

# Las Memorias del Niño Vázquez



Dibujos por el autor. Impreso en Puerto Rico.

Por Ramón Vázquez Ferrer

*Dedico este libro a todos aquellos que sintieron deseo de volar, algunos no lo lograron y otros llegaron muy lejos...*

*También a aquellos que volaron conmigo como alumnos, como pasajeros, como instructores y como amigos,..*

El Niño Vázquez

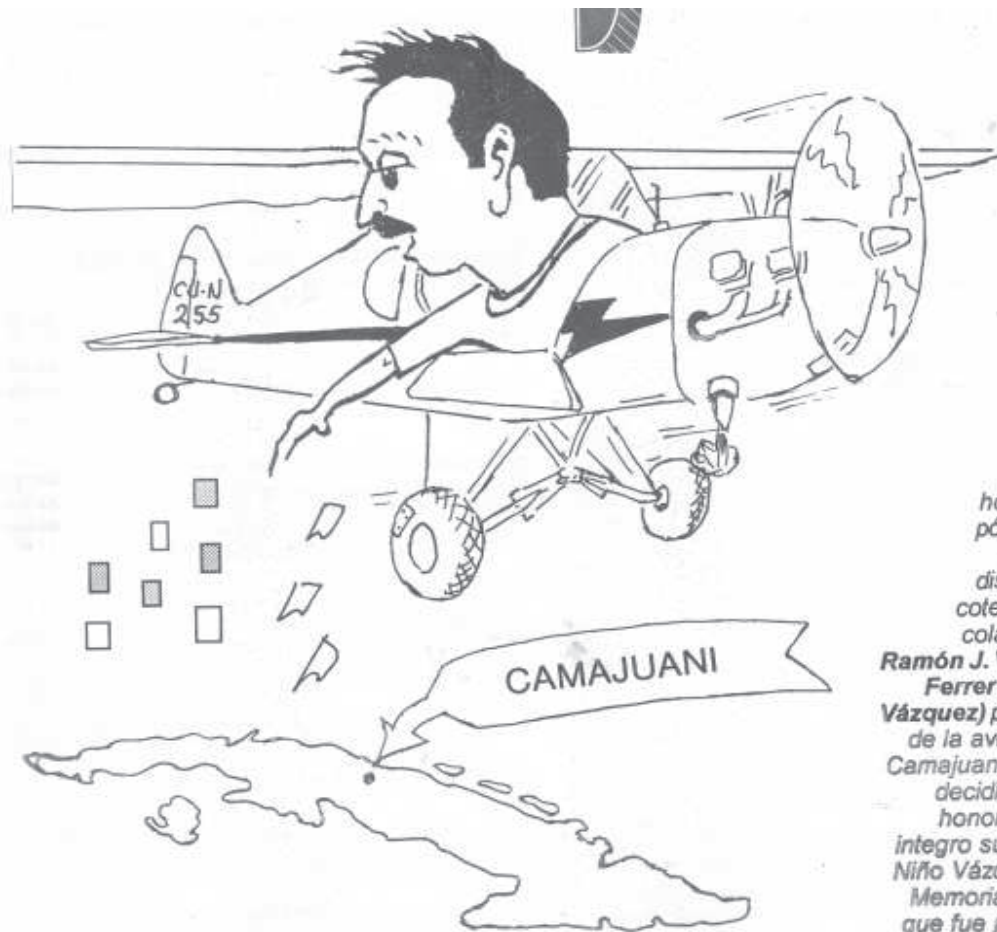
Copyright 1989. Impreso en Puerto Rico

*Mis colaboradores fueron: Mi esposa Quina Martirena, y mis dos hijos Julia Susana y Ramón.*

Al escribir mis memorias lo hago con un noble propósito. Que todos aquellos jóvenes que vuelan o que sienten el deseo de volar sean más cuidadosos en todos los sentidos.

. A todos nos gusta volar bien bajo rozando los techos de las casas, hacer una trepada pronunciada, giros verticales, vueltas de campana, barriles y medios barriles, volar invertido en fin, nos encanta el riesgo, pero qué peligroso es hacer todas estas cosas pegado al suelo, es más saludable hacer cualquier acrobacia a buena altura para que el avión tenga tiempo a recuperar su vuelo normal. La mayor parte de los accidentes ocurren por error de pilotaje, la aviación en sí es muy segura. Los aviones tienen su margen grande de seguridad y a pesar de eso hay quienes se pasan de ese margen. Aun apagándose el motor tienes siempre el dominio de la máquina, aunque sean aviones de un sólo motor. En aeronaves de dos motores, tener en cuenta que esta puede volar con uno sólo de sus motores y que la hélice del motor parado pueda ponerse en bandera para que no haya resistencia parásita. Todo avión tiene su lista de chequeo que debemos leer aunque la sepamos de memoria. Drenar, drenar siempre tanques y carburadores y colar con una piel de gamuza la gasolina. Tener siempre un campo para una emergencia y poder utilizarlo como alterno. Es muy importante no pasarse del peso de carga y pasajeros. Tener siempre velocidad es tener siempre sustentación.

Yo no puedo negar que hice muchas locuras en los aviones, pero por suerte siempre salí bien gracias a Dios. Les puedo decir que viví el vuelo de una forma amplia, de una forma positiva, de una forma segura, y pude llegar en mi sueño a donde yo quería volando aviones multimotores, adquiriendo la licencia más amplia, volando miles de millas alcanzando siempre mi destino.



Como homenaje póstumo a nuestro distinguido coterráneo y colaborador Ramón J. Vázquez Ferrer (El Niño Vázquez) precursor de la aviación en Camajuani, hemos decidido en su honor publicar íntegro su libro "El Niño Vázquez, sus Memorias". Libro que fue publicado en Puerto Rico en el año del 1989.

## LOS VUELOS ESPACIALES»

*Los vuelos espaciales controlados por el hombre, constituyen una asombrosa hazaña, pero solamente se le ha abierto una pequeñísima puerta para mirar la aterradora inmensidad del espacio.*

*Un vistazo a través de ese pequeño ocular, a los vastos misterios del universo, solamente confirman nuestra creencia en la existencia del Creador. Encuentro tan difícil entenderá un científico que desconozca la presencia de una racionalidad superior detrás de la existencia del universo, como comprenderá un teólogo que quiera ignorar o niegue el avance científico.*

*Y no hay ciertamente, ninguna razón científica por la cuál Dios no pueda mantener la misma relevancia en nuestro mundo moderno, que mantuvo antes que nosotros empezáramos a comprobar su creación con telescopios, ciclotrones o vehículos espaciales.*

*Nuestra supervivencia, hasta ahora y de aquí en adelante, dependerá de nuestra adhesión a los valores espirituales y éticos. A través de la ciencia el hombre trata de dominar las fuerzas de la naturaleza a su alrededor y a través de la religión, encuentra la fuerza moral y la guía espiritual para la gran tarea encomendada por Dios.*

WERNER VON BRAUN

«Arriesgarse con cautela, no es lo mismo que ser temerario». **Gen. George S. Patton Jr.**

# EL HOMBRE Y EL VUELO

Desde el principio del tiempo el hombre trató por todos los medios de imitar a los otros animales, corriendo, nadando, sumergiéndose en las profundidades de los y mares y tratando de volar como los pájaros. Cuenta la mitología que en la legendaria China se hicieron algunas pruebas. No es menos cierto que allá se construyó el papalote y se inventó la pólvora. El papalote tiene mucho que ver con las alas de un avión y la pólvora con los cohetes propulsores.

Comenta la leyenda que el Emperador Shun escapó de la prisión con una ropa de pájaro y que pudo planear perfectamente. WanHoo, oficial chino en una gran butaca instaló 47 cohetes y sentado en ella ordenó prenderle fuego saliendo disparado hecho una bola de candela. No se volvió a saber de él, hay quien dice que fué el primer hombre que llegó a la luna.

En la antigua Grecia y Roma el Dios griego Hermes y el Dios romano Mercurio volaban en sandalia aladas. Un niño con alas es muy conocido de nosotros como el símbolo del amor. «Cupido». Daedalus e Icarus fueron presos por el rey de Creta y escaparon padre e hijo construyendo unas alas con plumas y cera dice la leyenda que Icarus se acercó mucho al sol, derritiéndose la cera, desprendiéndose las plumas y cayendo al mar.

