Navales del Aire

Contralmirante (r)
Fernando Casaretto Alvarado

En circunstancias en que la Aviación Naval ingresa en su año treintiseis desde lo que puede calificarse como su refundación -si consideramos que el 24 de julio de 1963 se crea el Servicio Aeronaval-, justo es esbozar algunas consideraciones en derredor de su origen, relacionando tales reflexiones con las que un oficial de Marina en situación de retiro -en este caso el comandante Jorge Pinillos Ruíz de Somocurcio, aviador naval- expresa. En tal predicamento, y con la técnica periodística del reportaje, se pretende iniciar con el presente trabajo una serie de conversaciones con diferentes personas, hoy apartadas de la Marina activa. Se tiene el propósito de recoger la tradición oral enriquecida con aportes de fuentes documentales, información emanada de experiencia personal y conceptos emergidos del propio diálogo. Propendemos así, en primera instancia, que la valiosa experiencia de nuestros hombres permanezca en el tiempo; la historia que ha de escribirse después podrá contar de este modo -entre otros muy importantes tópicos- con un elemento de fuente primaria que aportar a su permanente magisterio.

- ¿Qué es un aviador naval?

- Un oficial de marina que realiza su carrera naval en la calificación de aviador.

- En los primeros meses de 1962, el capitán de fragata Armando Roggero y el teniente segundo Jorge Navarro Gutiérrez volaban en un helicóptero de burbuja HS 1 en la Base Naval en la zona norte del campo de maniobras donde se encontraba el Grupo de Artillería Móvil del que era comandante el propio Ar-



mando Figueroa. Allí se prohijó la Infantería de Marina también.

- Nosotros especialmente, observamos gran respeto por el comandante Figueroa y por quienes con él dieron alas a la Aviación Naval en su segunda vida.

- Sí, allí el pequeño helicóptero llamaba la atención de propios y extraños. El comandante Figueroa usaba unos anteojos oscuros de marco grueso de carey; el teniente Navarro se veía demasiado joven al lado de un aviador que parecía muy experimentado. Ambos lucían sencillos uniformes de vuelo. Una fotografía de ellos figura en el noticiero de la época, el boletín "Avante". Era julio de 1963 y lo dirigía el comandante Francisco Quirós Tafur. ¿Cómo definiría la mística de un aviador naval?

- El aviador naval se identifica en todos sus puntos con la mística de un oficial de Marina, guardando idéntico respeto por los hombres de nuestra historia y halla en la profesión el rumbo vivencial en que se desarrollará, posee el mismo norte y sabe que "por encima de las nubes, el cielo siempre es azul".

- Usted cumplió en el año 1997 cinco mil horas de vuelo sin accidentes en el servicio de Aviación Naval, ello se dio a los veinte años de su ingreso a la hoy Fuerza de Aviación Naval ¿Qué significó este hecho para usted?

-Significó mucho para mí, pues fui el primer aviador naval en situación de actividad en alcanzar esa importante marca... y libre de accidentes en veinte años de actividad aérea. Toda una vida profesional dedicada a la Aviación Naval, teniendo en mente, desde el principio, aprender y mejorar, y nunca dejar de hacerlo. Aprovechando las vivencias de los que nos precedieron, especialmente de los errores, para evitar que vuelvan a repetirse. En esas cinco mil horas libres de accidentes, naturalmente se presentaron algunas emergencias que fueron resueltas con éxito gracias al entrenamiento recibido en la Marina y a la asistencia permanente de nuestro patrono Fray Martín de Porres. El principio básico de la aviación ya ha sido escrito, y es, fundamentalmente, la seguridad. Es vital que el aviador naval cuando nace, cuando empieza a aprender a volar, adquiera en los primeros meses conocimientos sólidos especialmente en lo que es seguridad en el vuelo. El piloto que aprende a volar sin bases sólidas va a ser un piloto avezado, que no va a medir los riesgos.

-Está bien eso, avezado es palabra que viene del latín vitiare, *enviciar, y*

también de versari, *acostumbrar. Mala cosa.*

-Pésima.

-¿Cuál es el alma mater de los aviadores navales? Me refiero en cuanto a aprender a volar, porque está claro que la Escuela Naval es nuestra alma mater universal.

