé en contar a los demás pilotos esta experiencia, con el criterio de que “siempre es bueno aprender en cabeza ajena”. Esta historia hubiera formado parte del libro de “LOS CASI”

A las nuevas tripulaciones se les explicaba minuciosamente las peripecias, los sustos, las soluciones que surgían en cada “CASI ME MATO “ y la importancia de la lectura y el estudio de libros y revistas especializadas en la operación de helicópteros en el mundo. Gracias a ello, conocíamos las enormes ventajas de transportar, en carga externa, cualquier bulto del tamaño que fuere y que esté dentro del rango de potencia de cada tipo de helicópteros. Esto ocurría en los años 60.

Seguramente ahora, 50 años después, las tripulaciones de más de 100 helicópteros de diferentes tipos y tamaños de compañías privadas que operan actualmente en el Perú, a parte de los de la FAP con más de 600 mil horas de vuelo, la aviación del Ejército, de la Marina de Guerra y Policía Nacional, deben tener extraordinarias experiencias, que de ser publicadas serían de mucha utilidad para las jóvenes y para las nuevas generaciones de tripulaciones de estas Aeronaves de Ala Giratoria de tanta utilidad en la especial geografía del Perú.

Cuando las tripulaciones pioneras experimentamos lo que significa este tipo de traslado de carga dentro de la cabina y lo comparamos con los vuelos utilizando el gancho porta carga, transportando mayor cantidad de peso en menor tiempo y sobre todo, con mayor seguridad en los vuelos, comprobamos con alegría y satisfacción con qué velocidad avanza la ciencia y la tecnología. Asimismo, cuando recordamos las miles de horas de vuelo con carga externa realizadas con los pequeños helicópteros Bell 47G, los Bell 212, los MI-8, los MI-6, volando hasta 13 horas diarias para demostrar a las diferentes compañías operadoras de petróleo la eficiencia de las tripulaciones de la Fuerza Aérea del Perú, rendimos homenaje a los que inventaron el gancho.

## **TERREMOTO DE HUARAZ: GRATITUD DEL PERÚ A LOS PAÍSES AMIGOS**

El 30 de Mayo de 1970, gran parte del Perú fue sacudido por un terremoto que abarcó desde Ica hasta Trujillo y Cajamarca, siendo las zonas más afectadas las del Departamento de Ancash. Los pueblos del Callejón de Huaylas y del Callejón de Conchucos fueron los más difíciles de socorrer por falta de vías de comunicación. Ni pensar en campos de aterrizaje. La ausencia de comunicación radial y telefónica agravaban aún más la situación en el Callejón de Huaylas, por la enorme nube de polvo que cubrió casi todo el río Santa, hecho este, que impedía incluso el vuelo de los aviones y de los helicópteros. Debido a ello se tuvo que lanzar paracaidistas, en primera instancia, quienes fueron los primeros en informar la magnitud de los daños y los primeros, también en colaborar, sugiriendo las mejores rutas por las que podían entrar los helicópteros.

A partir de 1964, el Perú ya contaba con 6 helicópteros Alouette III (7 asientos) con capacidad para volar en altura; asimismo, en 1966 se contó con 6 helicópteros Bell UH1D (13 asientos) aptos también para volar en altura. Ambos tipos de helicóptero con tripulaciones experimentadas, especialmente los pilotos del Alouette III que habíamos participado, con éxito, en el combate a las Guerrillas de 1965 en Mesapelada (Quillabamba-Cusco), Huancamayo, Púcuta. Intijalamuy, Satipo, etc. (Junín), así como en Ayabaca (Piura). Todas esas operaciones de combate fueron realizadas con gran éxito.

El día del terremoto, tanto los helicópteros Bell UH como los Alouette se encontraban cumpliendo misiones en diferentes departamentos del Perú. Los primeros helicópteros en acudir a la zona del desastre fueron los que estaban en Lima, trasladándose de inmediato con dirección a Huaraz, pero al no poder ingresar porque el polvo impedía la visión, se dirigieron unos a Chimbote y otros a los pueblos de la Cordillera Negra, desde donde realizaron la evacuación de los heridos hacia Chimbote.

El helicóptero que estaba en el Cusco se trasladó hasta un pueblo cercano a Ayacucho, donde pernoctó por mal tiempo. Al día siguiente se dirigió a Lima y de allí a Huaraz, donde con muchas dificultades logró aterrizar.

Los demás helicópteros que pernoctaron en Chimbote también se dirigieron a Huaraz, al pequeño campo de aterrizaje de Anta, donde se organizó la Base de Operaciones, implementándose ésta con carpas y equipos de radio.

Durante todo el día evacuamos centenares de heridos de los pueblos más cercanos, dentro del Callejón de Huaylas. A pesar de que había más de 10 helicópteros no se daban abasto para acudir a ayudar a tanta gente que lo requería.

Las emisoras de radio y televisión difundieron al mundo los estragos que había causado este terremoto, especialmente el desprendimiento de un gigantesco bloque de hielo del Huascarán, que en esta oportunidad no se desvió solo hacia Ranrahirca, sino que logró vencer el cerro que protegía a Yungay, así la enorme masa de lodo y piedras cubrieron, en segundos, la ciudad de Yungay, donde murieron más de 30,000 personas; los sobrevivientes observaron escenas terribles que los traumatizó, pues varios de ellos vieron morir a sus seres queridos sin poder hacer nada.

Gracias a la información de los medios de comunicación visual, se contó con la solidaridad internacional y el apoyo de muchos países del mundo: Ropa, carpas, alimentos, medicinas, hospitales de campaña y especialmente helicópteros.

Los primeros fueron 2 helicópteros Bell UH1D brasileños, que llegaron a bordo de un avión Hércules al aeropuerto del Callao, donde fueron armados de inmediato. Como las tripulaciones brasileñas no contaban con experiencia en vuelo de altura, les dimos instrucción durante los vuelos y la evacuación de heridos desde la provincia de Cajatambo. Se pudo observar que las tripulaciones de los helicópteros brasileños aprendieron rápidamente la forma de volar en grandes altitudes y operar en pueblos de nuestra cordillera. Es necesario resaltar que los 2 helicópteros brasileños recorrieron toda la zona del desastre, demostrando pericia profesional, sensibilidad y espíritu de solidaridad,

que fue ampliamente reconocido por las tripulaciones de los otros helicópteros tanto peruanos como extranjeros.

Cuando llegaron a Lima y nuestros mecánicos inspeccionaron los dos helicópteros Bell UH 1D similares a los nuestros, se dieron con la sorpresa de que los alavés de las turbinas estaban por colapsar (si volaban unas horas más esas turbinas se plantaban). Conmovedores e inolvidables hechos que jamás terminaremos de agradecer.

Posteriormente llegaron 4 helicópteros franceses Alouette III, los mismos que se instalaron en Anta, juntamente con la carpa del Hospital de Campaña francés. Llamó la atención, que siendo helicópteros Alouette III, similares a los adquiridos por el Perú, no efectuaron vuelos en los que tuvieran que atravesar la Cordillera Blanca, como sí lo hicieron los helicópteros Alouette III operados por tripulaciones peruanas. De todas maneras, cumplieron una gran labor dentro del Callejón de Huaylas, trasladando heridos y enfermos a su Hospital de Campaña, en coordinación con un avión Transal (francés) cuyas características operacionales le permitían llevar gran cantidad de carga y entrar en campos cortos, como era el caso del campo de aterrizaje de Anta.

El Transal es un avión de dos motores turbohélice, muy maniobrable, que efectuó vuelos ininterrumpidamente entre Lima y Anta, desde el amanecer hasta el anochecer. Gracias a ello, se pudo transportar las ingentes cantidades de bultos de ropa, víveres, medicinas, etc. enviados por Chile, Argentina, Cuba, Ecuador, Brasil, etc.

Sin necesidad de que el Perú pidiera oficialmente apoyo a ningún país, casi todos acudieron en auxilio inmediato. Los primeros en hacerlo fueron Cuba y Chile, y casi simultáneamente todos los países vecinos, así como Argentina y también Francia. Sin embargo, EE. UU. esperaba que el Perú le pidiese apoyo oficialmente. Este impase protocolar ocasionó que el apoyo de los EE. UU. se demorara. Fue la opinión pública estadounidense, impactada por las imágenes televisadas, la que presionó a su gobierno para que apoyara en semejante catástrofe. Así llegó un helicóptero Bell UH1D, cuya tripulación aceptó el asesoramiento de un piloto peruano. Este helicóptero recorrió sin problemas todo el territorio afectado. Posteriormente, llegó otro helicóptero americano Bell UH1D,

que por no aceptar el asesoramiento de tripulaciones peruanas se accidentó en la Cordillera Negra. El helicóptero quedó con los esquis rotos y, felizmente, la tripulación ilesa. El Perú sugirió recuperar el helicóptero y adquirirlo, pero su propuesta fue denegada, es así que, basados en sus normas y reglamentos, que impedían efectuar cualquier transacción comercial, dispusieron la destrucción del helicóptero, el cual se encontraba en perfectas condiciones y digno de ser recuperado. Absurdos e increíbles deshumanizados actos burocráticos.

El apoyo de EE. UU. con helicópteros fue en forma escalonada, además de los ya mencionados llegaron 4 helicópteros Bell UH y se constituyeron en el campamento de Anta, donde cumplieron con mucho entusiasmo, múltiples misiones, de preferencia con aterrizajes en la Laguna de Llanganuco, se integraron con las tripulaciones brasileñas, francesas, rusas y peruanas.

No obstante el apoyo de los helicópteros antes mencionados, no nos dábamos abasto para socorrer a todos los pueblos, especialmente a aquellos de las nacientes del río Huaura, la zona de Sayán, Churín, Oyón. Para ello se tuvo que organizar un destacamento con base en el pueblo de Sayán, conformado por ocho helicópteros de instrucción Bell 47G, cuya capacidad es solamente de piloto y dos pasajeros, siendo necesario subrayar que los pilotos que participaron en esta zona recién estaban en formación, prácticamente se trasladó la escuela de pilotos a un campamento en el Estadio de Sayán.

Los helicópteros Bell 47G evacuaron a los heridos, enfermos y aislados, en orden de prioridades, de dos en dos, y en los sitios de mayor altura, como es el caso de las minas de Oyón, de uno en uno.

Es importante comentar que, paralelamente a las evacuaciones que efectuaban los helicópteros Bell 47G, se aprovechaban los vuelos de Sayán hacia los caseríos para dar instrucción a los jóvenes pilotos, los mismos que adquirieron gran experiencia, ya que se trataba de misiones reales en campos extraños con diferentes altitudes y tamaños, y sobre todo que los nuevos pilotos vivían los múltiples problemas que se presentaban con la población, las autoridades, los médicos en este tipo de misiones, lo que les permitió calificarse en condiciones

extraordinarias. Esta madurez alcanzada en helicópteros pequeños les sirvió de mucho para operar helicópteros de mayores capacidades.

El diplomático peruano Dr. Javier Pérez de Cuellar, Embajador del Perú en la URSS, se constituyó en Palacio de Gobierno y comunicó al Presidente de la República, Juan Velasco Alvarado, que el gobierno de la URSS enviaría un gran apoyo, el mismo que se materializó con la llegada sucesiva de los gigantescos aviones Antonov- 22, aviones que por primera vez salían de la URSS al campo occidental. En tres de ellos llegaron los helicópteros MI-8, además de hospitales de campaña, medicinas, carpas, grupos electrógenos, personal médico, etc.

En cada avión venía un helicóptero MI-8 y estaba prevista la llegada de cuatro de ellos, pero uno de los aviones, luego de hacer escala técnica en Inglaterra, al sobrevolar el Atlántico se accidentó, falleciendo toda la tripulación y desapareciendo el avión junto con el helicóptero MI-8 que traían al Perú.

La presencia de los helicópteros MI-8 en el Perú fue una novedad que causó sensación en la Fuerza Aérea, porque hasta esa fecha el helicóptero con más capacidad que contaba el Perú era el Bell UH1D: monomotor de trece asientos. El MI-8 con una capacidad de 27 asientos o 4,000 kilos de carga, bimotor, cuenta con piloto automático. Todas esas novedades enriquecieron los conocimientos de las tripulaciones.

Los helicópteros MI-8 llegaron en contenedores y una vez desembarcados del Antonov AN-22 fueron ensamblados, y efectuado el vuelo de prueba. El mismo día se trasladaron a Huaraz.

Es importante comentar que los pilotos rusos tampoco estaban acostumbrados a efectuar vuelos de altura y en lugares tan accidentados como los del territorio peruano, además que estos helicópteros, a pesar de que su techo práctico es de 4,500 metros, no son los óptimos para efectuar vuelos en altura. El hecho de que hayan efectuado vuelos desde Anta a 3,000 m.s.n.m. demostró que las tripulaciones eran altamente experimentadas y preparadas Su admirable actitud humanitaria nos dio un gran ejemplo de solidaridad.

Al término de la campaña de socorro a los pueblos de la zona de Huaraz, los tres helicópteros MI-8 se trasladaron a Lima, donde

fueron oficialmente donados al Ministerio de Salud, conjuntamente con los Hospitales de Campaña. Una vez recibidos por el Ministerio de Salud, fueron transferidos al Ministerio de Aeronáutica. A partir de ese momento, las tripulaciones soviéticas estaban en condiciones de continuar con la instrucción en forma oficial y de esa manera regularizar los problemas de seguros y trámites burocráticos.

Los helicópteros americanos, brasileños, franceses, una vez terminada su misión, retornaron a sus respectivos países. También estaba previsto el retorno a la URSS de los helicópteros MI-8, pero se cuenta que cuando el Embajador de la URSS en el Perú se presentó ante el Presidente Velasco Alvarado en el Palacio de Gobierno, para informarle el tipo de ayuda que otorgaba la URSS, el Presidente Velasco Alvarado le dijo que estaba muy agradecido por el apoyo prestado y especialmente por el regalo de los cuatro helicópteros. El Embajador Soviético no hizo ningún comentario, pero informó oficialmente a su gobierno de la insinuación del Presidente Peruano; es así como el Perú incrementó su flota de helicópteros con el obsequio de los tres MI-8.

La tecnología y buena calidad de este material aéreo, dio origen a que posteriormente se adquirieran cinco helicópteros similares para la exploración del petróleo. Estas negociaciones también dieron lugar a que el Perú adquiriera aviones de transporte y de combate.

Para la capacitación de las tripulaciones peruanas: Pilotos, ingenieros de vuelos, mecánicos de las diferentes especialidades (hidráulicos, electricistas, radiotécnicos, estructuristas, etc.), el equipo soviético organizó una escuela, tanto teórica como práctica, donde se dictaron cursos acelerados de las diferentes especialidades, dando especial énfasis a los cursos de aerodinámica.

Una vez terminado el curso, las tripulaciones peruanas estuvieron en condiciones de operar estos helicópteros en todo el territorio nacional. Más tarde, con esta experiencia, los helicópteros MI-8 fueron de gran utilidad en la exploración petrolera del oriente peruano; de no haber contado con estos helicópteros, no se habría podido trasladar los tractores que prepararon los campamentos en los que se instalaron las torres de perforación. Solo con helicópteros de esta capacidad se

podieron trasladar los motores, los equipos y partes de las torres de perforación de los pozos de Pavayacu, Trompeteros y Capirona.

Como dijimos anteriormente, la demanda de helicópteros por parte de los damnificados de los diferentes pueblos era cada vez mayor; ante esta situación, los EE. UU. enviaron un helicóptero de gran capacidad como es el Chinook, de doble rotor principal y dos motores. Este helicóptero prestó su apoyo en el Callejón de Huaylas; lamentablemente, entrando al pueblo de Cabana se accidentó.

Paralelamente, EE. UU. desvió el porta-aviones Guam que se dirigía a Viet-Nam y lo acoderaron frente a la costa de Paramonga. Este porta-aviones llevaba a bordo gran cantidad de helicópteros: Sikorsky, Baby-Chinook, que se instalaron en el campo de aterrizaje de Paramonga, desde donde se programaron los vuelos para apoyar a los pueblos de la Cordillera Negra. Las tripulaciones americanas supieron escuchar el asesoramiento de los pilotos peruanos, es así como transportaron la mitad de peso de lo que tenían planeado llevar y una vez terminado cada vuelo, agradecían las recomendaciones hechas, pues comprobaban cuán difícil es aterrizar en pueblos ubicados en las laderas y cumbres de los cerros, cuyos pequeños campos están rodeados de obstáculos y sobre todo, con mucho polvo, que al removerse con la presión del aire que producen las palas impiden la visión y la orientación de los pilotos. Este efecto se agudiza aún más cuando más grande y potente es el helicóptero. De allí que transportar menos peso de lo indicado en las tablas de performance les da mayor flexibilidad en sus decisiones y por consiguiente más seguridad en los aterrizajes.

Las misiones que cumplieron estos helicópteros procedentes del porta-aviones Guam ya no fueron de evacuación y rescate, sino de transporte de víveres.

El costo del movimiento del porta-aviones Guam y las horas de vuelo de todos los helicópteros norteamericanos, fueron facturados y pagados al gobierno estadounidense, con el dinero de los aportes generosos entregado voluntariamente por la población de Estados Unidos, en las colectas públicas para el apoyo de los damnificados de la catástrofe del terremoto de 1970.



## **LAS TRIPULACIONES RUSAS DE LOS HELICÓPTEROS MI-8**

La noticia de la tragedia del terremoto en los pueblos del Callejón de Huaylas y la desaparición del pueblo de Yungay por el desprendimiento de un bloque de hielo del nevado más alto del Huascarán (6,777 metros de altura sobre el nivel del mar) llegó a todo el mundo. Se movilizó la solidaridad internacional y para apoyar a los helicópteros de la FAP, llegaron helicópteros brasileños, franceses, americanos y rusos, los cuales tuvieron que operar desde la población de Huaraz, a tres mil metros de altura sobre el nivel del mar.

La llegada de los gigantes aviones Antonov 22 desde Rusia fue sensacional. El apoyo inicial consistía en hospitales, helicópteros, material de primeros auxilios y el invaluable apoyo con personal Médico y tripulantes de 4 helicópteros MI-8. Estos helicópteros tenían capacidad para transportar 24 pasajeros cada uno.

Aquí es interesante recordar un hecho anecdótico: el doctor Javier Pérez de Cuéllar, primer Embajador del Perú en los países socialistas, cuando estaba en su oficina en Moscú, recibió una llamada del gobierno peruano, pocos días después del terremoto. Mi hermano, Carlos, que era Agregado Comercial en la embajada del Perú y se encontraba en la misma oficina, ante la pregunta que le hace Pérez de Cuéllar en estos términos: “Y ahora qué voy a decir en Lima”, le contesta: “Señor embajador, diga usted que Rusia va a mandar un apoyo increíble”. Mientras tanto, Carlos, les decía a los rusos que ya estaba ofrecido el apoyo y había que realizarlo.

Por primera vez llegaban al Perú oficiales de las fuerzas armadas rusas, hecho que significó todo un acontecimiento. Los helicópteros rusos no volaban en alturas extremas como las del Perú. Los pilotos tuvieron que hacer proezas para adaptarse a la nueva situación, pese a que la propaganda anti soviética y anti socialista era nefasta. Cuánto trabajo nos costó luchar contra esos prejuicios.

En cada avión ruso había un helicóptero, un hospital de campaña y muchísimo material de primeros auxilios. En cuanto a la ayuda

personal, llegaron médicos y enfermeros con una mística admirable. El hospital era todo un complejo; cuando terminó la emergencia nos lo donaron.

Yo estaba en la carpa y hablaba con los pilotos. Me explicaban que para poder volar ellos debían conocer aerodinámica al máximo, de lo contrario serían unos simples choferes. Yo pedí a mis superiores que solicitaran a los pilotos rusos que nos dieran instrucción en tierra. Felizmente accedieron y los pilotos rusos presentaron con entusiasmo su programa para 6 meses de instrucción. Recuerdo que dibujaron una cartulina con todo el panel de instrumentos.

El examen para comenzar a volar duraba dos horas, durante las cuales había que resolver una serie de preguntas. El piloto instructor ruso, al constatar el comportamiento irresponsable, casi infantil de algunos pilotos peruanos, recogió los exámenes, uno por uno y los rompió diciendo: “Lo que quieren ustedes es nota, no conocimiento, “todos tienen cinco”.

Después llegaron los pilotos cubanos para apoyar y como ellos hablaban los dos idiomas, mi amigo Federico Cáceres y yo tuvimos la suerte de conversar con todos los oficiales. Los cubanos estaban traduciendo el manual y cuando lo terminaron, tuvieron la gentileza de obsequiarnos. Así eran los cubanos, sumamente generosos. Nos dieron el manual y estudiamos tanto, que yo pude salir, con el oficial ruso, en vuelo de instrucción.

Los dos oficiales, Cáceres y yo, tratamos de volar y de hacer prácticas, por lo que nos propusimos hacerlo perfectamente. Un mecánico me enseñó algunos detalles muy importantes.

A esas tripulaciones rusas, al final de su apoyo, había que demostrarles nuestra gratitud. Los invitamos a visitar la ciudad del Cusco, Sacsayhuaman y Machupicchu.

Tuve la suerte de acompañar a mis amigos rusos. A todos, mecánicos y pilotos, les tome fotos y les regalé un álbum a cada uno de ellos. Mi suegro les ofreció un almuerzo de despedida.

## MI AMISTAD CON LOS RUSOS

Desde niño tuve la suerte de escuchar a mi padre historias relacionadas con la cultura rusa. Vehementes comentarios sobre autores rusos Makarenko, Tolstoy, Dostoievski, Chejov. También tuve la suerte de pasar una temporada en la casa hacienda de mi tío abuelo, el genetista Luis Ángel Yábar Ordóñez, a quien le decían el Michurin peruano. Hombre culto, autodidacta, que asombraba por sus logros en materia de aclimatación de plantas, que le permitían hacer increíbles injertos, en su famoso huerto llamado "El manicomio azul", en el pintoresco pueblo de Paucartambo, cuna de mis antepasados por parte de padre. Yo vi cómo una pequeña planta producía manzanas, duraznos y peras. Él era uno de los pocos estudiosos de Marx y hablaba de Darwin y manifestaba abiertamente su admiración y adhesión a la revolución socialista.

Por otro lado, gracias a que mi papá tenía la librería Kuntur, la única, donde se podía encontrar libros de autores rusos, estábamos familiarizados con ellos. Entre los comentarios de los avances de la ciencia, me impresionó la información de que los rusos hacían llover cuando querían.

En 1945, yo tenía 9 años y mi papá nos llevó a ver la película "La batalla de Stalingrado," cuyo heroísmo nos impresionó. Era la ilustración de los comentarios acerca de la guerra que él hacía en las sobremesas.

Con ese bagaje de conocimientos, continué informándome sobre la cultura rusa durante los dos años de internado en el Colegio Militar Francisco Bolognesi de Arequipa y continué disfrutando de los logros y de los éxitos de Rusia y de la revolución socialista, tales como el lanzamiento del primer Sputnik, el viaje de Laica, la salida al cosmos de Yuri Gagarin.

En ese entonces en el Perú sucedían hechos muy singulares, entre ellos, la negativa del Presidente Manuel Prado de dar visa a los integrantes del Ballet Berioska, invitados a ofrecer funciones en el Teatro Municipal de Lima. El General de División Ricardo Pérez Godoy, Presidente de la Junta de Gobierno que derrocó a Manuel Prado, en su primer contacto

con la población asistió, con uniforme de gala y acompañado por todo su Gabinete, a la función del Berioska y presenció el éxito rotundo del famoso espectáculo. Este hecho fue comentado por todos los medios de prensa. A esas funciones tuve la suerte de asistir con toda mi familia.

## CRUCE DE LA CORDILLERA BLANCA CON UN PILOTO DE CAZA

En cierta ocasión, cuando me encontraba operando en la ciudad de Huaraz, durante el apoyo a los damnificados del terremoto de 1970, solicitaron un vuelo para evacuar a un enfermo desde el pueblo de Huántar y a otra mujer de un caserío en las alturas en la margen izquierda del río Marañón. Lo interesante del caso es que me encontraba dando instrucción al Teniente Jaime Salazar, y en el momento en que nos disponíamos a decolar, se presentó el Coronel FAP Alberto Thorndike Delmore, preguntando si él podría viajar como observador en esa larga travesía. Conociendo su trayectoria: piloto de prestigio en la especialidad de Caza, decidí arriesgar el todo por el todo, al volar en rumbo directo Huaraz-Huántar. Esto significaba atravesar la Cordillera Blanca sobre todos los nevados que tienen mínimo 5,000 metros de altitud; lo hicimos volando a 40 nudos de velocidad indicada, utilizando el máximo de potencia y temperatura de la única turbina que tenía el helicóptero Bell UH1D. Felizmente era un día claro y sin mucho viento. Cuando estábamos volando sobre los nevados que parecían unos helados gigantes, el Coronel, a quien se le salían los ojos contemplando esa maravilla, me preguntó si podía volar más alto, yo le dije que estábamos al máximo de potencia y para vencer el último obstáculo esperábamos una corriente ascendente sobre el área que calienta el sol. Me preguntó: "¿Qué pasa si se planta el motor?", yo le contesté: "simplemente nos matamos".

Llegamos a Huántar, como me aproximaba y luego me alejaba después de dejar la polvareda, me dijo: "qué haces dando tantas vueltas",

yo le dije: “estamos barriendo el único lugar donde podemos aterrizar, mi coronel”.

Realmente, este vuelo se debe hacer sobrevolando la carretera para cruzar la cordillera a muchísimo menos altura, sobre el túnel de la carretera que va a Chavín de Huántar. Pero lo hice para que el Coronel, piloto antiguo de la especialidad de Caza, sintiera lo que es volar un helicóptero. Este vuelo tuvo grandes resultados porque el General Thorndike fue nuestro mejor embajador de la especialidad de Helicópteros.

En ese vuelo evacuamos a una señora que tenía a una criatura fallecida a medio nacer, ella era una profesora paracaidista y como el coronel es también un fanático paracaidista, le ocurrió lo que a nosotros, los pilotos de helicóptero, nos sucedía al principio: “Identificarnos con el dolor del evacuado y arriesgar al máximo la operación, pudiendo ocasionar un accidente”. Él me decía: “tenemos que llegar hoy día al hospital del campamento ruso que se encuentra en Huaraz”, y yo le replicaba: “si el tiempo de la cordillera esta bueno y si nos alcanza el combustible”. Todo este diálogo lo propiciaba para que el piloto alumno aprendiera y supiera decir NO.

Llegamos con el combustible al mínimo y por radio informamos a la enfermera para que en la rampa del hospital nos recibieran, ya que nosotros aterrizaríamos y le entregaríamos a la pasajera, sin apagar el motor del helicóptero. Así se hizo, pues los médicos y enfermeras del hospital ruso esperaban con la camilla y todo lo necesario para los primeros auxilios. (La enferma sanó y regresó a su pueblo en helicóptero), finalmente aterrizamos en el aeropuerto de Huaraz después de 10 horas de trabajo, 6.5 horas de vuelo, con la satisfacción del deber cumplido. (Este vuelo ocasionó un interesante artículo escrito por el General Thorndike en su libro titulado “Ayer un día una página del tiempo”

En todas estas operaciones de rescate y evacuación de enfermos y heridos, los señores técnicos y suboficiales mecánicos de helicóptero han jugado un papel sumamente importante.

## LA INMENSA SATISFACCIÓN DE SALVAR A UN NIÑO

En circunstancias que me encontraba en servicio de alerta, a eso de las 18:00 horas, llegó al escuadrón un señor con el fin de pedir ayuda para buscar el cadáver de su hijo, por cuanto él y su hijo de 11 años habían salido a bucear en la playa de una isla frente a Huacho, al salir a la superficie, él solo encontró el arpón y las paletas de su hijo; entonces procedió a buscarlo por todo el rededor de la isla, incluso con la ayuda de unos pescadores y no lo encontraron durante todo el día.

Yo le dije que quizá estaba vivo, que no había que perder las esperanzas y que, en vista de que no podíamos volar de noche, saldríamos no bien estuviera amaneciendo. (Además, no estábamos autorizados a programar el vuelo para evacuar cadáveres, y si yo le aceptaba al angustiado padre, que su hijo estaba muerto, no podía, por reglamento, salir a volar)

Al día siguiente en la madrugada, llegó al escuadrón el señor con su joven esposa muy angustiada. Yo, por darle por lo menos medio día de esperanza, con auténtica Fe le dije: ¡No se preocupe, señora, que antes del medio día, estará usted con su hijo vivo!

Salimos en el helicóptero rumbo a Huacho. Cuando llegamos, la neblina cubría todo el litoral. Más o menos a las diez de la mañana, hora en que el cielo empezaba a despejarse, comenzamos la búsqueda en vuelo lento. Con los ojos atentos y el corazón lleno de esperanzas. Buscamos alrededor de la isla. Pasaban los angustiosos minutos, pero seguíamos buscando con Fe. Cuando en uno de esos pasajes, vimos a un hombre que llevaba a un niño en sus brazos y que estaba !!! Vivo!!! De inmediato le dije al hombre que llevara al niño al tanque de agua donde yo aterrizaría, para trasladarlo al hospital más cercano; previamente, ya habíamos ubicado a un pescador con un bote. Acerqué el helicóptero, lo más que pude, en vuelo estacionario, felizmente el mar parecía una taza. Posé los esquíes en el agua y el padre feliz, se embarcó en el bote y llegó a la isla. Yo vi desde el aire cómo apachurraba a su hijo y cómo

abrazaba al pescador que lo encontró. Aterricé sobre la plataforma del tanque de agua, donde se embarcaron padre e hijo. (Al niño se le notaba relativamente tranquilo pero tenía en todo el cuerpo unas heridas como cortes. Durante el vuelo me contó el pescador que el niño había sido revolcado por unas olas donde perdió el arpón y sus aletas. Terminó en una cueva y como la marea subía, él se fue arrinconando cada vez más en el fondo de la cueva para no ahogarse y no le quedó más remedio que pasar la noche allí. Excelente decisión, y al amanecer, cuando bajó la marea, empezó a salir, allí fue que el pescador lo cargó en sus brazos y nosotros lo encontramos. Llamé por radio a la Base, para que la feliz madre se dirigiera al Hospital Naval, donde se encontraría con su pequeño sano y salvo y con su esposo más tranquilo. En el Hospital Naval ya estaban los periodistas y este rescate ocasionó un bonito reportaje de la familia agradecida a la FAP, en la revista Caretas.

Por todos estos inolvidables rescates es que decimos con auténtico orgullo: “El glorioso Grupo Aéreo N.º 3 y su Escuadrón de Rescate”, con sus más de 600 mil horas de vuelo y operaciones para la defensa y el desarrollo nacional, tiene una luminosa historia.

## **BOOM PETROLERO**

Por los años 70 estaba en auge la OPEP y se vislumbraba una crisis mundial en los precios del barril de petróleo crudo, por lo tanto, la corriente de los principales países productores de petróleo era disminuir la oferta para conseguir mejores precios. Por esta razón, las principales compañías petroleras del mundo tomaron sus previsiones, orientando sus esfuerzos hacia la búsqueda de nuevas reservas y nuevos yacimientos en América Latina, sin importarles lo costoso que pudiera resultar la extracción de petróleo en esas áreas, comparándolas con las zonas de extracción en Medio Oriente, puesto que estos países árabes iban a cuadruplicar su precio. A pesar del difícil acceso, se justificaba la inversión y los riesgos.

Por esos mismos años, en el Perú surgió el Gobierno Militar del General Juan Velasco Alvarado, que nacionalizó el petróleo y expropió la Compañía IPC (International Petroleum Company). Efectuó la Reforma Agraria, estableció relaciones con los Países Socialistas, etc. Sin embargo, paradójicamente, dadas las circunstancias mundiales, 18 compañías petroleras decidieron invertir en el Perú, en la explotación petrolera, siendo la primera de ellas la Compañía Occidental Petroleum Company. Por esa razón, la expectativa del empleo de los helicópteros en el Perú se mostraba alentadora.

Con el boom del petróleo y la demanda urgente de vuelos de helicóptero, a partir de 1971, fue nombrado, por fin, un buen número de oficiales, jóvenes pilotos, que se identificaron con gran entusiasmo y mística a la especialidad de helicópteros, los mismos que empezaron volando, principalmente, para apoyar a la compañía Occidental Petroleum y a PETROPERÚ, tomaron conciencia que todo sacrificio era válido por el desarrollo y progreso del Perú. Cada vez que un nuevo pozo de petróleo salía productivo, lo festejábamos como si nosotros lo hubiéramos descubierto, compartíamos la fiesta con los ingenieros y así como sus angustias cuando no eran comprendidos en Lima.

## **ACCIDENTE DEL AVIÓN LANSA Y LA NIÑA QUE SE SALVÓ GRACIAS A SU CORAJE Y SABIDURÍA**

Los aviones de esos tiempos, por tener motores a pistón, volaban muy cerca de los cerros y nevados, por consiguiente, se accidentaban en lugares escabrosos; por lo mismo, los pequeños helicópteros, en su misión de salvataje, tenían que volar con el mínimo de combustible y solo con el piloto, para poder cumplir la misión que por lo general se realizaba en circunstancias de desesperación. Los vuelos se realizaban por partes, es decir, se llevaba combustible a bordo, se le dejaba en un lugar intermedio, para luego, con el enfermo o herido rescatado, recargar el combustible que le permitiera llegar a su destino.

Cuando los accidentes de aviones ocurrían en plena selva, el riesgo era extremo. Este fue el caso del avión LANSA. Un cuatrimotor Súper Constellation, que se accidentó un 24 de diciembre de 1971, entre Puerto Inca y Pucallpa. La búsqueda duró 20 días. Varios aviones y 2 helicópteros, un Alouette III y un Bell UH1D, ambos monomotores, con escasas horas disponibles, por cuanto estaban muy cerca de una inspección mayor. Había que economizar horas de vuelo de los helicópteros para cuando se ubicara el avión, al cual, a pesar de su tremenda envergadura, no se le podía ver desde el aire debido a la selva tupida.

Entre Navidad y Año Nuevo, ya era noticia mundial la búsqueda del avión desaparecido con más de 90 pasajeros a bordo. Llegó para el rescate, con gran expectativa, un avión gigante con sofisticados instrumentos. La prensa decía en sus titulares que ese avión podía “detectar hasta un alfiler en plena selva”. El avión se reportó volando a 1200 pies sobre Pucallpa, pero las nubes cubrían el cielo de esa ciudad a 1000 pies y la visibilidad horizontal era ilimitada. La torre de control le pedía, desesperadamente, que bajara solo 200 pies y estaría en condiciones excelentes para realizar la búsqueda, pero el piloto visitante contestaba que él tenía la orden de su Base, en los EE. UU., de no bajar de 1200 pies y, por lo tanto, tuvo que regresar, después de sobrevolar durante más de una hora.

Uno de los operadores de la torre de control, fastidiado porque el piloto no le hizo caso ni en inglés, ni en castellano, sugirió a los periodistas, quienes habían creado tanta expectativa, sobre todo a los familiares, que sacaran un titular diciendo: “AVIÓN SUPER SOFISTICADO NO PUDO ENCONTRAR PUCALLPA, ¿PODRÁ ENCONTRAR AL LANSA?” Por supuesto ese titular no salió y la prensa seguía especulando y difundiendo noticias antojadizas

Para ubicar al avión de LANSA se realizó la búsqueda con varios aviones por las zonas que indicaban los procedimientos, graficándolos en una carta de acuerdo a lo que reportaban los pilotos.

Me sorprendió cuando el Comandante del Grupo Aéreo N.º 8 me informó, por radio, que unos videntes, desde Quillabamba, le indicaron las coordenadas donde ellos estaban seguros de que se encontraba el

avión. Cuando contrasté con la carta, observé que las coordenadas de los videntes y los brujos coincidían con el único cuadrante en la carta en que no se registró sobrevuelos de búsqueda ni de los aviones, ni de los helicópteros; además, yo era el único que conocía y pintaba la carta. Cuando encontramos los restos del Súper Constellation, éste estaba justo en el área que más habían sobre volado tanto los helicópteros como los aviones.

Una niña alemana, JULIANE KOPCKE, pasajera del avión, fue encontrada por unos campesinos madereros a orillas del riachuelo que nacía muy cerca de la quebrada donde cayó el avión. Milagrosamente, salió ilesa del avión que se estrelló. Felizmente ella era hija de dos entomólogos; por consiguiente, tenía nociones de supervivencia en la selva, solo así pudo recorrerla, durante más de 15 días y sobrevivir a pesar de las inclemencias del tiempo, de las alimañas, de los sancudos, de la lluvia, de la soledad y del dolor de la muerte de su madre. Cuando los campesinos la encontraron, estaba llena de gusanos y heridas. Le proporcionaron los primeros auxilios, como solo ellos saben hacerlo y la llevaron hasta Puerto Inca, de donde le trasladamos directamente al hospital de Pucallpa, lejos de la prensa.

Gracias a la información de la valiente niña, se pudo deducir el recorrido que hizo y así poder concentrar los vuelos de búsqueda, tanto de los helicópteros como de los aviones. Y como dije, el avión LANSA no fue localizado donde referían los brujos y videntes, sino en el área que más habíamos sobrevolado por más de 20 días.