Ya en la realidad el mundo entero empezó a interesarse en la forma de volar, primero había el deseo, después la habilidad, con estas dos cosas se construyeron máquinas y artefactos. En 1483 Leonardo da Vinci hizo pruebas con un paracaídas y un modelo de helicóptero. Un jesuita llenando una esfera de aire caliente obtuvo resultados satisfactorios, después el inglés Henry Caudish usó el aire flamable «hidrógeno». Desde entonces comenzaron los globos aerostáticos, después los globos dirigibles que eran unos aparatos con la figura de una bola de «fútbol», tenían timones direccionales, una barquilla para pasajeros y tripulantes y motores para moverse. Ya los aparatos menos pesados que el aire que desalojaban habían sido un éxito, faltaba ahora los más pesados que el aire. Fueron muchos los precursores entre ellos Santos Dumond, el ingeniero alemán Otto Lilienthal, quien proyectó muchos dispositivos de vuelo fundado en la observación directa de las aves; esto fue en el año 1896, llegando a volar su planeador con verdadero éxito. El 9 de octubre de 1890 el francés Clément Ader dio un salto de unos 50 metros en un aparato semejante aun murciélago, pero el verdadero éxito no se obtuvo hasta el año 1903 al inventarse el motor de explosión que era potente y liviano a la vez. Adaptado el mismo a los aviones, este dio el resultado apetecido cuando Orville Wright efectuó con éxito el primer vuelo manteniéndose en el aire 12 segundos. Perfeccionado el aparato, volaron en 1905 alternadamente tanto Wilbur como Orville, todos sus vuelos, fueron con éxito hasta el año 1909 en que Orville tuvo el primer accidente en Virginia fracturándose la tibia y cuatro costillas. Y para la gloria de los Estados Unidos fueron los primeros los hermanos Wright. También Glen Curtiss fue uno de los pioneros.

Seis años más tarde del primer vuelo, Bleriot cruzó el Canal de la Mancha. Desde entonces, la aviación progresó rápidamente apareciendo sucesivamente nuevos modelos de aviones, cada vez más perfectos. En 1929 Byrd sobrevoló el Polo Norte y en 1929 hizo lo propio en el Polo Sur. El día 17 de mayo de 1913 Domingo Rosillo cruzó el estrecho de la Florida en su famoso vuelo, Cayo Hueso La Habana, y el 19 de mayo del mismo año Agustín Parla, cruzó el estrecho de la Florida en su vuelo Cayo Hueso - Mariel-Habana siendo ambos admirados por todo el mundo para gloria de Cuba. En 1926 Ramón Franco voló sobre el atlántico Sur en un hidroavión. En 1927 Lindbergh sobre-voló el Atlántico en su famoso vuelo desde América hasta París y al año siguiente Koht y Hunefeld lo hacían en dirección contraria. Tenemos que recordar el famoso vuelo Sevilla-Camagüey de Barberán y Collar. En 1933 una escuadrilla dirigida por el general Balbo efectuaba el recorrido Roma - Chicago - Roma. En el año 1936 el teniente Menéndez Palaez voló desde Camagüey a Guaira, Venezuela, después siguió a Paramaribo, Guayana Holandesa, de allí a Brazil en la ciudad de Fortaleza después Natal, después Batul, África, a Senegal, Agadir y Tánger y por último a Sevilla-España.

La aviación progresó lo mismo en velocidad que en capacidad de alturas superiores. En 1952 entró en servicio el primer reactor comercial, el Comet 1. A partir de 1955 se fueron mejorando los récords hasta que en 1963 el X-15 norteamericano estableció el de altura 107,000 metros y el de velocidad en 6.000 k/h. El primer satélite fue puesto en órbita en 1957 y en 1969 se realizó el descenso en la luna.

*«La imaginación es más importante que los conocimientos», ALBERT EINSTEIN*

## **MATÍAS PÉREZ**

La primera licencia que se emitió en Cuba de Aeronauta fué al Sr. Matías Pérez. Esto fue cuando gobernaba en nuestro país la madre patria. Matías Pérez era un toldero que tenía su establecimiento en la calle Muralla. Por ese tiempo había llegado a nuestra querida isla un francés con su globo aerostático, que por cierto en uno de sus vuelos tuvo averías y fue a ver a Matías para la reparación del mismo. Se hicieron amigos y Matías llegó a volar varias veces con el francés. Eso fue para el toldero lo más grande de su vida, ya que el tenía verdadera pasión por el vuelo. Aprendió su manejo y llegó a comprarle al francés uno de sus globos; creo que se llamaba «El Villa de París». Así empezaron sus vuelos.

Cuando hizo su primera ascensión fue a parar a los Filtros del Husillo y fue un verdadero triunfo para Matías Pérez que fue el héroe del momento, ovacionado por el pueblo que lo cargaron en hombros, lleno de vítores. A los pocos días se preparó para su segunda ascensión, admirado por las damas y caballeros de la época. El viento soplaba del sur un poco fuerte, por lo que le recomendaron que no volara ese día, que pospusiera su vuelo, pero el lleno de entusiasmo al ver el público que tenía, dijo: «Suelten las amarras». Al ascender dejó caer unos papeles con unos versos que decían:

*«Al dedicaros jóvenes hermosas  
mi segunda ascensión...  
mi pensamiento fijé  
en vuestras miradas cariñosas...»*

*Por nuestro noble y nítido portento  
sois en la vida perfumadas rosas,  
dais armonía al sonoro viento  
y cuando intrépido a los aires suba  
vivan diré las vírgenes de Cuba...!»*

Y así en una tremenda ovación subió a los aires y fue arrastrado por el viento, pasando por el Castillo de la Punta en dirección al estrecho de la Florida. Todas las miradas angustiosas estaban fijas al norte. Cada vez se fue haciendo más pequeño hasta perderse en el horizonte. Pasadas muchas horas empezaron a llegar las bolas... «Que había llegado a Cayo Hueso «... «Que estaba en Miami»... Otros... «Que estaba en la Provincia de Pinar del Río» y prepararon una patrulla de rescate... Y la verdad es que no se supo más nada del pobre Matías Pérez... Y de allí surgió el famoso dicho de: «Voló como Matías Pérez»

## POTAJE

El día de San José, 19 de marzo, es fiesta patronal de Camajuaní. El pueblo estaba engalanado, kioscos, bohíos, tómbolas. Ya las carrozas del barrio de los Sapos y de los Chivos estaban en los últimos toques, la diana había dejado de sonar su alegre despertar, la iglesia por el momento cerraba sus puertas, anunciando la terminación de la misa. Ya habían sonado muchos voladores y palenques, todo estaba lleno de banderolas. Ya pasaba del mediodía el reloj público del Ayuntamiento, todos esperaban el comienzo del paseo de serpiente.

A eso de las dos de la tarde un grupo de niños jugábamos en el Parque Viejo. Sentimos un ruido familiar, todos miramos hacia arriba. Era un avión que haciendo acrobacias, hizo que todo el pueblo le atendiera en sus miradas. Era Potaje\*. Yo me extasié mirándole... Cuando llegó mi tío a casa, que era mi padrino, le rogué encarecidamente me llevara a Sta. Clara a ver a Potaje. El prometió llevarme al Plato, que era el lugar donde aterrizaba el avión. Y un domingo fuimos allá. Pude ver el aterrizaje y despegue, toque el avión y hasta Potaje me dio la mano (Potaje era el que traía el periódico El País todos los días desde La Habana a Sta- Clara). ¡Todos le admiramos!

\* **Potaje - Emiliano Solórzano**

### La ANACRA

Corría el año 1983. No recuerdo exactamente en que día y mes recibí una carta de un buen amigo, que había sido mi socio en los aviones, este amigo es: Luis Rodríguez de las Casas. Me informaba de una reunión que tendría lugar en Miami el día 12 de noviembre del mismo año. Esta reunión estaría formada por todos aquellos alumnos de aviación que tuvieron su inicio en nuestro querido pueblo de Camajuaní. Sé que todos no asistirían, ya que algunos estaban en Cuba y otros en nuestros recuerdos tristes...

El día 10 de noviembre me dirigí al Aeropuerto de Isla Verde con el propósito de tomar el vuelo número 236 de «**Capítol Air Line**» Me acompañaban mi querida esposa, mi cuñada y mi hijo. Después de hacer los arreglos pertinentes en el mostrador de tráfico, me despedí de ellos, salí por la puerta indicada y al rato me encontraba sentado en la cabina de pasajeros junto a una de las ventanillas del lado izquierdo del majestuoso avión.

En la carrera de despegue pude ver una bandada de flamencos que volaban en dirección contraria a la nuestra, también pude ver como el astro rey pintaba el horizonte con un amarillo intenso que se convirtió en naranja con algunas pinceladas rojas para ser después rosas en las nubes grises, dejándonos ver una magnífica puesta de sol e indicándonos la terminación de la tarde y el comienzo de la noche. Poco a poco se nos fue perdiendo la preciosa isla Borinquén debido al bajo nivel de condensación. La noche no podía ser más hermosa, volábamos sobre una cubierta de nubes, el cielo era lleno de estrellas...

Así, en mis pensamientos empecé un recuento de todo lo anterior vivido... Me remonte al año 1942, cuando llegó a mi pueblo **Juan B. Hernández**, más conocido por todos, por Juancito. El se había graduado en la (ANACRA) Academia Nacional de Aviación Civil y Reserva Aérea, de Piloto Aviador. Este amigo fue el que me dió la dirección del **Dr. Mario Palacio de la Cruz**, actual director de la academia. Cuando escribí, la contestación fue hecha por el Coronel **Jaime Mariné** que era entonces Director General de Deportes en Cuba. Fuí aceptado como miembro aspirante.