-El alma mater de los aviadores navales es el Escuadrón Aeronaval No. 31, con base en San Juan de Marcona. En 1969, se estableció la Escuela con dos instructores, el comandante Raúl Vargas Fuller y el teniente Mario Fasce. Por entonces ellos recibían apoyo de la Marcona Company con el campo de aterrizaje; también me contaron que tenían allí alojamiento y comida. Dos personas que los instructores no olvidan son los ingenieros Alvareda y Prazak. Entre 1973 y 1974 la Marina asumió un reto muy importante: formar a los pilotos del Ejército, los que fueron fundadores de la Aviación de esa arma.

El capitán de corbeta Mario Fasce era el Jefe de la Escuela. Fueron adiestrados en los T-34 y algunos de ellos se convertirían en 1981 en importantes protagonistas durante el conflicto con el Ecuador.

-El almirante Augusto Vargas Prada tiene un afectuoso recuerdo para un oficial norteamericano que se involucró con el esfuerzo aeronaval peruano de la década del 60: Roy L. Margarity, quien estuvo en el Perú en dos ocasiones, una en el año 1965 integrando la Misión Naval EE.UU. de América. Era comandante del avión Albatros HU-16B, que prestaba apoyo a la Misión viajando con frecuencia a Panamá, lo cual era ocasión para entrenar a los aeronavales peruanos. "El primer avión C-47 que tuvo Aeronaval fue adquirido en la compañía Faucett y en él fue instructor Margarity -recuerda el almirante Vargas Prada-, que también instruyó a los navales en un avión bimotor Piper Azteca durante su segunda estadía en el Perú en 1968 en que se inicia el gobierno militar". *La Misión Naval devino en el Grupo Consultivo Militar. Mario Fasce expresa que Robert Kremer, oficial de corbeta también norteamericano, fue asesor de la Aviación Naval entre los años 1967 y 1968. La instrucción y entrenamiento se impartían en Pisco en los aviones T-34, y los encargados de ello eran Raúl Vargas Fuller, Robert Kremer y el propio Fasce. Por entonces no dejaba de ser complicada la tarea de los instructores debido a desentendimientos con la Fuerza Aérea; se contó entonces con el apoyo legal y desinteresado de un miembro de la Fuerza Aérea de apellido Noriega, quien tiene también en estos primeros pasos un lugar de insospechada importancia... ¿En qué tipo de avión hizo su aprendizaje?*

-En el avión Mentor T-34A, fabricado por la compañía Beechcraft, monomotor a pistón, con capacidad para dos personas sentados en tandem, una detrás de la otra, instructor de vuelo y alumno.

-¿Quién fue su primer instructor de vuelo?

-Los pilotos jamás olvidamos al instructor de vuelo. En mi caso fue el capitán de fragata (r) Gino Defilippi Brigneti, quien actualmente se encuentra volando para la Dirección General de Capitanías y Guardacostas. Inolvida-

ble, un excelente instructor... Es el hombre que observa, en base a su experiencia, cuáles son los defectos iniciales que tiene el alumno, su comportamiento frente a determinados estímulos, si le teme al aire, si es suficiente la teoría que recibió en el aula, sus reacciones, su carácter. Es importante que todo eso sea observado por la misma persona. Hay un plazo, digamos, en el que ciertos defectos pueden ser vencidos, después de todo...

-...Después de todo es un medio que el hombre ha invadido, éste el del espacio aéreo.

-Y dominado. Pero en sus primeras horas volar es justamente vencer el temor al aire, a ese medio extraño, y aquí un instructor lo es todo para el alumno.

-¿Cuántos vuelos hizo entonces con el mismo instructor?

-En la metodología de la enseñanza, cuando usted se inicia hace los primeros siete vuelos con el mismo oficial; a partir del octavo vuelo cambian los instructores, y así, paulatinamente, el alumno se va asentando digamos...

-Hasta llegar el famoso vuelo solo.

¿Qué significa eso?

-Significa todo para el alumno y también para el instructor. Ambos ven realizados sus esfuerzos. Los sentimientos que embargan a ambos son inenarrables, inolvidables. Este vuelo ocurre en el periodo FAM 13, que corresponde a la primera fase de la instrucción básica, a la familiarización. En él, el alumno es evaluado en todas las maniobras enseñadas, así como en emergencias simuladas a gran y baja altura. Si demuestra habilidad y seguridad, al término del periodo el instructor se baja de la aeronave y el alumno procede a efectuar tres patrones de aterrizajes solo. Su siguiente vuelo, es decir FAM 14, lo efectuará solo, sin asistencia alguna, por espacio de una hora y media apróximadamente.

-¿Qué es una emergencia a baja altura?