El piloto de una avioneta conducida por un Misionero, volando a las 10 de la mañana, cuando los rayos del sol alumbran a 45 grados, informó que observó un reflejo que parecía del avión tan buscado. De inmediato salimos con un helicóptero para ubicar el sitio con referencias en el terreno y la curvatura de los riachuelos. Así y todo, no se veía ni rastro del avión. Al día siguiente, por suerte, hubo buen tiempo a la misma hora y pudimos ver una ala del avión; era imposible acercarse a todo el rededor por lo tupido de la selva y los gigantescos árboles sobre las pequeñas colinas. El misionero estadounidense voló en el helicóptero y llevaba un paracaídas, una motosierra y unas señales de humo.

Desde el helicóptero, con muy poca velocidad, casi estacionario, el misionero se lanzó en paracaídas. Si no tenía problemas, encendía la señal con humo blanco y, si los tenía, encendía el cartucho con humo rojo. El problema fue que dentro del bosque salía humo rojo y blanco, por lo tanto el problema era localizar al misionero para rescatarlo con vida. Y así fue. Vale la pena comentar que soltamos con el cable del huinche a los lugareños con sus motosierras y ellos construyeron un helipuerto lo más cercano posible al avión accidentado. El helicóptero Bell UH1D estaba posado con las palas aun dando vueltas, su estructura pintada de naranja iridiscente y sus luces prendidas: Los aviones alquilados por los periodistas no pudieron ubicar los restos del avión y ni siquiera podían ver al Bell UH1D pese a que yo les indicaba por radio su posición. Estos aviones tuvieron que retornar a Pucallpa conduciendo a los defraudados periodistas.

Una vez improvisado el helipuerto, empezó la espeluznante operación de traslado de los 90 cadáveres al campo de aterrizaje de Puerto Inca y de allí a Pucallpa para la necropsia de ley, para lo cual, era necesario ubicar los cadáveres dentro del bosque lleno de barro, troncos y raíces que obstaculizaban su traslado. Los cadáveres estaban putrefactos, debido al tiempo transcurrido y el calor infernal.

Primero se contó con la presencia de 14 policías, a quienes se les dio la orden de ubicar los cadáveres y señalar su ubicación. A estos policías los esperábamos con una botella de pisco para cada uno, ya que cuando llegaban al helipuerto, estaban descompuestos a causa del fuerte olor. Cada policía bebió, sin parar y de un solo envión, la botella de pisco; nunca recibí tanto agradecimiento por el pisco que les compré gracias a la experiencia de otras operaciones.

Con los Tenientes FAP José Aliaga Rodríguez y Walter Balarezo Balarezo, nos turnábamos volando los helicópteros Bell UH1D y el Alouette III, ambos monomotores.

Nosotros estábamos racionalizando las horas de vuelo de los helicópteros, ya que estos tenían reportajes de necesitar una inspección. Cuando el Fiscal de Pucallpa manifestó que de acuerdo a su autoridad él tenía que efectuar el levantamiento de los cadáveres y llegó a Puerto Inca de terno y corbata (como la noticia dio la vuelta al mundo todos querían

salir en la estampita), le expliqué que para lo que él pedía, sería necesario trasladar 90 policías y él mismo tendría que estar acompañándolos uno por uno y que, con suerte y todo embarrado, podría levantar máximo un cadáver por día, de acuerdo a Ley y sería sumamente oneroso gastar tantas horas de vuelo de los helicópteros que son útiles y escasos. Aprovechando un vuelo de relevo de los policías viajó el Señor Fiscal y cuando llegó al sitio se convenció de esta verdad y retornó a Pucallpa.

En los aviones del Grupo Aéreo N.º 42 se trasladaba a los policías. En el segundo vuelo de los aviones Twin Otter llegó el Comandante de la Policía, muy bien uniformado para dirigir a los policías que entrarían al helipuerto a relevar a los primeros que ya habían llegado a Pucallpa y habían sido entrevistados por la prensa nacional y extranjera.

A los policías recién llegados les pregunté por qué no habían traído la botella de pisco que recomendé. Ellos me dijeron que por orden del comandante se los decomisaron en Pucallpa (no supieron sustentar adecuadamente el requerimiento de esas botellas en tales circunstancias).

La prensa comenzó a especular “que los policías se apoderaron de las joyas” y que “las maletas eran desvalijadas”. Sabiendo que los policías viajaban al helipuerto sin nada en los bolsillos y eran revisados cuando regresaban; además, que era una odisea encontrar los cadáveres y era realmente imposible dedicarse a buscar maletas.

Al comandante, muy bien uniformado, le sugerí, que atravesara un pequeño matorral que se encontraba en la cabecera del campo de aterrizaje de Puerto Inca y lógicamente él me dijo que su uniforme se estropearía, entonces le sugerí que regresara a Pucallpa y que volviera con el atuendo adecuado y, además, que trajera por lo menos una caja de pisco. Así lo hizo, y cuando llegó al helipuerto, el Comandante no reportaba nada (las conversaciones por radio las escuchaban todas las estaciones de la FAP y también la prensa nacional e internacional). Yo le pregunté cuántos cadáveres estaban listos en sus respectivas bolsas negras, para según eso salir en el helicóptero. El comandante me contestó que ninguna bolsa y, cuando le pregunté qué hacían los policías, me contestó que estaban cuidando las maletas. No me quedó más remedio que decirle en forma enérgica: “¡Oiga, comandante, a ustedes lo he enviado a recoger muertos y no a cuidar maletas!”

El primer grupo de policías tenía la tarea de ubicar los cadáveres, el segundo embolsarlos, el tercero cargarlos, acercándolos lo más que podían al helipuerto y, finalmente, colocarlos en el helicóptero, previo visto bueno del médico, que tenía la obligación de contar 90 cabezas de los pasajeros accidentados, cuyos familiares esperaban en Pucallpa para la necropsia, para que tuviera validez la póliza de seguros de la compañía de aviación y también las privadas, especialmente de los pasajeros extranjeros.

En ese accidente fallecieron, entre otros, miembros de la FAP: la esposa y los cuatro pequeños hijos del Capitán Fernando Verano Corrochano, piloto de helicóptero.

Las bolsas, a medida que iban llegando a Puerto Inca, eran trasladadas en avión a Pucallpa. Después de los primeros vuelos, los aviones con ruedas, buscaban cualquier pretexto para no aterrizar y así evitar el insoportable olor. Cuando las bolsas eran trasladadas en la cabina del helicóptero, el olor era insoportable. A pesar de que se volaba con máscara con formol, el overol de vuelo quedaba impregnado (menos mal que por experiencia llevé 3 overoles; al queapestaba, las monjitas del convento de Puerto Inca lo lavaban y nos echaban sus bendiciones).

Felizmente el avión Twin Otter del Grupo Aéreo N.º 42 de Iquitos, cuyo piloto era el Mayor Napoleón Barbosa, acuatizaba en el río. Él fue quien transportó casi todas las bolsas. El entonces Mayor Barbosa, hoy General, fue el que con coraje, aceleró la evacuación de los restos de los pasajeros fallecidos, cuya descomposición y consiguiente mal olor, era realmente insoportable.

Al principio había voluntarios que nos ayudaban a cargar las bolsas colgadas en unos palos desde el aeropuerto de Puerto Inca al muelle donde atracaba el hidroavión, pero después de sentir el mal olor y el peso se acabaron los voluntarios y terminamos cargando solos los pilotos y mecánicos de los helicópteros. Los 90 cadáveres fueron transportados en las bolsas negras trabajosamente rellenas por más de 50 policías en 5 turnos de 10. El médico permaneció todo el tiempo en el helipuerto improvisado, en plena selva, muy cerca de donde se estrelló el avión

cuatrimotor que no se lo pudo localizar en una búsqueda aérea con más de 5 aviones y 2 helicópteros durante más de 20 días.

## **JULIANE KOPCKE CUENTA LA VERDAD**

En la extraordinaria entrevista a la señora JULIANE KOPCKE que realizó mi gran amigo y compañero de la Promoción Maguiña, el señor Fernando Arrarte Granda en Canal 11 de Televisión, en el programa “El Pollo y sus amigos”, ella narró con lujo de detalles la milagrosa forma cómo a los 17 años se salvó de morir el 24 de diciembre de 1971, siendo la única sobreviviente del famoso accidente del avión LANSA.

Ella refirió que después de la fiesta por haber terminado quinto de media se dirigía en compañía de su mamá a Pucallpa donde los esperaba su padre.

Salieron de Lima con buen tiempo, ella sentada en el penúltimo asiento junto a su mamá. Antes de llegar a Pucallpa, cuando se encontraban volando más o menos a 3000 metros, el avión entró a una nube negra donde vieron relámpagos y rayos, una turbulencia tremenda. Se caían las cosas, la gente nerviosa lloraba, su mamá la tomó de la mano y le dijo: “Esto es lo último”... vio una luz blanca y sintió una explosión. De un momento a otro se encontró en el aire con el cinturón asegurado, veía verde, sentía el silbido del aire, el avión ya no estaba, vio que se estrellaba. Serían las 12 y 40.

Al día siguiente, a las 09 horas despertó solita, protegida de la lluvia por unos asientos debajo de unos árboles gigantes. Se acordó del Infierno Verde. Sentía mareos, los ojos cerrados por una herida y la clavícula derecha quebrada. No sintió miedo, buscando a su mamá encontró una bolsa de caramelos (serían unos 40) y un hilo de agua. Se acordó de lo que su papá le decía: si te pierdes en la selva, conserva la calma y sigue por donde va el agua porque ella te conducirá a una de mayor caudal. Sabía qué hacer. Sentía el ruido de los aviones y helicópteros. “El primer día caminé poco, me quedé dormida. Caminé

3 días. El cuarto día fue muy feo, vi las aves que buscan cadáveres, sentí miedo. Vi 3 asientos que se habían empotrado contra varios cadáveres clavados en el suelo. Después del cuarto día ya no escuché el ruido de los aviones, Seguí caminando bajo la lluvia, el sol, mucha piel para los zancudos, noches tristes, cuando al amanecer siento el sonido de un pájaro Shanshot, una pava que abundan en los ríos grandes, observo otro tipo de vegetación y encuentro el río Shuona, de 10 metros de ancho. Lloré de alegría. Pasaban los días. El noveno día, ya sin fuerzas, siento que mi reloj no funciona. El décimo día vi un bote blanco varado. Observé un tambo con techo de palmas, no había nadie. Estaba muy débil, hablaba sola. El día 11 escuché voces humanas, estaba sentada y se acercaron 3 madereros. Ellos pensaron en el ser mítico Llacumama que atrae a los humanos para desaparecerlos. Hablaban entre ellos y me miraban asustados. Yo saqué fuerzas y les dije: “YO SOY JULIANE LA SOBREVIVIENTE DEL AVIÓN LANSA. Me atendieron como solo ellos saben hacerlo y en el bote me llevaron a Tornavista, donde el médico del Instituto lingüístico de verano me dio los primeros auxilios”.

Como explicamos, si no hubiera sido la valentía de JULIANE KOPCKE, que nos permitió deducir con bastante aproximación la ubicación del avión Lansa, seguramente no lo hubiéramos encontrado, ya que esa zona es totalmente deshabitada, tanto que incluso los madereros no se atreven a entrar por ser una selva inexpugnable.

Si Juliane, buscando a su mamá, no hubiera hallado ese hilo de agua y hubiera caminado en sentido contrario, debido a los montículos cubiertos de árboles gigantes, estoy seguro que hubiera fallecido por inanición, ya que en esa zona no hay ninguna otra quebrada o aguada. Son cientos de colinas dispersas que se alejan del lecho de las aguadas y los riachuelos.

Debemos reconocer la sacrificada tarea de los policías que tuvieron que ubicar los cadáveres, embolsarlos y transportarlos hasta el helipuerto que no estaba cerca y bajo condiciones infernales de descomposición.

## LOS BELL 47-G IDEALES PARA INSTRUCCIÓN

El Escuadrón de Rescate N.º 832 del Grupo Aéreo Mixto N.º 8, a partir de 1964 empezó a operar en las instalaciones provisionales en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del Callao, contaba con 4 helicópteros Alouette II, 5 helicópteros Alouette III y 6 helicópteros Bell 47G 3B1, para formar nuevos pilotos.

Los helicópteros Bell 47G B3 merecen un capítulo aparte porque resultaron ideales para dar instrucción y para formar nuevos pilotos y además, a pesar de tener capacidad de transportar máximo 2 pasajeros, han cumplido misiones en todo el Perú.

Se les podía instalar dos porta camillas, flotadores y sobre todo, como contaban con carburadores y con súper cargador que les permitía volar en altura, podíamos dar instrucción a los nuevos pilotos aterrizando a 15,000 pies en la cordillera de La Viuda en las alturas de Canta, al igual que en Ticlio.

La primera vez que un helicóptero Bell 47G 3B1 cruzó volando la cordillera por Ticlio fue cuando le di instrucción al entonces Alférez Fernando Verano Corrochano, volamos de Lima a San Ramón para dar cumplimiento al Plan Perú, que consistía en tener helicópteros en diferentes partes del país. El mecánico Técnico FAP G. Lucero, viajó por tierra.

Este helicóptero, formó a casi todos los nuevos pilotos, especialmente cuando la FAP aprovechó en los años 70 los vuelos en la exploración petrolera; con la compañía Occidental Petróleo en sus operaciones de sísmica, donde cada Alférez volaba 90 horas mensuales en plena selva, frontera con Ecuador y en campamentos provisionales. Se pernoctaba en pequeñas carpas individuales.

Con ese entrenamiento, estuvimos en condiciones de volar helicópteros más grandes y cumplir, con seguridad, operaciones de evacuación y rescate, que por lo general no son planeados previamente y donde el piloto tiene que volar solo, como los pilotos de caza; asimismo, tiene que ser el meteorólogo quien determina la dirección del viento,



porque no hay manga de viento ni torre de control que le informe la presión barométrica, ni la temperatura, ni la altura verdadera, ni la humedad del ambiente. El piloto de helicóptero casi siempre está inaugurando una nueva área de aterrizaje. Además, cada misión, especialmente las de rescate y evacuación de heridos y enfermos, le enseña al piloto de helicóptero a tomar decisiones sin consultar, en cada circunstancia que le toca solucionar un problema que siempre será diferente; cuando sale airoso, incrementa considerablemente su autoestima y la confianza en sí mismo.

Siempre ha sido un verdadero problema el reducido número de oficiales nombrados para volar helicópteros, por cuanto al principio, por ignorancia, se menospreciaba la especialidad y la veían poco recomendable para la carrera profesional.

### **APRENDIENDO DE LOS ACCIDENTES**

Durante estos 57 años han sucedido numerosos accidentes, lamentablemente con pérdida de vidas y en otros casos, solo con pérdida de material. Todos nos han dejado valiosísimas enseñanzas, las mismas que se encuentran detalladas en los respectivos informes de las diferentes Juntas Calificadoras de Accidentes (JCA) y del resultado de las evaluaciones realizadas y registradas en el Alto Mando.

Para poner a consideración del Centro de Estudios Aeroespaciales del Perú, he escrito la narración de los tres únicos accidentes que me han sucedido en mis más de 10,500 horas de vuelo como piloto de los diferentes tipos de helicópteros. La coincidencia es que los tres sucedieron en misiones de evacuación y rescate. Felizmente sin pérdida de vidas y ninguno por error del piloto.

El primero, en noviembre de 1963 en la Cordillera del Callejón de Huaylas, con el grado de Alférez, en un helicóptero Alouette III. El segundo en 1964 en la Costa, con el grado de Teniente, en un Alouette II. El tercero en 1967 en el mar, con el grado de Capitán, en un Bell UH1D.

Las investigaciones de las causas de los tres accidentes constan en las actas de la JIA (Junta Investigadora de Accidentes) y en la Comisión Evaluadora de Accidentes del Comando de Operaciones.

Ninguno de los tres accidentes fue por error del piloto.

### **EL PRIMER ACCIDENTE EN ALOUETTE III**

La misión era evacuar a un enfermo grave de Huaraz a Lima, por orden de la Presidencia de la República en el mes de noviembre de 1963. Cincuenta años después, recuerdo que estaba de vacaciones, me acababan de entregar mi automóvil Chevrolet Bel Air, modelo 64 y por la mañana me encontraba de visita en el Escuadrón de Rescate, donde me propusieron cumplir la misión, en vista de que conocía la zona, pues yo hacía los vuelos del correo cada quince días, para apoyar a los pueblos detrás de la Cordillera Blanca, partiendo de Caraz para llevar las bolsas de correspondencia a Pomabamba, Parobamba, Piscobamba, Huaccrachuco y algunas veces a Sihuas.

Recuerdo que les dije que si el helicóptero estaba operativo salía de inmediato, para aprovechar las condiciones meteorológicas; pero el helicóptero estaba saliendo de una inspección y recién estaría operativo a las 10 de la mañana. Yo ya había desistido de volar, pero el mecánico, Técnico Max Valverde, que siguió un curso en Francia junto con el Capitán Pereira, me persuadió para que fuéramos a volar con el compromiso de que él sería el mecánico. Ya estaba firmada la orden de misión y estaba presentado el plan de vuelo a la torre de control por el oficial de la Sección Operaciones del Escuadrón.

Sin efectuar el vuelo de prueba reglamentario salimos rumbo a Huaraz y a los 30 minutos de vuelo todas las señales de los instrumentos de motor se fueron a cero, pero el helicóptero seguía funcionando normalmente. Buscamos un sitio para aterrizar y el mecánico solucionó el problema. Continuamos el vuelo y observé una enorme tormenta que se dirigía al Callejón de Huaylas.

Llegamos a Huaraz, donde nos esperaba la ambulancia con el enfermo y el médico. Recargamos combustible con la intención volar siguiendo el recorrido del río Santa hacia Chimbote, pero el tiempo era malo, imposible de realizar el vuelo por esa ruta. Todos estos acontecimientos se iban reportando, por escrito, al Comando del Grupo N.º 8 de Lima. Me contestaban diciendo que hiciera el máximo esfuerzo y que intentara volar directamente a Casma cruzando la Cordillera Negra. Hice el intento, pero también el tiempo era malo. Regresamos a Huaraz, proponiendo salir al día siguiente, pero de Lima insistían, con mensajes, pidiéndome que hiciera el máximo esfuerzo.

El enfermo estaba acomodado en la parte trasera de la cabina, envuelto en frazadas. Para que el médico lo acompañara se cambió la posición del asiento del helicóptero, de tal manera que el médico estuviera observado al paciente y cuidando el suero.

Por consideración a los parientes y autoridades, proseguí a realizar un nuevo intento por la ruta en que había venido, pero con la firme intención de regresar si seguía la tormenta que vi en la trayectoria. Continuamos el vuelo y vi un claro que no me convencía y mi mecánico, que tenía mucha experiencia, me hizo una señal con los pulgares indicando que siguiéramos (cuento estos detalles para conocimiento de los nuevos pilotos). Tenía buena altura, el enfermo y el médico con suficiente oxígeno, por lo que seguimos avanzando. Cuando estuvimos con buena altura, máxima potencia y la velocidad de más de 70 nudos, comenzó el helicóptero a disminuir la velocidad y el indicador de velocidad de descenso marcaba más de 300 metros por segundo. Yo aumentaba la potencia y la velocidad disminuía perdiendo altura en forma continua, cuando estábamos por tocar tierra, felizmente vi un desfiladero y orienté el helicóptero hacia allí y continuó el descenso. Eran las nacientes de un riachuelo donde conseguí el efecto de suelo con la máxima potencia, el helicóptero se estabilizó y se posó. El terreno era irregular, por lo que se inclinó el rotor principal y chocó contra el suelo. El médico nos preguntó: “¿Qué pasó?” y yo le dije: “Nos hemos caído”. El helicóptero quedó inclinado hacia mi lado y yo me desenganché la correa de seguridad y caí al agua.

De inmediato instalamos la antena y comunicamos por radio a Lima todo lo que había sucedido. Reporté que el helicóptero era recuperable y pedí que mandaran mecánicos y maderas para llevar a la carretera, que estaba cerca, al helicóptero desarmado.

El mecánico y yo ayudamos al médico para acomodar al paciente fuera del helicóptero.

No sé cómo (pero corrí tanto y trepé los obstáculos) llegué a la carretera, donde estaban estacionados varios camiones y un auto. Todos curioseando el helicóptero. En ese instante, el médico y el mecánico me hicieron señas anunciando que el paciente había fallecido. Cabe anotar que el enfermo, el médico, el mecánico y yo no teníamos ningún rasguño.

Para suerte, el que manejaba el automóvil me comentó que era el Fiscal de Recuay y que esa quebrada pertenecía a su jurisdicción, por lo que, prácticamente, le ordené que fuera a realizar el levantamiento del cadáver.

En Recuay, siete médicos le hicieron la necropsia y llegaron a la conclusión de que en la operación del apéndice hubo error del cirujano, que el 80% de los intestinos estaban infectados, que el evacuado murió por septicemia y que si hubiera llegado a Lima con vida de todas maneras habría fallecido.

El mecánico Max Valverde viajó a Lima por tierra, con la orden de informar detalladamente lo sucedido.

La policía llegó para dar seguridad al helicóptero y yo, con el overol de vuelo mojado, le pedí a un camión que me llevara a un lugar que tuviera teléfono. Me prestaron una frazada y llegamos, al amanecer, a Barranca. Volví al lugar del accidente.

Me informaron que el Ministro y el Comandante General querían que me presentara. Yo contesté diciendo que el mecánico daría toda la información y que yo regresaría a Lima con el helicóptero desarmado.

Al día siguiente, Lima envió un camión con mecánicos al mando del Capitán Humberto Pereira. Se desarmó el Alouette III N.º 616, la cabina se cargó en una anda como en las procesiones, bien asegurada para que el plexiglás que estaba intacto no se dañara. Para bajarlo, en

todo un día, solamente avanzamos 5 metros, el terreno era demasiado accidentado; sin embargo, en 3 días estuvo cargado en el camión. Todos pernoctamos encima de los bultos que había en la tienda de un anciano, que hizo todo lo que podía para ayudarnos. Él sabía adivinar el destino con la coca. Al chofer del camión le dijo que cuando llegara a Lima le esperaban muy malas noticias, y efectivamente su hija había fallecido. Hasta ahora el chofer se acuerda de lo que le dijo el brujo.

Llegamos a Lima y en pocos días el helicóptero estuvo operativo, pero el plexiglás de la puerta, que no se rompió en toda la travesía por tierra, después del vuelo de prueba se dañó por un descuido.

Mientras todo esto ocurría, la prensa, desde el primer día, sacó un titular: “Helicóptero de la FAP cae en la Cordillera Blanca, piloto Alférez Mario Muñiz Ortega muere”. Mi mamá se encontraba circunstancialmente en el Cusco, felizmente la familia no permitió que se enterara sin que ella antes hablara por radio conmigo.

La JIA en esa oportunidad, conformada por pilotos de avión, solicitó información.

Había diferentes opiniones: Un piloto de helicóptero opinó que la causa principal del accidente era “Por anticiparse en el inicio de un descenso”

Después que presentamos el informe respectivo, el interrogatorio por los pilotos de avión, que no sabían de la forma tan peculiar de operar que tienen los helicópteros, fue larguísimo. Por eso difundí este sarcástico pensamiento: “Hay que volar para la JIA”

Como en el accidente y en la investigación figuraba un muerto aunque no fuera por causa del accidente, de todas maneras debería haber un juicio.

Me citaron ante un abogado FAP, que figuraba como Fiscal del Consejo de Justicia Militar, quien me recomendó que me consiguiera un abogado para que me defendiera por cuanto había una diferencia entre el fallo de la JIA y de la conclusión del Comando de Operaciones del Ministerio y los Peritos solicitados por ellos le daban la razón a la JIA (los peritos eran pilotos de avión). La JIA concluía: “Causa principal del accidente: error del piloto por Anticiparse en el inicio de un descenso”

y la Junta Evaluadora de Accidentes del Ministerio concluía: “Causa principal: Malas condiciones meteorológicas” (El Ministerio tuvo la información de Córpac y de Faucett, haciendo referencia de que ese día y a esa hora había una fuerte tormenta y vientos huracanados).

Cuando el jefe del Consejo de Justicia Militar me preguntó el nombre de mi abogado, yo le dije que me defendía solo porque no hay nadie que sepa más que yo respecto al helicóptero Alouette III y los reglamentos.

A la última pregunta del cuestionario contesté de la siguiente manera: “Como el acusado tiene el derecho de decir todo lo que piensa en su caso, que si le preguntaran a un sastre, a un zapatero o a un cocinero, ninguno diría que “Toda aeronave que se anticipa en el inicio de un descenso se accidenta”.

Finalmente, el cuestionario decía: “Tiene usted algo que agregar”. Manifesté que estaba de acuerdo con lo que dicen los Generales de la Junta Evaluadora de Accidentes del Ministerio, que por Reglamento tiene la última palabra y que manifiestan que la causa principal del accidente del helicóptero Alouette N.º 616 fue: “Malas condiciones meteorológicas” y no como dicen los de la JIA y los peritos.

Fui absuelto por el Consejo de Justicia Militar y el fallo, debidamente documentado, fue remitido a todas las instancias y una copia para mí.

El Comandante del Grupo Aéreo Mixto N.º 8, el entonces Coronel FAP Fernando Miro Quesada y todos los jefes y oficiales del Escuadrón de Rescate me felicitaron.

## EL SEGUNDO ACCIDENTE EN ALOUETTE II

A continuación narraré y describiré las circunstancias en las que me accidenté en un helicóptero Alouette II, durante la evacuación de un oficial del Ejército, del Hospital de la ciudad de Guadalupe para conducirlo a Chiclayo.

Me encontraba en Lima volando, dando instrucción y chequeando al primer piloto civil de helicóptero del Perú, Sr. Trauten, en un

helicóptero Bell 47G en los alrededores de las nacientes del río Chillón, en los puntos que acostumbraba dar instrucción y chequear a los pilotos de la FAP. Al terminar, aterrizamos en la plataforma del Escuadrón de Rescate del Grupo Aéreo N.º 8 del Callao, donde se encontraba estacionado un helicóptero Alouette II, preparado con una porta camilla externa del lado izquierdo, instalado con su cúpula de plexiglás, y me comunicaron que tenía que salir de inmediato a efectuar una operación de rescate de Guadalupe a Chiclayo, donde se encontraba un avión C47 para trasladar a Lima a un enfermo.

El piloto que estaba de Servicio de Alerta, quien debía cumplir la misión, me dijo que jugaba el equipo de fútbol Alianza Lima, y me pidió que yo cumpliera la misión. La orden de misión y el plan de vuelo ya estaban redactados. El helicóptero estaba recargado y listo para salir lo antes posible y el prevuelo ya había sido efectuado por los pilotos y el oficial de servicio. Me decían también que no perdiera el tiempo haciendo nuevamente la inspección del prevuelo.

Yo acepté, pero de todas maneras hice el chequeo de prevuelo, a pesar de que ellos insistían que decole de inmediato. Yo ya me había propuesto no volar jamás sin hacer personalmente el prevuelo y pensando “volar para la JIA”. Encontré que la manija del servo neumático, que permite que la palanca de mando en línea de vuelo permanezca vertical, aliviando al piloto cuando la nave se encontraba volando con velocidad de crucero, estaba suelta. Escribí y firmé el reportaje. Pedí que levantaran el reportaje (con la experiencia del accidente anterior y la JIA). Vino el jefe de mantenimiento y dijo que ese sistema había sido clausurado y que la palanca de mando operaba como los primeros helicópteros sin servo neumático, y firmaron el formulario indicando que el helicóptero estaba operativo.

Salí de Lima sin problemas, cargamos combustible en Chimbote, continúe el vuelo y llegué a Guadalupe, y pensando siempre en la JIA, aterricé en un lugar cercano al hospital, de donde pudiera decolar normalmente sin obstáculos. Avisaron que el enfermo se encontraba en el patio principal del hospital y solicitaban que el helicóptero fuera allí, ya que el herido no se podía mover pues se encontraba preparado con vías de suero en una camilla, además que el patio era grande.

Aterricé en el patio, acomodaron al paciente bien abrigado y con suero. Me informaron que era un capitán del Ejército, que iba con su mamá en un automóvil y cuando intentaba adelantar a un camión cisterna chocó con el camión que venía en el sentido contrario, ambos vehículos se incendiaron: la mamá falleció y a él lo sacaron con el 80% del cuerpo quemado.

En el hospital le dieron los primeros auxilios. Pregunté si en Lima salvarían su vida, me informaron que si estuviera en Estados Unidos sobre un colchón de aire tendría un 10% de posibilidades de vivir. Entonces, pregunté por qué pidieron el helicóptero, me contestaron que era “para consolar a los parientes que estaban desesperados”. De esto se puede deducir que los médicos y las autoridades de ese entonces desconocían el alto costo de la hora de vuelo de los helicópteros y que no sabían evaluar otras alternativas más lógicas para una evacuación de emergencia.

Antes de poner en marcha el helicóptero, pedí a la policía que la enorme cantidad de curiosos se retirara para poder arrancar el helicóptero y decolar. Una vez que el helicóptero arrancó sin novedad y como habían obstáculos: cables, arboles, etc., hice un decolaje de máxima performance de norte a sur alcanzando la velocidad de 60 nudos. Cuando me encontraba a una altura de 600 pies, inicié el viraje hacia el norte para dirigirme a Chiclayo. En ese momento, sentí que la palanca de mando no respondía para efectuar el viraje a la derecha. Pensé que el mecánico, Técnico Vera, estaba entorpeciendo con sus piernas la palanca de doble mando. El mecánico me mostró que no tocaba para nada los mandos; en ese momento, sentí que el asunto era sumamente grave. Traté de conservar el helicóptero con velocidad para mantener la altura de 600 pies, pero el helicóptero, completamente inclinado sobre la izquierda, giraba perdiendo altura y llevando una trayectoria circular. Se aproximaba cada vez más a tierra. En esos cruciales momentos pensaba yo cómo quedaría el enfermo, ya que el golpe sería de ese lado cuando nos estrelláramos contra el suelo. Felizmente no pensé en mí, porque si no habría entrado en pánico y no hubiera luchado hasta el final.

Di tres o cuatro vueltas, y cuando las palas del rotor principal estaban por rozar las azoteas de las casas, en esas circunstancias le di el máximo de potencia con la palanca colectiva y escuché cómo explotaba la turbina y nos estrellamos.

Seguramente perdí el conocimiento por un instante, después me di cuenta que estaba sentado y el mecánico desmayado a mi lado, el enfermo salió disparado con camilla y todo y gritaba a todo pulmón “auxilio”. El helicóptero comenzó a incendiarse, a pesar de que hice el procedimiento de emergencia para apagar el motor. Con las manos hale las mangueras que ardían, allí me di cuenta de que es por algo que los pilotos deben volar con guantes, yo no los tenía puestos y me quemé.

Me pregunté por qué estaba vivo y adónde habíamos caído. Era el patio de los tuberculosos del mismo hospital de donde habíamos salido. Felizmente no fue en el patio principal que estaba lleno de gente.

Vino un periodista a entrevistarme, le dije que no estábamos autorizados a dar declaraciones, pero: “Usted puede ver el helicóptero, tomar fotografías, hablar con la gente, etc. Y, por favor, diga que estamos vivos”. (eso le dije pensando en el anterior accidente que habido sido hacía muy poco tiempo). Vino la ambulancia y nos llevaron por tierra en poco tiempo, ya que la distancia entre Guadalupe y Chiclayo no es mucha. De todas maneras, llegamos de noche, el enfermo, la fallecida madre del enfermo, el mecánico y yo a Chiclayo, de donde viajamos a Lima en un avión C47, al mando del entonces Teniente Nicho que hacía su primer vuelo nocturno.

Mientras esto sucedía, en Lima mis padres y hermanos se encontraban de visita en la casa de mi tía abuela. Felizmente mi mamá salió de la sala para ayudar a la tía, en ese momento el Flash del Panamericana TV: “Cae helicóptero de la FAP muere el piloto”. De inmediato, con pretextos, regresaron a casa sin que mi mamá se enterara.

Mi hermano preguntaba al Escuadrón por teléfono y le decían que estaban prohibidos de dar información. Por fin le dijeron que llegaba el avión de Chiclayo a las 10 de la noche.

Mi hermano cuenta que lo primero que bajaron del avión fue un féretro, luego una camilla, después una silla de ruedas y al final salí yo muy tranquilo.

Al día siguiente, mi mamá vio una pequeña herida en mi espalda y me puso un parche. Le conté todo. Insistí en que me sentía bien y me despedí como de costumbre. Ella era profesora y asistió, como siempre, al colegio. Sus compañeras la recibieron compungidas y asombradas de su serenidad.

Le mostraron el periódico. La información, con lujo de detalles del accidente del helicóptero y en letras grandes en primera página: Que el Teniente FAP Mario Muñoz Ortega había fallecido; mi mamá se desmayó.

Analizando por qué estábamos vivos a pesar del accidente, observé que cuando estuvimos por chocar con el techo de las casas del hospital, el helicóptero inclinado a 90 grados y virando, seguramente el botalón de cola chocó contra un árbol y enderezó el helicóptero, de tal manera que una de las tres palas, la del lado del piloto, chocó primero con el techo, el cual amortiguó de alguna manera el impacto, mientras que el lado del mecánico, con mayor fuerza, contra el suelo, por lo cual le afectó la columna, por la que estuvo enyesado durante un año.

Comenzaron las investigaciones de las causas del accidente y uno de los antecedentes era que, cuando en ese helicóptero estuvo haciendo prácticas de aterrizaje en el edificio del Cuartel General de la FAP el entonces Capitán Walter Díaz Cuadros, en el momento del decolaje, sintió que la palanca de mando halaba en forma alarmante hacia la izquierda. De inmediato se dirigieron al Escuadrón que en ese tiempo funcionaba en Limatambo, antiguo Aeropuerto Internacional de Perú.

El piloto reportó la falla detectada en el documento reglamentario denominado Guión dos.

Las circunstancias hicieron que el Escuadrón de Mantenimiento no levantara el Reportaje, por cuanto en ese mes, todo el Escuadrón fue trasladado a las instalaciones provisionales del Grupo Aéreo Mixto N.º 8 del flamante Aeropuerto Internacional Jorge Chávez del Callao. Varios helicópteros fueron trasladados por tierra.

En esos días se accidentó un avión de la Fuerza Aérea Argentina en los cerros de Ventanilla.

En la rampa, frente al hangar de mantenimiento, estaban estacionados todos los helicópteros Alouette III y Alouette II; al

amanecer del día del accidente efectuó la búsqueda con un helicóptero Alouette III con el Coronel Fernando Miro Quesada, Comandante del Grupo Aéreo Mixto N.º 8, sabiendo que el último reportaje a la torre de control del avión argentino fue antes que intentara aterrizar en el Aeropuerto Jorge Chávez.

Volamos hasta que se prendió la luz roja de mínimo de combustible. Cambiamos a otro helicóptero Alouette III, con el que se ubicaron a los dos niños sobrevivientes y observamos un claro entre la neblina que permitiría llegar hasta el avión accidentado. Otro helicóptero evacuó a los dos niños sobrevivientes al Hospital Naval. Yo regresé a la Base. Con el Capitán Melzi y el Coronel Miro Quesada salimos en un helicóptero Alouette II y aterrizamos cerca del avión accidentado, el Capitán Melzi se quedó en tierra y encontró al ingeniero de vuelo, único adulto sobreviviente del accidente, al que acomodaron dentro de la cabina del helicóptero en los brazos del Coronel Miro Quesada y lo transportamos al Hospital Naval.

Fue una casualidad que esa mañana no voláramos el Alouette II que tenía la falla del servo neumático, con el que después me accidente. Si en la emergencia de búsqueda del avión argentino hubiéramos utilizado ese helicóptero, seguramente nos habríamos accidentado con el Comando del Grupo y el Comandante del Escuadrón. En la investigación se comprobó que el reportaje que hizo el Capitán Díaz no había sido levantado, es decir no investigaron la causa por la cual la palanca del piloto tiraba fuertemente a la izquierda, debido a la circunstancia del traslado por tierra de Limatambo al Callao.

Los miembros de la JIA, que estaba compuesta por pilotos de avión y de helicóptero, hicieron diferentes hipótesis sobre las causas del accidente; unos decían que cómo era posible que el piloto hubiera puesto en la camilla izquierda al herido y al mecánico en el asiento izquierdo y, por consiguiente, el helicóptero perdió el equilibrio por el peso a un solo lado y que esta era la causa principal del accidente. Era error del piloto. Otros afirmaban que yo no había dispuesto que se instalara la camilla en un solo lado y, además, en esa configuración habíamos realizado múltiples operaciones y prácticas con los pilotos

que nos dieron instrucción. Hubo también otra serie de especulaciones que no faltan en las investigaciones de accidentes de aeronaves.

En principio, fueron los oficiales a cargo del Escuadrón quienes prepararon el helicóptero con el porta camillas al lado izquierdo para efectuar el rescate de una persona de Guadalupe a Chiclayo, como dije anteriormente. Cuando llegué de volar, encontré el helicóptero Alouette II listo para decolar, incluso la orden de misión y el plan de vuelos presentado a CORPAC por el oficial de servicio.