El segundo curso demoraba .todavía en comenzar, por tal motivo me fui a Rancho Boyeros a buscar a Juancito a la dirección que me había dado y nos fuimos a alquilar un avión a la escuela que tenía **Ramiro Leonard** en el mismo Boyeros. Alquilamos media hora un Taylor Craft de 40

HP de los que tenía Ramiro. Tomé por primera vez los controles, naturalmente, me encontraba un poco raro, pero feliz lo llevé como cualquier principiante lo hace. No hubo que darme muchas explicaciones, ya que yo conocía la teoría del vuelo. Juan me hizo algunas acrobacias y pensé que en un futuro también yo podría hacerlas.

El segundo curso de la ANACRA se componía de 30 becas, de las cuales 15 serían para bachilleres y 15 tendrían que sufrir exámenes. Estas becas eran subsidiadas por el Ministerio de Defensa y la Dirección General Nacional de Deportes. Nos presentamos unos ciento cincuenta aspirantes, que la mayoría se cayeron en los exámenes físicos. Los exámenes fueron hechos por el **Dr. La Llama** en la D.G.N.D. que quedaba en la calle J entre 17 y 19, en el Vedado. Los exámenes de las distintas materias fueron hechos en la «**Arena Cristal**», situada en la Calle Infanta.

El examen de gramática, fue una composición a elección del aspirante. Yo escribí el famoso vuelo de Jaime González Crosier (Precursor de la aviación postal de Cuba) de Cienfuegos ~ Pedro Betancourt - Habana Y quien me iba a decir, que ese mismo vuelo lo hiciera yo años más tarde, llevando a bordo a los señores **Pedro Fajardo** y **Casimiro Elquezaba** del Club de Leones y Filatélico de Cienfuegos, al igual que Jaime González Crosier lo hizo el 20 de mayo de 1914 llevando correspondencia aérea. El avión fue cedido gentilmente por Compañía Cubana de Aviación. Era un Cessna 172.

El último examen fue hecho por el propio coronel Jaime Mariné. Fue un examen psicológico... Y al fin ingresamos en la academia el día más feliz de mi vida...

El primer mes fue de instrucción Militar totalmente. El instructor lo fue el Sargento Cairo, que a mi consideración era un gran militar, muy disciplinado y caballeroso. De él aprendimos mucho. A veces se escuchaba la protesta de algún cadete: «**Bueno, vinimos a vo-lar o a marchar**». El director de la Anacra era el Primer *Teniente Alonsito* de la Aviación Militar y los instructores eran los Tenientes *Jorge Triana y Díaz*, *Julio J. Caballero y García* y *José Pérez González*. El administrador de cocina lo era el Sr. Iglesias, tenía a su cargo dos cocineros magníficos, Antolín y otro. Estaban con nosotros dos soldados que eran los cornetas y estaban el Sargento Raúl como Jefe de mantenimiento y su ayudante Néstor. En la ambulancia estaba *Oscar Rabí* que también era mecánico de aviación, graduado de la Escuela Técnica Industrial de Rancho Boyeros. Todos eran muy buenas personas.

Así vinieron los soleos, los chequeos a las 25 horas y la terminación de los vuelos el 31 de diciembre de 1943. Nos graduamos el 11 de febrero de 1944. El curso nuestro fue muy bueno, hubo de todo, bromas, maldades, broncas, estudios y gracias aDios, no hubo accidentes fatales. Se hicieron dos aterrizajes forzosos, por formaciones de hielo en los carburadores. Uno fue hecho por *Eduardo García Valdés (El Cabito)* y el otro por *Regino Núñez Inguanzo*.

En el curso fueron eliminados nueve cadetes, que no pudieron volar solos en el tiempo que requería la academia. El cuadro de los graduados del segundo curso, tuve el placer de hacerlo yo, con ayuda del *Guajiro Rodríguez*. También pude hacer el del primer curso.

## Recordando

Nos reunimos en Miami el 12 de noviembre de 1983 en la casa de una hermana de **Luis Rodríguez**. Allí estábamos del grupo de piloto: **Fernando López Moya, José Luis Nápoles, Eloy Cossío Capellán, Ramón R. Pedraza, Luis Rodríguez** y yo. Estaban también la señora de Femando, **Pedrito Siverio**, su esposa **Mary** y su hijo, **Generosa** con su hijo, que por cierto es igualito a su padre **Alberto Sarda, Pancho Albelo** con **Celsa** y sus niños crecidos, **Pepito** mi sobrino con su prole y el viejo **Domingo Rodríguez**, que a decir verdad, estaba muy bien de salud. Este supo criar una familia dentro del camino de la honestidad, de decencia, de decoro, ayudó a sus amistades al máximo, por **eso** cuando lo ví, le di un abrazo **con** verdadero cariño.

Tuvimos una deliciosa comida, tragos y un «**cake**» que decía...

### «Bienvenidos Pilotos Camajuanenses»

Muchas anécdotas se contaron, cada uno de nosotros dijo algunas palabras sentidas y llenas de amor... Todo fué alegría .... Volvimos a vivir muchas cosas del pasado... Por eso yo dije:

*«Si el pasado fué malo ... Entristece,  
nos alegra... Porque ya se ha marchado,  
nos compunge por haber recordado,  
son tristezas que el mundo merece...»*

*El pasado es un alegre sufrir,  
si fué bueno... Ya muy triste es ahora,  
Y... Compungido de todo se llora...  
El recordarlo... Es de nuevo vivir...!»*

## DOMINGO ROSILLO

A mediados del segundo curso de la ANACRA, una mañana tuvimos una visita muy grata e inesperada .... era nada menos que el famoso *Domingo Rosillo*, a todos los cadetes nos felicitó por nuestro progreso y nos dijo que ojalá él hubiera tenido una academia como esa; venía vestido con el uniforme de capitán de la Cruz Roja Cubana. El no era muy hablador, pero nos gustó su forma. Le mostramos el salón de clases, el dormitorio, los baños, el hangar, los aviones, el comedor, el almacén, la torre de control, la dirección, en fin, toda nuestra academia. Almorzamos juntos y cuando yo le dije que era de Camajuaní, me dijo que había estado allí y que había tenido un accidente cuando aterrizó en el barrio de la Ceiba. Después de varios vuelos en unos de los aterrizajes los frenos no le respondieron y fue a dar a una zanja donde el monoplano se fué de nariz, rompiéndose la propela, y él se hizo una herida en la frente, la cual me mostró. Fué curado por el Dr. Sánchez del Portal, que fue alcalde del pueblo. La propela o hélice se la construyó el Sr. Medardo Ruisech, que era mecánico e inventor. En aquel entonces, él volaba en un avión Morane Saulnier de ala media, las ruedas del tren de aterrizaje eran muy parecidas a las de una bicicleta, tenía el patín en la cola sin ruedas y era de cabina abierta; había que volarlo con casco y gafas.

*Domingo Rosillo* era un hombre de mediana estatura, de cara oval, nariz ancha más bien larga, de boca y orejas grandes y de ojos color de cielo. El hizo el famoso vuelo Cayo Hueso-Habana, que en aquel tiempo fué una verdadera proeza. Su competidor lo fué Agustín Parla que hizo el famoso vuelo Cayo Hueso - Mariel - Habana.

# El Vuelo

A veces uno vé los aviones volando y cree que le gusta la aviación pero en verdad cuándo le gusta, es cuando aprende a volar, cuando tiene verdadero dominio de la máquina en que vuela, cuando siente el avión como parte de su cuerpo, cuando puede hacer cualquier figura en el aire, cuando al aterrizar siente la ovación de un público que le admira. Los pilotos aviadores somos como niños, por regla general siempre estamos alegres, nos gusta hacer maldades, tenemos algo de presunción en nuestro fuero interno, somos románticos y tenemos también algo de bohemios, amamos la naturaleza y nos encanta sus paisajes, cuando volamos bien alto nos sentimos como dueños del mundo. Yo he podido ver un arcoíris como si fuera una circunferencia completa con la sombra del avión proyectada en su centro. He podido sentir música del espacio, la he sentido como un coro divino de voces lejanas de alguna canción de moda. Claro está, esto es debido a la placidez del vuelo, en un ambiente de calma y el ronroneo de la hélice en una ilusión romántica que te transporta y te subyuga.. Yo he podido atravesar una tormenta eléctrica con más de cien rayos en todas direcciones a intervalos de un segundo cada uno y he tenido que encender la luz de la cabina en contraste para poder ver... He visto las alas de mi avión moviéndose como si fuera un enorme pájaro que trata de salvarse de la tormenta, he descendido muchos pies bruscamente en una turbonada y he ascendido también sintiendo explosiones en los carburadores por formaciones de hielo. He sentido la descarga eléctrica en mi avión pasar con un color morado y hacer tremenda explosión. Gracias a que el avión no es conductor.