-En aviones monomotores se considera emergencia a baja altura cualquier mal funcionamiento del motor por debajo de los 1,200 pies de altura. Los mínimos sobre el terreno para saltar en paracaidas del avión T-34C-1 son: 5,000 pies para el caso de avión fuera de control, 2,000 pies para el caso de vuelo nocturno o en condiciones instrumentales, y 1,200 pies. A esa altura se requiere una acción inmediata del piloto, y si es en monomotor y la emergencia está relacionada con la pérdida de potencia del motor entre mínimos y trescientos pies, uno no debe intentar virar a ningún lado. Simplemente, si usted tiene la suerte de encontrar en la prolongación de su eje de vuelo un terreno para intentar un aterrizaje forzoso, debe hacerlo...

-¿Qué es mínimos?

-Para estos efectos se considera mínimo al mismo terreno.

-¿Por qué no puede virar?

-Porque al hacerlo pierde sustentación y la poca altura no le permite la maniobra, aumenta su régimen de des-

censo. Entre trescientos y seiscientos pies usted puede virar a 45 grados con respecto al eje de vuelo. Sobre seiscientos y mil pies la altura le da para virar noventa grados y tratar de alcanzar un lugar para efectuar un aterrizaje forzoso.

-Cuando se le va el motor, ¿el piloto debe acelerar, levantar la nariz? Eso parece ser lo que uno debería hacer.

-Al contrario, debe desminuir la altitud de nariz de la aeronave para no perder velocidad y así obtener la velocidad del planeo, lo cual le proporcionará un mayor alcance en su descenso. El avión monomotor debe ser operado a una altura que le permita al piloto, en caso de perder el motor, planear a un punto en el cual pueda efectuar un aterrizaje forzoso con máximas posibilidades de sobrevivir al impacto, y máximas posibilidades de poder ser encontrado y rescatado.

-O sea que si usted tiene una emergencia en la selva, que desde arriba es más impresionante que el mar, y está usted en monomotor...

-El piloto realizará su procedimiento, tratando de efectuar un aterrizaje forzoso en la orilla de algún río, o arborizar... Saltar en paracaídas sobre la selva es muy riesgoso.

-Pero allí nadie lo encuentra. Yo recuerdo el caso de la doctora alemana María Koepcke, famosa ornitóloga que vino al Perú en el año 1950 llamada por su entonces novio Hans Koepcke, ecologista. Ella publicó más de veinte trabajos sobre las aves peruanas y más de diez sobre fauna y medio ambiente. El caso es que el 24 de diciembre de 1971 cayó el avión turbohélice en viaje de Pucallpa a Iquitos y murió con otras noventa y un personas. Sólo se salvó su hija Juliana. Curioso caso, por el hecho de que se sabe de la hija pero nada o muy poco de la madre. En el mundo que vivimos ¿no es econcómicamente semejante un bimotor que un monomotor? Yo recuerdo los monomotores de la Fuerza Área en Las Palmas: Stearmen, de lona, y los AT-6, azul con amarillo, y también los P-47 Republic, todos de la Segunda Guerra Mundial.

-No lo sé a ciencia cierta, pero es más prudente volar sobre áreas de esa configuración con aviones bimotores.

-Supongo es la razón de las dobles turbinas en los helicópteros AB-212 y, en general, los que se desenvuelven en el mar. Pero lo más comparable al mar que conozco es la selva. A propósito, yo era teniente segundo, cuando Angel Fasce entraba a hacer sus experiencias de piloto helicopterista en el BAP. "Paita", un buque de desembarco que llegó después del BAP. "Chimbote". Fasce entraba por una banda y salía por la otra sobre la cubierta de tanques que el comandante del buque, capitán de corbeta Alfonso Burga, había hecho pintar por el teniente Olivier Aybar, que era el oficial de cubierta, una gran circunferencia y una letra H. El Comandante Burga también era, creo, piloto civil. ¿Qué, año era?

-1966 a 1967.

-¿Qué caracteristica especial, digamos, distingue a un aviador naval de otros aviadores?

-Nuestra misión es operar día y no-

che sobre el mar. Volamos sobre una superficie que no tiene las referencias que sí existen en tierra, debemos posarnos sobre una plataforma móvil, operar en la búsqueda de submarinos, naves de superficie y aeronaves. Todo esto exige un buen entrenamiento de la tripulación como eje de la seguridad.