Para demostrar al Alto Mando que el helicóptero, si no tuviera ninguna falla, podía volar perfectamente con una sola camilla, como lo demostraban las múltiples fotografías de los otros rescates realizados anteriormente, solicité que se implementara otro Alouette II en las mismas condiciones que el helicóptero accidentado y me presenté como voluntario para echarme dentro de la camilla externa simulando ser el enfermo.

El vuelo lo realizaron el Mayor Javier Oswaldo Cabrera Arca y el Mayor Eugenio Waltersdorfer y comprobaron que el helicóptero volaba perfectamente. Para seguir con la demostración a los demás pilotos, se puso un lastre con bolsas de cemento hasta un peso de 90 kilos en la camilla izquierda del helicóptero Alouette II, ya que con justa razón los mecánicos se negaron a volar echados en la camilla, como lo hizo el Teniente Muñiz.

Con lo que la JIA y la Junta Calificadora de Accidentes del Ministerio de Aeronáutica llegaron a la conclusión de que la causa principal del accidente fue falla mecánica, o sea por el servo neumático inoperativo, por irresponsabilidad de la administración.

Después de esta investigación, se dedujo que el accidente ocurrido entre el Campamento de Ingeniería del Ejército, Ingenio y Moyobamba, donde fallecieron el Capitán Jorge Gálvez, el Ing. Payet y el mecánico Suboficial de 1ra José Yáñez, que realizaban el estudio del trazo de carretera sobre el río Mayo, fue debido a la falla del servo neumático del Alouette II, toda vez que los encontraron tres meses después en una posición similar al accidente en el Hospital de Guadalupe. En aquella oportunidad, la JIA llegó a la equivocada conclusión de que

ese accidente fue error del piloto por llevar exceso de peso (si hubiera tenido exceso de peso no habría podido despegar).

Hacía diez años que el ya famoso Escuadrón de Rescate había cumplido múltiples operaciones en las playas, en el aluvión de Ranrahirca de Yungay, en el terremoto en Arequipa, en apoyo a la compañía Cerro de Pasco, en la exploración minera, en apoyo al Servicio Aerofotográfico Nacional, el abastecimiento en la Cordillera del Cóndor, en Chávez Valdivia etc. Por supuesto que se produjeron diferentes accidentes de helicópteros en diferentes lugares del territorio. El Escuadrón de Rescate ganaba cada vez mayor experiencia.

### **ACCIDENTE EN BELL UH-1D**

Este se produjo durante el cumplimiento del servicio de alerta en temporadas de verano, durante la mayor concurrencia de bañistas a las playas.

Los pilotos de helicóptero cubríamos el Servicio de Alerta de Playas para apoyar a los bañistas desde Ancón hasta Pucusana. Como éramos pocos pilotos y mecánicos, el servicio era muy seguido y lo más sacrificado, tanto para la familia como para uno mismo, era los domingos y feriados.

Recuerdo, que en los múltiples informes del resultado de las emergencias acudidas y las falsas alarmas, sosteníamos que más barato resultaría el servicio o permanencia de lanchas y botes salvavidas que el empleo del helicóptero. Este debería ser el último recurso, y se debía insistir en la educación de los bañistas. Poco a poco nos dieron la razón.

En el verano de 1967, fui nombrado para cubrir el servicio de alerta en apoyo a los bañistas de las playas, con un helicóptero Bell UH1D, que llevaba a bordo, además del mecánico, a un médico y un policía salvavidas.

Llamaron por radio, pidiendo auxilio, ya que el mar estaba bravísimo y había un bote inflable con hombres, mujeres y niños que el mar se los

llevaba. De inmediato nos dirigimos a la playa Arica donde se presentó la emergencia.

Soltamos con el winche el cable con la boya salvavidas, y los náufragos se agarraron de ella. Con el helicóptero en vuelo estacionario desplazándonos del mar hacia la playa, los remolcamos hasta ponerlos fuera de peligro. Uno de los evacuados era un comandante del Ejército y su familia.

En el momento que regresábamos a nuestro puesto con la alegría de ver el bote y sus ocupantes fuera de peligro, ya en la playa, dándonos muestras de agradecimiento, nos llegó otra llamada de emergencia para apoyar a una persona en peligro de ahogarse.

En el cable del huinche descendió el policía salvavidas, abrazó al bañista, lo acomodó en la boya salvavidas y lo remolcamos hasta la playa, donde quedo el policía y el salvado rodeado por sus familiares.

Con el médico y el mecánico a bordo nos dirigimos a nuestro puesto en tierra, cuando por radio y señales desesperadas de la playa nos indicaban que había una mujer que pedía auxilio. Como ya no teníamos al policía salvavidas a bordo, ubicamos a la persona por ahogarse, en vuelo estacionario y con las puertas del helicóptero abiertas, vimos una cadena humana de bañistas en la playa tratando de alcanzar a la persona en peligro; era imposible que la alcanzara por el tamaño de las olas. Opte por empujar a la persona con el viento que producen las palas del helicóptero. La bañista, en ese instante, había inclinado la cabeza y solamente flotaba. Poco a poco la deslicé hasta que la cadena de bañistas la sujetaron, la sacaron y le dieron los primeros auxilios en la playa.

Con la satisfacción del éxito de la operación empecé a dar potencia al helicóptero para despegar y en el momento que aún me encontraba en vuelo estacionario, muy cerca del agua del mar, sentí un fuerte golpe que repercutió en los pedales de dirección que no respondían. Cuando actué, como siempre, con los pies, los pedales estaban sueltos y no respondían en absoluto. El helicóptero giró bruscamente en 360 grados, veía tierra, mar, tierra nuevamente y, cuando el helicóptero empezó a inclinarse y sabiendo que las palas principales son el mayor peligro en los accidentes, que al girar a tanta velocidad golpean fuertemente

destruyendo lo que encuentran en su camino, me acordé en milésimos de segundos que en una oportunidad un mecánico me pidió arrancar un helicóptero Alouette II para comprobar la reparación del rotor de cola. Como era la primera vez que hacía un arranque de helicóptero a sola solicitud del mecánico, me dije a mí mismo que debía maniobrar con el mayor cuidado posible, incluso le manifesté al mecánico que como se trataba de un arranque de comprobación colocara el helicóptero alejado del hangar y que la próxima vez pintara el suelo con un círculo para que nadie se acercara. En 1960 era Alférez y no sé por qué me puse tan meticuloso.

Cuando arranqué el Alouette II, felizmente comencé a actuar los mandos con sumo cuidado. El helicóptero estaba sin puertas, porque hacía mucho calor y el mecánico se sentó al lado izquierdo. Cuando cuidadosamente inicié el despegue, el helicóptero giró bruscamente en 180 grados, para evitar que siguiera girando, presioné fuertemente la palanca colectiva hacia abajo contra el piso, para que con la fricción de los esquíes con el suelo frenara la rotación. Así fue que el helicóptero dejó de rotar y el mecánico salió de la cabina pálido por el susto. El Alouette quedó estacionado con la cabina en sentido contrario. Cuando investigaron, comprobaron que el mecánico, había armado el rotor de cola al revés.

En esa situación tan desesperante en la playa, sentí que el helicóptero empezaba a inclinarse y por temor a las palas, bajé bruscamente la palanca colectiva y hundí violentamente al helicóptero en el mar para frenar la rotación.

Seguramente respiré profundamente antes de esa decisión, gracias a lo cual tuve suficiente aire para poder despojarme del chaleco salvavidas que me impedía salir por la ventana, subí al techo del helicóptero donde observé que el rotor principal había salido disparado arrancando la transmisión de cuajo, quedando el techo de la cabina solamente con la antena. Observé también que el médico y el mecánico me hacían señas desde la playa y entre mí, dije: “el capitán de la nave es el último en abandonarla”. Cuando llegué a nado a la playa con la ayuda de los bañistas, vi que a la persona que acabábamos de salvar la rodeaban

muchos curiosos, procedí a espantarlos para que no le quitasen el oxígeno. La evacuamos en un helicóptero que la llevó al hospital donde se salvó.

En la playa me encontré con el Capitán FAP Paulet, quien me dijo que estuvo observando toda la operación y que “una ola enorme me cubrió la cola”. Supuse que esa fue la causa del accidente.

Otro helicóptero de la FAP nos llevó al mecánico y a mí al médico en la Base del Callao.

En cuanto llegué al Escuadrón de Rescate redacté lo ocurrido y lo que me había informado un testigo importante, como era el Capitán FAP Paulet. Presenté el informe inmediatamente.

Se iniciaron las investigaciones correspondientes (siempre hay diferentes opiniones positivas y negativas, expertos y elucubradores, como por ejemplo decían que la causa principal del accidente fue haber derrapado el helicóptero para empujar a la bañista con el aire del helicóptero, sabiendo que había tantas olas y tan altas y que, por consiguiente, era error del piloto la causa principal del accidente).

Finalmente, en el historial de ese helicóptero Bell UH1D N.º 625 había un reportaje de meses atrás, en el que se informaba que, efectuando este un vuelo de auxilio en la playa de la Mar Brava del Callao y como la persona a evacuar estaba muerta, el piloto no pudo llevarlo, porque tenía que esperar al Fiscal. La gente del lugar, por ignorante, le tiró piedras al helicóptero, impactando una de ellas en una de las palas del rotor de cola que tenía 50 horas. Después de examinar visualmente la pala, decretaron irresponsablemente que podía seguir volando. La fábrica Bell envió sus expertos, examinaron el helicóptero y concluyeron que la pala del rotor de cola estaba rota y manifestaron que era imposible que una ola pudiera haber producido esa rotura.

La inspección que realizaron en los laboratorios y talleres de la fábrica (a la media pala que quedó) dio como resultado que esa pala tenía una fisura que progresivamente se iba incrementando, que felizmente la pala del rotor de cola se rompió cuando el helicóptero estaba en vuelo estacionario y que si eso ocurría en vuelo a cualquier altura el accidente habría sido fatal y sin sobrevivientes.



Por salvar la vida de una bañista, el accidente se produjo en vuelo estacionario antes que el helicóptero iniciara su trayectoria de decolaje y estuviera a mayor altura, solo así se salvó la tripulación completa, médico, mecánico y piloto.

### **La causa principal del accidente:**

Falla mecánica por IRRESPONSABILIDAD E INEXPERIENCIA.

**Experiencia:** En aviación y especialmente en helicópteros la inspección de alguna anomalía detectada visualmente debe ser corroborada en los laboratorios. Aprovechar los avances de la ciencia y de la tecnología para contribuir a la seguridad de vuelos.

Cuando el informe final de las investigaciones del accidente del helicóptero Bell UH1D N.º 625 elevado por la JIA llegó al entonces Ministerio de Aeronáutica para la evaluación, por la Junta Superior de la Dirección de Operaciones de la FAP, el Alto Mando se enteró de que a esa fecha, yo era el oficial con más horas de vuelo en helicóptero en el Perú; me felicitaron.

Con la experiencia de esos tres únicos accidentes, tuve la satisfacción de dar instrucción a un gran número de jóvenes pilotos en los helicópteros 47G, Alouette II, Alouette III, Bell UH1D, Bell 212, Jet Ranger Bell 206 y en los bimotores MI-8, haciendo hincapié en los procedimientos de emergencia. Todos los nuevos pilotos tenían que practicar aterrizajes en un punto con el motor apagado, a lo que le denominamos AUTORROTACIÓN hasta el suelo. Desacelerando el motor o las dos turbinas, en el caso de los Bell 212 y los MI-8.

Estas prácticas las realizábamos apagando el motor a diferentes alturas, para llegar a un punto con descensos de un trayecto de 360 grados, de 180°, de 90° y directamente al helipuerto con la velocidad de planeo que le permitiera bajar rápidamente la velocidad a una determinada altura. “Fler” es una maniobra que permite ganar revoluciones al rotor principal y con esa inercia, se logra posar suavemente el helicóptero en un punto previamente establecido. A tal grado de eficiencia llegaba el entrenamiento en autorrotaciones, que los nuevos pilotos tenían más dificultad en realizar un aterrizaje normal de precisión, simulando

máxima carga en el helicóptero, que demostrar una autorrotación normal.

Como las circunstancias de aprovechar al máximo el inicio de las operaciones de sísmica de la Compañía Occidental en la selva norte (nacientes del río Corrientes) en que los vuelos de punto a punto, de helipuerto a helipuerto, eran de pocos minutos, nos permitía nombrar pilotos con muy poca experiencia para que precisamente se fogueen en vuelos con carga externa. Estos nuevos oficiales llegaban a volar 90 horas mensuales y había el peligro de que se sobre estimen; por ello, era sumamente importante transmitirles todas las experiencias acumuladas en esos casi 15 años que los helicópteros de la FAP volamos en todo el Perú

Las conferencias de seguridad de vuelo, siempre son importantes, en esa oportunidad eran mucho más y resultaba imprescindible que los jóvenes pilotos tomen conciencia de que cuán importante es que no haya accidentes, no solo por su propia seguridad sino por el prestigio de la FAP, que en ese momento estaba en los ojos de muchas compañías operadoras de helicópteros internacionales interesadas en operar en el Perú, por lo que cualquier incidente o accidente repercutiría en la prensa. Los oficiales llegaron a entender que es preferible no cumplir una misión que provocar un accidente. Los instructores teníamos mucha responsabilidad.

### **EXTRAORDINARIA OPORTUNIDAD PARA CAPACITACIÓN DE NUEVOS PILOTOS**

Con el Boom del petróleo, se requerían más helicópteros y por consiguiente, más tripulaciones; esa fue la extraordinaria oportunidad para explotar las cualidades de estas aeronaves que permitan autofinanciar la adquisición de los helicópteros, y especialmente la instrucción, capacitación y acumulación de horas de vuelo de las nuevas tripulaciones.

En 1971, adquirimos 6 helicópteros Alouette III, los modernos 17 helicópteros Bell 212, más helicópteros Bell 47G y posteriormente 6

helicópteros Bell Jet Ranger 206 nuevos de la Fábrica de Fort Worth, Texas, EE. UU. Los primeros llegaron en los aviones Hércules. Después se llegó a la conclusión de que resultaba mucho más económico y conveniente que los helicópteros vinieran de los EE. UU. volando; pues en esas más o menos 30 horas de vuelo para llegar al Perú, se aprovechaba para dar instrucción, lo que significaba ahorro de tiempo, estímulo, experiencia y refuerzo de autoestima.

Como expliqué anteriormente, las operaciones de “Sísmica” que se realizaban con los pequeños helicópteros Bell 47G transportando 150 kilos en carga externa permitieron a los jóvenes pilotos volar 90 horas mensuales, con una permanencia de más de 15 días en la zona, viviendo en carpas pero adquiriendo una experiencia invaluable.

### **MI MAYOR, NO FORME NUEVOS PILOTOS, NOS QUITARÁN NUESTRA OPORTUNIDAD**

Recuerdo que cuando a los primeros alféreces los dejé solos operando para la Compañía Occidental en el campamento Teniente López y regresaron a Lima y advirtieron mi angustia y desesperación por formar nuevos pilotos y por dar instrucción, incluso los días domingos y feriados, me dijeron: “mi Mayor, no forme nuevos pilotos porque nos van a quitar nuestra oportunidad”. Yo me hice el que no había oído bien y les pedí que repitieran 3 veces lo que habían dicho e hicieran lo mismo después de 3 meses.

Efectivamente, cuando los puntos de aterrizaje se fueron alejando, cuando las condiciones meteorológicas se iban complicando, cuando los relevos no llegaban, entonces 3 de los 4 primeros pilotos pidieron su cambio de colocación y se fueron a volar aviones.

Cada año, eran nombrados al Grupo Aéreo N.º 3 más de 10 nuevos pilotos. Se programaba a los pilotos antiguos de otras unidades para que volaran, ya sea como instructores en Lima o en la zona del petróleo y el eterno problema: LA FALTA DE PILOTOS, que se agudizó con la

adquisición de 6 nuevos helicópteros MI-8 más los tres MI-8 que había obsequiado la URRS, la escasez de pilotos y copilotos se complicó aún más.

Si bien es cierto que los helicópteros MI-8 están implementados para vuelo instrumental y por consiguiente requieren de un copiloto que viene a ser un piloto calificado; ante la escasez de estos, tuve que llevar como copiloto a un Alférez recién graduado que nunca había visto un helicóptero, y durante la travesía le fui dando instrucción; lo más interesante fue que cuando efectuamos el trasteo de los tubos de perforación desde una Chata en el río Corrientes a las instalaciones del primer pozo productivo, para lo cual se realizaban como mínimo 4 enganches por hora con tremendos tubos que daban vueltas. Durante esos 10 minutos de travesía, el prácticamente piloto alumno, poco a poco se fue familiarizando y cada retorno vacío yo le dejaba el mando. Así, el Alférez me exigía que le dejara operar solo. Después de las 60 horas, efectuando el mismo trabajo, realizábamos un enganche él y un enganche yo. Uno de los últimos días lo dejé que realizara toda la operación solo y lo hizo muy bien; al final de las 8 horas me dijo: “ya no puedo más” y me mostró sus manos agarrotadas.

Llegué a la conclusión de que a este Alférez lo único que le faltaba para ser copiloto calificado era el conocimiento de la ingeniería del MI-8, entonces decidí darle la instrucción teórica que necesitaba (lo hice en el campamento, aprovechando las horas libres).

Con ese antecedente, le propuse al Coronel Enrique Morey, experimentado piloto de aviones de transporte, primer Comandante del Grupo N.º 3, que propusiera al Alto Mando para que autorizara que los pilotos de Caza, a modo de conocer la zona fronteriza, volaran como copilotos de los helicópteros MI-8, para aliviar en algo el eterno problema de la escasez de pilotos de helicóptero.

Así fue que los pilotos de Caza y Bombarderos apreciaron y reconocieron la esforzada labor de las tripulaciones de helicóptero; decisión que sirvió para integrar más aun al personal de la Fuerza Aérea como dice la sabiduría popular: “es mejor una vez visto que cien contado”.

### CREACIÓN DEL GRUPO AÉREO N.º 3

En 1957, el Escuadrón de Rescate formaba parte del Grupo Aéreo N.º 51 con sede en la Escuela de Oficiales de Las Palmas, con solo 2 helicópteros Hiller H23C con capacidad para 3 personas incluido el piloto, comprados con fondos del Ministerio de Salud. Con estos se iniciaron algunos trabajos de vacunación en forma muy limitada, por cuanto sus características no les permitían mayor empleo. En 1958, el Servicio Aerofotográfico Nacional, con la intención de apoyar en los levantamientos Aerofotográficos, adquirió en la Exposición Francesa un helicóptero Alouette II, con motor a turbina, cuya capacidad era para 5 personas. Es así como la Fuerza Aérea del Perú contaba, en 1959, con 3 unidades. En 1960, ese helicóptero Alouette II del Servicio Aerofotográfico Nacional (SAN), fue asignado al 71 Escuadrón de Rescate. La Fuerza Aérea creó, entonces el Grupo Aéreo N.º 31, cuyo Comandante fue el entonces Coronel FAP Jorge Debernardi León. Este grupo estuvo conformado por aviones y helicópteros y como integrante del mismo, el Escuadrón de Rescate N.º 71, cuyo comando fue el entonces Mayor FAP Javier Oswaldo Cabrera Arca, quien reemplazó al Mayor FAP Víctor Abad.

La Fuerza Aérea y los diferentes sectores del país requerían, cada vez con más urgencia, la utilización de los avances de la ciencia en materia de aeronáutica. El Gobierno del Dr. Manuel Prado Ugarteche decidió la adquisición de 6 helicópteros Alouette II. Con este motivo llegó al Perú una misión francesa que se encargó de organizar “La Escuela Francesa”.

El Grupo Aéreo N.º 31, que funcionaba en Las Palmas, se fusionó con Transportes Aéreos Militares (TAM) y se formó una nueva unidad que se denominó Comando de Transportes (COTRA); funcionó durante el año 1961.

En 1962, se disolvió COTRA, y nació el Grupo Aéreo Mixto N.º 8 y el Servicio Aéreo de Transportes Comerciales (SATCO), que funcionaban en el Aeropuerto Internacional de Limatambo.

En 1964, el Grupo Aéreo Mixto N.º 8 se trasladó al Callao. Dentro de la organización de este grupo funcionaba el Escuadrón de Rescate N.º 832. Para entonces ya la Fuerza Aérea había adquirido 6 helicópteros Alouette III, cuyas características les permitía volar a gran altura. Con el empleo de estos, las tripulaciones de la FAP adquirieron mayor experiencia; realizaron diversas operaciones en apoyo a la exploración minera.

En 1965, con la experiencia adquirida, los Alouette III tuvieron éxito en el apoyo a las operaciones del Ejército, en la lucha contra las guerrillas en Mesa Pelada, Huancamayo, Chilifruta, Púcuta, Andamarca, Satipo y Huancabamba.

Una de las conclusiones a las que llegó la Fuerza Aérea después de estas operaciones fue que, de no haber capacitado a sus tripulaciones en las tareas de apoyo al desarrollo del país, no habría tenido el éxito alcanzado en la guerra.

En 1966, llegaron 6 helicópteros Bell UH1D con capacidad para 13 personas; estos podían operar en el transporte de carga pesada en la zona petrolera.

El Escuadrón de Rescate N.º 832 fue requerido por algunas compañías que comenzaron a explorar áreas petroleras en la zona de Pucallpa, para realizar trabajos esporádicos y posteriormente de apoyo a la Compañía Mobil Oil en el río Santiago. Las tripulaciones de la Fuerza Aérea también operaban los helicópteros Bell UH1B de la compañía inglesa Bristol.

Todos los helicópteros de la Fuerza Aérea operaron intensamente en 1970 en apoyo de los damnificados del terremoto del Callejón de Huaylas, conjuntamente con helicópteros brasileros, franceses, americanos y soviéticos

El Escuadrón de Rescate N.º 832, cuya flota, si bien es cierto, fue incrementada con los 3 helicópteros MI-8 donados por la Unión Soviética, el conjunto de su flota se vio afectada, por el gran número de horas voladas en apoyo a los damnificados del terremoto.

Por el año 1971 se vislumbraba el “boom” del petróleo. En esas circunstancias, el Gobierno Militar de esa época tuvo el acierto de

reservar para el Estado, mediante un Decreto Ley, el apoyo aéreo a las operaciones petroleras, encargando a la Fuerza Aérea del Perú su ejecución. Este Decreto fue propuesto por dos oficiales de la Fuerza Aérea: El General Víctor Velásquez Vercelli y el Coronel Javier Oswaldo Cabrera Arca, por intermedio del Ministerio de Transporte, ya que ellos trabajaban en la DGTA.

Debido a los conocimientos del General Javier Oswaldo Cabrera Arca, a la experiencia del éxito alcanzado en la lucha contra las guerrillas y al entrenamiento de sus tripulaciones, se llegó a la conclusión de que no se podía desperdiciar la oportunidad de participar en el apoyo a la explotación petrolera en sus diferentes fases (sísmica y perforación) en la selva peruana. Es así como en 1971, PETROPERÚ firmó un contrato con la compañía Occidental Petroleum (OXY) para sus operaciones de sísmica, en el lote asignado justamente en la frontera con Ecuador.

Teniendo en cuenta que se necesitaba adquirir un gran número de helicópteros y los recursos para esa compra no estaban presupuestados por el gobierno, se planteó la siguiente solución: que los helicópteros requeridos fueran adquiridos con los propios recursos que generaría el Escuadrón.

La capacidad de decisión del Escuadrón N.º 832 y el nivel de sus mandos no se adecuaba a las múltiples negociaciones que tenían que efectuarse con representantes de las compañías transnacionales.

Los directivos y gerentes de las compañías petroleras que operaban en el Perú tenían que tratar con diferentes comandos (Comando del Escuadrón de Rescate, Comando del Grupo Aéreo N.º 8, Comandante de la Compañía SATCO, Jefe de Economía y Finanzas del Ministerio de Aeronáutica, Director de Operaciones del Ministerio de Aeronáutica y funcionarios de la Dirección General de Transporte Aéreo, y además con los ejecutivos de PETROPERÚ), lo que tornaba sumamente engorrosas las negociaciones de tanta importancia para el desarrollo del país. Es así como la Fuerza Aérea del Perú tomó la determinación de centralizar en un solo comando todo lo relacionado al empleo de los helicópteros en el Perú y constituyó el día 6 de junio de 1972 el Grupo Aéreo N.º 3 en base al Escuadrón N.º 832.

La sustentación fundamental para que la FAP participara con sus helicópteros en el apoyo a la exploración y explotación petrolera, se basó en que de esta manera se ahorrarían ingentes cantidades de divisas en la instrucción, entrenamiento y preparación de las tripulaciones de helicópteros, rubro más costoso en la formación de una Fuerza Aérea eficaz. Con esta participación, el Perú adquiriría experiencia operativa y logística en el empleo de los helicópteros e incrementaría su flota tanto para el desarrollo como para la Defensa Nacional.

La participación del Jefe de Estado Mayor, Teniente General FAP Jorge Debernardi León, fue determinante para la creación del Grupo Aéreo N.º 3. Fue asimismo decisivo el apoyo del entonces Ministro de Aeronáutica y Comandante General de la FAP, Teniente General Rolando Gilardi (uno de los primeros pilotos de helicóptero), quien juntamente con el General de División Jorge Fernández Maldonado, Ministro de Energía y Minas, con el General Marco Fernández Baca, Presidente del Directorio de PETROPERÚ y con el entonces Coronel Javier Oswaldo Cabrera Arca, Subdirector de Transporte Aéreo, contribuyeron en la documentación que permitió la firma del Decreto Supremo de Creación del Grupo Aéreo N.º 3.

Los conocimientos del General FAP Javier Oswaldo Cabrera Arca, Piloto de helicóptero más experimentado, hombre visionario, que dejó huella en la mentalidad de las tripulaciones, transmitiéndoles mística de trabajo y ejemplo de honradez, fueron un gran aporte para las decisiones del Alto Mando.

## PETROPERÚ

Con la estatización del petróleo nació la compañía PETROPERÚ y se inició la exploración petrolera en el Nor Oriente Peruano. Esta empresa realizaba sus trabajos de sísmica sin el empleo de helicópteros, es decir por tierra, con el empleo de trocheros; entonces se podía apreciar que un helicóptero pequeño reemplazaba el trabajo de 100 hombres. En los primeros resultados de la exploración sísmica se detectó las estructuras petroleras de Trompeteros en el río Corrientes, la estructura de Capirona, aguas arriba del mismo río, y la estructura de Pavayacu cerca de Capirona; pero selva adentro, ya no a la orilla. Un geólogo alemán contratado por PETROPERÚ, manifestó que la estructura de Trompeteros era pequeña, haciendo hincapié en que la de Pavayacu era enorme. PETROPERÚ tuvo la suerte de encontrar petróleo en el primer pozo exploratorio en Trompeteros y no tuvo necesidad de emplear helicópteros. Con ese éxito, cuya noticia dio la vuelta al mundo, trasladaron los equipos de perforación por el río Corrientes en “Chatas” hacia Capirona, donde también en la primera perforación, y sin el empleo de helicópteros, encontraron petróleo de buena calidad (API 36).

Dados estos acontecimientos, ya justificaba trasladar los equipos y campamentos selva adentro desde Capirona a Pavayacu, para lo cual era imprescindible el empleo de los helicópteros MI-8 de fabricación soviética, los cuales llegaron al Perú en misión de apoyo humanitario a los damnificados del terremoto de 1970 en Huaraz.

Estos helicópteros soviéticos MI-8 habían sido utilizados solamente con carga interna, motivo por el cual las tripulaciones tenían poca experiencia y eran prácticamente autodidactas. En estos helicópteros viajaron el Ministro de Energía y Minas, General Jorge Fernández Maldonado, y el Presidente del Directorio de PETROPERÚ, General Marco Fernández Baca, desde Bagua Chica (El Milagro), pasando por el Pongo de Manseriche hasta Intuto, campamento inicial de PETROPERÚ a orillas del río Tigre, luego de efectuar un reconocimiento de la zona de

Pavayacu, los helicópteros MI-8 se quedaron en Capirona para efectuar el traslado, en carga externa, del tractor que serviría para preparar los helipuertos y la base de los campamentos en Pavayacu. Es importante subrayar cómo el helicóptero, en plena selva, sirvió como grúa para ensamblar los tractores que habían sido trasladados previamente desarmados.

## DEL GLORIOSO GRUPO AÉREO N.º 3

Desde que se creó el flamante Grupo Aéreo N.º 31 con sede en la Base Aérea Las Palmas, en las instalaciones que hasta ese año de 1960, ocupaba el Escuadrón de Rescate N.º 71, en el primer editorial de su semanario mural Alerta decía: “Nace el Escuadrón de rescate y con él se abre un horizonte sin límites para el desarrollo y la seguridad del Perú”, se estaba gestando una Unidad que haría posible los sueños del personal, de jefes y oficiales nombrados al Grupo Aéreo N.º 31, cuyo Comando fue el Coronel FAP Jorge Debernardi León, que llegó a ser Teniente General y Jefe de Estado Mayor de la FAP, que prácticamente ejercía las funciones de Comandante General, ya que el Teniente General Rolando Gilardi Rodríguez era Ministro de Aeronáutica durante el gobierno del General de División Juan Velasco Alvarado.

En el año 1970, el general Debernardi viajó a Moscú en misión oficial e hizo amistad con mi hermano Carlos, que era Agregado Comercial a la Embajada del Perú en la URSS.

Pasaron los meses y mi hermano Carlos vino a Lima en comisión de servicio, se alojó en mi casa. Una noche llegó apurado y me pidió que por favor atiende a un amigo que vendría a buscarlo, mientras efectuaba unas llamadas telefónicas urgentes y el tiempo que se demorara en la ducha.

Mi sorpresa fue, que el amigo que tocó el timbre, era el Jefe de Estado Mayor de la FAP, yo tenía el grado de Mayor FAP recién ascendido. Con gran alegría hice pasar al General Debernardi y mientras

tomábamos unos whiskies recordamos nuestras vivencias cuando se creó el Grupo N.º 31. Aproveché la oportunidad para contarle todo lo que estaba ocurriendo con la marcha de los helicópteros en el nuevo Escuadrón de Rescate N.º 832 del Grupo Aéreo N.º 8 con sede en las instalaciones provisionales de la nueva Base Aérea del Callao. Le informé sobre los antecedentes de la participación de la FAP con sus helicópteros en la exploración petrolera de la Compañía Mobil Oil en el río Santiago, durante el gobierno del presidente Belaúnde y cómo habíamos aprendido detalles importantes de la compañía inglesa Bristol Helicopters, operadora de helicópteros con pilotos ingleses, argentinos, alemanes y los pilotos de avionetas civiles peruanos que, por disposición de la Dirección de Transportes deberían estar allí volando helicópteros y no lo estaban; seguían volando avionetas en la zona de San Ramón, y recibiendo su sueldo en Lima, porque los pilotos extranjeros no querían darles instrucción, etc.

Aprendimos cómo se volaba con carga externa, averiguamos cómo eran los contratos comerciales y cómo esos 4 helicópteros Bell-UH1D y un Bell 47G antiguo, tenían que pasar a la reserva Aérea Peruana, ya que la compañía Mobil, por no haber encontrado petróleo comercial, terminaba su contrato, que los 5 helicópteros estaban asegurados y de allí la urgente necesidad de que los mismos se accidenten y así pueda salir al extranjero el dinero de la póliza de seguros, etc. Para que la Compañía Bristol Helicopters no pague el 40 por ciento de impuestos al Perú, exigido por la ley, consiguieron un testaferrero peruano.

También le expliqué detalladamente cómo estábamos volando los helicópteros Bell 47G en las nacientes del río Corrientes para apoyar las operaciones de Símica de la Compañía Occidental, que las tripulaciones dormíamos en carpas, estábamos muy optimistas y llenas de mística, con la expectativa de más hallazgos de pozos productivos de petróleo.

Por supuesto que el General Debernardi me hacía un sinnúmero de preguntas. Le conté también que ante el problema de que el Escuadrón, no tenía razón social para respaldar la facturación, se nos ocurrió que los contratos negociados por el Escuadrón y fiscalizados por el Comandante del Grupo Aéreo N.º 8, sean firmados por el Comandante

del Servicio Aéreo de Transportes de la FAP. Considerando que el Coronel Jefe de SATCO, era piloto de aviones, solicitó un asesor piloto de helicópteros, me nombraron a mí, que en ese entonces, estaba trabajando en el SEING.

En ese interesantísimo diálogo, surgió que el requerimiento de helicópteros grandes para la fase de perforación sería por lo menos de 40 y que los helicópteros MI-8 que obsequió la URSS ya estaban volando en apoyo de PETROPERÚ, la compañía OXY quería trabajar con helicópteros americanos. Nosotros contábamos con los Bell UH1H y era perfectamente factible que la compra de los nuevos Helicópteros requeridos, podían ser los recientemente promocionados Bell 212, que se podrían autofinanciar. Además, sabíamos por informes de mi hermano, que el embajador Pérez de Cuéllar, con motivo del apoyo de la URSS al Perú, había firmado un crédito de 30 millones de dólares a 10 años de plazo y con 3 por ciento de intereses, con el criterio de que es preferible tener un crédito y no necesitarlo que necesitar un crédito y no tenerlo; por consiguiente, podríamos aprovechar ese crédito para comprar unos cuantos helicópteros MI-8, pues a pesar de no tener intercambios con los técnicos rusos y no contar con manuales en español, uno de los MI-8 donado voló 670 horas demostrando su gran eficiencia.

Lo más interesante de esta casual reunión fue que el General Debernardi me confió que el día viernes el Alto Mando de la FAP visitaría el Grupo Aéreo N.º 8 y que a la hora del almuerzo me sienta frente a él, de tal manera que él me haría todas las preguntas de los temas que habíamos tratado en casa y así, a medida que yo le vaya contestando, el daría las órdenes a los diferentes generales Comandos de las diversas direcciones, especialmente al Director de Material y al de Operaciones.

El día viernes así se hizo y luego de algunos comentarios de los vuelos que habíamos efectuado durante la semana y el intercambio de opiniones y bromas que se acostumbra en estos almuerzos de camaradería, comenzaron las preguntas del Jefe del Estado Mayor delante del Ministro y todos los Comandos. A medida que escuchaban las respuestas previamente coordinadas, el General Debernardi comenzó

a dictar disposiciones y a los pocos días se sintieron los efectos, sobre todo se solicitaban informes y estudios con carácter de urgente.

A estas alturas seguía funcionando el Escuadrón N.º 832 y SATCO, con una serie de inconvenientes que narraré a continuación y describiré las circunstancias y los detalles que permitieron el nacimiento del Glorioso Grupo Aéreo N.º 3

El año 1971 fui nombrado al Servicio de Ingeniería de la FAP; sin embargo, más tiempo pasaba volando en cumplimiento de diferentes misiones programadas por el Escuadrón de Helicópteros que ya iniciaba el apoyo a las compañías petroleras cuyos contratos preliminares eran firmados por SATCO.

Antes de presentarme oficialmente a mi nuevo puesto, me enteré que habían redactado un proyecto de convenio de empleo de helicópteros en el Perú, con la compañía Brails Helicopters, dicho proyecto consistía en un estudio que proponía que esta compañía se comprometía a preparar en el extranjero gratis a todos los pilotos que dispusiera la FAP, a cambio de que dicha compañía tuviera la exclusividad de los contratos con las compañías petroleras por un lapso de 5 años. Dicho proyecto contaba con la opinión favorable del Comando de SATCO, se estaba demorando remitirlo al Comando de Operaciones porque faltaba mi firma. Como yo no estaba de acuerdo con el contenido de ese proyecto, coordiné con el secretario para que me comuniqué en cuanto hayan remitido a la Dirección de Operaciones el proyecto, mientras tanto aducía que me estaba relevando y entregando mi puesto en el Servicio de Ingeniería. Cuando me enteré de que ese documento había salido, me presenté ante mi nuevo jefe, el Coronel Freire. Iniciamos los trabajos bajo sus directivas y preparamos los proyectos de contratos con Occidental y otros, con el acertado asesoramiento del joven abogado Julio López, recientemente asimilado a la FAP con el grado de Capitán. Él estaba muy enterado de las leyes de Aeronáutica Civil y gracias a su asesoramiento, los contratos se firmaron en dólares, a pesar que dicha moneda estaba prohibida en el Perú.

En esa época, la FAP contaba con helicópteros Bell UH1D y 1F, Alouette III, Bell 47G, un Alouette II y los flamantes 6 helicópteros

Bell 212, recientemente adquiridos en los EE. UU. Por ello, estábamos interesados en saber cuál sería el costo de la hora de vuelo para aplicarlo a la tarifa Militar, de acción Cívica o tarifa comercial e incluirlo en los contratos. En esas circunstancias, el Coronel Freire me comunicó que era necesario aceptar la invitación del representante de la compañía Brails y como él no podía asistir, asistiera yo con el abogado Stiglich, que hablaba inglés. Yo le propuse que consiguiéramos la información de las tarifas que esa compañía cobra por los Bell 212.