He podido volar sobre el agua del mar viendo los preciosos tonos azulados, que presenta el agua debido a las profundidades. He podido aterrizar donde\* quiera en un camino, en guardarrayas, en potreros, en campos inundados de agua que cubrían las ruedas, en el fango, en la arena seca y mojada, en cuadros de pelota, en campos de yerba y pistas asfaltadas. He hecho aterrizajes por medio del radio compás en condiciones adversas, o sea, por instrumentos solamente. También usando el sistema VOR y ILS. He hecho aterrizajes por radar. Aquí te llevan por la mano hasta la tierra, es muy fácil solamente seguir las indicaciones por radio. Pero de todos esos aterrizajes me gustó mucho más el aterrizaje visual en un campo verde, en el cual puedes ir tocando la yerba, o sea, peinandola suavemente en un pequeño avión en nuestra Cuba Libre.

## GIRO VERTICAL

Cristián Buxeda y yo íbamos para Rancho Boyeros, hacia tiempo que el quería volar conmigo y tomamos la 76 en la plaza del Vapor. Todavía la doble vía no estaba construida, nos bajamos en el mismo aeropuerto, nos fuimos a la escuela que tenía Ramiro Leonard y alquilamos media hora un Taylor Craft de 40 H.P. de los que se usaban para la instrucción. La pista estaba en reparación y como era tan larga le dije a mi amigo que me sujetara el palo de atrás en el «taxeo» para no cansarme sujetándolo yo. Cuando estábamos .llegando a la cabeza de la pista 5, ya yo sujetaba el palo por costumbre, dimos la vuelta, nos pusieron luz verde, aceleré echando el palo hacia adelante, pero como yo le había dicho a Cristián lo sujetara atrás, lo echó hacia atrás, lo volvía echar hacia delante y ello echó atrás. Esto lo hicimos varias veces hasta que le dije: «¿Tú tienes el palo agarrado...? Me dijo: «Síí ... « ¡Pues suéltalo rápido!».

Cuando despegamos habíamos andado más de la mitad de la pista. Tomamos altura, volamos por las playas e hicimos algunas acrobacias. Una de las veces fui a hacer un giro vertical y el avión se me enroscó en barrena, no estábamos muy altos que digamos. Cristián me dijo: «¡No me hagas más eso! .... Descuida, le dije». Creo que yo me asusté más que él, pues yo sabía lo que estaba pasando, él no. Estos Taylor eran tan buenos que si tú soltabas los controles, solos salían de la barrena. Después que yo saqué el Taylor de la barrena; casi pegado al suelo, nos fuimos a la laguna de Ariguanabo e hice tirarse al agua a algunos de los que estaban pescando en el lugar.

\* Boteo — vuelta de paseo que se daba cobrando 3 pesos o mas.



Cuentan que una vez un hermano gemelo de este avioncito, volando bajo se le apagó el motor en un lugar poblado de árboles y cayó sobre una ceiba, allí quedó, cuando fueron a auxiliar al piloto, este pedía solo una escalera, no podía bajar por la espinas ... Esa tarde nos divertimos de lo lindo ... Cuando fui-mos a aterrizar lo hicimos por la pista 5, parqueamos y allí saludamos a Teresina del Rey, a Cesar Leonard y a Juan B. Hernández y nos fuimos a la cafetería a refrescar todos.

## PRIMER BOTELO EN CAMAJUANI

**Juan B.** Y yo nos habíamos puesto de acuerdo para traer a Camajuaní tres aviones los días 17, 18 Y 19 de marzo con motivo de las fiestas patronales. Tuvimos que preparar el campo de aterrizajes, rellenando baches, sacando piedras y cortando alguna yerba mala. Este campo estaba situado a la salida de Camajuaní para el Central Fe a 1/2 kilómetro aproximadamente del pueblo, en la finca «*Los Maestros*», mas conocida por «*La Siguanea*». Esta era propiedad de **Pedro Fernández** y los hermanos. Precisamente Pedro tenía un hermano que era Comandante de la aviación militar y ya una o más veces había aterrizado con un Steerman en dicho campo, éste se llamaba o se llama José Antonio Fernández, más conocido por el «Callao». Un gran piloto, un buen militar, un caballero en toda la extensión de la palabra —; Tuve el placer de conocerle! —

Así Juancito y yo nos fuimos a la Habana y fuimos a ver a Manolo Arjona que era su amigo y este tenía 3 Taylor Craft Tandeen que serían lo ideal para el boteo. \* Convenimos con él en un 20% bruto de lo que se hiciera y el día 16 despegamos con rumbo a Camajuaní, hicimos escala en Varadero para rellenar los aviones de gas. En uno de los aviones iban Manolo Arjona y Juancito, en otro Manolito Vidal y Atomo y Cesar Leonard y yo en el otro. Manolo Arjona volaba en Cubana, Juan estaba sin trabajo, Manolito Vidal en la aviación militar. Atomo era mecánico, éste decía que él había encontrado el paso perdido de la propela y que en este paso la propela no hacia ruido. (Esto fue motivo de risas para muchos}. César, no se si estaba en Cubana en ese entonces y yo, pues, sin trabajo y sin avión.

Aterrizamos en Camajuaní y el pueblo entero se fue a ver los aviones; aquello fue apoteósico. Enseguida se hicieron los preparativos para el día siguiente comenzar el boteo. Esa tarde se hicieron algunas vueltas de paseo de gratis y al día siguiente los tres aviones no pararon más que para rellenar de gasolina. Juan B. y yo estábamos desesperados por volar y Arjona nos daba de lado siempre que le abordábamos el asunto. Teníamos amistades que querían volar con nosotros, pero no fue posible que Arjona nos diera una oportunidad. Ya el día 19 me fui disgustado del campo de aterrizajes para las fiestas patronales. Las fiestas fueron inmejorables, primero la diana, la misa. los paseos de serpentinas. el baile infantil en todas las sociedades, la procesión, los bailes de mayores. las carrozas, los voladores, cohetes, palenques, los fuegos artificiales. la música, las mujeres, las flores, en fin, una maravilla de la tradición. **Los barrios San José y Sta. Teresa** hicieron gala de sus mejores trabajos artísticos en una competencia por el triunfo que siempre es de ambos.

El día 19 Atomo se acostó a las 9 de la noche y se levantó al otro día disgustado diciendo que los voladores no le dejaron dormir (En verdad era un tipo raro).

El día 20 por la mañana Manolo Arjona dejó volar por fin a Juan B. con uno de los guajiros trabajadores de la finca. Este dió algunas vueltas sobre el pueblo y cuando vino a aterrizar el viento estaba cruzado y algo de cola y se fue largo. Cuando vino otra vez, tocó la pista, dió motor y se fué a la izquierda y tocó con la punta del ala izquierda los ramajos de una mata de Almacigo que estorbaba a la salida del campo; por fin en el otro viaje aterrizó felizmente. Había que ver la cara que puso Arjona.

El mismo día 20 volamos a la Habana, aterrizamos en Rancho Boyeros y en los canteros de la avenida del aeropuerto nos sentamos en la yerba y allí partimos utilidades. Nos dijo Arjona «preparen las cosas para el año que viene». Le dije no. «El año que viene llevaré un avión mio» ... y así fué.

## NUESTRO PRIMER AVION

Juan Yañes y yo siempre nos reunimos para volar juntos las 10 horas anuales que nos hacían falta para mantener la licencia vigente, pues así nos salía más económico. Un buen día nos pusimos de acuerdo para comprar un avión con la idea de establecer una escuela en Sagua la Grande y Camajuaní. Hablamos con Juan B. y Calixto que tenían en ese entonces una compañía que se dedicaba a la venta de aviones. Trabajamos casi un año para poder reunir la plata que nos hacía falta. Por fin llegó de Miami un Monoplano de ala alta, pintado de rojo, con asientos lado a lado, con timones de doble control. Era un Aeronca Chief con timones de doble control. Era Aeronca Chief con motor Continental de 65 HP. **«El avión más lindo del mundo para Juan Yanes y para mi»**. La comisión de Aeronáutica civil nos dió la licencia CU-P39. (CU quiere decir Cuba, P provisional y 39 el número de la licencia). Después nos dieron la licencia CU-N39. (N - quiere decir Normal). Pero resultó que ésta licencia la tenía el Dr. Julio Oyarzabal en su Piper 1-3 en Zaza del Medio, por lo que nos dieron la CU-N89. Nos dió un poco de cancha en el avión Reynaldo López Quintana en el aeropuerto de Sta- Fé. De allí salimos una mañana con rumbo a Colón. Yo fuí en el asiento izquierdo hasta Colón donde aterricé. De Colón a Sagua Juan Yañes voló en el izquierdo y aterrizó después de dar varias vueltas sobre la ciudad. Allí estaban gran parte de la familia de él y varias amistades. Ya saben ustedes abrazos, cariños, felicitaciones, emociones, nerviosismo. Después Juan invitó a un primo a dar una vuelta, despegaron y cuando vino a aterrizar, se salió de aquel hilito de pista que no cabían nada mas que las ruedas del avión. Realmente no tuvimos la precaución de cortar el aroma y el marabú allí existente y la tela de la barriga del avión se hizo jirones. Esto le podía pasar lo mismo a Juan que a mi o a cualquier piloto que estuviera en cancha. Juan me dijo: «Guajiro cuanto lo siento». «No te preocupes, que esto no le pasa al cura de la Iglesia». Enseguida empezaron los preparativos. Alguien se brindó para coser la tela y emparcharlo después. Nosotros habíamos llevado alguna tela grado A y dope por cualquier cosa que pudiera pasar. Yo me quedé con las ganas de llevar el avión a Camajuaní como le había prometido a mis amistades; tuve que irme en el tren. Cuando estaba por la noche en el Parque «Leoncio Vidal», se me acercó un grupo de mis amistades, encabezado por la poetiza Thelma Fernández y me cantaron una parodia con la música de Chacumbele, que decía:

*Qué le pasa al Niño Vázquez  
que no trae el avión  
y hace un mes que está diciendo  
espérenme llego hoy ...*

*y la gente esperando entusiasmada  
la chinchila y el nuevo aviador.  
qué le pasa la chinchila  
que no aterriza, Señor. ...*

*Tiene asientos en el ala,  
tiene doble trimotor....  
tiene ruedas en el lecho  
y Panecillos a montón...  
¡Ah! La chinchilla que en aire se quedó  
por culpa del aura coja que allí se le atravesó ...*

A los pocos días el avión estaba como nuevo. Dábamos instrucción en sagua y Camajuaní. preparamos un boteo en Camajuaní para el 19 de marzo que fue muy productivo y planeamos para ir a General Carrillo un sábado y domingo a la finca Las Marías. Situamos la gasolina allá y el día que íbamos para la finca yo despegué y en la carrera de despegué un perro enorme de esos que

pastorean el ganado se letiró al avión del lado derecho, saltando al mismo tiempo que yo despegaba y giraba a la izquierda, no pude evitarlo, le di con el tren de aterrizaje y quedó muerto en el instante. Ya en el aire, pensé lo que haría, aproché el campo con muy poca velocidad y al pegarlo lo recargué en la rueda izquierda y pude ver como se me bajaba el ala derecha. Me dí cuenta que la pata derecha estaba rota y apagué el motor salvando la propela. Apenado, le dije a Juan cuanto lo sentía. Me dijo: «Eso no le pasa al Cura de la Iglesia» .

Buscamos un mecánico en la Habana y vino con su ayudante. Pararon en el Hotel Cosmopolita, ya usted sabe, gastos pagados y un jornal de trabajo elevadisimo. Esto hizo que más nunca buscáramos un mecánico de aviación. Cualquier trabajo lo hacíamos nosotros mismos. Es innegable que la novatada hay que pagarla, por eso doy gracias a Nicasio Cantarin.

No pudimos por una causa u otra ir a Las Marias a botear, pero dice el hombre de la finca qué tiene gasolina para su fosforera mientras viva.

## EL AERONCA EN CAMAJUANI

Estábamos Juan Yanes y yo con el Aeronca en el boteo de Camajuaní, el día no podía ser mejor, la brisa soplaba normalmente, el campo lleno de público, un rato volaba Juan y otro yo. Era el 18 de marzo, desde muy temprano habían empezado los vuelos, vino mucha gente del campo y también del pueblo. Entre los amigos vino Luis Díez, que quiso lo llevara a Pesquero y lo recogiera por la tarde. También Justo Cruz que voló con Juan Yanes y quiso que le diera una vuelta de campana. («Loop and the loop»). Cuando se bajó del avión, todos le miraban como un héroe, él sonreía y el público le aplaudía ... Nadie más pidió en todo el día una vuelta de campana.

Los guajiros compraban sus cartuchitos de caramelos y dulces en un kiosco que había improvisado **Titina**, en el mismo campo. Otros le compraban a Sanabria que tenía una tiendecita en la carretera. Mucha gente del pueblo querían les mostrara su casa desde el aire, pero no se podía bajar demasiado debido a los voladores que estaban tirando a cada rato. Ese día se voló hasta caer la noche ...

Al otro día que era 19 de marzo y patrono del pueblo, empezamos más temprano, a medio día, entre los concurrentes estaban **Negrito Estrada** y **Marcelo Méndez**, que tenían tremenda nota y que también querían volar. Los vuelos en ese momento se habían detenido para echar combustible. Juan y yo estábamos conversando entretenidos, Negrito aprovechó el instante para subirse a la nariz del avión a horcajadas y gritó 11 ¡Arre caballo ... Arre!». Aquello le dió gracia a *todos*. Yo agarré a Negrito que se abrazó a mi y me decía: «¡Yo quiero volar! Yo quiero volar!» «Si ... pero estate quieto!» Le dije. Bajando a Negrito se subió Marcelo. Allá fuí yo, Marcelo se abrazó a mí. «Tú eres mi amigo Niño Vázquez» me dijo: ¿Bueno, cuál de los dos es el que va a volar primero. «Yo» ... Dijeron los dos al unísono ... «Ven ... que te voy a llevar al Fortín» ... Le dije a Negrito ... (El Fortín era la bodega que tenía el Negrito en el barrio de la loma). Así que despegamos y le pasé bien bajito por la tienda, al pasar de nuevo, Negrito no hallaba qué hacer, y sin que pudiera evitarlo, lanzó un zapato ... Después volé a Marcelo y pasé por su casa, Estuvo tranquilo durante el vuelo, pero al pasar por la casa se emocionó y agarró el timón gritando «**Aquí voy yo, el más grande de los Méndez**». Lo obligué a que soltara el timón y seguimos al campo. Una vez allí Negrito y él querían que nos diéramos unos tragos con ellos. Les prometimos que por la noche les aceptaríamos y se quedaron conformes ...

Volaron algunas damitas tratando de sonsacar a los pilotos, aquellos fué muy divertido para nosotros.

También voló **Gilberto Sosa** el boxeador, que nos sacó en su periódico «*Jalisco*» en la sección, «*Lo que vió el Duende*». Esos días volaron todas las clases sociales de Camajuaní.

## PEDRO MACAZ

**Pedrito Fernández** era una de esas personas populares en el pueblo, hijo de Salustiano, era una de esas gentes que sabían de todo, él arreglaba radios y televisores. Era un tipo de mediana estatura, gordito, siempre estaba riéndose, muy hablador, hacia alarde de sus conocimientos en extremo. Decía él que había inventado una linterna, de dos pilas, que cuando él la encendía, alumbraba el central Fe que quedaba a 4 kilómetros de Camajuaní y los gallos empezaban a cantar y la gente se levantaba creyendo que era de día. Tenía otra que el haz de luz doblaba las esquinas y otra de luz negra. Cuando traje el avión a Camajuaní me dijo que él sabía volar y que si yo necesitaba alguna instrucción él me la daría. Yo le invité a que fuera por el campo, pero nunca fué.

Una vez vino a mí pueblo un señor que traía un robot llamado Macaz y lo presentó en el Teatro Muñíz. Pedrito dijo entre todas las amistades, que él tenía otro robot más grande que ese. La noche de la función, la sala estaba llena. El señor que trajo el robot dijo que él sabía que en el pueblo había un inventor que tenía uno más grande que el que él trajo. Todo el público miró a Pedrito que estaba en la sala y le gritaron «**¡Pedro Macaz!**» Desde entonces fué bautizado con ese nombre.

Cuentan algunos que Pedro Macaz una vez hizo un avión de madera de una plaza y le puso un motor de dos HP adaptado a una propela, colgó el avión de un gran árbol que había en el patio de su casa, y subió a su primo Peñate al artefacto. Peñate daba acelerones al avión meciéndolo, cuando estaba bien impulsado, le dijo a Pedrito que cortara la soga. Así lo hizo y Peñate cayó con avión y todo sobre una letrina ... No se mató de milagro ... Siempre hubo que llevarlo al médico por varias heridas y costillas partidas.

Mucha gente decía que Pedrito tenía guayabitos en la azotea .... ¿Qué ustedes creen?

## ACCIDENTE TONTO

El Dr. Dana Cruz Bustillo, Registrador de la Propiedad en la Ciudad de Remedios, era el distribuidor en Cuba de los Taylor Crafts. Tuve el placer de conocerle y de mantener algunas relaciones con él. Enterado éste que yo estaba interesado en uno de sus Taylor, una mañana de verano aterrizó en Camajuaní con un flamante modelo Custom, pintado de rojo con franjas blancas. El Moro, Fernando y yo estábamos esperándole en el campo, ya que teníamos noticia de su llegada. Después de saludarnos nos presentó a su amigo y acompañante de viaje, cambiamos impresiones acerca de negocios, charlamos un rato y me invitó a volar. Texeamos o carreteamos hasta la cabeza de la pista, allí probamos los magnetos, como es costumbre, el tornó los controles y yo le seguí, el despegue fue corto, el Taylor trepaba que era una maravilla y se notaba la velocidad en crucero, el planeo lo hicimos a 60 m.h. y al acercamos a tierra fuimos reduciendo la velocidad hasta el desplome, que sería alrededor de unas 40 m.h. más o menos.

El otro despegue y aterrizaje lo hice yo. La verdad que el avión me encantaba, pero mis recursos no eran suficientes y así se lo hice saber. Me dijo que en el aeropuerto de Santa Fé vendían uno que estaba en muy buenas condiciones, y que Erastro Ramírez en Sagua la Grande vendía el suyo. Le dí las gracias por todo, les invité a almorzar, pero no quisieron, pues estaban muy apurados ...