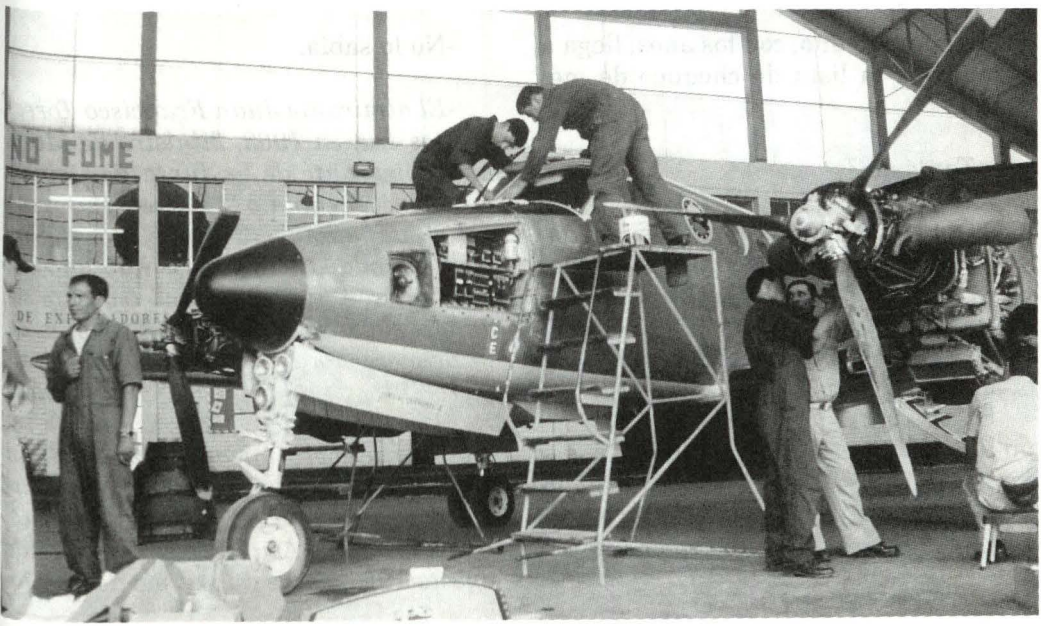
-¿Qué es un prevuelo?

-Prevolar la aeronave es observar la primera regla de seguridad; es dar una vuelta en derredor del avión verificando tubos pitot, tomas, alerones, ruedas, cables, superficies, timones de dirección y de profundidad, palas, tren de aterrizaje, etc., todo, sin omitir punto alguno de la lista de chequeo. Una conferencia antes del vuelo y otra después de él son indispensables. Ningún vuelo es igual al anterior ni al próximo.

-En 1973, o por allí, fui pasajero frecuente del Douglas DC-3, viajando en la época del gobierno militar con el almirante Alberto Jiménez de Lucio; avión que en la versión carga es el C-47. Recuerdo que el mayor Oscar Maldonado, de la FAP., conducía el avión y antes de decolar hacía ese prevuelo, tanto que a mí, como oficial joven por entonces, se me antojaba una rutina muy muy dilatada ¿Hacía el chequeo?.

-Hacía el prevuelo, el chequeo en derredor del avión y después adentro. El mayor Maldonado "escuchaba" su motor de tal manera que, sin mirar los instrumentos, por oído, captaba los motores en revoluciones correctas, después miraba los tacómetros. Un instructor fuera de serie. Está muy identificado con la Aviación Naval.

"Es de suma importancia que la tripulación conozca perfectamente la aeronave y sus sistemas...".



-¿Qué es un accidente por falla humana?

-Es un término a menudo mal entendido. Se piensa que es un error del piloto y de nadie más. No es así. Un accidente por falla humana comprende a todos los humanos implicados en el vuelo...

-O sea...

-Al piloto, al copiloto, al ingeniero de vuelo, si lo hay, al mecánico, al personal de mantenimiento, también a los fabricantes del avión, ya que pueden haber cometido algún error de diseño o de construcción, al personal de torre del aeropuerto que da las directivas de vuelo en la zona, etc. El 90 por ciento de los accidentes se deben a fallas humanas pero la previsión del piloto puede hacer mucho.

-Con el cumplimiento de la lista de chequeo.

-Sí, aunque uno, con los años, llega a aprenderse la lista de chequeo de memoria.

-¿Tanto así?

-Tanto así, pero este es el enemigo, la rutina. El copiloto lee la lista de chequeo, y el piloto debe ejecutarla. A pesar de ello, el copiloto está en la obligación de verificar que la acción que tome el piloto sea la correcta.

Es de suma importancia que la tripulación conozca perfectamente la aeronave y sus sistemas, así estará en condiciones de resolver cualquier emergencia, aun las no escritas en el manual de emergencias.