Fuimos el abogado Stiglich y yo a la comida que había invitado el Gerente de la compañía Brails en el restaurante El Ebony. Allí recién conocí al famoso Gerente, quien durante toda la comida trataba de convencerme de las ventajas que tendría el Perú y la FAP si se aceptaba su proyecto. Afirmaba asimismo que durante esos 5 años que duraría el contrato, nos enseñarían a trabajar comercialmente con las compañías petroleras, que el manejo con ellas es muy “sui generis”, etc. El abogado Stiglich al mismo tiempo que traducía nuestro dialogo, era también felizmente testigo de todas mis respuestas y especialmente de todas mis preguntas. Ante sus propuestas yo le decía que todo eso iba a informar al Alto Mando de la FAP. Debido a mi insistencia de saber cuánto sería lo que se debería cobrar por hora de vuelo del Bell 212, me explicó que todo era relativo, que los contratos deberían ser lo más enredados posible de tal manera que, en ciertos casos, dependiendo del gerente de cada compañía petrolera, el precio que apareciera en el contrato sea aparentemente bajo, pero que en las cláusulas internas se obligaba por ejemplo a pagar el “overhaul” de la turbina o del helicóptero; en fin, una serie de recursos en función a lo coordinado con cada gerente y que además, nos enseñarían cómo se alquilaría por ejemplo un piso de un hotel de primera donde los gerentes tendrían una tarjeta de pase libre: allí habría todo tipo de licores y en las habitaciones adjuntas, las mujeres a su disposición. Además, una serie de experiencias durante los cinco años que duraría la exclusividad y sobre todo, a la FAP no le costaría la calificación en los EE. UU. de todos los pilotos de helicóptero que requiriera. Como mi respuesta era siempre: todo lo que usted propone informaré al Alto Mando de la FAP y lo que ahora necesitamos saber es cuánto se cobra por hora de vuelo del helicóptero Bell 212.

El COMOP devolvió a SATCO el Estudio en el que la compañía Brails pedía operar por 5 años a exclusividad en la selva peruana, a cambio de que la compañía Brails financiaría la instrucción de todos los pilotos de helicóptero que quisiera la FAP. El gerente de Brails propuso que si yo firmaba el visto bueno del estudio como experto en helicópteros, su compañía colocaría cinco dólares por cada hora que se vuela en el Perú, en una cuenta a mi nombre en cualquier banco del mundo que yo escogiera. Como yo le contesté que eso también informaría a la superioridad, él se molestó y yo le dije que no se preocupe que yo pago la cuenta de la comida. El abogado Stiglich lo tranquilizó y continuamos la conversación. Finalmente me proporcionó un folleto con las tarifas de los diferentes tipos de helicópteros en el mundo que hasta ahora lo tengo. Al día siguiente di cuenta detallada al Coronel Freire junto con el abogado Stiglich.

En esos días, una señorita que trabajaba vendiendo seguros de automóviles a los diferentes oficiales de la Base Aérea del Callao, me comentó que tenía en sus manos un estudio de factibilidad para una empresa llamada HELI PERÚ con el empleo de 2 helicópteros Bell 212. Le comenté que nosotros estábamos sumamente interesados en ese estudio. Me propuso venderme una copia (ella viajaba esa noche a EE. UU. llevando el estudio). No se encontraba mi jefe, fui al Ministerio, pedí audiencia para dar cuenta de un asunto urgente y me la denegaron diciendo que las audiencias se piden por escrito y con la debida anticipación. Me acordé que el General Gonzales Denegri (Comando de Operaciones) me tenía simpatía, por cuanto cumplí un sinnúmero de misiones cuando él era Comandante del Grupo Aéreo Mixto N.º 8. Me dirigí a su oficina, le conté que estábamos en la posibilidad de adquirir un estudio que necesitábamos con urgencia y que a los que lo habían mandado hacer les costó mucho dinero y tiempo. Tuve la suerte de que me escuchara con mucho interés; trató de gestionar el dinero, pero finalmente me dijo que SATCO tenía presupuesto y capacidad de gasto. Regresé al Callao con las cajas destempladas, le conté mis apuros a la señorita y apelando a su patriotismo, logré persuadirla para que le sacáramos una copia al estudio, lo que fue de mucha utilidad para la

FAP pues ya teníamos una referencia más para poder seguir negociando y redactando los proyectos de contrato con nuestro abogado el capitán Julio López

Por esos días me enteré que el gerente de la Compañía Brails Helicopters ya hacía un año que, con su equipo estaba tratando de persuadir a los funcionarios de PETROPERÚ que era muy peligroso para la marcha de esa empresa del Estado que los helicópteros de la FAP vuelen comercialmente con sus helicópteros. Pude reunir varios indicios de que había muchos intereses y personalidades que en una u otra forma presionaban a las altas autoridades del Gobierno y de la FAP, argumentando que las torres de perforación eran carismas de alquilar y una falla en la logística podía dar lugar a juicios, cuyos riesgos la institución no estaba en condiciones de correr. Algunos oficiales creían esos argumentos de buena fe. A otras autoridades (provocando reuniones casuales) les decían que si la FAP operaba, ellos ya no tendrían la oportunidad de participar en forma privada, ya sea con sus familiares prácticamente como testaferros, como ya lo había hecho la Compañía Bristol cuando operaba para la Mobil.

Comprobé los hilos que se movían cuando mi Comando me ordenó que fuera a recoger del Ministerio un proyecto de Resolución Suprema que me entregaría el abogado jefe de asesoría Legal. Cuando me presenté ante el doctor Rodríguez Larraín, después de saludarlo atentamente, le dije que venía por orden de mi Comando a recibir un proyecto de resolución que él ya conocía. Me contestó: “mire Mayor, tome nota de lo que le voy a dictar”. Yo ya no me referí a él como doctor, le contesté: “Mire, abogado, llame usted a su secretaria y proceda a dictarle”. Me dio a leer el proyecto y con los conocimientos sobre la ley de aeronáutica civil vigente que me había enseñado el Dr. López, cometí el error de decirle que no estaba de acuerdo, por cuanto de aprobarse este proyecto las compañías extranjeras operadoras de helicóptero en lugar de pagar el 40% de impuestos solo pagarían el 0.9 % y recién podrían entrar en competencia con nosotros. El abogado Rodríguez Larraín me dijo: “¿Ud. podría darle esta información al General Debernardi (Jefe del Estado Mayor)?”. Yo inocentemente le contesté:



“por supuesto, el General Debernardi es mi amigo”. El abogado me respondió: “por favor, espere un momento”. Y se fue a otra oficina a llamar por teléfono. Por curiosidad me acerqué sin ser visto y escuché que decía: “Oye, Chato, han mandado un Mayor, que nos va a malograr el negocio”. Regresó y me entregó el documento. Retorné a la base del Callao y me dirigí al Comando del Grupo N.º 8, el General Francisco Hoffman, y le conté lo ocurrido. Me tranquilizó diciéndome que él se oponía rotundamente y que en el Alto Mando haría saber su opinión y lo que yo le había contado. Me dirigí al Comando de SATCO y también le referí con pelos y señales lo ocurrido, me dijo que no me preocupara y que buscarían la mejor solución.

Mi compañero de promoción, en ese entonces el Mayor FAP Federico Cáceres Duncker, también piloto de helicóptero, era muy amigo de la familia del General Rolando Gilardi, ya que él, de familia arequipeña, vivía en la misma casa del General; por supuesto, a Fico le contaba todo lo que estaba descubriendo y acordamos que me consiguiera un audiencia para informarle todo lo relacionado a los helicópteros en el Perú.

Me concedió la Audiencia, preparé una ayuda memoria y al confeccionarla creí conveniente visitar previamente al entonces Coronel Javier Oswaldo Cabrera Arca para pedirle consejos y además, mostrarle los documentos y las diferentes informaciones que fui acumulando. Lo busqué en su domicilio un día antes de la audiencia. Le mostré el estudio de HeliPerú, el proyecto de Resolución, los proyectos de contrato de alquiler de helicópteros, mis diálogos con el General EP Marco Fernández Baca y el General EP Jorge Fernández Maldonado y los diálogos con los gerentes peruanos patriotas de algunas compañías petroleras que nos proporcionaron copia de los contratos firmados en África. Cuando le conté que el gerente de la compañía Brails me había ofrecido 5 dólares por hora de vuelo, él me dijo: “Usted es barato, ese mismo sujeto a mí me ofreció 15 dólares si no se firmaba el proyecto de Ley que con el General FAP Víctor Velásquez Vercelli preparamos en el sentido de que las FF AA tenían la prioridad para el empleo de los helicópteros en el Nororiente Peruano”. Le mostré mi ayuda memoria

que al día siguiente expondría al Ministro y Comandante General y le consulté si le podría informar de nuestro diálogo y lo relacionado al 15%. El General Cabrera me dijo: “Por supuesto, cuénteles todo”

Cuando me presenté ante el general Gilardi, recuerdo que seguí mi ayuda memoria escrita de mi puño y letra en una página amarilla. Le expuse todo, la última nota indicaba que yo sabía quiénes decían que el Ministro de Aeronáutica era el principal accionista de varias compañías operadoras de helicóptero, por lo cual no quería y no iba a firmar la ley que daba prácticamente la exclusividad del alquiler de helicópteros a la FAP, y que yo por supuesto no lo creía pero tenía la obligación de hacérselo saber. El general no se inmutó y un poco que se sonrió y me dijo si yo podría entregarle mi ayuda memoria. De inmediato con mucho gusto le entregué.

En un principio, pensamos que luego de las negociaciones y aprobados los contratos tanto por las compañías como por la FAP, el Comandante de SATCO simplemente procedería a firmar luego que recibiera una orden escrita para que lo haga y así liberar de responsabilidades a ese Comando. Pero la realidad fue que el Comandante de SATCO se involucró en las diferentes negociaciones, coordinaciones, toma de decisiones, para así estar en condiciones de firmar los contratos con mayores conocimientos, lo cual también resultaba comprensible.

Ese año de 1971, una comisión de alto nivel negociaba la adquisición de los aviones de transporte Fokker 28; por consiguiente, el Coronel FAP Freire, Comando de SATCO, permanecía mucho tiempo en el local de la Academia de Guerra Aérea que funcionaba en el Castillo Rospigliosi, yo resultaba siendo el jefe más antiguo en las oficinas de SATCO, unidad que cumplía un sinnúmero de misiones aéreas y casi todo su personal se encontraba de vuelos durante las horas de oficina. Yo tenía que dar trámite a la abundante documentación administrativa y las más importantes que necesariamente deberían ser firmados o aprobados por el General FAP Gonzales Denegri, Comando de Operaciones, o por su segundo, el entonces Coronel FAP Héctor Vidal Galarza, lo que me permitía entrevistarme frecuentemente con ellos, con quienes tenía confianza porque el General Denegri, cuando era

Coronel fue Comando del Grupo Aéreo Mixto N.º 8 y el Coronel Vidal, Comando del Escuadrón de Búsqueda Antisubmarina N.º 833, con los aviones anfibios Albatros, también del Grupo N.º 8.

En mi primera visita a la oficina del Coronel Vidal, a la vez que llevaba un gran número de documentos para su firma, le fui informando de todos los problemas y dificultades que estaba afrontando SATCO y, como casi toda la información no era positiva, el Coronel me dijo: “Si yo fuera su jefe le metería 8 días de castigo y pediría su baja por hablar mal de su comando”. Yo le expliqué que el Coronel no tenía la culpa, ya que por orden superior ocupaba gran parte de su tiempo en diferentes comisiones. Pasaron 15 días y volví a su oficina con otro alto de documentos muy importantes, mientras el Coronel firmaba yo permanecía callado, y el Coronel me dijo que si no tengo nada que informar, a lo que yo le contesté: “Mi coronel, si yo le informo espontáneamente todo, usted me mete 8 días y me da de baja, mejor usted me pregunta y yo le informo la cruda realidad”. A medida que se enteraba de los problemas, especialmente lo relacionado a las operaciones de los helicópteros con las compañías petroleras, me preguntó que si toda esa información se la podía dar en el momento al General Gonzales Denegri. Yo le conteste que por supuesto que sí. El General reunió a todos los jefes, entre los que se encontraban los entonces: Coronel José Zlatar, Coronel Alfonso Salas, el Capitán Luis Quiñones y por supuesto el Coronel Héctor Vidal. La sesión duró desde las 16:00 horas hasta las 22:00 horas. Uno de los principales problemas que yo les explicaba era el manejo y la toma de decisiones para la marcha de los helicópteros con el desafío de apoyar a la exploración y perforación de los pozos petroleros, la logística, la negociación de los contratos, las visitas de los gerentes e importantes asesores a las instalaciones de la base Aérea del Callao, donde el avionero de la prevención no los sabía orientar adecuadamente. Prácticamente el manejo de las operaciones de helicópteros por la FAP tenía en ese momento 5 cabezas. Yo les decía que todo el manejo debería recaer en una sola autoridad y que, mientras se escoja o se decida el nombre del Coronel adecuado para el cargo, yo podría centralizar las órdenes y directivas del Alto Mando. También

sugerí que el Coronel Javier Oswaldo Cabrera Arca fuera el indicado, por ser el único piloto de helicóptero con el grado de coronel. Me dijeron que él estaba cumpliendo funciones muy importantes en el Ministerio de Transportes. Finalmente, ya en altas horas de la noche, el General Gonzales Denegri explicaba que no era fácil crear de un momento a otro una nueva unidad, menos aún un nuevo Grupo Aéreo y que él, con toda la importante información recibida sustentaría y propondría lo requerido al Ministro de Aeronáutica, el Teniente General Rolando Gilardi Rodríguez. Para esto me preguntaba el General Gonzales Denegri: “¿Para cuándo crees que yo debo proponer el nombramiento del comandante del nuevo Grupo?” Yo le contesté: “Para Ayer, mi General”. Cuando a las 10 de la noche de aquel 5 de junio y ya en el ascensor seguíamos discutiendo, mi respuesta: “Con todos los problemas que puede causarnos no tomar una decisión y como decía mi papá, que uno de los libertadores pregonaba que en la demora está el peligro; por lo tanto, mi General, mi sugerencia sigue siendo para ayer, mi General”.

### **EL PRIMER COMANDANTE DEL GRUPO AÉREO N.º 3**

¡Oh sorpresa!, el día 6 de junio de 1972, el Coronel FAP Enrique Morey, veterano piloto de trasportes, nos convocó a las oficinas del Escuadrón de Rescate N.º 832 y nos informó que se había firmado la Resolución Ministerial que creaba el Flamante Grupo Aéreo N.º 3, que él era el Comando, que yo había sido cambiado de SATCO y que a partir de esa fecha era Comandante del Escuadrón de Mantenimiento.

Lo primero que hizo el Coronel Morey fue formar un expediente con todos los informes de los pilotos y mecánicos acerca de los helicópteros MI-8 y los estudios que ya el Escuadrón había avanzado. Se gestionó la adquisición de 5 helicópteros MI-8, utilizando el crédito que permitía un plazo de 10 años para pagarlos con 3 por ciento de intereses. El estudio concluía en que alquilándolos a PETROPERÚ y Occidental con el modelo

de contrato de 120 horas de vuelo mensuales, vuele o no, cada MI-8 se pagaría en un año y con esos ingresos podríamos pagar los préstamos para la adquisición de los helicópteros Bell 212 y los 47G, con recursos propios de la unidad. (Las compañías volaban mucho más de 120 horas).

El Grupo Aéreo N.º 3 nació con una tremenda carga de trabajo y con escasez de pilotos. Por ello, el Escuadrón de Rescate N.º 832, que a partir del 6 de junio pasó a llamarse Escuadrón de Instrucción, para dedicarse tarde, mañana y noche a formar nuevos pilotos en los insustituibles Helicópteros Bell 47G y gestionar el traslado de algunos pilotos de helicóptero que se encontraban trabajando en otras unidades, para de esa manera procurar que la permanencia de los pilotos en los campamentos ya no sea de un mes sino por lo menos de 15 días. Los pilotos procurábamos volar 6 horas diarias y de esa manera retornar a Lima, ya que las normas de seguridad de vuelo solo autorizaban un máximo de 90 horas mensuales y después fueron 60 horas mensuales.

La razón fundamental de aprovechar la participación de los helicópteros en apoyo a las compañías petroleras era y es el financiamiento de la capacitación de nuevas tripulaciones. Por eso cuando le sugerimos al General EP Marco Fernández Baca, que en ese entonces era Presidente del Directorio de PETROPERÚ, que la FAP podría volar incluso gratis porque nuestro interés era preparar tripulaciones para la defensa y el desarrollo, él sabiamente nos contestó que el dinero era del Estado y que solamente pasaba de un Presupuesto a otro y además PETROPERÚ debía tener el mismo trato y las mismas exigencias que las compañías extranjeras.

El flamante Comandante del GRUPO AÉREO N.º 3, Coronel Enrique Morey Reátegui, tuvo que trabajar hasta altas horas de la noche todos los días, por cuanto los mensajes de las novedades, el número total de horas voladas, los pedidos de repuestos y los requerimientos de los relevos de las tripulaciones, llegaban a la estación de radio, a partir de las 18 horas. El Coronel tenía que tomar una serie de decisiones importantes, además de las múltiples operaciones en apoyo al Ejército, Marina, Policía y la propia Aviación. Tuvo que asistir a la unidad incluso los sábados y domingos. Él no conoció la palabra vacaciones. Indudablemente,

requería del asesoramiento de los pilotos de helicóptero, y allí nos tenía siguiendo su ritmo con entusiasmo, mística y amor al Perú. Así nació y creció el GLORIOSO GRUPO AÉREO N.º 3, cuyas tripulaciones, personal de mantenimiento, abastecimiento, administración y personal civil, tienen muchas experiencias, anécdotas e historias que contar y escribir para contribuir con la necesaria narración de la historia de la Fuerza Aérea del Perú y conocimiento de las futuras generaciones.

### **EL PRIMER ESCUADRÓN DE MANTENIMIENTO DE HELICÓPTEROS**

El día 6 de junio, que se creó el Grupo Aéreo N.º 3, fui nombrado por el Coronel Enrique Morey, Comando del Escuadrón de Mantenimiento de los Helicópteros N.º 306, que era prácticamente la continuación de la Sección Mantenimiento del Escuadrón N.º 832. Con poco personal y un gran número de helicópteros, que felizmente eran nuevos de fábrica, pero con manuales en Inglés y Ruso

El número de horas de vuelo se incrementaba en forma acelerada por las operaciones en apoyo a la exploración petrolera; por consiguiente, había que preparar más personal, traducir los manuales, enviar al flamante Escuadrón de Abastecimientos el listado de los requerimientos de repuestos para las próximas inspecciones periódicas de los recientemente adquiridos helicópteros: Bell 47G y Bell 212, además de los otros MI-8 y Alouette II y III. El trabajo era arduo y el entusiasmo contagioso por el interés del desafío que enfrentábamos para que el flamante Grupo Aéreo N.º 3 salga adelante.

Para poner un ejemplo: El único Alouette II, el N.º 601, que quedaba de los 6 que se habían adquirido en el año 1960, tenía que ser entregado a la fábrica como parte de pago por la adquisición de 6 nuevos Alouette III, cotizado en 40,000 dólares. Propusimos al Alto Mando que la FAP pague los 40 mil dólares en efectivo y que nos autorice a realizar la inspección mayor, ya que ese helicóptero estaría en condiciones de

volar 1000 horas en apoyo a las operaciones de Sísmica y que incluso cobrando la tarifa de los Bell 47G recaudaría más de 400 mil dólares. Planteamiento y desafío que fue aprobado. En esa época la complicación burocrática era terrible, los trámites para la disposición de fondos y los resultados demoraban mucho y a pesar de esos obstáculos, gracias a la eficiencia, dedicación y entusiasmo del personal de mantenimiento y en especial del Técnico FAP Egberto Muro Alcántara, el Alouette II N.º 601 estuvo operativo y en condiciones de volar 1000 horas más.

El Alouette II N.º 601, en esos años produjo 600 mil dólares y como ya no era razonable realizarle una nueva inspección mayor, quedó en el hangar con la intención de que pase al Museo. Sin embargo, en los años ochenta fue rematado junto con los extraordinarios Bell 47 G.

Como dijimos, el Alouette II resultó obsoleto con la aparición del Bell 206B Jet Ranger, que consumía menos de la mitad de combustible por hora de vuelo y tenía el mismo número de asientos y además volaba a mayor altura.

La primera inspección periódica de 50 horas de vuelo de los helicópteros Bell 212 en el mundo, se realizó en el Perú con el asesoramiento de los ingenieros de la fábrica Bell. Y pensar que ahora tenemos helicópteros Bell 212 con más de 12,000 horas de vuelo.

Con la llegada de 17 Bell 212, 14 Bell 47G, 6 Alouette III y 5 MI-8, felizmente todos nuevos de fábrica, el trabajo del Escuadrón de Mantenimiento se incrementó notablemente. En esa época no se contaba con computadoras, teníamos máquinas de escribir mecánicas, escasez de personal especialista en helicópteros, manuales en inglés y ruso. Las horas de vuelo se incrementaban como nunca antes, se llegó a volar más de 30,000 horas en un año.

Con la quiebra de la Compañía APSA Aerolíneas Peruanas S. A., buen número de personal de pilotos y mecánicos con mucha experiencia y sobre todo con dominio del idioma inglés técnico quedaron sin trabajo; lo que permitió que pudieramos contratarlos, sobre todo para la traducción de los manuales de mantenimiento que requeríamos con suma urgencia. Para traducir y escribir a mano tan voluminosos documentos se necesitaba pagarles. El problema inicial era persuadir al Comando y al Jefe del Departamento de Finanzas, pagar a ese

personal altamente calificado. El entonces Mayor Federico Cáceres y yo tuvimos que pagar los tres primeros sueldos con nuestro propio dinero e incluso planteamos que si el sistema burocrático y los obstáculos de dispositivos legales impedían la contratación y el pago a ese personal “nosotros seríamos los dueños de esas traducciones”. Felizmente el Jefe del Departamento de Finanzas, el Comandante Percy Canon, solucionó los problemas, nos reintegraron el dinero y siguieron los trabajos.

Para la primera inspección mayor del helicóptero MI-8 al cumplir 1000 horas de vuelo, llegaron 4 especialistas de la fábrica en estructuras, motores, electricidad e instrumentos, que en un principio, por orden de la fábrica, pensaban realizar la inspección en el SEMAN. Felizmente logramos persuadirlos y demostrarles que en nuestro local y bajo la supervisión de nosotros, los trabajos serían más eficientes. Indicándoles que los conjuntos que requerían un trabajo muy especializado los remitiríamos al SEMAN. Con la contratación del traductor se iniciaron los trabajos. Se le tomó una fotografía al primer MI-8 tal como llegó de la selva; rodeado del personal de mecánicos y especialistas, todos con el uniforme de “Faena”. Esta primera inspección duró más de cuatro meses, con el asesoramiento y enseñanzas de los cuatro asesores de la Compañía AVIAEXPOR. Desarmaron completamente el helicóptero y despintaron toda la cabina. Se nombró una secretaria para que escriba a máquina minuciosamente toda la secuencia de los trabajos que realizaban los especialistas, para tenerlos presentes en las próximas inspecciones. En cuanto el helicóptero aterrizó después de su vuelo de prueba se tomó una fotografía rodeado de todo el personal con el uniforme azul.

Conociendo los problemas de los trámites para la adquisición de repuestos, hasta la firma de las cartas de crédito, inmediatamente que terminaba la inspección de 1000 horas, se preparaba la relación de repuestos y requerimientos para la próxima inspección y estas, debidamente analizadas, se entregaban al Escuadrón de Abastecimientos Técnicos. Después los tramites al Ministerio y a esperar el cumplimiento por AVIAEXPOR. Con esta experiencia, las siguientes Inspecciones mayores cada vez duraban menos tiempo, hasta realizarlas en tan solo quince días.

Con estos antecedentes y experiencias se organizó y planeó la Inspección Mayor de los Helicópteros MI-6, con la intervención eficiente del SEMAN (Servicio de Mantenimiento de la FAP). Según información proporcionada por AVIAEXPOR, solamente en el Perú se ha realizado la Inspección mayor de los 6 helicópteros MI-6 fuera de la fábrica.

El Escuadrón de Mantenimiento se fue implementando con equipos modernos. Se amplió el Hangar y las instalaciones. Por la velocidad con que se incrementaban las horas de vuelo de los diferentes tipos de helicópteros fue imprescindible que el personal trabaje “Horas extra”. En una oportunidad llegó una Directiva para toda la FAP y un oficio donde se disponía: “POR AUSTERIDAD SUSPENDER LAS HORAS EXTRAS”. Nosotros, como Grupo, solicitamos “POR AUSTERIDAD EL INCREMENTO DE HORAS EXTRA”, porque de lo contrario tendríamos que enviar las partes y conjuntos mayores al extranjero y pagar en divisas el alto costo de la mano de obra de las compañías reparadoras.

La política y los criterios utilizados en las escuelas estadounidenses, francesas y rusas para el mantenimiento y los abastecimientos de repuestos eran diferentes; por consiguiente, se hacía necesario adecuar los planes y programas y buscar la mejor manera de enfrentarlas.

Un día fui al entonces Ministerio de Aeronáutica y me encontré con mi compañero de promoción el entonces Coronel Arnaldo Velarde Ramírez, en su oficina del Comando de Material, después de intercambiar opiniones de diferentes aspectos de la marcha de la FAP, le pregunté de qué trataba un enorme cuadro que se encontraba en una mesa de trabajo, él, con el entusiasmo que le caracteriza, me explicó que era el resultado de un estudio sobre el mantenimiento de los aviones Camberra y la proyección de sus requerimientos para dar cumplimiento a las diferentes inspecciones periódicas durante los próximos 20 años. Además, contaba con los documentos que sustentaban cada información que figuraba en ese cuadro. Me interesé tanto en su didáctica explicación y le planteé la posibilidad de utilizar ese cuadro y esos mismos criterios para adecuarlos a los requerimientos de los helicópteros. En mi condición de Jefe del Estado Mayor del Grupo

Aéreo N.º 3, podría adecuarlos a la particular forma de afrontar los problemas que se nos estaban presentando, sobre todo en la logística de los diferentes tipos de helicópteros. Como él en ese cargo, en la entonces Dirección General de Material de la FAP, tenía la responsabilidad de supervisar, evaluar y apoyar el desenvolvimiento de todas las Unidades de Mantenimiento y Abastecimientos de la FAP, me prometió poner a trabajar a su personal para adecuar ese Plan logístico de los aviones Ingleses a los requerimientos de los helicópteros y así lo hizo. Con ese modelo y, sobre todo, con esos criterios de planeamiento a futuro, el personal del Estado Mayor del Grupo N.º 3, trabajamos intensamente, donde coincidentemente otro compañero de promoción, el entonces Mayor FAP Roberto Univaso Bayona era el Jefe de la Sección A4 de Logística de los Escuadrones de Mantenimiento, de Abastecimientos y de Comunicaciones y Electrónica.

Seguramente, alguno de los Jefes u Oficiales escribirán un libro que permita que las nuevas generaciones conozcan y reconozcan la entrega, entusiasmo, ingenio y creatividad del personal de Técnicos, Suboficiales y personal civil. Cuántas experiencias y anécdotas interesantes no sería justo que pasen al olvido y que no consten en la historia de la FAP.

Tanta fue la fama que adquirió el sistema de mantenimiento y la reciente utilización de las computadoras, que el mismo Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, se interesó en inspeccionar en 1981, durante la celebración del Noveno Aniversario de la creación del Grupo Aereo N.º 3.

Los Pioneros de la especialidad de Mantenimiento de Helicópteros fueron los sacrificados, entusiastas y creativos Suboficiales FAP Maximiliano Valverde Caro y Fidel Ángeles y en la especialidad electricidad, el Suboficial FAP José Canchucaja.

## REQUISITO: SER CORONEL

El Grupo Aéreo N.º 3, llegó a volar más de 30,000 horas al año y por consiguiente, el relevo del Comando tenía que recaer en el mejor oficial que hubiera llegado al grado de Coronel.

Para suerte del Grupo Aéreo N.º 3, la superioridad nombró al Coronel FAP José Carlos Zlatar Stambuk, Piloto de Caza, Piloto de Camberra, Piloto de Transporte y, sobre todo, con una personalidad y un estilo de conducir ideal para una unidad tan recargada de trabajo y especialmente con oficiales jóvenes que debían permanecer alejados de su familia con mucha frecuencia.

El Coronel Zlatar, con un currículum excelente que evidenciaba sus funciones en Talara, Chiclayo y sobre todo en el Ministerio de Aeronáutica, en la Dirección de Operaciones. Cuando se presentó al Grupo Aéreo N.º 3, nos reunió a todos los jefes y oficiales y nos dio a conocer su política. Nos dijo que él seguiría la política de uno de sus jefes: “Cumplir estrictamente con el horario de entrada y salida, porque los que exigen que se queden después de las 16:00 horas es porque no han planificado bien sus labores”. Nosotros le dijimos que esa política era imposible en nuestro caso, realidad que constató el primer día de trabajo. Se dio cuenta y no le quedó más remedio que trabajar hasta las 19:00 horas como mínimo.

Él se identificó muy bien con la especialidad de helicópteros y se calificó en el Bell 47G, aeronave que tiene sus bemoles hasta para los pilotos recién graduados. Salió solo y ese vuelo fue muy bien visto por todos. Él viajaba a inspeccionar toda la zona y se embarcaba en cada uno de los diferentes tipos de helicóptero. Se calificó en el Bell 212 y nos enseñó muchas sutilezas del vuelo instrumental cuando volaba de copiloto en los helicópteros MI-8.

Él diseñó el Escudo del Grupo Aéreo N.º 3, que está vigente.

Durante el año 1975, la situación política del país estaba alterada y como los helicópteros de la FAP, cumplían una serie de misiones con diferentes autoridades políticas, la capacidad diplomática del general Zlatar siempre hacía que la unidad saliera airosa.

En una oportunidad, cuando se tenía que definir las condiciones del contrato de alquiler de helicópteros con una compañía Japonesa, nos encontrábamos sentados en la mesa de la oficina del Comando, los 4 representantes japoneses, el coronel Zlatar, Comandante del Grupo, los mayores Comandos de los Escuadrones de Operaciones, Mantenimiento, Abastecimiento y yo, que era parte del Estado Mayor. El traductor japonés empezó con las opiniones e inquietudes de los suyos. Entre ellos empezaron a discutir en japonés, antes de darnos una respuesta. Ante esa situación, le sugerí al Coronel que nosotros habláramos en quechua, y así lo hicimos. El traductor y los funcionarios japoneses se quedaron desconcertados, igual que nosotros cuando ellos hablaban en japonés, y para que nuestra conversación aparentara mayor fluidez, los dos recurrimos a las letras de las canciones más conocidas en quechua. Resultado: los japoneses firmaron los contratos rápidamente, por lo menos así lo sentimos en ese momento.

Cuando ocurría un accidente, el Coronel era el primero en llegar. Ocurrió el accidente de un helicóptero Bell 212 en la Cordillera del Pongo Manseriche (Mancharichiy Puncu-La puerta que asusta) con el piloto civil Nava, en el que lamentablemente fallecieron: el piloto instructor, el piloto alumno, el mecánico y el médico asignado a atender al personal que trabajaba en la construcción del Oleoducto Norperuano, Dr. Víctor Cedano Rojas. Los restos del helicóptero y del personal se encontraban en la cumbre de la cordillera en un lugar inaccesible, la única manera de recoger los cadáveres era izándolos uno por uno con el huinche, cuyo cable tenía que bambolearse para que el personal que había logrado llegar por tierra y que había acondicionado los cadáveres, pudiera engancharlos al huiche. Para esto, el piloto del Helicóptero Bell 212 que realizaba el rescate tenía que permanecer en vuelo estacionario; el piloto fue el entonces Capitán FAP José Aliaga Rodríguez, quien junto con el Coronel Zlatar y el personal de trocheros tuvieron que caminar más de un kilómetro entre matorrales y orquídeas, abriendo trocha con sus machetes. El primero en llegar al lugar del accidente fue el Coronel Zlatar, y por eso me comentaron: “oiga, mi mayor, su paisano parece una cabra”. Yo los había dejado en

un pequeño claro a 1 kilómetro de distancia. Una vez acondicionados los cadáveres, en cuatro arriesgados vuelos logramos trasladarlos al campamento de PETROPERÚ, donde termina el Pongo y el río Marañón ya es navegable con grandes embarcaciones. Debido a la hora avanzada, se improvisó un velatorio; al día siguiente, trasladamos los restos del Médico Víctor Cedano a Piura y los de la tripulación en avión a Lima.

Realmente el Coronel FAP José Carlos Zlatar Stambuk se dedicó con alma corazón y vida a procurar la mejor marcha del Grupo Aéreo N.º 3. Nos dio a los pilotos de helicóptero un ejemplo de mística, entrega y un gran sentido de responsabilidad, que se refleja en la alta moral, incluso de los avioneros y del personal civil que durante estos más de 40 años han venido laborando para el Desarrollo y la Defensa Nacional.

Al General Zlatar lo consideramos piloto de Helicóptero, porque salió solo en el helicóptero Bell 47 G y tiene muchas horas de vuelo como copiloto y observador en casi todos los tipos de Helicópteros. Nos sentimos orgullosos de que el Comandante del Grupo N.º 3, llegó a ser Comandante General de la FAP y posteriormente Ministro de Aeronáutica, y que continúa demostrándonos su mística y amor a la FAP, al dirigir con tanta dedicación el Instituto de Estudios Histórico Aeroespaciales del Perú.

Después de los dos primeros Comandos, que no fueron de la especialidad, los pilotos de helicóptero fuimos alcanzando el grado de Coronel y, a partir de 1976 hasta la fecha, todos los Comandos fueron pilotos de helicóptero y ocuparon puestos de mucha responsabilidad; un gran número de ellos alcanzamos el grado de general. Uno de los Alférez que inmediatamente después de graduarse en 1974 fue nombrado al Grupo Aéreo N.º 3, llegó a ser Comandante General de la FAP, el Teniente General FAP Carlos Samamé Quiñones.

Teníamos razón cuando en 1960 dijimos en el primer editorial: “Nace el Escuadrón de Rescate y con él se abre un horizonte sin límites para la Defensa y el Desarrollo Nacional”.

### LOS COMANDANTES DEL GRUPO AÉREO N.º 3

COR. FAP (F)	ENRIQUE MOREY REÁTEGUI
TTG. FAP	JOSE ZLALTAR STAMBUK
MAG. FAP	GUILLERMO CARBONEL PASCO
COR. FAP	WÁLTER DÍAZ CUADROS
COM FAP	FEDERICO CÁCERES DUNCKER
TTG. FAP	MARIO MUÑIZ ORTEGA
TTG. FAP	ERNESTO BURGA ORTIZ
MAG. FAP	JOSÉ ALIAGA RODRÍGUEZ
COR. FAP	HUGO CÁCERES LUNGAS
TTG. FAP	ÓSCAR GRANTHON STAGNARO
COR. FAP	JOSÉ CODA PLASCENCIA
MAG. FAP	SANTIGAO DOMÍNGUEZ PERDOMO
MAG. FAP	GUSTAVO EBERMANN TREMOLADA
COR. FAP	JORGE DÁVILA
COR. FAP	GILBERTO ROJAS PAZOS
COR. FAP	AUGUSTO TENORIO DOMÍNGUEZ
TTG. FAP	DANTE ARÉVALO ABATE
COR. FAP	GUSTAVO SCHROTH CASTILLO
COR. FAP	ÓSCAR ROSSI SCOTTINI
COR. FAP	JOSÉ REVILLA MORALES
COR. FAP	CESAR ROMERO DÍAZ
COR. FAP	RICARDO COLINA ROJAS
COR. FAP	LUIS GONZÁLEZ BUTTGENBACH
COR. FAP	CARLOS QUIROZ INFANTAS

El Grupo Aéreo N.º 3 nació para formar tripulaciones de helicópteros aprovechando las circunstancias excepcionales de la exploración petrolera.

Decíamos que cuando estábamos transportando tubos de perforación pensábamos que eran cañones, municiones, misiles, soldados en la guerra contra el subdesarrollo y lo más interesante, en el área de frontera de la selva y de fronteras en conflicto y sin hitos.

La primera experiencia del empleo de los helicópteros en forma comercial fue cuando se apoyó la exploración minera de la Cerro de Pasco en muchas zonas de la cordillera de los Andes. Los frutos se cosecharon con el adecuado apoyo a los desastres naturales como Ranrahirca y el apoyo al Ejército en las operaciones para combatir a las Guerrillas que comenzaron en Pucuta, Huncamayo, Satipo, en el centro; en Mesa Pelada, en Quillabamba, al sur; en Huancabamba, al Norte. La segunda experiencia fue contra el terrorismo en todo el territorio. La tercera, en el conflicto del Falso Paquisha. La cuarta fue en el Conflicto del Senepa. Todos con éxito, gracias al extraordinario entrenamiento de las tripulaciones en la exploración petrolera y a la adquisición de más de 50 helicópteros con recursos propios del Grupo Aéreo N.º 3. Esto es sin que le cueste un centavo al contribuyente peruano. Además, con el presupuesto del Grupo N.º 3 se construyeron todos los edificios del Ala Aéreo N.º 2, de la Base Aéreo del Callao. Así como los centros de esparcimiento de Ancón, Chosica y Monterrico. Con el dinero recaudado por el Grupo N.º 3 incluso se financió la adquisición de repuestos para los aviones Mirage y Camberra.