Despegaron ... Cuando estaban a unos 250 pies aproximadamente, el Taylor empezó a perder altura el motor dejó de roncar y nosotros corrimos hacia el lugar, tocó tierra en un lugar que no estaba nada bueno, la pata derecha del tren de aterrizaje se partió, la propela las dos puntas, el filtro y el carburador se rompieron, tocó el ala derecha contra unos pequeños arbustos y sobre ella giró, allí quedó tranquilo. Si hubieran andado unos metros más, habrían ido a dar a un palmar que tenían delante. ¡Fué una suerte!

Jadeantes, llegamos al lugar. Ellos no estaban en el avión. Al verles lo primero que me dijo Dana fué: "Vázquez, ya no puedo venderte el avión". "Bueno, lo importante es que están ustedes bien, lo demás no importa", le dije.

Después de un rato Dana me contó: "Al subir al avión para despegar, mi amigo dejó, sin querer, el cinturón afuera y cerró la puerta, cuando despegamos, el ruido producido por éste me hizo creer que en un fallo y corté el motor, cuando vine a darme cuenta había perdido mucha altura y tenía delante el palmar, lo demás lo conocen ustedes".

Este accidente nos costó unas cuantas horas de trabajo, pero lo hicimos con gusto. Allí le quitamos las alas, del tren, y lo enviamos para la Habana en un camión de un amigo nuestro. Dana me escribió después dándonos las gracias a todos los que ayudamos en el desarme. Estas son las cosas de la aviación, a veces por un pequeño descuido se produce un grave accidente.

## **Eduardito**

Después que Dana Cruz Bustillo tuvo el accidente en nuestro campo, una mañana aterrizó Eduardo Ferrer con un Taylor pintado de rojo con el propósito de venta, pero yo todavía no estaba en condiciones de comprar, o sea, que no tenía dinero. Parece que Dana le había hablado a Bartolo Ferrer del interés que yo tenía en adquirir uno de estos Taylor y envió a Eduardito y así le servía de experiencia en la navegación y si se realizaba la venta, mejor todavía. A Eduardito pude conocerle mejor en Cubana y aunque no tuve esa gran amistad con él, era un tipo buena gente, agradable y simpático. Como piloto aviador se podía contar en el grupo de los buenos, volaba, sabía y había madera. El, al igual que otros aguiluchos se destacó en Girón valientemente. Sinceramente, tengo que felicitarlo por su libro "Operación Puma".

## **EL TAYLOR**

Después de volar en el Aeronca un tiempo me ví en la necesidad de venderle mi parte a Juan Yanes, pues mi padre se enfermó y tuve que ir a atender sus negocios, durante el día vendía por el comercio y por la noche tenía que darle atención a mi enfermo. A los tres meses de estar en cama mi padre murió, ya pueden ustedes imaginarse cómo estaba mi estado de ánimo. Después de muchos días empecé a sentir de nuevo los deseos de volar. Juan me había dicho que cuando ésto me pasara, me fuera a Sagua para hacerlo, y lo hice en algunas ocasiones, pero no estaba conforme, yo necesitaba un avión en mi campo de aterrizaje, así que le pedí prestado a Jesús Gutiérrez y me fui a Sagua La Grande y le compré el Taylor a Erastro Ramírez. Ya estaba satisfecho ...

Empezaron los boteos, la propaganda y la escuela, me fuí a la línea Norte-Cuba e hice un boteo en un campo que tenía Emelanio al lado de su casa en la sabana de Pedro Barba. Este fue un éxito; fuimos, Fernando y yo. A primera hora los guajiros no querían volar y tuve que darle una vuelta de gratis a la hija del cabo Valdés. Este avión me gustaba mucho, era de dos plazas, con los asientos uno al lado del otro, así que se podía hablar de cerca con cualquier pasajero y si este pasajero era una mujer hermosa ... mejor todavía ... Después de volar a Ofelia, todos querían volar, así es que no paré de dar vueltas hasta que la noche me detuvo y nos fuimos a bailar con la orquesta de nuestro amigo Víctor Parrado. El domingo en la mañana de nuevo a los vuelos, volamos todo del día y ya en la tarde nos fuimos para Camajuaní. Este avión era un Taylor Craft modelo Custom de licencia CUN 141, tenía tres tanques de gasolina, uno de 12 galones y uno en cada ala, cada uno de seis galones. Cruzaba más que los Pipers, despegaba y aterrizaba más largo, el sistema de frenos era mecánico, el motor un Continental de 65 KP. ¡Me encantaba!

Una vez me fuí con Cucho Puentes, (más conocido por Cucho el mulato), al Santo, nos tiramos en el campo donde está la valla de gallos. Allí volamos todo el día, pero como siempre, al principio la gente no quería volar, sobre todo las mujeres. Allí estaba el moro Pepón, que vivía en Camajuaní y y vendía ropa por el lugar; el nos hizo una buena propaganda pues les dijo: "Ustedes ven a esos dos muchachos, son personas decentes de verdad, no tengau ningun temor en volar con ellos."

Empezaron los vuelos por las damas y luego voló todo el mundo. El domingo volamos todo el día y ya por la tarde despegamos para Camajuaní. Al llegar teníamos tremendo aguacero sobre el pueblo, no se veía nada hacia delante, para abajo si. Pude ver las calles y partí por la calle General Naya en dirección a la loma de *La Blanquita*. Cuando calcule que estaba cerca de los pinos hice un giro de 900 a la izquierda descendiendo con 900 en el compás. Tenía la pista delante, poco a poco al acercarme se fue viendo más claro, hasta lograr un feliz aterrizaje ...

Por esos días se me había vencido el certificado de navegabilidad de la máquina, por tal motivo fui citado a Santa Clara para el chequeo del avión. Eran los inspectores el capitán **José Raúl Ponte y Valladares** y el capitán **Manolito Fernández**. Después de volar conmigo y ver todo el avión minuciosamente, yo me subí a bastante altura e hice una barrena de 10 ó 12 vueltas, varias vueltas de campana, pérdidas de velocidad, resbalos y aterrizaje en una rueda en otra, hasta llegar a la rampa. Me bajé, me felicitaron y nos fuimos a almorzar. Allí habían otros pilotos que compartieron con nosotros, entre los que estaba **Modesto Bolaños**, que era corredor de automóviles y traía un Taylor Craft muy viejo y muy remendado; hasta el parabrisas estaba empinado por varios lugares. Yo lo volé con él, le sonaba todo, después él voló el modelo Custom y quedó encantado. Ponte y Manolito eran muy buenos pilotos, yo pude volar con ellos en Cubana varias veces.

Un día se apareció Aldo Muros en el campo con un tocadiscos, un micrófono y una bocina trompeta y me dijo que había hablado con Fernando de Córdoba y que este quería le anunciáramos los panecillos por distintos lugares de Cuba. Instalamos en el avión la bocina de forma que esta no hiciera resistencia al viento. Realmente se oía bastante, pero no lo suficiente. Nos subimos a una altura prudencial y frente al viento cortamos el motor. Aldo ponía música, después anunciaba, música de nuevo, motor y las vueltas que fueran necesarias, siempre frente al viento. Realmente nos hacía una bocina de más potencia ...

Otro día me tire en casa de Sebastián el gomero, y allí volé a unos cuantos guajiros. El campo era un poco chico para el Taylor. Le día una vuelta a la hermana de Sebastián y le gustó mucho el avión, su vuelo y el que lo volaba, sinceramente me daba pena con Sebastián, él era mi amigo. Este campo estaba en Elvira, también en la línea Norte-Cuba. Otro día Baldomero y yo nos tiramos en General" Carrillo y aquello se llenó de gente, pero el dueño del campo se negó a dejarnos volar. Decía que el personal le acababa con la yerba y á. el le hacia falta para su ganado. Realmente teníamos tantos lugares donde" ir a volar que uno menos no importaba, además el dueño del campo tenía razón.

Después este Taylor, que tan buenos recuerdos tengo de él, se lo vendí a Gutiérrez en Sagua La Grande.



**El Niño Vázquez con su amigo Fernando López Moya.**

**Fernando López Moya** era uno de los hijos de **Baldomero López**. Baldomero y yo compramos un avión en la Ciudad de Miami, que traje en barco por estar el tiempo malo; lo desembarcamos en el cayó Esquivel, lo trajo un barco que era del Viejo Don Eduardo. Me ayudaron a armarlo Lilo y Juan Yanes, que por cierto nos molestaron demasiado los Jejenes y teníamos que mantener el motor andando para evitarlos. Cuando estuvo terminado volamos a Sagua donde vino el inspector de Aduana para pagarle y llenar todos los tramites legales.