-Si la serenidad es parte del carácter humano, ¿cómo se controla o se entrena esto, especialmente en condiciones de mal tiempo, emergencia en vuelo, etc.?

-No todo ser humano posee el control y serenidad necesarios para volar. Estas son condiciones requeridas para desempeñarse como aviador naval, es decir, son innatas y cultivadas a través del desarrollo profesional. El conocimiento es básico para lograr la seguridad, el control y la serenidad.

-Para ser piloto hay que ser muy arrojado, digamos...

-Justamente antes hablamos de esas incongruencias, de lo avezado...

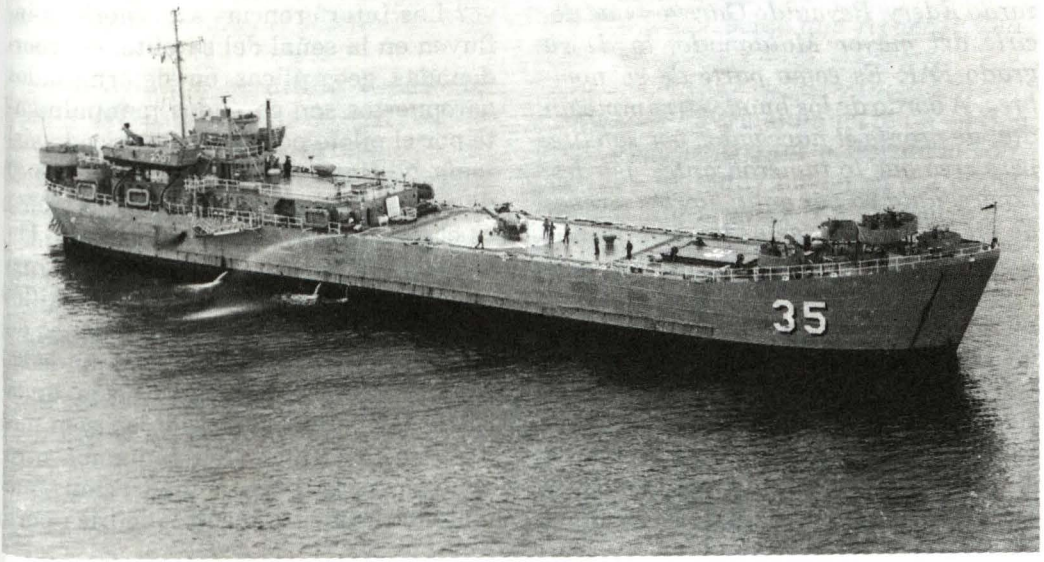
-...Sí está claro eso. ¿Sabía usted que cuando se relanza la Aviación Naval el ministro de Marina sacó su brevete de piloto civil y se consideró que era un integrante de la primera dotación de la hoy Fuerza de Aviación Naval?

-No lo sabía.

-El almirante Juan Francisco Torres Mattos era, en 1963, ministro de Marina e integrante de la Junta de Gobierno. Con él se expidió el Decreto Supremo del 24 de julio de 1963 que creó el Servicio Aeronaval. Ya hemos hablado del comandante Figueroa y del teniente segundo Navarro, los otros aviadores de la primera hora fueron: el teniente primero Tulio Chiappe, el teniente primero Raúl Vargas Fuller, el vicealmirante Torres Mattos, el teniente primero Juan Soria, el teniente primero Alfonso Burga y el alférez de fragata Angel Fasce. En el boletín "Avante" número 27, de agosto 1963, se lee esto al pie de una fo-

tografía donde también se menciona a un señor Luis Mora y a un comandante Roberto Kollicker. Se enfatiza que: "Son ellos los fundadores del S.A.N.". Pero aclaremos que es una refundación de la Aviación Naval que nació con Decreto Supremo del 24 de febrero del 1920 en que se creó el cuerpo de Aviadores Navales; decreto que firma el Presidente Augusto Bernardino Leguía. El primer jefe de este Cuerpo fue el hijo de Leguía que era "Capitán de Aviación del Ejército Inglés" según figura en la Orden General de la Armada número 13, cuya fecha coincide con la del Decreto Supremo aludido-, "con asimilación a la clase (sic) de capitán de corbeta". Yo he conversado con otro de los pioneros de la Aviación Naval, el comandante Mario Fasce, y él me informó del capitán de fragata Roberto Kollicker, quien pertenecía a la Armada Argentina y era Jefe de la Oficina de Análisis de Tiro pero calificado en Aviación Naval. Posee altos méritos en la génesis de nuestra historia aeronaval; oficiosamente asesoró a la Institución. Los primeros becados en Argentina fueron Juan Soria y Tulio Chiappe, y Mario Fasce en 1964. Kollicker evaluó las condiciones de nuestros oficiales que acababan de optar a pilotos civiles cuando los tres aludidos ganaron su posición para estudiar en Argentina. Siendo extranjero demostró gran cariño por el Perú; los primeros remolques de manga a favor de los ejercicios de tiro de la Escuadra fueron asesorados por él. Posteriormente ocuparía importantes cargos en su país, entre ellos el de comandante de la Aviación