Los grandes intereses se oponían y se oponen a que la Fuerza Aérea del Perú sea autorizada a emplear sus helicópteros facturando sus costos más una razonable utilidad que siempre será menor que lo que facturan en el exterior con el San Benito de la “competencia desleal”. Competencia, ¿con quién?, con las empresas extranjeras y sus testaferros, si no hay ninguna empresa peruana que cuente con el capital que se requiere para estas operaciones.

### **ASESORAMIENTO CUBANO**

Debido a que los helicópteros MI-8, habían sido donados por la URSS, no se contaba con los contratos de flujo de repuestos y mantenimiento. Hacía muy poco tiempo que se habían iniciado las coordinaciones con la embajada de la URSS en el Perú y a su vez, con la nuestra en ese país. Por las razones del idioma y la falta de experiencia de intercambios

comerciales entre Perú y la URSS, las gestiones para la llegada de ingenieros, técnicos y especialistas soviéticos demoraban demasiado, y paralelamente los helicópteros consumían sus horas disponibles volando más de 8 horas diarias, en el transporte de todo lo relacionado a los campamentos de PETROPERÚ. En consecuencia, el mantenimiento de dichas aeronaves se hacía sin contar con la documentación técnica y utilizando parámetros de mantenimiento de tecnología occidental. La urgencia de trasladar los equipos de perforación de Capirona a Pavayacu obligó a la Fuerza Aérea a correr riesgos calculados, al extremo de volar estos helicópteros hasta 660 horas sin efectuarles las inspecciones reglamentarias, lo que permitió comprobar la bondad de estos aparatos.

Para solucionar este problema, se tuvo que recurrir al apoyo de la República de Cuba; el gobierno cubano ofreció todo el apoyo de pilotos, ingenieros, mecánicos, conjuntos mayores, palas e inclusive repuestos.

Cuando llegó el personal cubano e inspeccionó los helicópteros, no podían creer que estas aeronaves hubieran podido volar durante tantas horas sin las revisiones periódicos de rutina que les correspondía. Con este importante apoyo, los helicópteros MI-8 quedaron operativos y se pudo proseguir con el traslado de los equipos de perforación a los pozos petroleros de Pavayacu, donde también PETROPERÚ encontró petróleo. Posteriormente, llegaron los técnicos rusos y se establecieron los mecanismos de adquisición de repuestos y transferencia de tecnología, a través de la Compañía AVIAEXPORT.

### **PRESENCIA DEL PUEBLO CUBANO EN LOS TERREMOTOS DE HUARAZ E ICA**

Para ayudar a las víctimas del terremoto de Huaraz, el hermano pueblo de Cuba nos envió cuatro hospitales totalmente equipados. Llegaron médicos, ingenieros, personal calificado para estas emergencias y sobre todo, nos trajeron generosidad sin límites: miles de bolsas con plasma sanguíneo, donado por el pueblo cubano, con el ejemplo del Comandante Fidel Castro Ruz, quien estuvo en primera fila. Gesto



que conmovió y que jamás olvidaremos. Nos trajeron miles de polos de algodón y muchas otras cosas para aliviar el frío, el cansancio y el dolor de las víctimas. Me tocó, en esa ocasión, participar en su trabajo, con los helicópteros MI-8, donado por los rusos. Así fui testigo de su dedicación y entrega.

Igualmente, en el terremoto de Ica, nos trajeron hospitales totalmente equipados. Llegaron médicos especialistas, equipos médicos; en fin, todo lo que se necesita en estos casos. Comprometieron así nuestra profunda gratitud. Y una vez más, me tocó constatar y admirar su generosidad, ya no como piloto de helicóptero, como en Huaraz, sino porque estuve en el cumpleaños de mi sobrino Malik. Uno de los invitados era el Embajador de Cuba. En el momento en que estábamos empezando a almorzar, el Embajador contestó una llamada telefónica y al instante, sin probar alimento, partió en compañía de Hamed, padre de Malik, a comprar picos, palas, carretillas; en fin, todo lo necesario para llevar a Ica, pues había que instalar los hospitales. Allí, el embajador, en compañía de sus colaboradores, trabajó como un obrero más, durmió a la intemperie, ayudó sin descanso, sin medir sus fuerzas. “Así son los cubanos a quienes admiro”. Una cosa es contar y otra cosa es estar en ese lugar polvoriento, lleno de heridos, de gente desesperada y de cadáveres, polvo, hambre, sed, desolación.

¡SI NO HAY GRATITUD NO HAY NADA! y la oportunidad de demostrarla, aunque con pequeños detalles, se nos presentó después de muchos años de distanciamiento. Las relaciones diplomáticas con Cuba empezaron a mejorar, gracias a la política del Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas, presidida por el General Velasco, cuyo Ministro de Aeronáutica y Copresidente era el Teniente General FAP Rolando Gilardi.

Sucedió que en 1970, el Capitán FAP Federico Cáceres Duncker y yo, que también era Capitán, tuvimos la oportunidad de atender, a medida de nuestras posibilidades, a colegas cubanos, pilotos de los helicópteros que vinieron para la ayuda a Huaraz. Tratamos de que se llevaran los mejores recuerdos de nuestro país. Además, intercambiamos experiencias de vuelos y gracias a estas conversaciones nos enteramos

de algo muy importante: Ellos tenían 2 helicópteros MI-8, como habían estudiado en la URRS, estaban traduciendo al español los manuales. Al saber que nuestros manuales ni siquiera estaban en inglés y que estábamos operando solamente con los conocimientos teóricos básicos que nos proporcionaron los instructores rusos; en el siguiente vuelo, nuestros amigos cubanos nos trajeron unos cuadernos de más de 200 páginas, escritas a mano, que contenían sus primeras traducciones de los manuales de operación y mantenimiento de los helicópteros MI-8 y nos lo obsequiaron. Al ver nuestra sorpresa, nuestra alegría y a la vez cierta preocupación, nos dijeron que no nos preocupáramos, que ellos podían traducirlos de nuevo al castellano. Así de generosos son los cubanos. Así lo dice y lo testifica todo el mundo. Aquí un párrafo que lo evidencia:

Del libro *UN GRANO DE MAÍZ*

### **Conversación con Tomás Borge**

“Cuando el pueblo cubano tomó el poder, los revolucionarios de todo el mundo olfateamos la magnitud del cambio, el entierro del determinismo geográfico y el parto del dirigente más atractivo y elocuente de la época contemporánea.

Cuba se volcó, como en ninguna otra experiencia histórica, en la más apasionada y desmedida solidaridad hacia las causas que fuesen o pareciesen justas. Son tantas las causas, los países y tantos los seres humanos favorecidos por su afecto que, en las actuales circunstancias de la isla, deberían ser incontables los que están -o deberían estar- agradecidos.

Cuba donó petróleo y cuerdas de guitarra, donó sangre para los heridos en los terremotos y en los campos de batalla de América Latina y África.

Cuba cantó canciones de cuna, boleros, himnos de amor y de pelea en los oídos de los pueblos. Distribuyó metáforas y medicinas incorporándose, sin atrasos, a cualquier reclamo. Ese estilo lo creó Fidel Castro”

“Lo más hermoso de Cuba ha sido su generosidad y lo más admirable su gallardía”.

“Estamos obligados a retribuir, sin demora, al menos un décimo de su ilimitada entrega. Y creo que donde podemos ser útiles es en la denuncia del inhumano bloqueo norteamericano. Hay que convencer a la opinión pública internacional y sobre todo a la de Estados Unidos, para que el gobierno de ese país cambie su política arcaica, irracional y cruel contra Cuba. Es nuestra única forma de ser decentes”.

“Habrá una mañana no demasiado remota en que en los Estados Unidos se anuncie la llegada de la sensatez y del respeto, en que se concluya el engreimiento atroz, en que termine su vocación de padrastro y asuma el papel de hermano” (pág. 137)

En Huaraz, después de más de tres meses de vuelos de los helicópteros en apoyo a los damnificados por el terremoto de 1970, observamos que cada uno de los pilotos y mecánicos, al intercambiar experiencias con las tripulaciones soviéticas, francesas, estadounidenses, brasileñas, cubanas y argentinas, habían enriquecido sus conocimientos. Una excelente experiencia de intercambio, de amistad, solidaridad, deseo de ayudar al prójimo y demostraciones de entusiasmo; a pesar de las incomodidades y sobre todo, de los diferentes idiomas. Existía una gran armonía, gracias también a la abnegada participación de los traductores. Con los franceses jugábamos cartas, con los estadounidenses dados, los brasileños y cubanos bailaban y con los rusos jugábamos ajedrez. Entre muchas anécdotas, existen varias que nos recuerdan innumerables gestos de solidaridad, y también hilarantes y graciosos encuentros entre personajes de diversas culturas, como en el siguiente episodio:

Para demostrar la gratitud del pueblo peruano, la sociedad huaracina organizaba actividades; sobre todo, cuando ya había pasado el período de angustias y lamentaciones. Las monjitas que dirigían un colegio organizaron una especie de Kermés bailable, en honor de las tripulaciones internacionales. Cada quien llegó con el atuendo que lo distinguía: los rusos asistieron con su uniforme que llevaba, en forma sobresaliente, la hoz y el martillo; como ellos desconocían nuestras costumbres protocolares, sacaron a bailar a las monjitas, quienes lucían

el hábito de su congregación. Ellas, bajo el imperio de la gratitud, se pusieron a bailar sencillamente, suscitando con su actitud un gran regocijo entre los agasajados franceses, americanos, brasileños, cubanos y especialmente de los peruanos, que nunca imaginaron ver bailando a monjas de hábito con rusos uniformados. Fue un acto insólito que motivo la “Foto del año”.

Después del terremoto, con los pocos helicópteros operativos que contaba el Escuadrón, tuvimos que afrontar el desafío del apoyo a la exploración petrolera en la selva, donde, aparte de los helicópteros Bell y Alouette, los MI-8 tuvieron una importante participación; sobre todo, cuando la compañía PETROPERÚ inició su primera perforación selva adentro y tuvimos que trasladar el tractor desarmado en carga externa y construir el helipuerto para el traslado de las torres de perforación. Los MI-8, con más de 660 horas de vuelo, con un mantenimiento empírico, recargando combustible sin los filtros adecuados, requerían de la presencia de ingenieros y mecánicos calificados, además de repuestos y conjuntos mayores, que necesariamente había que adquirirlos en Rusia, con cuyo país no teníamos ninguna experiencia comercial; además, las comunicaciones resultaban sumamente engorrosas. Como yo era Comandante del Escuadrón de Mantenimiento, sugerí que debíamos pedir apoyo a Cuba y dije que estaba dispuesto a viajar, pues mi responsabilidad en el Escuadrón de Mantenimiento así lo exigía. Estaba seguro, además, de que los pilotos cubanos, con quienes habíamos hecho una gran amistad, nos brindarían su valioso apoyo. Sin embargo, sucedió que el General José Luna García (Comandante de Material) dispuso que el entonces Comandante FAP Guillermo Carbonell viajara a La Habana, con un poder especial que le permitía adquirir repuestos y contratar personal especializado para efectuar las inspecciones y el mantenimiento de los tres helicópteros MI-8 que se encontraban en la selva ( uno de ellos a mi cargo).

El Comandante Carbonel, a su regreso de Cuba, informó que su misión tuvo un éxito increíble, por cuanto lo recibió el mismo Comandante Raúl Castro y le ofreció todas las facilidades; incluso le dijo que si ellos no tuvieran los repuestos que necesitábamos, desarmarían sus dos únicos MI-8 con tal de apoyar al Perú para que no se paralizara

la exploración petrolera. Informó también que mientras las autoridades cubanas efectuaban los trámites y coordinaciones para seleccionar el personal y material que remitirían al Perú, a él le programaron un tour por toda Cuba, donde pudo disfrutar de las playas de Varadero, de los principales espectáculos artísticos. Así conoció Sierra Maestra en Santiago de Cuba. Además, como llegó en el mes de julio, pudo asistir como invitado de honor a las ceremonias y festejos de su fiesta nacional. También comentó que el Comandante Raúl Castro le dijo que a él (a Carbonell) lo había visto en la famosa película “Piedra Sobre Piedra” filmada en Huaraz durante el terremoto del 70, donde Carbonell hizo unas declaraciones agradeciendo la solidaridad del Comandante Fidel Castro. Le mostraron la Película junto con los documentales del triunfo cubano en la invasión de Bahía de Cochinos y lo invitaron a visitar el búnker subterráneo, donde se apreciaba al momento la situación táctica y estratégica de la defensa de Cuba. El Comandante Carbonell entregó al Comandante General de la FAP copia de la grabación del discurso de Fidel Castro, que frente a más de 200 mil personas habló mencionando al Gobierno Peruano y al Presidente Velasco, por más de 15 minutos, terminando con el “Causachun Revolución”.

Como resultado de esta gestión, llegaron al Perú dos pilotos, ingenieros especialistas en motores hidráulicos, en estructura, además electricista e instrumentalista. Asimismo, arribaron 6 toneladas de repuestos, que vinieron al Perú en dos vuelos de aviones Buffalo de la FAP. De inmediato, el grupo cubano viajó a Iquitos donde trabajaron día y noche, como si estuviéramos en guerra. Cuando se les sugería que no se esforzaran tanto, nos replicaban diciendo que el petróleo no puede parar por culpa de los helicópteros. Los 3 MI-8 quedaron operativos y siguieron volando, tanto para PETROPERÚ como para Occidental Petroleum.

Lamentablemente, no recuerdo los nombres de estos excelentes profesionales que hace 43 años nos dieron una lección de solidaridad y eficiencia en el trabajo. Ojala el Capitán Rivera, que era el piloto, nos pudiera ayudar a través de nuestra Embajada y hacernos llegar los nombres de estos ilustres trabajadores para reiterarles nuestro infinito agradecimiento.

El primer Embajador de Cuba en el Perú, fue el historiador y arqueólogo Antonio Núñez Jiménez, quien cultivó una gran amistad con el Teniente General FAP Rolando Gilardi Rodríguez, entonces Ministro de Aeronáutica y Co Presidente de La República. El General Gilardi, conocedor de las inquietudes arqueológicas de tan distinguido personaje, lo apoyó con los helicópteros y aviones para sobrevolar las Líneas de Nazca y también los desiertos del norte. Felizmente me tocó conducir el helicóptero que cumpliría tan importante misión. Tuve muchísima suerte porque pude escuchar, durante las horas de vuelo, a un admirable personaje; para mí, inolvidable. ¡Cuánto aprendí en esos viajes!. ¡Cuánto admiré su entusiasmo, su pasión, su sabiduría!

Él me comentaba, entre muchos otros temas, que de acuerdo a sus investigaciones y al observar las muestras de restos de huacas, estaba seguro de que habría surgido entre Casma y Chimbote una importantísima civilización. Estaba obsesionado con Machu Picchu, soñaba con sobrevolar en helicóptero y ver de cerca esa maravilla. Para suerte mía, llegó la oportunidad. Como él era el Embajador, encabezaba la comitiva que acompañaría a Raúl Castro y señora durante su visita a Machu Picchu

En el transcurso de tantas hora de vuelo, impresionado con todo lo que veía y para suerte, según él, en su sencillez de sabio, “me tocó un piloto cusqueño que hablaba quechua y que, gracias a ello, podía distinguir lugares por sus nombres, los topónimos claves para su investigación”. Naturalmente, surgió una amistad inolvidable; a tal punto, que visitó a mis padres. Al conocerlos, quedó impresionado por la pasión que ponía mi padre al hablar de su tierra natal el Cusco. Escuchaba, maravillado las canciones que había recogido en sus viajes por Apurímac y por muchos lugares recónditos del Perú. Con beneplácito fui constatando cómo se afianzaba la amistad entre esos hombres idealistas.

No quiero dejar de mencionar el dialogo en casa de mis padres cuando mi hermana Gloria llegó de Cajamarca, con su interesante experiencia de estar dictando un curso de quechua en el Instituto de Cultura de esa ciudad. Gracias a las preguntas del investigador y a su interés por el tema, la conversación resultó sumamente amena e ilustrativa.

¡Personaje inolvidable, sabio y sencillo! Cuántos buenos recuerdos dejó en nuestro país, y especialmente en mi familia.

Lo que me alegra es haber sido el piloto que hizo todo lo posible para que él realizara las mejores tomas desde las alturas de Waynapicchu y a pesar de que su señora esposa, debido a los virajes que yo tenía que hacer se asustó muchísimo, el Embajador le pedía que no interfiriera en algo con lo que había soñado y esa era la oportunidad. Yo, para apaciguarla, le decía que con virajes más suaves, hasta los generales más valientes gritaban más. Logré acercarme al objetivo lo mejor que pude. Vi al historiador conmovido con tanta belleza. Momentos inolvidables.

Por eso ahora, en mayo del 2014, que tuve la suerte de viajar a La Habana, al visitar el museo lo recordé con profunda nostalgia y admiración.

### **EL COMANDANTE RAÚL CASTRO RUZ EN CUSCO Y MACHUPICCHU**

Llegó el día de la visita oficial del Comandante Raúl Castro Ruz, acompañado de su señora esposa, de una numerosa Comitiva y por supuesto, en el marco de un largo programa preparado por el Gobierno Peruano, estaba la visita a la ciudad del Cusco en avión y de allí en helicóptero a Machupicchu, para lo cual con la debida anticipación llevamos dos helicópteros de Lima al Cusco: un Bell UH 1D y un Alouette III.

El Comandante del Grupo Aéreo N.º 3, Coronel Enrique Morey Reátegui, firmó la Orden de Operaciones, indicando que el General de División Edgardo Mercado Jarrín, Jefe de Estado Mayor del Ejército, encabezara la Delegación Peruana que acompañaría al Comandante Raúl Castro y a su comitiva; nombró como pilotos al Mayor FAP Miguel Quiroz Barton y al Mayor FAP Mario Muñoz Ortega. Otra vez la suerte estuvo de mi parte: como felizmente yo era el Comandante del Escuadrón de Mantenimiento, nombré a los mecánicos y especialistas

mejor calificados y tomé el máximo de medidas de seguridad que el caso requería.

Los vuelos de los helicópteros a Machupicchu se realizaron sin novedad. El tiempo meteorológico estuvo de nuestra parte.

Durante el recorrido a pie por la ciudadela, todos los turistas querían tomarse fotografías con el Comandante Raúl Castro, especialmente los estadounidenses, y así lo hicieron.

A pedido del General Mercado Jarrín, efectuamos vuelos alrededor del Huaynapicchu. Ya en tierra, cuando estuvimos recorriendo el Inti Huatana, el Embajador dijo ante al General Mercado Jarrín y ante toda la comitiva, que admiraba y felicitaba a los pilotos peruanos de helicóptero. Frases que nos enaltecían, especialmente por provenir de una persona a quien tanto admirábamos.

Cuando llegamos al Cusco, al regreso de Machupicchu, el Comandante Raúl Castro, luego de que el fotógrafo Lechuga nos tomara las fotografías oficiales, pronunció un discurso de agradecimiento: nos dijo que todos los de la tripulación estábamos invitados a visitar Cuba y enfatizó: “todos, de paje a rey”, e indicó que solamente teníamos que presentarnos en la Embajada.

Este acontecimiento marcó época en el Perú. Cuánto hubiéramos querido que el Comandante Fidel también nos hubiera honrado con su presencia. Lo importante es que quedó muy claro el aprecio y la admiración del pueblo peruano por tan extraordinarios líderes.

Pasó el tiempo y como las labores en el Grupo N.º 3 eran recargadas, la única manera de gozar de unos días de vacaciones era saliendo del país. Planteé a los miembros de la tripulación que tuvimos la suerte de volar con el Comandante Raúl Castro aceptar la invitación, pero ninguno estuvo dispuesto.

Yo pensaba estar unos dos o tres días en Cuba y luego viajar a México; además, aprovechar el pasaje de ida y vuelta en Cubana de Aviación para disfrutar de las famosas playas de Varadero.

En octubre de 1974, mi esposa y yo viajamos a La Habana. En cuanto llegamos al aeropuerto, nos invitaron un cafecito y nos “decomisaron los pasaportes”. Luego, el Mayor de la Fuerza Aérea Cubana, piloto de

Caza, Ortiz y el chofer de nombre Montpellier nos llevaron al hotel El Nacional. Cuando todavía no nos habíamos repuesto de estas sorpresas, vimos con alegría que en la habitación reservada para nosotros había un hermoso arreglo floral con los colores de nuestra bandera y junto al arreglo, vistosas cajas de chocolates y una botella de ron.

Nuestros anfitriones nos informaron que en Cuba se estaba desarrollando la Operación Ayacucho. Y en ella se encontraban varios Generales de la FAP y del Ejército; entre ellos el General Yépez, el General Aste y nuestro Agregado Aéreo Coronel FAP Guillermo Pestana Dell'Orto, quien nos esperaba a cenar esa noche. Luego nos propusieron tres programas: una de las alternativas era participar en la Operación Ayacucho. Nosotros elegimos el plan de turismo de 18 días, que incluía viajes en avión a Santiago de Cuba, a la Isla de la Juventud, visitas a diferentes museos, espectáculos culturales como el Tropicana. Así como diferentes playas y varios días en Varadero, en el único hotel que existía entonces: el Internacional.

Luego nos explicaron la razón por la que nos habían “decomisado nuestros pasaportes”: era por ser “invitados especiales” del Comandante Raúl Castro Ruz.

Fueron 18 inolvidables días, que al recordarlos sentimos una inmensa gratitud y admiración.

¿Premiados por qué? Por cumplir nuestro deber.

Pero también por una verdad que hay que decirla para que nuestros jóvenes pilotos la tengan presente: por tratar con respeto y sincero afecto a nuestros visitantes.

Igualmente, hay que decir que la suerte nos acompañó: haber tenido la oportunidad de conducir, en nuestra máquina, a incomparables personajes: distinguidos gobernantes, historiadores, investigadores.

Durante la visita de la Delegación Presidencial de la hermana República de Colombia, me tocó llevarlos en un helicóptero Bell-UH1D del Cusco a Machupicchu y como era mi costumbre durante el vuelo les mostraba los diferentes y hermosos sitios arqueológicos, explicándoles orgulloso como cusqueño que soy, las maravillas del Tawantisuyo. Ellos filmaron para la Televisión Colombiana Maras, Moray, Ollantaytambo,

el Qhapaq Ñan y Machupicchu. La señora del Presidente de Colombia, Doña Cecilia de Lopez Michellsen me preguntó si conocía la Catedral de Sal de Bogotá, le dije que no y que en los vuelos de EE. UU. a Perú conocí Medellín y Cali.

El Jefe de la Delegación Colombiana me pidió el nombre de toda mi familia, y me dijo: “Parece que quieren invitarlo a que visite Colombia”. Pasaron 6 meses y el Coronel Agregado de Defensa de Colombia en el Perú me hizo el honor de visitarme oficialmente en mi hogar y entregarme de parte del Gobierno Colombiano, una invitación para visitar Colombia y los pasajes para mi señora y para mí.

Recorrimos durante maravillosos 15 días, acompañados de un Edecán y su señora los lugares más emblemáticos de Bogotá. En Boyacá nos alojaron en la casa-museo donde vivió el Libertador Simón Bolívar, su Cuartel General. Recorrimos Cartagena de Indias y la Isla de San Andrés. En Bogotá visitamos a la hermana de mi mamá, Dolores Ortega Espejo, Madre Dominica, que estaba haciendo un postgrado en Educación.

Pasamos 15 días inolvidables y paradójicamente no conocimos la Catedral de Sal, porque estaba en restauración.

La señora de López Michellsen nos despidió con un agasajo en casa de Gobierno.

## EL PERÚ Y EL MUNDO

Ante las noticias de éxitos de nuevos descubrimientos de yacimientos petroleros en la selva peruana, se abrió un codiciado mercado para el alquiler de helicópteros y, entonces, comenzaron las presiones a los diferentes estamentos gubernamentales para que las leyes y dispositivos legales favorecieran el empleo lucrativo de estas compañías. La ley de aeronáutica civil impedía la operación permanente de aeronaves extranjeras en el territorio, sin que estas contaran con su respectiva matrícula peruana. En caso de que el Perú no contara con aeronaves

adecuadas para el empleo específico, podían ingresar al Perú por cortos períodos y pagando un impuesto hasta del 40%, lo cual hacía muy costoso el empleo de helicópteros extranjeros y, por consiguiente, la Fuerza Aérea, sin que varíe dicha ley, podía operar comercialmente.

Las expectativas de enormes ganancias azuzaron la codicia de muchos empresarios y comenzó a cuestionarse la ley de Aeronáutica Civil vigente. Un ejemplo de ello fue las actividades de la Compañía Brails Helicopters, cuyos representantes y abogados permanecieron en el Perú durante más de un año, infiltrándose y relacionándose con cuanto ejecutivo y personal de la burocracia de PETROPERÚ les era posible hacerlo; tratando de persuadirlos con diferentes argumentos y expectativas económicas para que las operaciones de helicópteros en el apoyo del petróleo no fueran efectuadas por la Fuerza Aérea del Perú. Del mismo modo, estudiando el perfil de las autoridades del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de los Generales de la Fuerza Aérea del Perú y de otras autoridades influyentes en el área de la aeronáutica, según sea el caso, intentaron convencerlos del “riesgo” que implicaba la explotación petrolera y de la responsabilidad que asumiría la Fuerza Aérea en caso de que, por falta de experiencia, se pudiera frustrar el éxito de la perforación de un pozo petrolero, cuyo costo y riesgo eran extremadamente altos. Así tenemos que la Compañía Brails preparó un estudio en el cual proponía a la Fuerza Aérea del Perú y al Gobierno Peruano que si le cedían los derechos exclusivos del empleo de sus helicópteros en todo el territorio peruano, para el apoyo a la exploración y explotación del petróleo durante 5 años, la compañía Brails daría becas en el extranjero a todos los pilotos que la Fuerza Aérea quisiera preparar y entrenar como tripulaciones de helicópteros. El representante de la compañía Brails pretendía conseguir su objetivo valiéndose de procedimientos dolosos que por supuesto no tuvieron éxito.

## APOYO A LA OXY

Como la Compañía Occidental (OXY) tenía ubicado su lote en las nacientes de los ríos Tigre y Corrientes, en la frontera con el Ecuador, a gran distancia de puntos navegables, le era imprescindible el empleo de helicópteros para sus operaciones de sísmica en más de 2 millones de hectáreas, para lo cual tenía que preparar pequeños helipuertos a distancias muy cortas hacia donde debía trasladar lo más rápidamente posible a su personal y sus equipos; por ello tomó la determinación de emplear helicópteros Bell 47G, con capacidad para 3 personas, y la carga, de acuerdo a sus experiencias en otros países, se transportaba con la modalidad de carga externa, esto es: el helicóptero iza la carga acoplada a un gancho porta carga y la transporta colgada fuera de la cabina, de tal manera que ante cualquier emergencia, pudiera ser lanzada desde el aire; así se ahorra tiempo, al no tener que cargar y descargar desde la cabina. Esta modalidad de trabajo hace que los pilotos adquieran una técnica que los prepara para las operaciones de cargas de mayor volumen con helicópteros más grandes en operaciones de perforación.

No se podía desperdiciar la excelente oportunidad de vuelos tan cortos que demandaban la participación de pilotos con muy pocas horas de experiencia. Esto permitió que un gran número de jóvenes oficiales se capacitaran en el vuelo de helicóptero, acumulando más de 500 horas en sus pequeños helicópteros. Gracias a ello estaban en condiciones de volar helicópteros más grandes como Bell-UH1D, Bell 212, MI-8, MI-6, etc.

La OXY, luego del éxito alcanzado con los resultados de la sísmica y una vez ubicadas las estructuras de los posibles yacimientos petroleros, entró en la fase de perforación, para lo cual requería helicópteros de mayor capacidad. Decidió entonces emplear los helicópteros Bell 212, de dos turbinas, de reciente fabricación. Estos helicópteros reemplazaban en el transporte de carga petrolera a los monomotores Bell UH.

El Grupo Aéreo N.º3, en base a los contratos firmados, financió la adquisición de 17 helicópteros Bell 212 y procedió a apoyar a OXY en

los trabajos de perforación. El natural incremento de personal y equipos en la zona petrolera de OXY, exigió la contratación de los helicópteros MI-8 para hacer un servicio de transporte aéreo desde Iquitos a Teniente López (base principal de OXY). La FAP ya había adquirido 5 helicópteros nuevos MI-8 y, posteriormente, ante la inminencia de la construcción del Oleoducto, requirió los servicios del helicóptero MI-6, cuya capacidad de carga es de 12 toneladas o más de 100 pasajeros. Con la participación de los MI-6, la OXY construyó el campo de aterrizaje de Andoas.

### **NEGOCIACIONES CON LA OXY**

Como es natural, el personal del Grupo Aéreo N.º 3, no tenía experiencia en negociar tarifas, redactar contratos y entablar negociaciones con los representantes experimentados de la OXY, que estaban conformados por abogados, economistas y expertos. Lógicamente los representantes de OXY, pretendían conseguir las mejores condiciones económicas para su compañía.

El Grupo Aéreo N.º 3 no tenía documentación histórica de contratos anteriores, ni tarifas por hora de vuelo en la realidad peruana, y tuvo que recurrir a expertos peruanos, con emoción patriótica que trabajaban en otras compañías petroleras del mundo, los que proporcionaron al Grupo Aéreo N.º 3 diferentes modelos de contratos y en diferentes idiomas, cuyo conocimiento e interpretación fueron de gran valor y respaldo para negociar los contratos con todas las compañías petroleras. Es necesario recordar que por esos años de gobierno militar estaba prohibido por ley el uso del dólar, y el personal del Grupo Aéreo N.º 3, tuvo que recurrir a diferentes argumentos para conseguir que las tarifas de los helicópteros y el contrato en general se estipulara siempre teniendo como referencia al dólar, en previsión a cualquier devaluación, ya que las aeronaves y los repuestos eran adquiridos en divisas; más aún, tratándose de contratos cuya duración era de un año o más.

Durante las negociaciones, lógicamente el personal del Grupo Aéreo N.º 3, luchaba para que los contratos fueran transparentes y no tuvieran cuestionamientos posteriores. De otro lado, el personal de OXY luchaba por conseguir las mayores ventajas posibles. Por ejemplo, OXY ponía como argumento, que si las tarifas de los helicópteros Bell 47G fueran muy elevadas, ellos procederían a realizar sus trabajos de sísmica por tierra, como lo hacía PETROPERÚ; y que con ello el Grupo Aéreo N.º 3 se quedaría sin trabajo. El personal del Grupo N.º 3 replicó que la razón fundamental de la FAP no era hacer negocio y, por consiguiente, le parecía excelente que la OXY hiciera sus trabajos por tierra, ya que cada helicóptero quitaba trabajo a 100 obreros, a 100 padres de familia, y que este concepto para el Grupo N.º 3 tenía más valor para el desarrollo nacional; ante esta respuesta, OXY tuvo que aceptar las tarifas del Grupo N.º 3 que incluso estaban por debajo de las tarifas internacionales.

El Grupo Aéreo N.º 3 pudo observar que los contratos de operación de helicópteros con compañías petroleras en otros países eran lo más enredados, porque de esa manera los abogados que las diseñaron permitían el manejo de comisiones y otros pagos de uso común en contratos privados. Pero como el Grupo Aéreo N.º 3 es una unidad perteneciente a la Fuerza Aérea y por consiguiente al sector público, sus contratos tenían que ser y lo fueron, sencillos y transparentes. Con esta experiencia y los mismos criterios se negoció y se firmó los contratos con las diferentes compañías petroleras, tales como: Getty, Phillips, Total, Shell, Arco, Amoco, etc. Y se aplicó la misma política para el alquiler de los helicópteros a PETROPERÚ.

## **EL PRESIDENTE DEL PERÚ EN LA ZONA PETROLERA**

Referiré este hecho que sucedió cuando el Presidente de la República con sus ministros visitaron la zona petrolera para presenciar el trabajo de los ingenieros, de los pilotos, de los mecánicos, de los obreros, que con tanta mística trabajábamos pensando en el Perú y en la buena suerte de haber encontrado petróleo en el primer pozo de Trompeteros, el primer pozo de la pequeña estructura de Capirona, sin el empleo de los helicópteros y el primer pozo de la gran estructura de Pavayacu, ya con el traslado de las torres y campamentos mediante los helicópteros.

Previo a la visita del Presidente General de División Juan Velasco Alvarado y de su gabinete, habían llegado como invitados los gerentes y autoridades de las diferentes compañías extranjeras como OXY, Getty, Arco, Amoco, etc. y cuando terminé de trastear o sea de trasladar en carga externa los tubos de perforación, en un helicóptero MI-8, desde una chata en el río, a una velocidad increíble, enganchando y desenganchando los tubos, como si se tratara de una competencia en las olimpiadas, el helicóptero era una verdadera grúa voladora. Yo paraba de volar solamente para recargar combustible con el helicóptero funcionando, máximo 3 minutos, tiempo en que la tripulación comía unos sándwiches y seguíamos volado para aprovechar el buen tiempo con el fin de que los pozos no parasen. Al fin de la jornada, a eso de las 18:00 horas, me dirigí a la caseta con aire acondicionado, donde estaban los invitados especiales, saludé efusivamente, como es mi costumbre. Ellos me felicitaron por tan increíble pericia y me dijeron que si no hubieran observado y no hubieran apreciado todo el proceso de vuelo del helicóptero, no habrían creído que todo eso era verdad. También dijeron que si no hubieran observado durante todo el día tan interesante espectáculo, se habrían aburrido tremendamente. Por sus alabanzas comprendí que les había impresionado el trabajo, que para nosotros era de rutina. Les agradecí los elogios, ya que con muchos

de ellos nos conocíamos durante las negociaciones de las tarifas por hora de vuelo y los detalles que implica ponerse de acuerdo para la firma de un contrato. Durante esta inesperada reunión contamos chistes, bromeamos y entre broma y broma, el Ingeniero Bustamante dijo dirigiéndose a mí, que si trabajara en una compañía privada ganaría mínimo 70,000 soles, a lo que yo le conteste: “ A nosotros la FAP nos paga 85 000 soles mensuales” y él, con cara de asombro, dijo: “ ¡Yo no lo sabía! “ Después de que se le iba menguando el asombro le dije: “lo que pasa es que nosotros, voluntariamente le donamos a nuestra Fuerza Aérea 70,000 soles. Sí! Sí! A NUESTRA FUERZA AÉREA, A SU FUERZA AÉREA, que aunque usted es arequipeño, de todas maneras usted es un ilustre peruano”. Muchos festejaron la ocurrencia. Allí también aproveché para coordinar los pequeños detalles que nunca faltan en este tipo de trabajos, reiterando que si no se hubiera inventado el Gancho porta carga no habría sido posible la exploración petrolera en la inmensidad de la selva peruana.

## **CONSTRUCCIÓN DEL OLEODUCTO NORPERUANO**

El Grupo Aéreo N.º 3, con la experiencia ganada en el apoyo a más de 10 compañías petroleras, estaba en condiciones de conseguir el éxito en el transporte de toda la maquinaria y tuberías para la construcción del oleoducto; así fue como se concluyó la construcción del mismo, sin ningún accidente y con tripulaciones con mayor experiencia.

Los pilotos que en 1972 habían comenzado a operar solos en la selva, con treinta horas de instrucción en Lima, efectuando traslados en carga externa de 150 kilos en los Bell 47 G, en 1977 trasladaban más de 7,000 kilos en carga externa en los helicópteros MI-6.

Durante esta trascendental obra, las tripulaciones de los helicópteros Bell 212, MI-8, MI-6 y Bell 206, demostraron su eficiencia y experiencia, con las horas acumuladas en apoyo a las diferentes



compañías petroleras y sobretodo, sus conocimientos en la apreciación de las condiciones meteorológicas, tan variables en todo el recorrido del Oleoducto, desde la selva hasta la costa, que les permitía transportar con oportunidad y seguridad al gran número de personal de ingenieros, técnicos, obreros especializados, etc.

Desde que comenzó la construcción del Oleoducto principal y los Oleoductos secundarios, hasta la fecha, los helicópteros de FAP siguen volando en la supervisión, mantenimiento y apoyo a las emergencias.

### **LOS HELICÓPTEROS SE AUTOFINANCIAN**

El helicóptero tiene la gran ventaja de que apoyando el desarrollo del país, puede financiar el entrenamiento de las tripulaciones y el costo de su propia adquisición y a la vez ser utilizado en forma eficiente en la defensa del país.

Si no se hubieran aprovechado los vuelos en el apoyo a la exploración minera, desde 1960, no se habría tenido el extraordinario éxito en las operaciones contra las guerrillas en 1965 (sin ningún accidente). De igual manera, si no se hubiera apoyado a la exploración petrolera, no se habría tenido el éxito en el Conflicto con el Ecuador en la Cordillera del Cóndor en 1981, sin ningún accidente a pesar de haber volado más de 470 horas en dicho conflicto.