Después volamos a la Habana, Fernando y yo para que el avión fuera inspeccionado por la Comisión de Aeronáutica Civil y lograr así el Certificado de Navegabilidad. La licencia que nos dieron para el avión fue: CU-N255. Allí en el *Aeropuerto de Santa Fe* nos encontramos con O'farrill y con Pomporompo. **O'Farrill** le llevaba un avión a **Orestes Romero** y Pomporompo lo acompañaba. Fernando y yo íbamos para Sagua La Grande y de allí a Camajuaní y O'Farrill y Pompo, que iban para Sta. Clara, decidieron que nos fuéramos juntos hasta Sagua. Al otro día salimos llevando en ambos aviones una lata de gasolina de 5 galones en el "**bagage**."

La ruta la haríamos desde Sta. Fe a Varadero y a Sagua, prosiguiendo nosotros a Camajuaní y ellos a Sta. Clara. Cuando llegamos a Varadero, después de echarle los 5 galones a ambos Pipers, a alguien del grupo se le ocurrió irnos al pueblo a comer algo y después proseguir el viaje. Bien, así lo hicimos, y cuando despegamos ya era medio día. En Cuba en verano, después del mediodía las turbonadas son muy frecuentes. Así tomamos altura y pudimos ver una nube negra baja y arqueada más allá de la bahía de Cárdenas. Ibamos volando sobre el agua, precisamente huyéndole a la turbonada que estaba sobre la tierra, Y se acercaba al mar a pesar de la brisa. Volamos unos minutos más tratando de pasar, pero fue imposible, pude ver cuando O'farrill regresaba a Varadero Y nosotros

tuvimos que hacer lo mismo. Teníamos ya sobre nosotros la nube negra Y para poder bajar, palo hacia adelante, nariz pesada y todo el motor, pues la nube nos chupaba.

Esta nube nos hubiera estrujado como un pedacito de papel.

Aunque aterrizamos en Varadero de nuevo, llegó el agua y el viento y tuvimos que sujetar los aviones por los riostras. El agua duró bastante hasta que el Cúmulo-Nimbus desahogó. Ya era bastante tarde para poder salir. Esa noche tuvimos que dormir en el parque de Varadero, pues los hoteles estaban llenos por la temporada de playa. La pasamos bien. Al otro día, al amanecer salimos para Sagua la Grande. El tiempo no podía ser mejor, todo despejado, con algunos pequeños cúmulos de bonanza que a veces jugueteábamos entre ellos. Los dos J-3 íbamos casi juntos, observando el maravilloso paisaje a nuestra vista. El CUN 255 se adelantó un poco más al otro avión y ya sobre las lomas de Quemado de Güines, el indicador de la gasolina no marcaba, claro, que teníamos a nuestra vista el aeropuerto de Sagua. Así, sin perder el tiempo, aterrizamos entre las vacas. Yo me tiré del avión lo antes que pude y espanté las vacas, y en ese momento O' Farrill y Pompo nos cruzaron por arriba dando la vuelta para aterrizar cómodamente, casi sin combustible. En el campo no había nadie a esa hora. Tuvimos que esperar un rato hasta que llegaron los Yanes con algunos alumnos y amigos. Después de llenos los tanques de ambos aviones, partimos. O' Farrill con Pompo para Sta. Clara, y nosotros para nuestro querido Camajuaní. Dimos unas vueltas en el pueblo y aterrizamos. Ya en el campo estaban el viejo Baldomero y el **Moro Abel Fí**, después llegaron otros amigos y curiosos.

En unos días Fernando soleó el 255. El fue uno de los alumnos que se adaptó rápido a la máquina, Y volamos los sábados y domingos en diferentes campitos en la línea Norte-Cuba. Estuvimos en Iguará, Elvira, General Carrillo.: Sabana de Pedro Barba donde teníamos tres campos, en casa de Emelanio, en Remate de Ariosa, y así llegamos a conocer el avión y su vuelo a campos remotos. Nos divertimos a nuestras anchas. Siempre se preparaba un baile desde el sábado a domingo en la tarde. Nos pasábamos el día volando, unas veces Fernando, otras yo, y por la noche, pues, bailábamos con las más lindas.

La música era casi siempre la orquesta de Víctor Parrado. Este Víctor era un gran músico, muy simpático y alegre, nos hicimos muy buenos amigos. Tocaba el acordeón que era una maravilla.

Una vez fuimos Fernando y yo a Vega Alta a un campo donde había una pesa de caña, la pista corta y bastante mala. Fernando volaba el 277, yo el 255. Una de las veces al aterrizar note que una de las patas del 277 se había roto con un pedazo de riel que había enterrado. Fernando me dijo: «Vázquez, cuanto lo siento, pero no lo vi». «No importa chico, eso me hubiera pasado a mí, pues yo tampoco había visto el riel». Inmediatamente, le pedí a un guajiro un machete y corte un palo que me sirvió para entablillarle la pata al avión. Deje a Fernando volando con el 255 y yo me llevé a Camajuaní el 277 para repararlo. Zafé la pata del avión y se la llevé a Veitía que era el soldador de la fabrica de refrescos Tarajano. Enseguida me la soldó, se la puse de nuevo al 277 y despegue con rumbo a Vega Alta. Continuamos el boteo, que por cierto no fue bueno, pues la gente le tenía mucho miedo al avión, porque meses atrás un avión que era de Sta. Clara había matado a un joven que quiso atravesar la pista cuando el avión despegaba. Esto fue en otro campo de aterrizaje. El accidente ocurrió por culpa del joven, que había hecho una apuesta con un amigo, a que el pasaba la pista antes de que el avión llegara al lugar donde ellos estaban. ¡El pobre perdió la vida!

### **Otra vez fuimos a Iguará, en la línea Norte-Cuba.**

Se había preparado una pista, que por cierto era curva al lado de una escuela, donde se daba un baile y se celebraban bautizo. Todo a beneficio de la escuela. Los poetas cantando sus puntos guajiros, carreras de caballos, torneos, todo muy animado ...

Así empezamos el boteo que fué muy bueno. Ya en la tarde, el sol se había ocultado y se apareció



un guajiro a que lo volara, a esa hora que no era propia, lo llevé a casa de su novia y cuando regresé, le pasé por arriba a la escuela sin verla. Tuve que irme hasta el pueblo y seguir un camino hasta la escuela, aterricé entre dos luces. Fernando desde abajo lanzó un volador pare que identificara el lugar. Una vez terminados los vuelos el sábado, nos fuimos a bailar. Tuve el placer de bailar con la maestra que era muy simpática, muy linda y muy educada. Volamos y bailamos también el domingo y el lunes regresamos a Camajuaní. En varias ocasiones recibí cartas de aquella maestra tan simpática ...

## EL CABO VALDES

El cabo Valdés, que era el jefe de puesto de Remate de Ariosa, preparó un campito en un potrero que estaba bien llano, podías venir bien bajo hasta la cabeza de la pista, no había nada que te estorbara en el aproche. Para el despegue en el final del campo teníamos una cerca sembrada de árboles que estaban bien altos, mientras el viento soplabá fuerte no había problemas, pero si había calma, no se podía despegar pero el cabo había confeccionado una cantina con toda clase de bebidas y golosinas, él era el mejor cliente, desde temprano se tomaba algunas cervezas y cuando llegamos Fernando y yo en el avión, él se dirigió al público diciéndoles que nosotros eramos los mejores pilotos del mundo, que habíamos peleado en la Segunda Guerra Mundial con el grado de comandantes, que habíamos tumbado unos cien Ceros japoneses cada uno y que poseíamos la condecoración más alta dada a ser humano alguno, que nosotros ahora le demostraríamos a todos nuestra pericia subiendo y haciendo algunas acrobacias ...

Pues, subimos y bien alto hicimos algunas barrenas, perdidas, medios barriles, vueltas de campanas, resbalos seguidos a un lado y otro que simulaban la caída de la hoja. Cuando aterrizamos lo hicimos en una rueda, después en la otra y paramos el motor, aquello fue una tremenda ovación y el elemento femenino nos rodeaba para que le firmáramos los autógrafos.

Comenzaron los vuelos, algunas veces los hacia Fernando, otras yo, no paramos de volar todo el día, ya en la tarde los despegues se hacían más difíciles a medida que el viento aflojaba .. hasta que llegó el momento de parar los vuelos.

Estábamos comiendo algo y tomándonos algunas cervezas cuando llegó una viejita que venía de muy lejos y quería que la voláramos hasta su casa. Le dije que ya no se podía volar más porque el viento había dejado de soplar, que viniera mañana domingo. Me dijo: «¡No! Yo vuelo hoy de todas formas.» El público y el cabo me lo decían que la volara. Verdad que aquella señora pesaria unas 80 libras a lo sumo. Le dije: «*Bien, vamos*» y se subió al avión con una agilidad asombrosa. Calenté el motor, probé los magnetos, todo el acelerador adelante, recorrí toda la pista viendo los árboles del final acercarse y crecer, despegué y dejé el avión a cierta altura. Realmente no podía rebasarlos, piqué el avión cuando estaba bien cerca del final, toqué las ruedas con la tierra y tiré del palo atrás echándolo de nuevo hacia delante pare salvar el obstáculo. El público estaba en silencio hasta ese momento. Después seguí trepando normalmente. Llevé a la viejecita a su casa, que gritaba como un muchacho cuando su familia la saludaba. Cuando aterrizamos, los comentarios: «*Yo creí que no salían*», «*¡Qué susto nos hizo pasar!*», y el cabo me dijo: «**¡Vázquez, eres un bárbaro! ••• !**»

La viejita se abrazó a mi besándome y dándome las gracias; le dije a Fernando: « ... Si yo hubiera salido al revés me habría sido mejor y me evitaba el «show» .. ¿No crees? Me dijo que era verdad y nos fuimos a tomar unos tragos con el cabo. De allí nos fuimos al cuartel a bañarnos y cambiarnos de ropa para ir al baile.