BAP Paita, buque de desembarco que se constituyó en la primera plataforma portahelicóptero de la Escuadra.



Naval. Volviendo a lo de conocer el avión, ¿un piloto sabe dónde está cada indicador en su tablero, por ejemplo?

-Sin la menor duda, en Aviación Naval es así, absolutamente así. La aeronave se conoce por dentro y por fuera.

-Luego usted, en una emergencia, ¿no necesita que nadie lo guíe desde afuera del avión?

-Usted puede y debe contar con el apoyo de la torre de un aeropuerto, por ejemplo, si está en cercanías de éste; pero no debe depender de nadie para realizar sus procedimientos de emergencia y llevar el avión a la pista regular o de emergencia. Se debe tener en consideración que el piloto es la máxima autoridad a bordo y es el único responsable por ella.

-Eso está claro. Bueno, yo siempre me he sentido muy seguro con los pilotos navales de ayer y hoy. Juan Soria, Raúl Vargas Fuller, Augusto Vargas Prada. Angel y Mario Fasce... más irrumpió Lizardo Edery, Reynaldo García y qué decirle del mayor Maldonado, lo de su grado FAP. Es como parte de su nombre... A bordo de los buques irrumpió un día, de pronto el navegador por satélite, pero creo que lo tuvieron antes ustedes. La pregunta va por aquí: hoy los jóvenes de las universidades utilizan pequeñas computadoras para los cálculos más complejos y también para los más simples. Creo que usted podría reprobar a un ingeniero de la U.N.I. si le exige la raíz cúbica de 3 prescindiendo de la computadora. Esto lo conversé alguna vez con el comandante Oscar Penny en el SIMA y él opinó de modo parecido. Los aviones hoy vuelan casi solos. ¿Esto debe asustar al pasajero o darle más confianza en un Lima-Chiclayo? ¿Por qué, llegando al año 2,000, el año 1996 ha sido tan malo para la aviación comercial?

-Nada debe invertir los papeles ¿Usted alguna vez le ha dejado el buque al práctico al 100 por ciento?

-Nunca y tampoco me convenció mucho el navegador por satélite, aunque los oficiales de guardia pensaran que el comandante era un retrógrado. Sin contar que en un conflicto los dueños de la luz le apagan el foco y le dejan sin posición, por eso el sextante y las tablas no deben enmohecer nunca.

-El avance de la tecnología es increíble, nos orientamos efectivamente a ser muy exactos, pero los sistemas requieren de la mano humana o lo requirieron al calibrarse, y si en su buque el navegante se ufana que la posición del navegador por satélite tiene un margen de error de 8 ó 20 metros, eso no afecta mayormente nada; pero a ¿una aeronave? Las interferencias atmosféricas influyen en la señal del satélite, las coordenadas geográficas en determinados aeropuertos son cargados manualmente por el piloto porque el sofisticado sistema no tiene registrados en el banco de memoria algunos aeropuertos, como es el caso de Sepahua, por ejemplo. Un grado de error significa 60 millas que pueden acercar a un piloto a la cordillera. Yo encontré un error en el banco de memoria de un navegador. Entrando en Atalaya observé que la posición dada por el G.P.S. estaba errado en seis millas. Como en el avión teníamos otro equipo, hicimos la comparación que matemáticamente resultó idéntica pero

equivocada con la realidad.

-¿Dos posiciones verificadas, sin error entre sí en instrumentos pero errada con respecto a la posición geográfica?.

-Sí, y en equipos de diferente origen, marcas distintas. Ambos navegadores arrojaron seis millas al norte de la verdadera posición. Consultamos los manuales y encontramos la respuesta. Intrigante el caso, porque se supone que la confiabilidad en un equipo de esa naturaleza es alta, ahora dos... La respuesta estaba en que los dos equipos son fabricados por empresas distintas pero la información es suministrada por una misma entidad que alimenta también a miles de navegadores en el mundo entero, y esta información puntual en el caso que le comento estaba mal en relación a Atalaya. De Aviación Naval les hicimos llegar la información correcta a dicha entidad.