Es necesario recordar que la FAP, desde que adquirió los primeros helicópteros, se empeñó en demostrar las cualidades y ventajas del helicóptero en el campo civil. Con esa finalidad, alquilaba helicópteros a precio de costo, principalmente a las compañías mineras, y motivaba a las compañías nacionales de aviación para que constituyeran empresas privadas, operadoras de helicópteros; pero quedó absolutamente demostrado, que en el Perú no existe capital suficiente, ni empresarios que decidan formar compañías de helicópteros, debido al alto costo y al excesivo riesgo.

La FAP no podía desperdiciar la oportunidad del “Boom” del petróleo para que pilotos y mecánicos peruanos adquieran experiencia

operativa y logística, y gracias a esa decisión, de menos de 10 helicópteros que tenía en 1970, en 1981 el Perú llegó a tener alrededor de 100 helicópteros; entre ellos, el helicóptero más grande del continente americano, el MI-6, más de 60 pilotos con un promedio de 5,000 horas de vuelo y un Grupo Aéreo provisto de talleres con capacidad de efectuar mantenimiento mayor a los helicópteros y “overhaul” a los conjuntos mayores, ahorrando así gran cantidad de divisas al país.

Como dijimos anteriormente, todos los helicópteros fueron adquiridos con el dinero recaudado por el alquiler de los mismos a las compañías petroleras, es decir con el trabajo pleno de mística de las tripulaciones de helicóptero de la FAP, el buen manejo financiero, la austeridad, la eficiencia y un mínimo porcentaje de accidentes. Todos los helicópteros que participaron en las guerras con el Ecuador, en el apoyo a las emergencias como consecuencia de la Corriente del Niño y sobre todo a las múltiples horas de vuelo en apoyo a las operaciones en la guerra contra el terrorismo, se hicieron sin que les cueste un solo centavo a los contribuyentes.

Es a partir de los años 80, que nuevamente, como en 1960, surge el argumento falaz de que la FAP, al alquilar sus helicópteros, estaba haciendo “competencia desleal” a la iniciativa privada; pero no se dice a qué iniciativa privada: a la peruana o a la extranjera. Al no existir capitales ni capitalistas peruanos, los que se beneficiaron y se siguen beneficiando son las compañías extranjeras operadoras de helicópteros que hoy trabajan con el petróleo y el gas en todo el territorio peruano. Y mientras tanto, los nuevos pilotos nombrados al Grupo Aéreo N.º 3 no tienen donde, ni cuando adquirir experiencia operativa y, por consiguiente, las esporádicas operaciones aéreas que se programan son más riesgosas.

## **CÓMO SALVAMOS A UNA PERSONA GRAVE CON TÉTANO**

En 1973, los helicópteros Bell 206 reemplazaron a los Alouette II, porque volaban a más altitud y llevaban los mismos 4 pasajeros y consumía 25 galones por hora, en vez de los 60 galones por hora que consumían los Alouette II.

En una oportunidad, cuando yo ocupaba el cargo de Jefe del Estado Mayor del Grupo Aéreo N.º 3, año 1979, se dio la circunstancia de que casi todos los helicópteros de mayor capacidad y seguridad para cruzar la cordillera por Ticlio se encontraban fuera de Lima. En esas circunstancias llegó el pedido urgente de trasladar del hospital de Tarma, al Hospital FAP, a una persona grave, con tétano.

La mayoría de helicópteros se encontraban volando en apoyo a la exploración petrolera y en Lima solamente se encontraban disponibles los helicópteros Bell 206 Jet Ranger, que podían cruzar volando la cordillera por Ticlio con ciertas limitaciones de peso. Contaban con una turbina muy pequeña, pero muy potente (así fue evolucionando, cada vez más rápido, la ingeniería aeronáutica en el mundo. Hoy existen helicópteros pequeños, con dos turbinas y unas performances increíbles y al mismo tiempo, sumamente caros).

De inmediato tomé el mando de un helicóptero Bell 206 y me dirigí a Tarma. Aterricé en un jardín del hospital, donde me estaba esperando una ambulancia con el enfermo acondicionado con suero. Allí observé que la persona a evacuar estaba ya en posición rígida por efecto del tétano, era un señor muy alto. Como este helicóptero es muy pequeño con tres asientos atrás, calculé que la única manera que el paciente podía entrar en la cabina era echado en los asientos de atrás, pero por el tamaño y su estado de rigidez los pies del señor quedarían afuera a partir de su canilla y la forma que yo ya había decidido, prácticamente era introducirlo a la fuerza (el espectáculo, aunque comprensible, no era conveniente para los familiares y para toda la gente y las autoridades que siempre se arremolinan alrededor). Le dije al médico que se instalara en el asiento del mecánico, que él, una vez que nos atendiera para el

decolaje, retornaría a Lima por tierra, para lo cual, era necesario, que la ambulancia con el enfermo se dirigiera a un campito que me permitiera la maniobra de decolaje en altura y con peso, bordeando los límites permitidos según las tablas.

Arranqué el helicóptero y lo desplazé al lugar donde había decidido decolar con el enfermo y el médico; sobre todo, para que ni los parientes ni la gente vieran lo que pensaba hacer.

Cuando llegó la ambulancia, introdujimos por la fuerza al enfermo, que bramaba de dolor, como un toro. Cerramos a presión la puerta del helicóptero y antes de que llegara la gente hice la operación de decolaje rumbo a Lima.

Durante la travesía, volando a 17,000 pies de altura, felizmente todos teníamos oxígeno suficiente y el médico consolaba al enfermo y le facilitaba el oxígeno. Pero volando sobre Cerro de Pasco comenzó una granizada que estaba a punto de quitarnos la visibilidad, y estos helicópteros no cuentan con limpia parabrisas y menos con ayudas a la navegación para poder proseguir en vuelo instrumental. Felizmente, el horizonte en la ruta por el nevado de La Viuda estaba despejado. Descarté la ruta por Ticlio y proseguí hacia las nacientes del río Chillón. Demoraría más tiempo, pero llegaríamos con vida al helipuerto del hospital FAP, donde nos estaban esperando médicos especialistas en Tétano, que felizmente le salvaron la vida.

Sano y salvo retornó a Tarma, para alegría de su familia, de sus paisanos y por supuesto para nuestra satisfacción.

## **LA IMPORTANCIA DE CONOCER LA UBICACIÓN DE LOS HELICÓPTEROS**

Como mencioné anteriormente por la extensión del territorio nacional y la responsabilidad que el Perú tiene con el “SAR” (Search and Rescue). Es el Organismo Internacional de Búsqueda y Rescate, de personas en peligro, forma parte de las Naciones Unidas y centraliza los reportes

de los diferentes lugares, intercambia información entre las naciones para poder apoyar en la conducción de la búsqueda y rescate en todo el mundo. Es sumamente importante que una institución del Estado, sea la Fuerza Aérea o Defensa Civil, que centralice y tenga actualizada toda la información de la ubicación y operatividad de todos los helicópteros que vuelan en el Perú, del Ejército, Marina, Aviación, Policía Nacional y de las diferentes compañías particulares; sobre todo, teniendo en cuenta la relativa poca velocidad de estas aeronaves, en llegar al lugar del accidente y tan útiles en casos de emergencia, siempre teniendo en cuenta que salvar la vida de un ser humano es lo más importante.

La poca velocidad de los helicópteros nos permite a los pilotos y mecánicos admirar los maravillosos paisajes de los valles interandinos con sus nevados, de la ceja de selva con su exuberancia, el serpentear de los ríos, los oasis de la costa y fundamentalmente apreciar el trabajo del hombre peruano que saca provecho del suelo en semejantes laderas. Los cultivos parecen obras de arte que los pilotos contemplamos durante las diferentes fases del crecimiento de las plantas y por lo general, las misiones que cumplen los helicópteros hacen que nos quedemos por tiempo prolongado en diferentes pueblos o guarniciones del Ejército, por lo que tenemos la oportunidad de intercambiar ideas con los lugareños y tomar conciencia de la realidad del Perú.

Durante tantas horas de vuelo sobre el territorio peruano, a uno le dan ganas de ser ingeniero, biólogo, arqueólogo, historiador, escritor, periodista, sobre todo, ser poeta para compartir con la mayor cantidad de personas posible las maravillas y las excelencias que tiene nuestra Patria. Por supuesto que en las operaciones de rescate el piloto está concentrado en llegar lo antes posible a un hospital o una posta médica.

En gran parte del Perú, sobre todo al sur, es muy importante que las tripulaciones de los helicópteros hablen o por lo menos entiendan el idioma quechua. Cuántas veces al acudir a socorrer a los sobrevivientes de un accidente de un avión de pasajeros en la cordillera era imprescindible indagar en quechua la ubicación del impacto o las condiciones meteorológicas y la manera de llegar lo antes posible al lugar de los sobrevivientes.

Desde 1957 hasta la fecha 2014, la Fuerza Aérea ha utilizado Helicópteros de diferentes marcas, tamaños y lugares de fabricación, y cada uno de ellos ha participado en operaciones de rescate; ya sea trasladando a una sola persona, como con los Hiller, hasta más de 90 pasajeros, con los helicópteros MI-6, durante los desastres que produjo la Corriente del Niño en el norte del Perú.

En estos 57 años, la FAP ha contado con los siguientes tipos de helicópteros: Hiller H23C con 3 asientos, Bell 47G con 3 asientos, Alouette II con 5 asientos, Alouette III con 7 asientos, Bell UH1D con 13 asientos, Bell 212 con 13 asientos, Bell 412 con 13 asientos, Bell 214 con 16 asientos, Bell 206B con 5 asientos, Volkov con 5 asientos, MI-8 con 27 asientos, MI-6 con 60 asientos, MI-17 con 27 asientos, el de combate MI-25 con 10 asientos, el MI-35 con 10 asientos y el Schweizer 300 de instrucción, con 2 asientos. Cada uno con sus diferentes ventajas y limitaciones, superando cada vez más sus características de acuerdo con el avance de la ciencia y la tecnología de los pocos países que pueden fabricar este tipo de aeronaves de ala giratoria.

Durante estos años cada uno de los diferentes tipos de helicópteros que he mencionado ha efectuado muchas operaciones de rescate de personas en peligro. Alguno de ellos descritos por los pilotos o por las personas rescatadas y publicados en la serie “Narraciones de Aviadores” del Instituto de Estudios Aeroespaciales del Perú. Pero creo que es conveniente que se narre y publique la mayor cantidad posible, por ello me permito exhortar a las tripulaciones, pilotos, técnicos y suboficiales de las diferentes especialidades que hagan un esfuerzo para que no pasen al olvido tan extraordinarios gestos y acciones de solidaridad que tanto se cuentan en las reuniones de camaradería o en las tertulias familiares.

Si así como en las fábulas de Esopo se hiciera hablar a los helicópteros, ¡cuántas historias, angustias, sustos, vivencias y, sobre todo, aciertos y errores contarían!. Algún día, a algún escritor o piloto se le ocurrirá escribir una novela o un cuento con este tema.

Ahora podemos afirmar que “ya no estamos volando como en la aviación de 1921”, por cuanto casi todos los helicópteros ya no tienen el motor convencional a pistones, sino a turbina, y cuentan con una biónica

muy adelantada: piloto automático, radar, GPS, navegación satelital, VOR, ILS, Visores Nocturnos y una infraestructura de mantenimiento que contribuye enormemente a la SEGURIDAD de VUELOS y sobretodo, la gran facilidad de conocer las condiciones meteorológicas gracias a los avances de los medios de comunicación radial o telefónica y a la información gráfica y fotográfica mediante los satélites, razón por la cual los vuelos tienen muchísimo más posibilidades de culminar con éxito, a pesar de las grandes alturas y temperaturas que son los principales enemigos de la potencia de los motores.

Seguramente, al tiempo que se perfeccionen las medidas de seguridad y se modernicen aún más los aviones y los helicópteros disminuirán los accidentes. Del mismo modo, cuando las carreteras y los medios de transporte evolucionen ocurrirá lo mismo, aunque el Perú no está libre de terremotos, estragos que ocasiona la Corriente del Niño o las torrenceras que suceden en tiempo de lluvias, por estas especiales características de nuestra geografía es necesario tomar medidas.

Ningún piloto quisiera que se presente un vuelo para acudir a una emergencia; pero la realidad va más allá de nuestros deseos. Por eso debemos estar siempre bien preparados, pues operaciones de rescate se van a presentar de todas maneras. Es importante que una sola institución con autonomía y capacidad de decisión conozca permanentemente la ubicación y situación operativa de cada uno de los helicópteros que operan en el Perú.

### **BIENVENIDA AL GANCHO DE CARGA EXTERNA**

Los primeros pilotos de helicóptero en el Perú, somos los que realmente valoramos, admiramos y reconocemos a los científicos que diseñaron el gancho de carga externa. Ese gancho que permite transportar, en carga externa, cualquier tipo de bulto, proporcionando la seguridad de vuelo en las operaciones de transporte, al disminuir tremendamente el tiempo de vuelo y sobre todo, el tiempo en la manipulación (carga y descarga)

de bultos tales como casetas, tubos, torres de perforación, tractores desarmados, aviones accidentados, equipos de aire acondicionado; en fin, todo lo que no entraba en la cabina del helicóptero y que ahora se puede transportar colgado de un cable sujeto al famoso gancho porta carga que está instalado en la parte inferior externa de los helicópteros. Este moderno procedimiento de vuelo, con carga externa, cuenta con sistemas de seguridad eléctricos y manuales que le permiten al piloto soltar la carga en casos de cualquier emergencia.

Las nuevas tripulaciones de helicópteros seguramente no imaginan y ni siquiera se les pasa por la cabeza cómo en los helicópteros Alouette III y Bell UH1D transportábamos tubería dentro de la cabina. Yo, que lo he hecho infinidad de veces, me pongo a pensar en ese grave riesgo. ¡Cómo podíamos haber arriesgado la vida tan fácilmente! Hasta dónde llegaba nuestra vehemencia y nuestra audacia. Para la hidroeléctrica de Huacrachuco transportamos enormes tubos. Lo mismo para la hidroeléctrica de Ayabaca. El transporte de la tubería para desaguar la laguna Safuna a 4600 metros de altura en la Cordillera Blanca y un sinnúmero de operaciones por el estilo. Los helicópteros no estaban implementados con este maravilloso “gancho porta carga”. El día que se los instaló y el comando autorizó su empleo, fue un día de fiesta para nosotros. Significó “la vida” para las tripulaciones pioneras de helicópteros en el Perú.

La primera misión de transporte de carga asignada al flamante Alouette III fue transportar toda la tubería para la construcción de la hidroeléctrica de la provincia de Huacrachuco-Huánuco, desde la capital de la provincia de Tayabamba, departamento de La Libertad. A Tayabamba llegaba la carretera y los camiones demoraban más de 10 horas. Allí se encontraban los 100 tubos de fierro cortados con acetileno, listos para acomodarlos en la cabina del Alouette III, y los cilindros de combustible para el helicóptero.

En Tayabamba no hay hoteles. El mayor Javier Oswaldo Cabrera Arca, el Suboficial Max Valverde Caro y yo, entonces Alférez, nos alojábamos en unas habitaciones improvisadas de una escuelita y almorzábamos en una pensión que atendía a los choferes de los camiones.

A nuestra llegada, no había ninguna señal, nada que nos ayudara a ubicar el pueblo con el extraño nombre de Huacrachuco. ¡Qué hacer! Felizmente el Mayor Cabrera y yo sabemos quechua. Huacrachuco significa cuernos amarrados y, efectivamente, ese pueblo se encuentra al pie de los enormes cerros que parecen eso: cuernos amarrados.

En Tayabamba establecimos una rutina. Levantarse temprano para llegar caminando al improvisado helipuerto, ubicado en una plataforma junto al cementerio y proceder a acomodar los tubos dentro de la cabina del Alouette III. Trabajo que resultó muy difícil y hasta doloroso, ya que cada tubo solamente entraba a la cabina gracias a una maniobra muy especial y con muchísimo cuidado para que los bordes filudos de cada uno no dañaran el plexiglás.

Ninguno de los operarios de la empresa responsable, ni nuestro mecánico, pudieron maniobrar los tubos para que entraran a la cabina con toda seguridad. Sucedió que la solución fue una ocurrencia mía, Alférez piloto alumno. Encontré el secreto que consistía en que, con todo cuidado, tomando tiempo, acomodada la carga que, una vez amarrada y asegurada dentro de la cabina, estaba lista para que el helicóptero pudiera despegar. Después de 25 minutos de vuelo desde Tayabamba a Huacrachuco se aterriza en el Estadio junto al río y allí comenzaba otra vez la odisea de sacar tubo por tubo, sin malograr el helicóptero. ¿Quién tenía que realizar nuevamente la difícil operación? Pues el inventor de la maniobra, es decir yo, el piloto alumno, único en quien el mayor Cabrera confiaba. En la cabina cabían 5 medios tubos, con bordes afilados. Más demorábamos en cargar y descargar que en efectuar el vuelo de ida y vuelta. A veces había que regresar por mal tiempo y descargar los benditos tubos para que no se rindieran los amortiguadores. Cuánto esfuerzo y cuánto tiempo hubiéramos ahorrado con el “Gancho porta carga externa”. Por eso le dedico este capítulo. ¿Y enterarnos, más tarde, que la tal hidroeléctrica no funcionó por “mal diseño”? Frustración indescriptible para nosotros y para los pobladores. Un desasosiego que hasta recordarlo produce una serie de sentimientos, y como si esto fuera poco, constatar que la carretera a Hucrachuco había llegado antes que la luz eléctrica. Cuánta pena y desilusión para aquellos pobladores que con tanto cariño y hasta con banda de músicos nos había despedido.

Otra experiencia antes del gancho portacarga: El transporte en la cabina de un helicóptero, Bell UH1D, de la tubería para la construcción de la hidroeléctrica de Ayabaca:

La única forma, sacar todas las puertas, del helicóptero; de lo contrario, era imposible que semejantes tubos de diferentes tamaños y peso pudieran caber.

La forma en que la tripulación tuvo que trabajar para el éxito de la misión, desde las 6:00 de la mañana hasta las 19:00 horas de intenso trabajo de ingenio y precisión para volar solamente 1.2 horas. Estoy seguro de que las nuevas tripulaciones de helicópteros, no alcanzan a comprender estas vicisitudes. Por lo mismo, quiero ilustrar el tema con más ejemplos, porque además considero injusto dejar en el olvido toda esta mística de trabajo, esta pasión y entrega con que forjamos nuestra historia.

Partiendo de Lima llegamos, pasando por Piura, a una casa hacienda ubicada entre el pueblo de Montero, cerca de la ciudad de Ayabaca, punto más cercano al lugar donde se encontraban los tremendos tubos negros para ser transportados a la ladera de un cerro próximo al riachuelo donde se construiría la hidroeléctrica.

De la casa hacienda salíamos a caballo, el senador Carlos Cedano, promotor de esta obra, el Técnico Manuel Safra, mecánico, y el entonces Teniente Muñiz; demorábamos más o menos media hora en llegar al improvisado helipuerto. Felizmente había un ingeniero muy eficiente que hacía los cálculos del centro de gravedad de cada uno de los tubos y calculaba el peso.

Cargar cada uno de los tubos de 800 a 1500 kilos era una verdadera odisea, hasta podría decir que era una tragedia. Acercarlos al helicóptero entre 8 trabajadores inexpertos. Subir la carga sin dañar la frágil estructura de la plataforma de la cabina. Amarrar con sogas los tubos a los esquís. Decolar el helicóptero y en vuelo estacionario probar la estabilidad de los comandos para confirmar el centro de gravedad y en muchas ocasiones, desatar los tubos para corregir la estiva. Una vez comprobado el centro de gravedad, iniciar el vuelo que duraba 10 minutos para aterrizar en una pequeña área resultado de un corte al cerro donde había que llegar con sumo cuidado. Una vez en tierra,

con el motor apagado y las palas del helicóptero quietas, comenzaba la otra odisea: descargar los tubos sin dañar la máquina, ya con menos hombres. Este ajeteo duraba, a veces, media hora o más. El vuelo de retorno, cinco minutos que se anotaban en el formulario denominado “Guión Uno” 0.1 horas de vuelo y el de ida 0.2 horas de vuelo. Al final, en todo un día de trabajo de 06 de la mañana a 06 de la tarde anotábamos solamente 1.2 horas de vuelo, máximo 1.5 en la libreta de vuelos. Si ahora hiciéramos ese mismo trabajo con la utilización del gancho, en una hora se realizarían 6 vuelos; y en un día se terminaría el trabajo y no en los 10 días de una descomunal tarea de traslado de toda la tubería para la hidroeléctrica.

Durante la travesía de Lima a Ayabaca le conté al Técnico Safra mi sueño: “Me encontraba montado en el cerco del ruedo de toros y un enorme toro negro de enormes cuernos trataba de atacarme y yo, cada vez que se me acercaba furioso, levantaba los pies y no me pasaba nada”. Cuando llegamos al campo donde se encontraban los tubos negros, el Gringo me dijo: “Mi teniente, estos son los toros negros de su sueño”; efectivamente, nos enfrentábamos a un penoso trabajo, felizmente no pasó nada y pudimos cumplir la misión, que mereció una felicitación a la FAP desde el Congreso de la República.

### **FLAMANTES ALFÉREZ Y SU FORMACIÓN EN EL GRUPO N.º 3**

Creo conveniente compartir una experiencia extraordinaria durante la formación de los flamantes Alférez recién graduados y nombrados al Grupo Aéreo N.º 3.

En primer lugar, tenían que estudiar la ingeniería del helicóptero Bell 47G y, si en el examen escrito no obtenían una mínima nota de 90, no tenían derecho a recibir instrucción en el aire.

A la hora del exámen se cortaban las puntas con los nombres de los examinados y se los rompía delante de ellos. Si el promedio de las

notas de los 10 examinados no era mínimo 90, ninguno de ellos volaba. Varios habían obtenido el calificativo de 100 y muy pocos 40.

Como todos sabían quién no había estudiado, lo tenían loco hasta que aprendiera. Ellos, con razón, decían que era injusto, pero yo les preguntaba si les gustaría volar como observadores o pasajeros de un piloto que no se dedica o no se esfuerza.

A ese mismo grupo de oficiales les entregué el libro titulado *Cómo ganar amigos e influir sobre los demás*, de Dale Carnegie, con un memorándum en el que les daba un plazo de 90 días para informarme, por escrito, cuál de los capítulos era el mejor para su carrera y por qué.

Luego ese libro pasaría a formar parte de su biblioteca personal. Casi todos cumplieron con el plazo, los que no cumplieron recibieron una papeleta de castigo y un último plazo.

Al año siguiente utilicé el mismo procedimiento con los 10 nuevos Alférez, menos la entrega del libro, y observé que el comportamiento de ellos era completamente diferente. No tenían la calidad de conducta de los que habían leído y habían estudiado el libro. Les faltaba algo en su modo de comportarse, por ello llegué a la conclusión de que ese libro había que entregárselo a todo el personal del Grupo N.º 3, y así se hizo; con la diferencia de que el memorándum con la consabida pregunta y el plazo respectivo solo se entregó a los Alférez y Tenientes.

Algunas respuestas me llamaron la atención. Por ejemplo, un Alférez, además de informar y sustentar cuál de los capítulos le parecía el mejor y por qué, me agradecía por haberle dado la oportunidad de leer ese libro que había salvado su matrimonio.

Es importante anotar que todos los oficiales que presentaron un buen informe llegaron al grado de General.

### **Otro dato importante al respecto**

El Ministerio de Relaciones Exteriores, alquiló un helicóptero MI-6 para realizar un trabajo en el río Yavarí, partiendo de Pucallpa, y que de Lima a Pucallpa la delegación de expertos debía viajar en un avión AN-32 del Grupo Aéreo N.º 8.

Al término de la misión, cuando la relacionista pública del Ministerio vino a pagar la factura, insistió en hablar conmigo. En esa época yo era Comandante del Grupo N.º 3.

En mi oficina, me agradeció por el magnífico vuelo y el excelente trato de la tripulación del helicóptero MI-6 y me pidió que le aclarara algo que le había intrigado durante el viaje. Me preguntó por qué los pilotos de helicóptero tenían un trato tan exquisito, (nos preguntaban cómo nos sentíamos, etc. Su actitud era cortés y agradable) mientras que la tripulación del AN-32, que tiene la misma cantidad de personal que los helicópteros: dos pilotos, un ingeniero de vuelos, un navegante, un maestro de carga, parecían de otra institución o de otra preparación, de otra escuela. Ellos, en primer lugar, no saludan, pasan fumando, nos ven como si nosotros fuéramos cualquier cosa. Todos los miembros de la delegación del Ministerio de Relaciones Exteriores comentaron y notaron la diferencia entre las dos tripulaciones de una misma Fuerza Aérea. Me preguntó por qué esa diferencia.

Yo agradecí su gesto de insistir en hacer llegar su gratitud y sobre todo sus palabras con respecto a los tripulantes del helicóptero. Le dije que no hacían otra cosa que cumplir con su deber y que las expresiones tuyas nos motivaban para seguir superándonos y que nuestro diálogo lo transmitiría, lo antes posible, a todo el personal del Grupo N.º 3, que son más de 800 trabajadores.

La señora Relacionista Pública, antes de despedirse, seguía insistiendo en el por qué de esa diferencia, a lo que le conteste que seguramente la tripulación del avión estaba fatigada y que probablemente no habían tenido la oportunidad de ESTUDIAR el libro de Dale Carnegie, como todos los oficiales del Grupo Aéreo N.º 3.

Como expresé anteriormente, una de las características de los helicópteros que, por su forma de operar, tienen que permanecer, durante mucho tiempo en una misma localidad o campamento y por consiguiente, también el personal. Esto ocurría con más frecuencia y mayor tiempo de permanencia con los helicópteros pequeños y fundamentalmente, por la escasez de pilotos. Estas circunstancias, a veces, tenían ventajas, ya que por lo general los campamentos no contaban con luz eléctrica; por lo tanto, no había televisión y como

decía un recordado y querido instructor: “Cuando hay mal tiempo para volar, es un buen tiempo para leer“, y en el equipo de vuelos de un piloto de helicópteros necesariamente había un buen número de libros, de preferencia premios Nobel. En muchos casos, leíamos en grupo, por ejemplo: El Quijote, o nos preguntábamos con el entonces Alférez Federico Cáceres Duncker: ¿Qué le estará pasando a Juan Cristóbal? Excelente obra, Premio Nobel de literatura, del francés Romain Rolland. De esa manera aprovechábamos el tiempo, especialmente en los 45 días que duraba el abastecimiento a los puestos de la Cordillera del Cóndor.

Cómo resumir lo vivido en esos años de experiencia, de dicha y felicidad, de logros, de satisfacciones, de ilusiones, de triunfos, de amor, de amistad, de entrega, de mística, de enriquecimiento cultural, “de elevación hacia ideales definidos”, como decía el sabio José Ingenieros. Justamente, tener el privilegio de haber vivido durante esos años de la evolución de los helicópteros en el Perú, nos dio la oportunidad de conocer y admirar la costa, la sierra y la selva. Gracias a la forma de operar de los helicópteros, con permanencia prolongada en los pueblitos más apartados. El contacto directo con el poblador peruano y en mi caso, el privilegio de hablarles en su idioma: el quechua.

Este privilegio se hizo patente en uno de esos episodios de búsqueda, de un avión que había caído en las alturas de la sierra. Sobrevolando en esos cerros, lo único que veíamos era grupos de campesinos sembrando en su chacra. Aterrizamos para indagar, y nos dimos cuenta de que si queríamos alguna información teníamos que hablarles en quechua. Cuando lo hice, se facilitó la comunicación y ellos pudieron indicarnos, con lujo de detalles, sus impresiones: El ruido, los destellos de los fierros y principalmente, la dirección. Este hecho inspiró a mi hermana Gloria, estudiante de lingüística, a escribir un artículo relacionado al tema, el mismo que se publicó en varias revistas. Debo incluirlo en este documento.

## LA IMPORTANCIA DEL QUECHUA EN LA EDUCACIÓN EN EL PERÚ

Por Gloria Muñiz Ortega

Un avión de pasajeros cayó en las cercanías de un pueblo andino. El piloto de helicóptero encargado del rescate debía llegar con angustiosa premura al lugar del siniestro, y en aquellos parajes solo había quechua hablantes. Empezó a indagar desesperadamente: Una señal, un indicio, una pista hacia dónde dirigirse. El piloto dominaba el quechua. Pudo comprender las respuestas precisas y llegar a tiempo. Ya en casa, nos decía estremecido: ¿y si yo no hablara quechua? ¿Y si se hubiera hecho cargo del rescate otro piloto?...Tal vez esos pasajeros ignoraban y hasta despreciaban el quechua que les salvó la vida.

¿Cómo participar en el desarrollo del país ignorando el idioma de la quinta parte de sus habitantes? Uno de los idiomas importantes en el Perú es el quechua. El segundo, después del castellano. ¿Cómo sentirse un profesional completo en el Perú sin saber quechua? ¡Qué difícil debe ser para un médico tratar de curar a un paciente sin entenderlo! ¿Qué justicia impartirá el magistrado si no entiende al quechua hablante que acude a él? ¿Cómo enseñar a un niño ávido de conocimientos si no se conoce su idioma? ¿Cómo ser historiador, antropólogo, geógrafo, agrónomo, sociólogo, ingeniero, político, en el Perú, si no se sabe el quechua, lengua materna de más de tres millones de peruanos monolingües? ¿Cómo podría el historiador escudriñar y replantear los hechos de nuestra historia? ¿Cómo llega el antropólogo al conocimiento de la cultura del hombre andino sin conocer su idioma? ¡Cuánta riqueza por descubrir en el campo de la medicina, de la alimentación, de la farmacología! Cómo entonces concebir una auténtica educación minimizando la importancia del quechua. ¡Cómo hablar de Derechos Humanos, de solidaridad, de justicia, de paz, de desarrollo!, si se desconoce los valores culturales de una gran parte de la población peruana.

La Ley N.º 21156, mediante la cual se oficializó el quechua en 1975, estaba fundamentada en estudios y conclusiones de lingüistas,

antropólogos, sociólogos y educadores, que demostraban fehacientemente cómo, la barrera idiomática estaba frustrando el desarrollo del país. Ante la luz de esas investigaciones y de sus incuestionables resultados, surge la pregunta: ¿Por qué la ley de oficialización del quechua no se decretó el primer día de la Independencia Nacional? ¿Cómo pudo haberse ignorado su importancia, si aun en la colonia se había creado la Cátedra de Quechua y se había escrito y recopilado valiosísimo material sobre este idioma. El Virrey Toledo fue el fundador de la enseñanza universitaria del quechua, y la cátedra duro 200 años; hasta que en el siglo XVIII, por decreto del Virrey Jáuregui, se la suprimió. Antonio Areche, hombre nefasto en la historia del Perú, en su calidad de visitador, después de reprimir cruelmente la revolución de Túpac Amaru, prohibió toda manifestación cultural Inca y arremetió contra el quechua y las creencias religiosas. Desde entonces, hasta 1975, esta lengua, tan rica en expresiones, tan perfecta, tan viva, estaba proscrita oficialmente; sin un lugar en nuestra Constitución. La promulgación de la Ley N.º 21155, como dice Xavier Abril: “Constituyó un acto de justicia histórica, que significa la restauración del espíritu mismo de la nacionalidad agraviada por los descendientes de los encomenderos”. Pero la demostración de que la sola promulgación de una ley no puede hacer mucho, si no existe una verdadera voluntad de acción, si no se la implementa adecuadamente, es que han pasado 30 años y seguimos con el problema. Un poco menos despectivos, un poco más interesados, algo menos indiferentes; pero todavía parece que estuviéramos esperando un fenómeno social que nos sacuda, alguna chispa que salga de las entrañas mismas de esa Nación Quechua y que sea ella la que reivindique sus derechos.

Empecemos a entender la verdadera importancia del quechua en la educación. Encaremos nuestra realidad idiomática con sensatez. Veamos el plurilingüismo como una riqueza y no como una barrera. Conozcamos este idioma tan rico en expresión, hermoso y tierno, que se le podría llamar el “idioma del amor”.

El quechua llega a expresar la mayor dulzura, pero también es demoledor y contundente con tan solo una palabra. Es pícaro y alegre. Es vital. Hay que conocerlo para apreciar su belleza. Hay que



estudiarlo para enriquecerse. Existen sólidos argumentos para plantear la obligatoriedad de la enseñanza del quechua en todos los niveles de la educación en el Perú ¡Es injusto privar de esta herencia ancestral a nuestra juventud!

Todas estas realidades vividas y contadas por nuestros instructores las hacíamos conocer a los nuevos alférez.

El Mayor General FAP Anatolio Alegre Pacheco escribe en el libro de oro de su promoción: “EL QUECHUA NOS SALVÓ EL PELLEJO”, y cuenta lo siguiente:

Como piloto de helicópteros he tenido muchas anécdotas, una de ellas me parece interesante y quiero compartirla:

Como consecuencia del sismo del 31 de mayo de 1970, que devastó gran parte del Departamento de Ancash, la FAP se hizo presente con sus medios aéreos, para efectuar operaciones de rescate y transporte de personal, víveres, medicinas, etc. Como integrante de las tripulaciones del Escuadrón de Rescate N.º 832, yo pertenecía al Grupo Aéreo N.º 8. Me tocó participar en las operaciones de rescate. En una oportunidad en la que estaba efectuando un vuelo del aeropuerto de Anta (Huaraz) hacia la provincia de Sihuas, recibí la orden de dirigirme a un caserío ubicado en la margen izquierda del río Marañón, para rescatar a un jovencito de 16 años que se había quemado al tratar de salvar a una criatura de meses, cuya vivienda con techo de paja se había incendiado; el joven tenía 3 días sin la atención médica necesaria.

Estábamos con bajo nivel de combustible; sin embargo, la situación ameritaba el riesgo. Cuando llegamos, toda la gente del pueblo se congregó en la pequeña plazoleta donde habíamos aterrizado. En ese pequeño pueblo nunca habían visto un helicóptero; me imagino que pensaban haber sido invadidos por una nave extraterrestre, sobre todo cuando nos vieron descender con nuestro atuendo de vuelos (overol color naranja, casco rojo con aditamentos para oxígeno y micrófono, etc.). Cuando solicité que trajeran al accidentado, la gente comenzó a inquietarse. El muchacho estaba hinchado de pies a cabeza y no podía abrir los ojos. Empecé a hablar con él para explicarle que lo iba a transportar en un helicóptero, y en esas circunstancias una mujer

extrajo un trapo de color negro que llevaba en la cintura y comenzó a cantar llorando (o llorar cantando) en quechua, soliviantando al pueblo para impedir que me llevara al jovencito. La situación se ponía tensa. La gente nos rodeaba. Yo estaba preocupado, pero como entendía lo que la mujer decía, me trepé al techo del helicóptero y les hablé en su propio idioma.

Les dije que el gobierno me había enviado para rescatar al muchacho y que en un mes estaría sano y que me comprometía a traerlo de vuelta a su tierra. Felizmente la gente se calmó. Pedí un colchón para transportar al muchacho, en vista de que no había llevado camilla. Le expliqué que lo iba a transportar en el helicóptero y que pasara lo que pasara no debía inquietarse, pues lo iba a llevar a un hospital para que lo curen. Despegamos de ese caserío, aterrizamos en Piscobamba para recoger otro herido y luego nos dirigimos a Huaraz, a través del abra entre los imponentes nevados Huandoy y Huascarán, exactamente sobre la bella laguna de Llanganuco. Llegamos a Huaraz donde lo curaron y lo devolvimos sano y salvo.

El General Javier Oswaldo Cabrera tuvo una brillante iniciativa que varios de sus alumnos pusimos en práctica. La idea era que en las escuelas de los pueblos a los que llegábamos, dada la fascinación que producía el helicóptero, especialmente en los jóvenes y niños, se convocara a un concurso de redacción con respecto a sus impresiones, y que los 5 primeros ganadores (otras veces 10) tenían derecho a volar. Las redacciones y las ocurrencias de los niños eran sumamente interesantes e ilustrativas.

Siguiendo el ejemplo de nuestros instructores y los pioneros de la formación de los nuevos alférez, no solamente los calificábamos en el pilotaje, la seguridad de vuelos y la prevención de accidentes, sino que paralelamente compartíamos con ellos las experiencias y vivencias aprendidas en el cumplimiento de las múltiples misiones en todo el territorio nacional y en el extranjero.

Por ejemplo: Un joven oficial estaba seguro que el atrazo del Perú era culpa de los indios campesinos. Era un buen muchacho, buen piloto, muy extrovertido.

Para demostrarle lo contrario a lo que pensaba, programé un vuelo de instrucción en un helicóptero Bell 206, aprovechando la oportunidad de que este helicóptero estaba contratado para operar en río Piedras, en Madre de Dios y tenía que ir volando desde Lima.

La fase de instrucción era navegación, aterrizaje en campos extraños y en altura, además de emergencias y autorotaciones. Durante la travesía en las alturas de Huancavelica, efectuamos prácticas de aterrizaje, cerca de unas chozas de un campesino, donde pernoctamos. Nos atendieron con tanto cariño, allí funcionó muy bien mis conocimientos de quechua. El vio como en un solo ambiente dormía toda la familia, incluso algunos animalitos para protegerlos del frío.