- Error humano. ¿Y cuál es en el caso de la Aviación el sistema de posicionarse prescindiendo del satélite?

- En aviación se utiliza estaciones VOR y NDB. El método consiste en volar hasta llegar sobre la estación de destino. Es decir, sobre la antena de la estación. En la aeronave hay un instrumento con una aguja, y cuando ésta cae 180 grados significa que estamos exactamente sobre la estación. No hay método más seguro.

- Posición observada electrónica contra posición estimada electrónica...

-Más o menos eso. La confiabilidad es alta en este caso.

- Eso me recuerda el "Pino de San Juan". Los compañeros de la Fuerza Aérea tienen esa referencia en la Escuela de Las Palmas. No se si existirá todavía supongo que sí, pero el coronel Antonio Mikulak y el general Carlos Bernales, entre otros, contaban que esa era la referencia visual para entrar a Las Palmas. Usted ha sido instructor de vuelo en Pensacola. ¿Qué paralelo podría establecer entre los instructores de allí y los nuestros?

- En el Escuadrón Aeronaval Nro. 31 de San Juan de Marcona tenemos una de las mejores Escuelas de formación de pilotos del mundo. Tanto por los instructores como por los alumnos. Trabajé allí dos años como instructor, que es como sacar una maestría de vuelo en comparación con una Universidad. Los americanos son muy buenos y sus recursos extraordinarios. En Whitingfield tienen alrededor de doscientos ochenta aviones en línea y preparan un promedio de un mil alumnos al año. Son tantos que la instrucción es impersonal.

-¿Otro instructor que recuerde ahora?

Cuando yo era alumno, tenía en San Juan como instructor a Reynaldo García, un piloto muy bueno, él era entonces teniente primero. En el Centro Naval le hicimos no hace mucho un homenaje; se instituyó un trofeo que tiene las alas de Aviación Naval en bronce, una pelota de tennis y el conjunto sobre un trapecio. Fue muy emotivo. El comandante García era una persona que se hacía querer por todo el mundo.

-Lo conocí niño. Trabajamos en el "Grau" y el "Mollendo". El, alférez de

fragata, y yo, teniente primero en ambas ocasiones. Era oficial de navegación en el petrolero 151. Deben haberlo nombrado instructor allá arriba. La Virgen de Loreto es la patrona de los aviadores del mundo. Esto data del año 1920, con el Papa Benedicto XV. Una coincidencia con la fundación del Cuerpo de Aviadores de la Armada. Esto, en el año 1920. ¿Por qué uno ve aviadores comerciales viejos de la American Airlines -por decir una compañía- y los aviadores militares son más bien jóvenes?

-En la aviación comercial los pilotos que tienen 50 o 60 años de edad son gente de gran experiencia. Recuerde que el piloto cuando más vuela adquiere 0un criterio aeronáutico cada vez mayor, va siendo más seguro y en la aviación eso tiene un valor inapreciable. En Pensacola una de las cosas que nos enseñaban era cuantificar al piloto en términos prácticos, es decir, cuánto ha invertido el Instituto en usted. Y lo que, en consecuencia, vale e importa el piloto. Ellos estiman -o lo estimaban por entonces- que la inversión piloto-hora ascendía a un mil dólares considerando todos los costos de hombre-máquina, es decir, hora de vuelo del piloto por mil dólares. El problema es que con nosotros la carga administrativa lo absorbe a uno y ...

-Lo saca de la cabina y lo pone en el escritorio.

-Así es, y usted. es un hombre que tiene todavía para muchas horas de volar y de enseñar. La empresa privada mira esto con otros ojos y hace los exámenes del caso a los pilotos, pero los tienen en permanente actividad. Ahora es importante lo que el hombre refleja en relación al alumno y en esto también ganan las compañías de aviación comercial.

-¿.....?

-El alumno imita al instructor, quiere ser buen piloto pero subconscientemente lo mira en otros aspectos, lo idealiza como profesional y en lo familiar también. Una persona con un prestigio ganado en largos años de trabajo inspira respeto y esto tiene gran valor. En lo que a nosotros respecta, es difícil pensar en un contralmirante instructor sencillamente piloto, pero el costo-beneficio dada la experiencia, la seguridad, las horas de vuelo...

-¿Cuántas horas registró usted en el avión T-34C-1 dando instrucción?