A las 4 de la mañana preparaban el desayuno, casi almuerzo para los que tenían que ir al campo, cuando amaneció ordenaban a los jóvenes ir a traer el agua desde el fondo de una quebrada. Vio como los campesinos sembraban en una ladera donde solo el chaquictalla funciona. Allí comprobó que si no fueran ellos los que hacen producir esos lugares inaccesibles, no habría suficiente alimento en las ciudades.

Con esa experiencia, cambió completamente su opinión sobre los campesinos de la sierra. Él siempre quedó agradecido por tan importante lección.

Así es como se formaban los oficiales pilotos y los mecánicos de helicópteros.

### **ESCASEZ DE PILOTOS INSTRUCTORES DE HELICÓPTERO**

La demanda del empleo de los helicópteros en el Perú, fue mayor desde un principio; por consiguiente, la escasez de tripulaciones calificadas era el eterno problema.

La Escuela Francesa en 1960 formó las primeras diez tripulaciones para operar los famosos seis helicópteros a turbina Alouette II, que eran requeridos para múltiples misiones en todo el Perú, y los pilotos

solamente tenían sus respectivas experiencias en aviones de combate. La Escuela Francesa, por el tiempo limitado que permaneció en el Perú, solamente alcanzó a transmitir los conocimientos básicos a estas 10 tripulaciones. No formó ni calificó pilotos instructores

Los entonces Comandante Piccone y Capitán Cabrera, gracias a haber trabajado y volado en los aviones del Servicio Aerofotográfico Nacional, conocían mejor la caprichosa geografía de las tres regiones del Perú; esta ventaja se debía también al hecho de haber sido los pilotos que volaron en 1958 el primer helicóptero Alouette II, que llegó al Perú en demostración durante la Feria Internacional del Pacífico y en 1960, cuando se abrió el curso de tripulaciones de helicópteros en la Escuela Francesa; prácticamente, se autocalificaron como pilotos instructores.

Los 6 helicópteros Alouette II, por su poca capacidad de carga, gran consumo de combustible, poca autonomía de vuelo, escasa velocidad y, sobre todo, por ser sumamente limitados para operar en altura, su permanencia fuera de Lima era demasiado prolongada, lo que ocasionaba que las tripulaciones no tuviéramos relevos y los que más sufrían las consecuencias eran los pilotos y mecánicos casados.

Para poner un ejemplo: en una oportunidad, ya con el helicóptero Alouette III cumplidas las operaciones del abastecimiento de los puestos de vigilancia de la Cordillera del Cóndor, por más de 30 días y como el helicóptero se encontraba en la zona se vio conveniente efectuar operaciones de reconocimiento de los posibles trazos de carretera que construía el Ejército, cuando la misión prácticamente estaba por terminar, surge la necesidad de realizar vuelos de búsqueda para encontrar a un avión de transportes que fue declarado en emergencia. Cuando fue localizado, tuvimos que realizar los vuelos de traslado de los cadáveres y de apoyo a la JIA (Junta Investigadora de Accidentes). Los días pasaban, solo se relevaban los mecánicos, ya que los otros pilotos se encontraban cumpliendo otras misiones; en esa oportunidad ocurrió un fuerte temblor, casi terremoto y, por la ubicación de los pueblos afectados, era imprescindible el apoyo con los helicópteros. Recuerdo que en esa circunstancia salí a volar por unos días. Regresé a casa después de más de cuatro meses.

En los helicópteros Alouette II, para dar instrucción durante el cumplimiento de las misiones, se tenía que reducir notablemente la carga necesaria de transportar; por consiguiente, había que prolongar la permanencia de los helicópteros. A veces, por la distancia del punto que era necesario abastecer, se tenía que cargar máximo 150 kilos y, cuando el clima era variado para el retorno, máximo 100 kilos. Durante el doble mando, como nosotros lo denominábamos al volar como pilotos alumnos, se aprovechaban los vuelos de travesía.

En 1963, con la llegada de los 6 helicópteros Alouette III, la necesidad de pilotos calificados era más álgida. También había cierta renuencia de los oficiales recién graduados y de los antiguos para ser calificados.

Para el apoyo al terremoto de 1970, en la cordillera Blanca, contábamos con los 3 helicópteros Bell-UH1D, además de los Alouette III y por falta de pilotos (la eterna historia), permanecimos en la zona de emergencia por más de 4 meses consecutivos; vivíamos en carpas. Pero cumpliendo una importante misión solidaria. Durante ese largo tiempo se aprovechó para dar instrucción a los nuevos pilotos, especialmente alféreces, en helicópteros Bell 47G 3B1.

Con el *Boom* del petróleo se requerían más helicópteros, y por consiguiente más tripulaciones. Esa fue la extraordinaria oportunidad para explotar las cualidades de estas aeronaves que permiten autofinanciar la adquisición de los helicópteros y, especialmente, la instrucción, capacitación y acumulación de horas de vuelo de las nuevas tripulaciones.

Como expliqué anteriormente, las operaciones de Sísmica que se realizaban con los pequeños helicópteros Bell 47G, transportando 150 kilos en carga externa, permitieron a los jóvenes pilotos volar 90 horas mensuales, con una permanencia de más de 15 días en la zona, viviendo en carpas pero adquiriendo una experiencia invaluable.

Durante todo el tiempo que duraron las operaciones de sísmica, se fueron forjando los nuevos pilotos instructores, a medida que acumulaban horas de vuelos e importante experiencia, para estar en condiciones de ser calificados como nuevos pilotos instructores.

## ESCASEZ DE PILOTOS DE HELICÓPTERO

En 1972, quebró la compañía de aviación APSA, razón por la cual quedaron muchos pilotos civiles sin trabajo. A uno de ellos se lo contrató para que fuera traductor en la instrucción de los pilotos, en los flamantes helicópteros Bell 212. Y como el resultado fue satisfactorio, se contrató a pilotos veteranos que, teniendo experiencia en aviones de líneas internacionales, se adecuaron satisfactoriamente a la terminología técnica empleada en la operación de ala giratoria. Ellos, los pilotos civiles, en el diario conversar se enteraron de que a medida que se incrementaba el número de helicópteros requeridos por las compañías petroleras, el Grupo N.º 3 necesitaba más pilotos. Como yo estaba trabajando en el Escuadrón de Mantenimiento y estaba empeñado en hacer traducir las órdenes técnicas y los manuales de los nuevos Bell 212, tuve la oportunidad de dialogar con muchos pilotos que no tenían trabajo; les aconsejé que prepararan un expediente con la relación de todos ellos y les sugerí que dirigieran una carta al Presidente de la República, General Velasco Alvarado, dándole a conocer que el Grupo N.º 3 necesitaba pilotos y que ellos estaban dispuestos a colaborar en la exploración petrolera. Así lo hicieron. El Presidente los derivó al Ministerio de Aeronáutica, este a su vez al Grupo N.º 3 para las acciones del caso, con opinión favorable.

A los postulantes se les ofrecía un sueldo de 5,000 soles y se les daba instrucción en los 47G. Se formaron los 4 primeros pilotos civiles del Grupo Aéreo N.º 3, los señores: J. Chang, A. Gamero, Alberto Nava y Bernardo Salmerón, 2 de ellos fueron cadetes FAP hasta cuarto año, que habían volado 370 horas, en aviones a propulsión a chorro. Eran pilotos jóvenes, los demás rechazaron la oferta porque el sueldo era muy bajo.

Desde un principio, el principal problema para el Grupo N.º 3, era la escasez de pilotos, por eso los pilotos instructores nos dedicábamos a dar instrucción tarde, mañana y noche, incluyendo sábados, domingos y fiestas de guardar.

## INSTRUCCIÓN EN AUTORROTACIONES

El Bell 47G, insustituible helicóptero de instrucción. Un piloto de aeronaves de ala fija para calificarse en una aeronave de ala giratoria tiene que prestar mucha atención, ya que los mandos de los helicópteros son demasiado sensibles y, como dijimos anteriormente, el helicóptero Bell 47G es indudablemente el mejor para dar instrucción, ya que el nuevo piloto adquiere los reflejos indispensables para manejar una aeronave de decolaje vertical. La primera maniobra que tiene que aprender es mantener la nave en vuelo estacionario y, para esto, les decía a mis alumnos que prácticamente había que dirigir el helicóptero con el pensamiento. Se le hacía la demostración. Luego se le dejaba que operara solo y el helicóptero se le iba peligrosamente para todos los lados. Se volvía a demostrar utilizando solamente los dedos de la mano y, poco a poco, iban aprendiendo los secretos. Lo que me divertía era cuando les hacía una demostración en la cual yo le ordenaba verbalmente al helicóptero estando en vuelo estacionario muy cerca del suelo: “baja, baja, baja”, y el helicóptero me hacía caso y aterrizaba. Luego le decía: “sube, sube, sube”, y el helicóptero despegaba del suelo y se quedaba quieto en vuelo estacionario. El piloto alumno no podía creerlo. Luego le decía al piloto alumno: “ahora tu”, y el helicóptero se le volvía a ir a cualquier parte. Lo que pasaba era que yo ubicaba al helicóptero bien enfrentado al viento, teniendo cuidado que la fricción de la palanca principal y la palanca colectiva no estuvieran tan sueltas y, lo principal, aprovechando que el piloto alumno en sus primeras clases estaba muy concentrado, no se daba cuenta de que yo, a medida que decía: “baja, baja,” inclinaba mi cuerpo hacia adelante y, como el helicóptero es como una canoa, con el peso de mi cuerpo descendía y posaba los esquís en el suelo. Y cuando repetía: “sube, sube, sube”, retrocedía mi cuerpo hacia el espaldar del asiento. Lógicamente el piloto alumno se quedaba impresionado y con ganas de dominar ese tipo de vuelo cuanto antes.

En mis 37 años en la Fuerza Aérea, los momentos más gratos y más felices donde más disfruté de la profesión de aviador fue durante las más

de 4,000 horas como instructor, en más de 11,000 horas de vuelo tanto en aviones como en casi todos los tipos de helicóptero. Especialmente cuando practicábamos autorrotaciones hasta el suelo, muchísimas veces con el motor totalmente apagado, para lo cual el helicóptero Bell 47G era sumamente confiable. También di instrucción de autorrotaciones en los Bell UH, Bell 212, Bell 206 y los Alouette III; gracias a esas maniobras los pilotos tenían más confianza en ellos mismos. Llegaba un momento de la fase de instrucción en la que había alumnos que hacían mejor la autorrotación que una aproximación normal a un punto. En las reuniones de camaradería, muchos alumnos recuerdan cuando practicábamos autorrotaciones hacia atrás. Volábamos a 2,000 pies sobre el campo de la base, cortábamos el motor, poníamos la velocidad en cero, descendíamos volando para atrás, a los 1200 pies inclinábamos el helicóptero para adelante hasta conseguir la velocidad de planeo a los 500 pies y luego procedíamos como una autorrotación normal hasta el punto señalado en tierra. Eran autorrotaciones de precisión.

Una vez me encontraba cumpliendo una misión en Chuquibambilla, Apurímac cuando escuché por radio que un piloto llamaba de un helicóptero Bell UH1D y reportaba: “Emergencia, emergencia, se plantó el motor, entro en autorrotación a orillas del río Chillón”. Era el Mayor Walter Díaz Cuadros, a quien, una vez en tierra con el helicóptero sin novedad, lo felicité y él me agradeció por haber sido tan exigente con las autorrotaciones. Yo reporté a Lima la ubicación del Mayor Díaz.

Hablando de autorrotaciones, recuerdo que cuando era Alférez, llegó el piloto de prueba de la fábrica de los helicópteros Alouette III al Escuadrón de Rescate, en el aeropuerto antiguo de Limatambo. El Comandante del Escuadrón, Mayor Cabrera, junto con el piloto francés Ubee se dirigieron al Comandante del Grupo Aéreo N.º 8, y por cortesía lo invitaron a que los acompañe en el primer vuelo para hacer entrega del flamante Alouette III que acababan de ensamblar. El Coronel, en un tono un poco socarrón, le preguntó al piloto francés que cosas podía hacer ese aparatito. El francés le dijo: “volar”, y lo invitó a él y a todo su estado mayor. El piloto y los 6 invitados, comenzaron el vuelo. Primero el helicóptero se puso en estacionario, giró inclinando el rotor principal

hacia el suelo 360 grados por la derecha y luego hacia la izquierda, en seguida despegó sobre la rueda izquierda con las palas a 10 centímetros del suelo, lo mismo con la rueda derecha y, finalmente, con la rueda de nariz. Una vez en el aire, comenzó a hacer una serie de maniobras que, por el ruido que ocasionaba, todo el personal de la Base salió a admirar el espectáculo. Luego de un vuelo rasante se elevó violentamente y una vez que alcanzó altura apagó el motor completamente e incluso desconectó la batería. Planeó con el motor apagado en autorrotación, produciendo un ruido terrible por el peso, se dirigió a una hache blanca que estaba pintada cerca del hangar y posó el helicóptero en el punto, de inmediato puso el freno de las palas del rotor principal y se bajó de la cabina muy tranquilo, mientras que al coronel y su 5 acompañantes tuvimos que ayudarlos, ya que estaban pálidos y no se podían poner de pie.

Luego del accidente del Alférez FAP José Cavero Cavero, cuando en plena Cordillera Blanca se le plantó el motor de su Alouette III y falleció junto con el Técnico FAP Juan Serrano, vino este piloto de prueba y nos calificó en autorrotaciones, simulando una plantada de motor intempestiva. El plantaba el motor a 18,000 pies cerca del Huascarán y lo aterrizaba en un punto preseleccionado en el campo de aterrizaje de Caraz.

En el Alouette II eran más difíciles las autorrotaciones hasta el suelo, nunca las llegamos a practicar (El instructor solo hacía la demostración).

### **ASÍ SE NEGOCIÓ LA COMPRA DE LOS BELL 212**

Con el sistema de “auto seguro” consolidado en el Grupo N.º 3, bajo el título de “Fondos para Reposiciones y Reparaciones”, aplicando la política de cobrar un monto por concepto de seguro, solamente en cada hora de vuelo asegurábamos contra terceros, que es lo que exige la ley de Aeronáutica Civil, lo que dio excelentes resultados económicos; por

supuesto, íntimamente vinculada a una política de estrictas medidas de seguridad de vuelo.

En 1981 teníamos los fondos suficientes para adquirir, al contado, más de dos helicópteros, ya sean MI-8 o Bell 212, considerados en el presupuesto anual aprobado por el Alto Mando de la FAP y el Ministerio de Aeronáutica.

Había dos posibilidades: adquirir los helicópteros al crédito o al contado. AVIAEXPORT, que era la compañía vendedora de los helicópteros rusos, ofrecía en su cotización muy poco descuento por la venta al contado. Las condiciones eran más favorables cuando la transacción era a plazos, con 5% de intereses en 5 años (la compra a plazos tenía el inconveniente del trámite engorroso del endeudamiento externo). Lo contrario sucedía con la compañía Bell, que se tenía que pagar el Feend más el 18% de intereses si la venta era a plazos y, si comprábamos al contado, había la posibilidad de negociar algunas ventajas, siempre y cuando la vendedora no supiera que el Grupo N.º 3 tenía la intención de adquirir los helicópteros Bell 212, sobre todo para los vuelos en altura. Así se le hizo saber al General Marthans, Comando de Material.

Con las dos propuestas y proyectos de contrato en la mano para la adquisición de los Bell 212 y de los MI-8, planteamos al Gerente de la Bell, Coronel USAF Rouse, lo siguiente: Para que el Grupo N.º 3 iniciara sus trámites documentarios, sustentando y justificando la decisión de adquirir 2 helicópteros Bell 212 al contado, ante el Ministerio de Aeronáutica, solicitamos al representante de la fábrica Bell Helicopters, aceptar nuestras condiciones de transferencia de tecnología para la reparación y mantenimiento de conjuntos mayores, la capacitación de un buen número de mecánicos. Él nos manifestó que no estaba autorizado para aceptar esas transacciones pero que no nos preocupáramos. Que él hablaría con el Alto Mando de la FAP, y así fue. Pero como el General Marthans conocía nuestras intenciones, seguramente no le aceptó negociar a ese nivel, y el Coronel Rouse regresó al Grupo N.º 3 con las cajas destempladas y nos manifestó que una compañía privada no podía competir contra un Estado; nosotros

le dijimos que ese era el problema de su compañía, no el nuestro y que estábamos decididos a comprar los Bell 212, siempre y cuando aceptaran nuestros requerimientos y que, al momento de ser aceptados, podríamos persuadir al Alto Mando, y le volvimos a mostrar el documento de AVIAEXPORT, que además de vender a plazos ofrecía la transferencia de tecnología. Era un helicóptero bimotor, equipado para vuelo instrumental, con capacidad de 24 pasajeros, 4,000 kilos de carga, el huinche para operaciones de rescate estaba permanentemente incorporado y los vendían a plazos y al mismo precio que el Bell 212. El Coronel Rousse, al leer el documento de AVIAEXPORT, nos dijo que para aceptar nuestra propuesta la Bell tendría que pedir apoyo a la Fuerza Aérea Estadounidense y que lamentablemente las relaciones políticas entre nuestros gobiernos no eran buenas, por lo que le diéramos un plazo de 15 días para una respuesta definitiva. A la semana regresó el Coronel Rousse y redactamos el contrato, donde figuraba la transferencia de tecnología para el “overhaul” de la transmisión, del sistema hidráulico, instrumental, sistema eléctrico, la presencia de técnicos de la fábrica, especialistas sin costo para el Perú y la capacitación de más de 25 técnicos en EE. UU.

La estrategia de mostrar toda la documentación rusa al representante estadounidense funcionó. Pues antes de este contrato, el “overhaul” de una Trasmisión costaba 70,000 dólares, además había que pagar el flete de ida y vuelta a EE. UU. Después de esta transacción, el “overhaul” de cada transmisión realizado en el Perú, solamente costaba 10,000 dólares. El Grupo N.º 3 requería inspeccionar 11 transmisiones cada año y estos trabajos se realizaban pagando horas extras al personal especializado y por consiguiente, la Directiva a todas la Unidades de la FAP indicando “suspender el pago de horas extras por austeridad” no le convenía a la FAP aplicarla en el Grupo N.º 3. Era necesario pues incrementar las horas extras por austeridad (si cumplíamos sin dudas ni murmuraciones esa orden habríamos tenido que enviar 11 transmisiones a EE. UU. y pagar 770,000 dólares en lugar de 110,000 que costaba en el Perú), lo mismo ocurría con los Servos Hidráulicos y otros, ya que la mano de obra calificada de tanta responsabilidad en EE. UU. es carísima.

## **PARA COMANDAR UNA UNIDAD, IMPORTANTE ESTAR INFORMADO**

A fines del año 1979 se renegoció el contrato de alquiler de los helicópteros entre el Grupo Aéreo N.º 3 y la Compañía Occidental Petroleum. El documento consideraba el requerimiento de 12 helicópteros Bell 212 y un Bell 206 para que operen en la zona petrolera; ciento veinte horas mensuales (120) a 1000 dólares la hora vuelen o no vuelen. Este tipo de contratos se venía firmando desde 1971 por seis meses renovables.

Los primeros días del mes de enero se trasladaron todos los helicópteros que faltaban a los diferentes campamentos de OXY, los cuales comenzaron a operar normalmente. Yo siempre tenía la costumbre de conversar con las tripulaciones cuando regresaban y, con mayor razón, a partir de ese año de 1980 en que ya era Comandante del Grupo N.º 3 con el grado de Coronel.

Me llamó la atención que casi todos los pilotos traían el mismo mensaje: informaban que la compañía OXY estaba disminuyendo su trabajo y que estaba despidiendo personal. Paralelamente, la prensa informaba que la Compañía OXY estaba renegociando el pago de impuestos con el Ministerio de Economía del Perú; en ese entonces era Ministro el Economista Javier Silva Ruete, además se discutía la trayectoria del recorrido del oleoducto auxiliar.

El contrato seriamente negociado y aceptado por los gerentes de OXY y firmado por el Comando del Grupo y en plena ejecución se encontraba en la oficina de la gerencia General de OXY, en espera de que se cumpla el formalismo de implantar su firma.

Gracias a comentarios de la prensa nacional e internacional, me enteré de que el gobierno de los EE. UU. había aprobado una ley que disponía que todas las compañías americanas que operaban en el extranjero y no pagaban impuesto, tenían que pagar en los EE. UU., lo que a la compañía OXY no le convenía; razón por la cual propuso al Gobierno del Perú denunciar el convenio petrolero, ya que a ellos

les convenía pagar impuestos en el Perú. El gobierno aceptó, pero una vez aceptada la denuncia, el Perú aprovechó las circunstancias para proponer a OXY que el oleoducto auxiliar que ellos planearon construir pase por los pozos petroleros de Petro Perú que estaban en la ruta y que económicamente a OXY no le convenía. En esas circunstancias, la Compañía OXY comenzó a presionar al gobierno peruano disminuyendo su producción de petróleo, aprovechando que era un periodo electoral y se avecinaba un cambio para el Gobierno Revolucionario de las Fuerzas Armadas.

Felizmente, una de las cláusulas del contrato de helicópteros consideraba mandatorio, por seguridad de vuelo, que si los operadores requirieran un vuelo a un lugar fuera de las zonas que operan rutinariamente, deberían pedir autorización al Comando del Grupo, para que disponga de la tripulación adecuada. Así fue que un ingeniero de OXY me llamó para comunicarme que requerían un vuelo fuera de la zona, le autoricé y le pedí por favor lo regularizara por escrito. Así lo hizo. Este documento lo guardé como oro, porque le estaba dando mayor vigencia al contrato que, por las informaciones que llegaban, OXY estaba queriendo desconocer, ya que por bajar la producción de petróleo los helicópteros sin volar enían que pagar las 120 horas vuelen o no.

Nosotros manteníamos los helicópteros operativos con sus respectivas tripulaciones de acuerdo al contrato y muchos de los pilotos, especialmente jóvenes, me informaban que seguían transportando cientos de trabajadores a Iquitos en el helicóptero MI-6, que operaba con otro contrato de 60 horas mensuales como mínimo; me decían que no era justo que les obligáramos a tener tripulaciones si ellos no necesitaban volar.

Me llamaba mucho la atención que la gerencia de OXY me propusiera insistentemente que las conversaciones de los diferentes problemas que siempre se presentan lo hiciéramos en sus oficinas, que ir hasta el Callao era un problema para ellos. Nunca acepté.

Habían transcurrido tres meses y uno de los primeros días de abril, el Gerente, señor LuisGotier, fue a las oficinas del Grupo N.º 3, dejó el expediente con el contrato, aprovechó el momento en que yo no

me encontraba, dejó los documentos al Segundo Comando, indicando que no necesitaban los helicópteros. Prácticamente había persuadido a todos los jefes que no podían obligarlos a seguir con el contrato cuando no requerían los helicópteros. Me presentaron un oficio de respuesta para mi firma aceptando los planteamientos de OXY.

Indudablemente, el Jefe de Finanzas que redactó el oficio no tenía por qué saber que con la carta de OXY solicitando un vuelo especial le había dado plena validez al contrato; además, a ese contrato solo le faltaba el formulismo de que un funcionario de OXY ponga su firma.

Gracias a que estaba informado por las noticias de lo que estaba ocurriendo en las negociaciones del gobierno y la OXY y conocer que para que tenga validez un contrato era suficiente la aprobación de las condiciones previamente escritas o verbales y la buena fe de las partes, redacté un oficio de respuesta remitiéndoles el contrato que se negaban a firmar, indicándoles que si ya no requerían los servicios de los helicópteros se acogieran a la cláusula 4,6 del contrato que estipulaba que la OXY comunique por escrito con 90 noventa días de anticipación.

El Gerente, señor Gotier, me llamó indignado, para decirme que cómo iban a pagar por 1440 horas sin haberlas utilizado y cómo podría sustentar a su directorio un gasto de casi \$ USA 9.000.000 (nueve millones de dólares), él había viajado a los EE. UU. por casi un mes. Le contesté diciéndole que cuán importante era su presencia en el Perú y que si él hubiera estado, no habrían mandado la carta que adjunté en el oficio; de ese modo, le di argumentos para que se defendiera en su directorio.

A vuelta de correo recibí un oficio que decía “Bajo protesta nos dirigimos a ese Comando de Grupo para acogernos a la cláusula 4.6 del contrato”. Este oficio lo consideramos una condecoración.

Teniendo en cuenta que el costo de cada hora de vuelo de un helicóptero Bell 212 es más o menos 500 dólares, al no volar casi 8,000 horas hubo una economía de \$ USA 4.000.000 (cuatro millones de dólares), más los \$ USA 9.000.000 nueve millones que pagó OXY, ese beneficio significó \$ USA 13.000.000, trece millones de dólares para la FAP.

Vale la pena recordar que los helicópteros MI-6 volaron miles de horas en apoyo a la Compañía OXY, con una tarifa de \$ USA 3,600 (tres mil seiscientos dólares por hora de vuelo), y con esa experiencia ganada por las tripulaciones tuvieron una participación extraordinaria en la Cordillera del Cóndor, durante el conflicto con la hermana República del Ecuador.

Los 6 helicópteros MI-6 no tuvieron ningún accidente, volaron cada uno de ellos más de 1200 horas.

Solamente en el Perú se realizó la inspección mayor ex fábrica, lo que merece ser considerado en la historia de la aviación.

### **AGREGADO DE EE. UU. Y LA COMPRA DEL MI-25**

Cuando viajé a la Unión Soviética en 1976, como asesor de un grupo de Generales del Ejército, yo era Jefe de Estado Mayor del Grupo Aéreo N.º 3 y tenía el grado de Comandante. Llegamos a Moscú y un General del Ejército Peruano indagaba insistentemente por los helicópteros MI-25, ya que en Alemania Oriental le habían dado una lámina de esos helicópteros, pero nadie sabía darle razón. Lo interesante del caso es que después de todo el recorrido por la fábrica y al final del trabajo en el que el Mariscal ruso absolvió satisfactoriamente todas las inquietudes de la delegación peruana, el último punto fue la pregunta sobre el Helicóptero MI-25. El Mariscal ruso contestó categóricamente: “SÍ, TENEMOS; NO VENDEMOS”.

Pasó el tiempo y, con la experiencia del 81, llegamos a la convicción de que necesitábamos un helicóptero de combate. Desde 1976 habíamos planteado la adquisición de los Cobra norteamericanos, pero no nos podían vender. Por ese tiempo, mi amigo el Agregado Aéreo de los EE. UU. en el Perú estaba impresionado por la cantidad de horas de vuelo de nuestros pilotos (noventa horas mensuales) y veíamos la posibilidad de un intercambio de tripulaciones entre pilotos de helicópteros americanos y peruanos. Él decía: “Que bueno sería que

nuestros pilotos adquirieran esta experiencia de ustedes y los peruanos adquirieran experiencia en vuelos más sofisticados”.

Durante esas conversaciones, le comenté nuestra frustración de no poder adquirir el helicóptero Cobra y le conté la respuesta rusa a nuestro interés por los MI-25. En la siguiente oportunidad, me trajo un folleto a colores, en el que se describía en inglés el famoso MI-25, con fotos e ilustraciones, era un arma muy temida por la OTAN.

Cinco años más tarde, en 1981, tuve la oportunidad de viajar a Moscú con el Jefe de Estado Mayor de la FAP, General FAP Hernán Boluarte, a cumplir una agenda en la que no se contemplaba la adquisición de los helicópteros. Sin embargo, siempre con mi tema de los MI-25, le iba informando durante el viaje de todos los estudios del Grupo Aéreo N.º 3. Le iba hablando de nuestro trabajo y nuestros planes frustrados para comprar el Cobra y, por supuesto, le entregué el folleto del MI-25 en inglés. Durante el viaje, el General Boluarte lo leyó con mucho interés, tomó conocimiento de las extraordinarias bondades de este helicóptero, tanto que pidió a la Comisión de Recibimiento que hablaran a los representantes de la Unión Soviética de nuestro interés por conocer estos helicópteros.

Visitamos la Base Aérea, y el General Boluarte quedó impresionado e insistió en conocer el famoso helicóptero. Me permitieron volar por más de media hora un MI-25. Extraordinaria experiencia. Fui el primer peruano en volar este helicóptero y así fue como, sobre la base de todos mis argumentos a favor, se decidió la compra. El Arquitecto Fernando Belaúnde Terry dio la orden, y en 1982 estaban llegando al Perú 14 helicópteros MI-25. Además, un simulador, repuestos, armamento y se programó el entrenamiento de pilotos y mecánicos peruanos en Moscú.

La adquisición de estos helicópteros dio origen a la creación del Grupo Aéreo N.º 2 en Vitor, Arequipa, donde operan hasta la actualidad.

En reconocimiento al empeño de los helicópteros de la FAP, el Señor Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, y su Gabinete asistieron a la Ceremonia del 9º Aniversario que se llevó a cabo en el Grupo Aéreo N.º 3, el 6 de junio de 1981, y en su discurso, el Presidente, dejó establecido el lema del Grupo Aéreo N.º 3. “Mi vida por tu vida”



## NUESTRO PRIMER SIMULADOR DE VUELO EN HELICÓPTERO

Cada vez que me tocaba ser presidente de la Junta Investigadora de Accidentes Aéreos (JIA), insistía en la necesidad de adquirir equipos de simuladores para helicópteros. Sustentaba las razones por las cuales la FAP debía hacerlo, pues era sumamente necesario para el entrenamiento y para la calificación de los pilotos de helicóptero. En el mercado había todo tipo de ofertas, pero los simuladores que realmente valían la pena adquirir eran muy caros o no los vendían y por ello, no se tomaba la decisión.

La oportunidad se presentó en el momento de la adquisición de los helicópteros de combate MI-25, cuyo contrato se firmó en 1981. Este incluía un simulador solo para dicho tipo de aeronave.

El Grupo Aéreo N.º 3 tenía reservado en su presupuesto de recurso propio, el monto necesario para la construcción del edificio del Escuadrón de Comunicaciones y Electrónica, en cuyo local debía funcionar el simulador; pero como no se conocía sus dimensiones, la construcción no podía avanzar.

Los helicópteros MI-25 llegaron en 1982 a la Base Aérea de Vitor, en Arequipa, en una operación estrictamente secreta y no se sabe por qué razón no informaron que el simulador había llegado junto con los helicópteros.

El Comandante del Grupo N.º 3, reclamaba la presencia del simulador para poder iniciar la construcción del local. Los rusos informaron que el simulador llegó al Perú, junto con los helicópteros y que las condiciones de la energía eléctrica en el área de Vitor no permitía su funcionamiento. El simulador del helicóptero MI-25 resultó ser mucho más grande de lo que se tenía previsto; por consiguiente, tuvieron que modificar los planos del edificio, trasladar en forma estrictamente secreta todos los contenedores de Vitor al Grupo Aéreo N.º 3, contratar al especialista ruso para la instalación y puesta en funcionamiento del ansiado y esperado primer simulador de vuelo para helicóptero en el país.

El empleo de los simuladores abarata costos para la importante tarea de capacitación e instrucción de tripulaciones en vuelo instrumental, práctica de procedimientos normales y de emergencia, así como también permite evaluar, sin ningún riesgo, las habilidades de los pilotos. Igualmente, su empleo es recomendable para la transición de piloto de avión a piloto de ala rotatoria.

Es bueno reiterar lo referente al costo de la hora de vuelo en un helicóptero versus el costo de una hora de vuelo en simulador; en este último, el costo es mucho más bajo y con menos riesgo. Hay que tener en cuenta también que para la instrucción inicial de vuelo hay que disponer de helicópteros cuya hora de vuelo sea significativamente baja. La instrucción de vuelo avanzada en helicóptero se realiza en las aeronaves equipadas para vuelo instrumental, carga externa e interna, ametrallamiento, lanzamiento de cohetes, misiles y bombas, operaciones de rescate, traslado de heridos, lanzamiento de paracaidistas, etc. El helicóptero que en la Fuerza Aérea del Perú, tuvo un excelente rendimiento y permitió formar y calificar a cientos de pilotos a muy bajo costo fue nada menos que el Bell 47G. Hay que tener presente que durante la instrucción en esta aeronave no se disponía de simulador de vuelo. En 1980, siendo el autor de estas líneas Comandante del Grupo Aéreo N.º 3, unidad aérea dotada de helicópteros de diferentes tipos, no disponiendo de simuladores para la práctica de vuelo instrumental, coordinó con el Comandante del Grupo Aéreo de Instrucción N.º 51, en ese entonces a cargo del Coronel FAP Óscar Gagliardi Kindlimann, para que en los aviones T-41D se les diera Instrucción y capacitación para vuelo instrumental, incluyendo descensos por radar (GCA) en Las Palmas. Las coordinaciones realizadas con el Director de la Escuela de Oficiales, en ese entonces el Mayor General FAP Víctor Pedraglio y con el Comando de Operaciones, dieron por aprobado la progresión preparada por el Grupo Aéreo N.º 51. En cuya sustentación el Coronel Gagliardi demostró que cada uno de los aviones T-41D tenían que volar necesariamente un buen número de horas por mantenimiento, esas horas se podría aprovechar para dar instrucción de vuelo instrumental a los nuevos pilotos de helicóptero, ya que dar instrucción de vuelo

instrumental en los helicópteros MI-8 resultaba sumamente onerosa por el alto costo de la hora de vuelo.

Durante el desarrollo del programa, se tomó conocimiento de que muchos de los pilotos nuevos en helicópteros no habían realizado ejercicios de polígono, por lo que el programa se extendió a lanzamiento de cohetes y bombas de práctica en el polígono de Chilca, para lo cual se dispuso el artillado de los aviones T-41D. Como Comandante del Grupo Aéreo N.º 3, quedé muy satisfecho con la instrucción recibida en los aviones de T-41D del Grupo Aéreo de Instrucción N.º 51. Y más de 30 nuevos pilotos de helicóptero, expresaron su gratitud a los instructores y gran admiración al entonces Coronel Gagliardi, por el interés y el entusiasmo puesto por él para que los pilotos de helicóptero se sientan seguros y dominen el vuelo instrumental.

En 1987, en un remate que organizó la Fuerza Aérea del Perú, se vendieron todos los helicópteros Bell 47G y los Alouette, incluyendo los repuestos existentes en el stock del Departamento de Abastecimientos para esos dos tipos de helicópteros. Lo grave del caso es que ni siquiera se reservó un modelo para la instrucción y el museo. Con esta venta nos quedamos sin aquel helicóptero “ideal para la instrucción” y se llegó al extremo de tener que formar nuevos pilotos en los helicópteros Volkov 205 y los Bell 212, cuyo costo por hora de vuelo era de \$ 500 y \$ 1000 dólares, lo cual resultaba antieconómico.

En las reuniones con los oficiales del Alto Mando de la FAP, expliqué la gravedad de no contar con helicópteros de bajo costo por hora de vuelo y se logró que se adquiriera un helicóptero pequeño; si bien es cierto, más moderno, pero sin las extraordinarias cualidades del Bell 47G.

Diez años después del remate, se llegó a adquirir el helicóptero de instrucción Schweizer 300, con el que se economizaba gran cantidad de divisas en la instrucción de los nuevos pilotos de helicópteros, sobre todo en la transición de avión a helicóptero.

Felizmente la FAP ahora dispone de una infraestructura moderna y su personal está muy bien capacitado. Las unidades aéreas disponen de simuladores, muchos de ellos desarrollados en la misma unidad o en el Servicio de Comunicaciones y Electrónica.

## LA FAMILIA AERONÁUTICA

En 1954 el prospecto para postular a la Fuerza Aérea del Perú, ofrecía que luego de los 5 años de cadete y al graduarnos como oficiales, tendríamos un sobresueldo por ser pilotos y una vez transcurridos 7 años como oficiales nos considerarían Tiempo y Medio e incluirían los 5 años de cadete, la asistencia médica asegurada y una jubilación de acuerdo a la Constitución y la Ley. Cuando preguntábamos, ¿todo eso por qué? Nos contestaban: PORQUE ES UNA CARRERA MUY PELIGROSA. A nuestros padres y a nosotros nos hicieron firmar un contrato que obligaba trabajar 7 años, de lo contrario tendríamos que pagar lo que había costado la instrucción en los aviones. También era una carrera muy costosa.

La verdad es que ingresamos por VOCACIÓN para hacer Patria y no Plata. Asimismo, es verdad que nos quitaron el TIEMPO Y MEDIO, EL SOBRESUELDO POR SER PILOTOS Y NOS CONGELARON LOS HABERES.

Realmente comprobamos que era una carrera peligrosa; por ejemplo; en mi promoción, de 26 pilotos que nos graduamos 13 entrañables compañeros y sobre todo amigos, fallecieron en accidentes de aviación, como pilotos al mando.

Alférez GILBERTO R. NÚÑEZ MESONES, 1960, Avión F-86

Alférez CESAR E. CANTELLI SIDIA, 21-10-1960, Avión P-47

Alférez RAUL PEREYRA BLOCK, 14-02-1961, Avión P-47

Alférez BALTAZAR MONYOYA MOSTO, 7-07-1961, Avión Beaver

Alférez HUGO E. SALAZAR BERTHA, 10-09-1961, Avión Beaver

Alférez JOSÉ CAVERO CAVERO, 12-08-1963, Helicóptero Alouette III

Teniente ÁNGEL GIORDANO COSTA, 7-10-1965, Avión B-26

Teniente JAIME A. PAZ GALDOS, 7-10-1965, Avión B-26

Capitán CÉSAR PALACIOS SAMANIEGO, 29-10-1968, Avión C-47

Capitán BELISARIO SOSA DEL FINO, 29-10-1968, Avión C-47  
Capitán DAVID VÁSQUEZ DEL VILLAR, 10-06-1970,  
Helicóptero BellUH1D  
Capitán JOSÉ UGARTE BENVENUTO, 20-01-1971, Avión C-47  
Cadete Tercer Año MIGUEL BARBERO GANOZA, 18-4-1958,  
Avión AT6

Los 13 que quedamos somos Sobrevivientes, porque todos hemos tenido algún accidente, la suerte nos salvó de morir. Los 26 compañeros de promoción de la especialidad de Ingenieros Electrónicos y Aerofotografía tuvieron suerte, ninguno falleció en accidente aéreo.

En esta carrera tan peligrosa el compañerismo tiene mucho valor. Durante los 5 años de permanecer internos en la EOFAP llegamos a ser verdaderos hermanos y siempre estamos pendientes de lo que le pueda suceder a un “Compañero de Promoción” y su familia.

Desde el año 1955 hasta 1965, la Fuerza Aérea sufrió las consecuencias de la transición del empleo de aviones con motores convencionales (motores a pistón) al empleo de aviones con motores a turbina. Y a partir de 1957, el empleo de helicópteros tanto con motores a pistón como a turbina.

Al redactar los pasajes de este ensayo, los recuerdos de los compañeros fallecidos fluyen con mucha nostalgia, porque son tantas las vivencias en el cumplimiento de distintas misiones; muy singulares volando helicópteros. Me parece que los submarinistas deben tener vivencias similares por la convivencia prolongada de jefes, oficiales, técnicos, suboficiales y personal de tropa.

El primer accidente fatal en helicóptero, lo sufrió el Alférez José Cavero Cavero, mi compañero de promoción, mi compadre, fui padrino de su primera hija Pouppe, fui testigo de su matrimonio. ¡Cómo le gustaban las fiestas! Lo relevé en el Cusco para volar un Alouette III y el cumplió una misión en la Cordillera Blanca en el helicóptero que me tocaba volar. Si no era él, yo habría sido el fallecido. Así ocurrió con nuestro compañero Miguel Barbero Ganoza. Cuando era cadete de 3er año yo me encontraba sentado en mi avión North American

AT-6 para volar con el instructor Capitán Barrios y se presentó Miguel diciendo que a mí me faltaba un turno en el simulador y que había la orden de que él volará el primer Turno. Le presté mi casco y mi tablero con mi lista de chequeo. Él se fue a volar y el avión entró en tirabuzón, el instructor le ordenó que saltara en paracaídas y cuando lo hizo se quedó enganchado y cayó al mar junto con el avión. Fue el primer golpe durísimo para todos nosotros. Dos compañeros entregaron sus vidas en lugar de la mía. A Pepe le dediqué un artículo que fue publicado en el ya famoso “Narraciones de Aviadores”: “A la primera Tripulación Mártir de los Helicópteros, El Alférez FAP José Cavero Cavero y el Técnico FAP Juan Serrano Vázquez”

El segundo accidente fatal fue del Capitán FAP Jorge Gálvez Vizcarra en un Alouette II, cuando cumplía una misión importante para el reconocimiento del trazo de la carretera Bagua - Tarapoto, con el Ingeniero Payet. Se lo buscó por aire y tierra durante más de 3 meses y no se logró encontrarlos. Meses más tarde, unos madereros encontraron al helicóptero estrellado. Al piloto en su asiento, al Ingeniero Payet tendido en el suelo sobre unos periódicos junto a la cabina y al mecánico con el cuerpo metido dentro de un riachuelo cercano. El penoso rescate lo hicimos con el Capitán Pereira.

El Capitán Gálvez fue Oficial de Año de mi promoción cuando éramos cadetes de 4to año, se caracterizaba por ser una persona muy serena y muy noble. Siempre estaba contento y nos trataba a los alférez como a unos hijos. En las misiones de la Cordillera del Cóndor, durante las noches la pasábamos jugando Póker con frijoles en vez de fichas y con unos mecheros para alumbrarnos. Nos levantaba el ánimo y nos enseñaba a tratar con respeto a los mecánicos. Se nos fue muy temprano.

El tercer accidente fatal ocurrió en un helicóptero Bell UH1D al mando del Comandante del Escuadrón de Rescate N.º 832, Mayor FAP Javier Tryon, cuando cumplía una misión humanitaria, llevando medicinas, enfermeras, personal de la policía y víveres a los pueblos del Callejón de Conchucos un día domingo, dando ejemplo en el cumplimiento de las misiones de solidaridad y entrega que caracterizaba y caracteriza a las tripulaciones de helicóptero. Casi siempre, las misiones

son inesperadas y de emergencia y se agrava la situación cuando estas son los días feriados. Como en este caso, el piloto de servicio de alerta no estaba calificado para el cumplimiento de este apoyo dispuesto por el Gobierno. El Mayor Tryon, siendo el Comando y por consideración a otras tripulaciones, por ser día feriado, el mismo se programó para dar cumplimiento a esa misión humanitaria donde se accidentó y entregó su vida, dejando a su querida esposa Juana, su hija Johan de 4 años, su pequeño Javier de 2 años y a Juan Pablo, por nacer y a nosotros sus compañeros, sobre todo amigos, con la inmensa pena de no disfrutar más de su excelente amistad, sus iniciativas para mantenernos unidos; no más el juego de Bowling en el que era un campeón, ni reuniones para jugar sapo e intercambiar experiencias y opiniones de todo tipo que a él le encantaban.

El Mayor FAP Javier Tryon graduado como piloto de combate en aviones, fue calificado en los helicópteros Bell 47G, Alouette II, Alouette III y Bell UH1D y como pionero de la especialidad de helicópteros de la FAP.

El cuarto accidente fatal del Escuadrón de Rescate N.º 332 fue del Capitán FAP David Vázquez del Villar, quien era el Jefe de Operaciones cuando ocurrió el terrible terremoto de mayo de 1970 y ante la tragedia de tal magnitud, tuvo que convocar a todos los pilotos y mecánicos que a esa fecha contaba el Perú, trasladar su puesto de comando a Huaraz y con el apoyo de jefes y oficiales pilotos de helicóptero se efectuaron las importantes coordinaciones con los pilotos de la gran cantidad de helicópteros extranjeros que con tanto espíritu de solidaridad, entusiasmo y buena voluntad llegaron al Perú: brasileños, franceses, rusos y estadounidenses, a los que se tenía que informarles y orientarles acerca de las características y sutilezas que tiene la geografía y la población de esa parte del Perú.

La eterna historia de la escasez de pilotos hacía imposible relevar a las tripulaciones, los vuelos siempre eran urgentes y la presencia de los pilotos imprescindible, ya sea para volar los helicópteros peruanos o extranjeros. Ya habían pasado más de 90 días, cuando el Capitán Vázquez del Villar se trasladó a Paramonga y se organizó un nuevo

centro de operaciones para atender a las tripulaciones de un gran número de helicópteros del Portaviones Guam, estadounidense para socorrer a los pueblos de la Cordillera Negra.

Indudablemente, la fatiga estaba haciendo sus efectos. Varios helicópteros extranjeros y peruanos salimos llevando víveres y medicinas a diferentes pueblos de la sierra y el Capitán FAP David Vázquez del Villar, junto con el Técnico FAP Fidel Ángeles, volando un helicóptero Bell UH1D, al tratar de aterrizar en una explanada con mucha tierra muerta, con mucho peso de la ayuda humanitaria y mucha altura, se accidentó en forma tan grave que los dos perdieron la vida. El avión que estaba efectuando la búsqueda del bimotor argentino que se accidentó lanzando víveres en vuelos rasantes ubicó al helicóptero y nos dio las coordenadas; al caer la tarde me tocó la penosa tarea de trasladar en helicóptero a mi compañero de promoción David y mi gran amigo Fidel. En un velatorio improvisado en Paramonga los acompañamos, recordando que David se había graduado de alférez como Ingeniero Electrónico y su ilusión por volar consiguió que las autoridades de la FAP le autorizaran a seguir el curso de pilotaje en la EOFAP, donde justamente nuestro compañero de promoción el Mayor General FAP Óscar Gagliardi Kindlimann fue su instructor en los aviones a chorro Cesna A-37 y yo fui su instructor en el Bell 47G. Como él era ayacuchano nos entendíamos muy bien en quechua y con Fidel hicimos tantos vuelos, en los cuales comprobé su eficiencia y responsabilidad. Recuerdo el último: un 19 de setiembre en la Cordillera Blanca donde pernoctamos a la intemperie a más de 4000 mil metros, conversando hasta que nos sorprendió el sueño y el amanecer con nieve en la bolsa de dormir.

El quinto accidente fatal de un piloto de helicóptero del Escuadrón de Rescate N.º 832, fue el del Alférez FAP G. Gaviola Tejada, que después de adquirir experiencia en los helicópteros 47G y demostrar sus extraordinarias cualidades de piloto, se calificó en el helicóptero Alouette III.

Ante la escases de pilotos antiguos, fue nombrado para cumplir una operación en Arequipa, a órdenes del General de División EP A. Freire G., quien tenía planeado efectuar vuelos de inspección en Puno.

La orden de Lima era que de Arequipa enviaran bidones de combustible por tierra a Juliaca, pero en un descuido, no cumplieron la orden.

Cuando llegó el helicóptero Alouette III, a Arequipa, al mando del Alférez Gaviola, con el mecánico SubOficial de 1ª E. Cano Paredes, para llevar al General Freire. El oficial FAP encargado de enviar el combustible por tierra, piloto de avión, que no conocía las limitaciones de los helicópteros, con el fin de corregir su falta, ordenó al Alférez Gaviola que llevara a bordo 2 cilindros de combustible, lo que significaba un exceso de peso para la travesía.

Durante la travesía el General Freire, creyó conveniente, que el helicóptero aterrizara en un campamento militar que estaba en la ruta a gran altura. El Alférez Gaviola, con poca experiencia, no supo decir “NO” al general, hizo lo posible por aterrizar, pero entró con viento de cola y con sobrepeso, por eso el rotor de cola del helicóptero chocó y pivoteo al helicóptero, ocasionando que el rotor principal destrozara la cabina del Alouette III y los tres ocupantes fallecieron instantáneamente.

El Alférez Gaviola que tenía una extraordinaria proyección como oficial y como piloto, lo perdimos en este lamentable accidente.

La escasez de tripulaciones tenía sus compensaciones, como éramos tan pocos llegamos a conocernos y a entablar una amistad muy especial; como dije al principio, éramos una familia.

Así quedó y hoy nos reconocemos como la “GRAN FAMILIA HELICOPTERISTA”

El Alférez FAP José Cavero Cavero, el Capitán FAP Jorge Gálvez. El Mayor FAP Javier Tryon, el Capitán FAP David Vázquez del Villar y el Alférez G. Gaviola Tejada, entregaron su juventud y sus vidas cumpliendo misiones humanitarias. Junto con los Técnicos FAP Juan Serrano Vargas, Fidel Ángeles, el Suboficial José Yáñez y el Suboficial E. Cano Paredes. Ellos son las primeras víctimas y mártires de la transición y de los inicios de la flamante especialidad de helicóptero que nació en un Escuadrón que se convirtió en los Gloriosos Grupo Aéreo N.º 3 y Grupo Aéreo N.º 2.

Los generales, jefes, oficiales, técnicos y suboficiales de la Especialidad que hemos pasado a la Situación Militar de Retiro nos

encontramos a la expectativa de los logros de las nuevas generaciones, en la permanente demanda de los helicópteros y de su imprescindible empleo tanto para la defensa como para el desarrollo del Perú.

Los nombres de los héroes y mártires que entregaron sus vidas en estos 42 años del Grupo Aéreo N.º 3, los 32 años del Grupo Aéreo N.º 2 y la descripción de las actividades que realizaron en defensa de la soberanía de nuestra Patria, se encuentran en los libros “La Fuerza Aérea en la Cordillera del Cóndor” y “Homenaje a la Fuerza Aérea del Perú”, escritos por los TTG FAP José Carlos Zlatar Stambuk y Mario Muñiz Ortega, en las 150 páginas del Informe “Estrictamente Secreto del Comandante del Grupo Aéreo N.º 3 de 1981”, en los libros “Día Dieciséis” y “Se hace camino al andar” escritos por el Teniente General FAP Ernesto Burga Ortiz y “Vuelo en suspenso”, del Mayor General FAP Guillermo Carbonel Pasco.

Los miembros de la “Familia Aeronáutica” y “Helicopterista” tenemos tantas vivencias que si no las escribimos pasarán al olvido y son tan hermosas y fascinantes, que no tenemos derecho de privar a las nuevas generaciones de que conozcan la experiencias y lecciones ocurridas en miles de horas de vuelo.

Ojalá que las nuevas generaciones tengan el hábito de portar siempre un DIARIO.

## VOCACIÓN AERONÁUTICA

Cuando el ex Comandante del Grupo Aéreo N.º 3, Teniente General FAP José Carlos Zlatar Stambuk, era Comandante General de la FAP, con su autorización y apoyo se publicó la primera biografía del Héroe Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzales en el libro “La batalla del Lucero”, escrita por dos famosos autores Jorge Díaz Herrera y Eduardo Gonzáles Viaña.

Con la documentación proporcionada por el General Zlatar, Jorge Díaz Herrera escribió su famosa novela “La Agonía del Inmortal”, editada en España, que trata acerca de la vida y participación del Coronel FAP Francisco García Romero en el conflicto con el Ecuador en 1941 y en ese mismo período, Díaz Herrera compuso el hermoso poema “Canto a Quiñones”. También escribió los episodios narrados en los libros “Espíritu Aeronáutico I” y “Espíritu Aeronáutico II”, cuyos contenidos están orientados principalmente a los jóvenes, sin excluir a los mayores. Estos libros se editaron en la Imprenta de la FAP, como yo había participado en sugerir los temas y en la redacción, Jorge Díaz Herrera (persona sencilla y generosa) se negó a que se ponga su nombre y por lo mismo yo también me negué que mi nombre saliera como coautor, no obstante que los trabajadores de la imprenta insistían que lo haga, ya que me habían visto en todos los ajetreos que lleva una publicación.

El primer artículo de “Espíritu Aeronáutico I” trata de la VOCACIÓN y termina diciendo que a la Fuerza Aérea del Perú ingresamos a “HACER PATRIA NO A HACER PLATA”. En la contratapa de “Espíritu Aeronáutico II” el mensaje que escribí invoca a considerar con mucha altura los consejos y experiencias orientadas a resaltar los valores morales, los principios y el amor al Perú, escritos por los oficiales de las diferentes unidades de la FAP, actividad que nunca deben terminar. Por eso, al terminar de escribir este trabajo, donde narro de la mejor forma que me es posible mis experiencias como piloto de helicóptero, invoco a todas las tripulaciones de los helicópteros que

escriban sus experiencias, ya que ellas forman parte de la historia del Perú. Invoco especialmente a los ex Comandantes del Grupo Aéreo N.º 3 y del Grupo Aéreo N.º 2, pues ellos tienen experiencias valiosas que contar acerca de la participación de los helicópteros en la defensa y el desarrollo del Perú.

Es importante que la población peruana sepa, con cuánta entrega, abnegación, dedicación y entusiasmo la juventud que viste el uniforme de la FAP realiza su trabajo pensando en que todo lo que hace es para contribuir con el desarrollo del Perú y que cualquier sacrificio se compensa con la satisfacción del deber cumplido.

Las palabras se las lleva el viento, dice la sabiduría popular, por eso insisto en que es necesario escribir para que algún día en las bibliotecas exista un gran espacio con libros escritos por tripulantes de helicópteros; ya que estos, por su modo tan especial de operar y su permanencia en lugares singulares, tienen la oportunidad de departir e intercambiar experiencias con valiosos profesionales y palpar la realidad de cada pueblo, que el mismo trabajo los obliga a conocer.

Como se dice que la mejor manera de enseñar es con el ejemplo, el General Zlatar y yo hemos escrito “La Fuerza Aérea en La Cordillera del Cóndor” y “Homenaje a La Fuerza Aérea del Perú”

Solamente teniendo vocación y espíritu aeronáuticos y sobre todo juventud, se podrá realizar con entusiasmo y entrega los vuelos en esas selvas que parecen brócolis gigantes donde se explora los posibles yacimientos petroleros.

Gracias a ello pudimos trasladar, desde que sale el sol hasta que se pone, semejantes cargas de diferentes formas y tamaños, procurando aprovechar al máximo las condiciones meteorológicas. Los vuelos son cortos y a su vez muy tensos y estresantes (parecíamos una grúa hidráulica que engancha y desengancha la carga lo más rápido posible). Más aún cuando se está como piloto instructor, que además de transmitir conocimientos y experiencia se tiene que dar el ejemplo que es la mejor manera de enseñar.

Realmente teníamos que tener VOCACIÓN para responder con entusiasmo y alegría a las circunstancias que se presentaban durante

la vida cotidiana. No estábamos seguros si un día especial, como el nacimiento de un hijo o el cumpleaños de un ser querido, lo llamaban a uno porque era urgente salir a volar, ya sea para la evacuación de un herido grave o para la búsqueda de un avión; acontecimientos que ocurren el día menos pensado. El piloto de helicóptero sabe que es su VOCACIÓN y su deber; por ello, tiene que hallar el modo de hacer comprender a la familia que no puede eludir su responsabilidad.

En mi caso, por ejemplo, en casa estábamos mis dos hermanos menores, uno Historiador, el otro Ingeniero; ellos tenían asegurados sus sábados y domingos y fiestas de guardar, no estaban obligados al servicio de guardia y lo más singular era que mis dos hermanos, habiéndose graduado cuatro años después, ganaban mejores sueldos que yo. Esto no lo podían entender ni mi papá, ni mi mamá, los tres éramos todavía solteros. Y cuando me casé, felizmente, mi esposa y mis dos hijas comprendieron y así pude volar con menos preocupaciones, que otros compañeros que no tuvieron esa suerte.

Con estas experiencias vividas es que se escribió el primer artículo de “Espíritu Aeronáutico 1”, que lo denominamos VOCACIÓN, donde subrayamos: “Solo alcanzarán la gracia de la felicidad, aquellos que llegan al lugar que han elegido por propia convicción” y terminamos como decía un antiguo oficial: “A LA FUERZA AÉREA DEL PERÚ SE ENTRA A HACER PATRIA Y NO PLATA”.

## VUELOS FUERA DE RUTINA

Cuando llegó la Escuela Francesa en 1960, no había lugares adecuados en Lima para la práctica de maniobras y ejercicios que el instructor, Comandante Garbe, requería para dar cumplimiento a la progresión de vuelos con el Alouette II, durante los 8 meses que duraría el curso con los 10 oficiales designados. Se necesitaban campos con gras y referencias para que los alumnos asimilaran lo mejor posible la transición: De Pilotos de avión a pilotos de helicóptero.

En Lima, el ruido estrepitoso de la turbina de los helicópteros Alouette II se convirtió en novedad y donde quiera que aterrizara este aparato, surgía una multitud que a veces impedía que bajáramos del helicóptero. Lo mismo ocurría durante la instrucción de aterrizajes en campos extraños o en el ejercicio de simulación de traslado de heridos a algunos hospitales. Todo esto sucedía también en los diferentes pueblos del Perú. Estos imprevistos significaban una enseñanza y a la vez un obstáculo para el trabajo de instrucción.

El área ocupada por el Club de Golf Villa, fue el lugar especialmente escogido, para las demostraciones de autorrotaciones con la turbina apagada. Estas requerían campos amplios y sobre todo con gras para que no se dañaran los esquis (entre todos los helicópteros, la autorrotación hasta el suelo en el Alouette II es la más difícil, sobre todo para dar instrucción. Nosotros nunca llegamos a practicar solos).

Estos vuelos en el Club Villa, se realizaban con permiso de la Gerencia. Posteriormente, se los utilizó para la instrucción en el Alouette III. El nuevo instructor francés y piloto de prueba de la Fabrica Sr. AUBEE hacía maniobras extraordinarias. Para darnos instrucción en autorrotaciones, posaba el helicóptero con el motor apagado donde se le ocurría, pero hacía solo una demostración. Todos los nuevos pilotos teníamos la ilusión de realizar algunas maniobras, por lo menos parecidas.

Con el tiempo, gracias a la experiencia de tantas horas de vuelo, fuimos calificados progresivamente como Instructores en los diferentes tipos de helicóptero y también aprendimos a realizar vuelos, que si bien es cierto no estaban prohibidos tampoco estaban autorizados. Por ejemplo, saludar a los parientes o amigos sobrevolando por sus casas, aprovechando que estas se encontraban en la ruta del vuelo programado y con conocimiento de la Torre de Control, tanto de Las Palmas, como de las de Limatambo y del Callao.

Así, en 1960, cuando los helicópteros eran una gran novedad, me tocaba un turno de vuelo como alumno para aterrizar en la explanada principal del Hospital del Empleado. La coincidencia fue que mi mamá estaba saliendo de una delicada operación. Yo le prometí que la saludaría

sobrevolando el hospital. Así lo hice, después me contó que cuando ella dijo: ¡“es mi hijo, es mi hijo que prometió saludarme”!, los médicos y enfermeras creyeron que estaba delirando por efectos de la anestesia y en la noche, cuando fui a visitarla, poco faltaba para que el personal se tomara fotografías conmigo. Era emocionante vivir esos momentos.

Cuando el Escuadrón de Rescate se trasladó de Las Palmas primero a Limatambo y finalmente al Callao, el campo del Club Villa quedaba demasiado distante para dar instrucción y en la travesía se perdía mucho tiempo. Tiempo que el alumno podía aprovechar en otras prácticas. Por ello, empezamos a buscar lugares más cercanos; por ejemplo, en el río Chillón, donde se enseñaba a posar el helicóptero en planos inclinados, en puentes o en lugares críticos. Vuelos con camillas, con carga externa y emergencias con autorrotaciones, con el motor apagado y hasta el suelo. Como los campos los escogíamos a nuestro criterio, teníamos mucho cuidado en buscar sitios que no sean granjas para no espantar a los animales, con el ruido y con la fuerza del viento de las palas del rotor principal. También buscábamos entradas a campos difíciles, como por ejemplo las lagunas en el Sol de La Molina, que eran desiertos con profundidades debido a las excavaciones para sacar material de construcción durante el día y la noche. Tanto fue el trabajo de extracción de material, que el campo de aterrizaje de Manchay que utilizábamos cuando éramos cadetes desapareció.

En la fase de instrucción de aterrizajes en campos extraños y simulación de evacuación de heridos, yo aterrizaba en el jardín de la casa de mis padres, muy cerca de la Universidad Agraria, e invitaba a mi papá y a mi mamá a dar un paseo. Ellos y mis hermanos se sentían felices al participar de tan singular aventura.

En los primeros meses del año 1966, con el grado de Teniente, me programaron para dar instrucción en el Alouette III. Así fue que, simulando una emergencia, le dije al piloto alumno que aterrizara en el área que a su criterio era posible aterrizar, este realizó un excelente aterrizaje junto a la piscina de una mansión cerca de la Universidad de Lima. En ese momento, una bellísima joven se bañaba en bikini, en la piscina. Le pedimos disculpas por el ruido escandaloso del helicóptero.

Ella nos dijo que estaba sola con su hermanito de 12 años y que no nos preocupáramos y que le gustaría volar, a lo que accedimos de inmediato: simulamos una evacuación y llevamos a la niña de desafiante belleza a volar. Nos dijo que le gustaba la velocidad y que no tenía miedo. Hicimos unas cuantas maniobras, que a cualquiera podrían asustar, tal como les pasó a muchos comandos en Mesa Pelada, pero ella ni se inmutó. Nos hicimos amigos. Yo era soltero y me llegó la hora feliz. Por fin, gracias a que no estaba operativo el helicóptero Bell UH1D de reciente adquisición, en el que no llegué a recibir instrucción, por cuanto durante ese curso dado por el piloto de la Fabrica Bell, yo estaba en Mesa Pelada. No podía ser programado como piloto de alerta para salvataje en las playas en esa temporada de verano. Y por primera vez podía disfrutar de la playa y de las fiestas. Me parecía un sueño (esa verdad :”no hay mal que por bien no venga”, la pena por no haber sido calificado en el famoso helicóptero fue compensada con esa chica, hija de unos nobles polacos). Volvimos a volar, por supuesto. Llevamos un equipo de música a su casa, nos presentó a sus padres, nos bañábamos en la piscina. Ella me invitaba a fiestas, a la despedida de sus amigas y en una anticuchada que organizó en su mansión, conocí a la que cuatro años después sería mi esposa; ella estudiaba Ingeniería Química Industrial y de Sistemas en la UNI. Nos casamos el 11 de febrero de 1970.

Tres meses después ocurrió el terremoto de Huaraz. Yo, con el grado de Capitán, tenía que estudiar para el examen de ascenso al grado de Mayor. Además, tenía que volar para dar cumplimiento a las múltiples operaciones que junto con todos los pilotos de la FAP y de las repúblicas que nos prestaron su valioso apoyo, viviendo en carpas como nosotros en el campo de Anta, Huaraz y en Sayán, dando instrucción en los helicópteros Bell 47G3B1 a los nuevos pilotos. Cuatro meses de intenso trabajo, que por primera vez me afectó la salud con una avitaminosis detectada en el Hospital Francés.

Felizmente, aprobé el examen (mi flamante esposa, preocupada, cuando le dije que a los que se encargaban de tomar los exámenes no les interesaba en absoluto lo que vivíamos los pilotos de helicóptero, se



puso a estudiar varios libros de la FAP y me preparó unos resúmenes y unos exámenes que me sirvieron mucho).

Ese año ascendí al grado de Mayor FAP y me dediqué de lleno a preparar pilotos, porque se venía la inmensa responsabilidad de demostrar que la FAP podía afrontar el desafío de apoyar a PETROPERÚ y al gran número de compañías extranjeras interesadas en la exploración petrolera en el Perú y había muchos interesados en que los helicópteros del Grupo Aéreo N.º 8 con su Escuadrón de Rescate N.º 832 no participara, aduciendo una serie de inconvenientes, tales como la falta de pilotos, la falta de experiencia en operaciones de tanto riesgo (la campaña en contra se realizaba en una forma inteligente y perversa).

### **RECUERDOS Y VIVENCIAS PARA COMPARTIR CON QUIENES TUVIERON LA PACIENCIA DE LEER ESTE ENSAYO**

Fue en 1952, cuando por recomendación de mi tío el entonces Comandante EP Jorge Muñoz Luna, Director y fundador del Colegio Militar Francisco Bolognesi, mi papá autorizó que estudiara la secundaria en dicho colegio. Cuando estaba en cuarto de secundaria y me encontraba haciendo travesuras en la formación, el Coronel EP Leonidas Astete Luna, Director del Colegio, preguntó quiénes querían ingresar a la Aviación. Yo fui el primero en decir presente, con intención de disimular las travesuras que en ese momento hacía. Me llamó el director y me puso delante del Mayor FAP José Luna García, quien me entregó un prospecto, con los requerimientos para poder postular a la Escuela de Oficiales de la FAP e informó a todo el batallón de cadetes que en Arequipa tomarían todos los exámenes médicos en forma gratuita y los que resultaran aptos tendrían un pasaje gratis a Lima para dar los exámenes de conocimientos y aptitud física. El Mayor Luna García comenzó a entregar prospectos a un gran número de cadetes. Muy pocos resultamos aptos. Era época de exámenes finales y recuerdo que el examen de química lo di con las pupilas dilatadas.

Escribí varias cartas a mis padres, con la gran noticia de haber resultado APTO. No me contestaron. Mis tías en Arequipa me decían que era una carrera muy peligrosa. Finalmente, viajé de vacaciones al Cusco, donde mi papá me aconsejó que pensara en seguir la carrera de Ingeniería y me dijo también que si seguía una carrera militar “me podían domesticar”.

El 24 de diciembre me encontré con mi gran amigo Manuel García Serrudo y entre charla y charla le conté toda esta historia y él, al saber que estaba apto pero que tenía mis dudas me dijo: “Mario, cuántos quisieran estar en tu lugar”, me convenció. Viajé a Lima e INGRESÉ.

Regresé al Cusco, donde estuve más de 20 días recibiendo felicitaciones.

En la Escuela de Oficiales de la FAP, el 7 de marzo de 1955, no recibí el bautizo, gracias a que de inmediato tuve que ingresar a la enfermería, por un forúnculo en una de mis nalgas, resultado de muchas horas de cabalgata. Era carnavales. Había que ir de una hacienda a otra a festejar en grande. Me tocó una mula sin montura, porque yo muy elegante, mi caballo alazán bien ensillado lo prestaba a las chicas.

El Cadete de cuarto año Callirgos, que también estaba internado, me dijo: “Te aconsejo que hagas durar tu Chupo para que no te den de alta, porque durante este mes no hay clases y solamente les sacan la mugre a los aspirantes”. La experiencia en el CMFB me fue muy útil.

Para pasar a primer año es indispensable salir volando ¡Sololen el avión Stearman PT 17. Esa era una alegría muy grande. Cuando ya de Cadete de Primer año volé el turno de una hora de acrobacia en el PT17, efectuando Looping, Tirabuzones, etc. quedé fascinado y me dije: “¡Después de esta maravillosa experiencia, si me mato qué importa!”

La FAP hace 60 años estaba en plena transición del empleo de aeronaves con motores a pistón al empleo de aviones con turbina. Todos aspirábamos ser pilotos de aviones a chorro, como los F-86, los Camberra, los Hawker Hunter. Recuerdo cuando vimos una película de la Guerra de Corea donde apreciábamos en pleno combate a los F-86, las increíbles maniobras que realizaban y salíamos desilusionados porque el “JOVENCITO DE LA PELÍCULA” era el piloto de un

helicóptero Bell 47G que participó en el rescate de un paracaidista y no los pilotos de los increíbles aviones a chorro (en esos años, todo el batallón de cadetes, bien formados, marchando cada cadete con su silla en la cabeza, íbamos al comedor de Suboficiales a ver la película del viernes).

En 1960, recién graduado de Alférez como Piloto de Combate, fui nombrado al flamante Grupo Aéreo N.º 31 con sede en la Base Aérea de Las Palmas, donde además de los aviones C-46, C-47, C-45 y los aviones Catalina, había 2 helicópteros Hiller H23C.

En esa época, casi toda la oficialidad, la opinión pública e incluso el Alto Mando de la FAP tenían una opinión totalmente distorsionada sobre el vuelo de los helicópteros. Se pensaba que no era necesario ser tan exigentes en los exámenes médicos y que eran una especie de juguetes que cualquiera podía volar y por supuesto, sería una opción transitoria para los oficiales, sin futuro en la carrera de un oficial.

Con el criterio de que nunca está demás aprender algo nuevo, se dio la circunstancia de que cuando estaba encargado de la Sección Despachos Militares en mi primer puesto con el grado de Alférez y habiendo simpatizado con el Capitán Fernando Melzi Parodi, quien en la primera oportunidad que tenía me invitaba a volar el helicóptero Hiller H23 C, comprobé que era una experiencia extraordinaria. Meses después, se organizó la Escuela Francesa junto con la llegada de 6 helicópteros AlouetteII, adquiridos durante el gobierno del Presidente Manuel Prado Ugarteche. Luego vinieron los AlouetteIII, los Bell 47G y los Bell UH1D durante el gobierno del Presidente Fernando Belaúnde Terry. En la década del 70, durante el Gobierno Revolucionario de la Fuerza Armada presidido por el General de División Juan Velasco Alvarado, se adquirieron los helicópteros MI-8, Bell212, Bell 206 y MI-6. Durante el segundo gobierno del Presidente Belaunde, se obtuvieron los helicópteros de Combate MI-25, Bell 214, Volkov 205 y MI-17. Durante el gobierno del Presidente Alberto Fujimori Fujimori, el Perú adquirió más helicópteros MI-25, MI-7 y los pequeños Schweizer 300 de instrucción.

En nueve de esos tipos de helicópteros, fui piloto instructor y de prueba. Calificamos a gran número de oficiales, como pilotos instructores

y de prueba, quienes cumplieron innumerables e importantes misiones, tanto para el desarrollo como para la defensa del Perú. Muchos llegaron a ser Generales.

Yo les decía en broma a mis alumnos: “¡La máxima aspiración de un instructor es que su alumno sea mejor que él y hasta ahora no lo he podido conseguir!” Con el avance de la tecnología se logró que los alumnos y las nuevas tripulaciones vuelen mejor que nosotros los “Antiguos”.

Dominan el vuelo con Visores Nocturnos, el vuelo instrumental y la máxima explotación de las posibilidades de las características tan peculiares de los helicópteros modernos. Los mismos que poco a poco están alcanzando las performances que les permitan operar con seguridad de vuelos en la “suigéneris” geografía del territorio peruano.

Se demostró, entonces, que para ser piloto de helicóptero se requerían condiciones de salud física y mental muy especiales. Se creó la Especialidad de Piloto de Helicóptero y se demostró también que tenía futuro en la carrera de un Oficial FAP. Así fue que con casi 11,000 horas de vuelo pasé a la Situación Militar de Retiro, a los 55 años de edad, por mandato de la ley. (Con 57.5 años de servicio que por ley los aviadores tenemos tiempo y medio para la jubilación, entonces resulta que tengo 37 años efectivos incluyendo los 5 años de cadete, más el tiempo y medio 18.5 años, más los 2 años del CMFB, son los 57.5 años de servicio, o sea que trabajé para el país antes de nacer).

En una ceremonia especial en la Base Aérea de Las Palmas, con desfile aéreo y terrestre, asistencia del Alto Mando, Jefes y Oficiales, compañeros de promoción y la emocionante asistencia de toda mi familia: papá, mamá, hermanos, mi esposa y mis dos hijas. Donde con el grado de Teniente General FAP besé a la Bandera Peruana para despedirme.

El Comandante General de la FAP, General del Aire Arnaldo Velarde Ramírez, dió un emocionante discurso a nombre de la Fuerza Aérea; en respuesta, pronuncié las siguientes palabras:

“Gracias, muchas gracias, mi General, por los generosos conceptos con los que usted se ha referido a mi persona en su brillante y al mismo tiempo cordial saludo. Mi especial agradecimiento a todos y cada uno de ustedes por su presencia en esta tradicional ceremonia que me permite

decirles: Hoy siento que tan hermoso como iniciar con vocación profunda una carrera es concluirla con honor, después de haber vivido intensamente durante 37 años.

Recuerdo con emoción la desbordante alegría de adolescente que acompañó a mi promoción en su ingreso a la Escuela de Oficiales de la FAP, el día 7 de marzo de 1955, y el orgullo incomparable que sentimos, cuando el 1° de enero de 1960 la Patria nos entregó una espada para defenderla y unas alas gigantes y raudas para cubrirla en todos sus confines.

Nuestra promoción, Capitán FAP Eduardo Maguiña Gálvez, estuvo siempre presente al servicio de la Patria; para salvar vidas, para unir pueblos, para proteger cielos y fronteras, para contribuir con su desarrollo, para luchar contra la subversión y, sobre todo, para defenderla cuando su sagrado territorio fue mellado.

Podemos decir con orgullo a nuestros maestros que hemos asimilado sus enseñanzas y seguido su ejemplo, y decirle a las nuevas generaciones que se ha hecho todo lo posible para dejarles una estela que les sirva de ruta en la difícil tarea de consolidar y engrandecer aún más a nuestra institución.

En esta oportunidad, quiero expresar que en la inmensa satisfacción de trabajar en la FAP, el recuerdo más grato y perdurable ha sido el de Comandar una Unidad de Helicópteros.

La Fuerza Aérea del Perú fue, es y será la razón de mi vida; en ella cultivé un tesoro, tesoro de afectos hacia ustedes, mis queridos camaradas de armas, gracias a ella, recorrí nuestro país palmo a palmo y, al recorrerlo, conocí con más profundidad su multifacética belleza. Por todo ello, al pasar a la situación militar de retiro, me voy profundamente agradecido a nuestra institución, a todos mis instructores y profesores que me orientaron desde la etapa formativa de cadete, a mis jefes, que con generosidad me prodigaron sus enseñanzas, a mis entrañables compañeros de promoción que con su amistad y gran sentido de compañerismo me alentaron permanentemente, y a mis queridos subordinados que con su talento y esfuerzo facilitaron el cabal cumplimiento de mis deberes en los numerosos cargos y funciones que me tocó desempeñar.

Paso a la situación militar de retiro, queridos amigos, con el sincero orgullo de pertenecer a la promoción cuyos más calificados miembros llevan hoy, con abnegación y puño firme, las riendas de nuestra institución, y mi complacencia es doble, porque al dejar las filas de la vida militar activa, me voy con la seguridad de que nuestra querida Fuerza Aérea marcha por la senda de la grandeza que su sagrada misión le demanda.

Muchas gracias”.

Este libro se terminó de imprimir  
en los talleres gráficos de Aníbal Jesús Paredes Galván, situados en  
Av. Las Lomas 1600, Urb. Mangamarca, San Juan de Lurigancho, Lima  
RUC 10090984344