- Más o menos un mil cien horas y en el B-200 un mil horas. El T-34C-1 es de instrucción primaria, turbohélice, monomotor, con capacidad de portar armas para fines de aprendizaje, trompeteras, ametralladoras, bombas de 300 libras. El B-200 es un bimotor de exploración marítima tambien turbohélice. Desde el año 1969, San Juan es la Escuela de Aviación Naval, el alma mater. Allí están los instructores y las máquinas.

- La continuidad en el vuelo es acumular experiencia, pero está lo del aspecto administrativo, cambios de colocación, los requisitos de ascenso, puntajes y lo demás. Dejar de volar y después regresar debe afectar en cuanto se pierde la mano ¿digamos?.

- Yo prácticamente no lo he experimentado porque he mantenido conti-

nuidad, pero no puede negarse que dejar las máquinas y retomar los mandos es delicado.

- El Sima-Electrónica ha desarrollado el Sistema de Ubicación Vehicular (SUV) que es una creación de la empresa utilizando elementos accesibles del mercado como son los satélites de la red del gobierno norteamericano. Un poco por ese rumbo, ¿no puede desarrollarse un simulador digamos made in Perú, con las limitaciones del caso claro? Lo del Sima-Electrónica nació como una inquietud de la Marina en el año 1992 debido a que se requería de este sistema por razones de seguridad y estaba en el mercado pero costaba mucho dinero.

- No dudo que el SIMA pudiese desarrollar un simulador de vuelo radio instrumental. Lo que ocurre es que la inversión inicial en este proyecto probablemente sería mayor al costo de uno ya hecho para ser vendido en serie. Además tomaría cierto tiempo, que en términos de seguridad aérea puede resultar sumamente costoso. Hoy en día el 90 por ciento de un vuelo es efectuado bajo reglas de vuelo radio instrumentales. Esto incluye la salida del aeropuerto, el establecimiento y navegación en la aerovía, la aproximación y el aterrizaje al aeropuerto de destino.

-¿En el mar el vuelo es por instrumentos?

- Así es, la reglamentación aérea única del Perú establece que a partir de las 20 millas de costa se debe volar con reglas de vuelo radio instrumentales. En una ocasión hice un trabajo en relación a lo que le cuesta al Instituto entrenar cincuenta (50) pilotos en un año, suponiendo un turno de dos horas de entrenamiento radio instrumental al mes en una aeronave convencional durante un año y lo que significa realizar esto en un simulador. En el primer caso, es de un millón cuatrocientos mil dólares, y en el segundo, o sea en el simulador, esto cuesta quinientos dólares.

-¿Y se requiere instructores especializados?

-Sólo se necesitaría de un instructor bien entrenado en vuelo por radio-instrumentos. Además, fuera de las horas de instrucción del personal propio se podría dar servicio a empresas, aviadores civiles, impartir cursos, así como servicios a terceros; se podría aportar en la cancelación del equipo, su mantenimiento, etc. En un simulador se pueden realizar repetidamente ejercicios que no pueden hacerse en el avión; existe, como ya lo he explicado, gran ahorro de tiempo y dinero. Mucho de lo que se hace en el aire se puede ejecutar en el simulador y así también hay menos desgaste de las aeronaves.

-¿Cuáles son, según su apreciación, las mejores máquinas que ha tenido la Marina en el aire?

-El C-47 es un fenómeno de la Douglas, una maravilla de avión. Según los antiguos aviadores navales, los Tracker S-2E significaron la edad adulta de Aeronaval. Fueron adquiridos en Jacksonville, Florida, en el año 1975. Es un tipo de avión antisubmarino, muy fuerte y versátil. Además marcan una época en que los pilotos habían sido ya formados en Venezuela, inicialmente, Argentina y EE.UU. de América. San Juan tenía ya

ocho años funcionando. Los helicópteros italianos Sea King SH-3D y los AB 212 Agusta Bell son otra etapa que se da en el año 1977.

Asimismo, las últimas aeronaves adquiridas, los helicópteros MI8T y los aviones Antonov AN 32B, prestan importantes servicios en el frente interno y frente externo.

-¿Qué le diría usted, en este instante, a un alférez de fragata que se pone por primera vez en su vida el uniforme de vuelo para abordar el T-34 en Marcona y decolar para iniciar el primer minuto de su vida en una calificación que él ama ya sin haber estado en el aire nunca?

- Que ha hecho la segunda mejor elección en su vida, porque la primera fue ingresar a la Marina.