Cuando llegamos al salón nos fuimos directo a la cantina, las invitaciones llovían, pero no podíamos

complacer a todos. Allí estaba el cabo con Víctor Parrado que nos saludó muy cariñoso y como siempre, haciendo chistes; lo pasamos de lo mejor ... Al rato Víctor se fué a tocar y Fernando y yo a bailar. Fernando bailó con una guajira muy linda y yo con Ofelia que era la hija del cabo. Bailamos casi toda la noche, el cabo no me perdía de vista, pero los tragos hacían su efecto y a veces se dormía ... Esa noche fué inolvidable para nosotros. Dormimos en el cuartel y nos levantamos bastante temprano. Volamos todo el domingo y al amanecer despegamos llevándonos un recuerdo muy grato de toda aquella buena gente de campo ...

El cabo nos despidió diciéndonos: «Hasta la próxima comandantes ... «Saludándonos y cuadrándose militarmente» ...

## EL CU- 55

El CU-N255 fué el mejor J-3 que yo volé, despegaba corto y aterrizaba igual, cruzaba más que otros aviones del mismo tipo, verdad es que tenía una propela 72CK44. Muchas veces yo me remontaba bien alto sobre Camajuaní, en días de calma, recortaba todo el motor, estabilizaba la máquina y se mantenía en el aire sin perder un pie, era una maravilla volando, yo le cojí cariño a aquel avión. Realmente, es increíble como el ser humano se adapta a una máquina y llega a quererla como a un semejante. En ella dí instrucción en Camajuaní, en el Central Nela y en San José del Lago. Como yo tenía muchos alumnos y vuelos en esos lugares me ví en la necesidad de adquirir otro avión y fuí a ver a Juan Yanes. Juan me vendió el CU-N277 y con los dos aviones dimos instrucción en esos lugares. La compra fue hecha con el propósito de pagarle poco a poco, o sea a plazos.

**Alberto Alvarez** daba instrucción en el 277 y yo en el 255. Donde más se volaba era en el Central Nela. Como yo iba allá los lunes, miércoles y viernes, muchas veces dejaba el 77 los martes, Jueves, sábados y domingos para que los alumnos que querían volar lo hicieran. Este avión se lo dejaba a Luis Suárez y el llevaba la cuenta de todos los que volaban y les llamaba la atención si hacían algo fuera de lo normal, ésto era, alguna trepada pronunciada, resbalos cerca de la tierra o ponerse a picar en algún lugar; él era muy cuidadoso y responsable en todo.

En el Central Nela fueron más alumnos: **Tomás Carrera, Ignacio Rodríguez, Manuel Salceda, Manolo Warner, Peter, Adán Surita, Manolo Suárez** y su hermano **Luis Suárez**.

Una tarde que estábamos en Camajuaní con los dos aviones, precisamente un domingo, me llamó por teléfono **Luis Suárez** pues se iba de vacaciones y quería volar un rato La señora y él estaban en Caibarién y allá fuí yo junto con **Nápoles** y ojalá no hubiera ido ...

Nos saludamos, hablamos un rato, entonces Luis me dijo: «Dámele un propelazo que voy a volar un rato», pero Bony la esposa le dijo: «No vuelas hoy, Luis». Discutieron de tal forma que yo les dije: «*Miren, no discutan más que yo me voy, no tengan pena conmigo*». «No hombre, no!» dijo Luis y sentándose en el avión y amarrándose dijo: «¡Dámele a la propela!». El avión estaba caliente todavía, chequeó los magnetos, puso el acelerador al máximo y se lanzó en la carrera de despegue. (Parece que Luis quería demostrarle a su esposa su pericia y valentía). Despegó el avión del suelo, pero lo dejó correr hasta el final del campo, y allí en una tremenda trepada, lo subió casi vertical hasta unos trescientos pies aproximadamente, donde por un instante, se quedó parado en el aire, empezó a perder altura poco a poco en la posición de tres puntos, al parecer metió el pedal derecho enroscándose en una barrena abierta. (Suerte para el que era el 255). Todos corrimos para allá antes de que el avión tocara el suelo y cuando lo hizo se desbarató.

Llegando allí Luis salía del avión con una mano en la cabeza y con la otra sacudiéndose los fondillos.

Tenía una pequeña herida en la cabeza que fué hecha con uno de los tubos de la parte superior del fuselaje. Lo primero que me dijo fué: «Caramba, Vázquez, te rompí el avión, no te preocupes, que yo te lo pago». «Bueno, lo importante es que tú estés vivo». De allí nos fuimos para Camajuaní en el carro de Luis para ver al Dr. Carrera Lo examinó y pudo ver que no tenía nada más que la heridita de la cabeza. Todo lo responsable y cuidadoso que era Luis se vino abajo. El, que tanto criticaba a los demás en esas cosas, fué el peor que lo hizo.

Al otro día fuimos a Caibarién en un camión a recoger la chatarra de lo que fué el 255 y lo llevamos al garage de Joaquín García en Camajuaní. Yo me sentía tan mal con la pérdida del 255 que le llevé el 277 a Juan Yanes diciéndole que yo no iba a volar más. El me había dicho que se lo pagara como quisiera o pudiera, cosa que le agradecí mucho.

Luis Suárez antes de irse de vacaciones me pidió la faja del avión, que fué la que le salvó la vida, según él. El pago del avión quedó inconcluso.

## DENUNCIA

Cuando estábamos dando instrucción en el Central Nela y en San José del Lago en Mayajigua, nos tiramos los dos aviones en los baños el 255 y el 277, hablé con Luisa y con Lorenzo que ya había volado conmigo. Los aviones tenían pintada licencia americana todavía, pero teníamos los certificados de la licencia cubana.

Al otro día estábamos en Camajuaní, me avisaron del Cuartel de la Guardia Rural que tenía una denuncia hecha de Mayajigua Y que los aviones no podían salir por tener licencia americana Despegamos Alberto y yo cada uno con su respectivo avión y volamos bien bajito para que del cuartel no nos vieran y nos fuimos a Sagua y le pintamos la licencia cubana a los dos aviones, volvimos a Camajuaní, aterrizamos Y nos fuimos al cuartel para hablar con el teniente jefe de puesto. No pude saber quién había hecho la denuncia, pero me lo imaginaba. Fué alguien que conocía de aviación o más bien un piloto. Quiero aclarar que en ese entonces Raúl García no estaba en los baños de Mayajigua ¡Qué necesidad tenía ese piloto de denunciarme en lugar de hablar conmigo!. Pero el mundo está lleno de maldades y gente mal intencionada que hacen las cosas de forma solapada y cobarde ...

## EL CIGÜEÑAL

Una mañana en Camajuam, el Moro Abel Fhi despegó con el 255, hizo el primer giro de un cuadrilátero y pude ver que regresó rápidamente al campo y aterrizó. Me dijo que había sentido algo extraño en el avión, algo así como un golpe. Arrancamos de nuevo el avión y no sentimos, nada, lo apagamos y le dimos unas vueltas a la propela y pudimos damos cuenta que había algo anormal. Tuvimos que abrir el motor, tenía el cigüeñal partido. Se partió porque uno de los pistones por defecto de fábrica tocaba arriba en la parte superior del cilindro y partió los aros y estos cayeron, al tocar con el cigüeñal lo partió en forma diagonal. Hay que ver que estos motores «Continental» son buenos de verdad, con el cigüeñal partido y trabajando en tres cilindros no se paró el motor.

El **Moro** estaba como apenado conmigo, yo le dije:

*«Moro, podemos dar gracias a Dios que el motor no se paró y pudiste aterrizar felizmente en la pista. Imagínate que se hubiera parado el motor y hubieras tenido que hacer un aterrizaje forzoso entre palmas, ¿No hubiera sido peor?»*

Nos dió un poco de trabajo la reparación, tuvimos que comerle con un taladro eléctrico y un disco de esmeril las partes que sobresalían en la parte superior del cilindro y ponerle el pistón, biela, aros y cigüeñal nuevo. El motor quedó perfectamente bien, después de eso, voló muchas horas y nunca

nos dió problemas.

## VUELO DE NOCHE

La primera vez que volé de noche fue en Camajuaní. Me fuí a ver a **René Gómez Bode** para que me prestara unos faroles carreteros que tenía la Cruz Roja, me prestó veinte que puse encendidos en la pista a un lado y diez a otro. Una vez hecho esto, despegue normalmente y tomé altura, pase sobre el pueblo varias veces, que por cierto se veía precioso, aproche el campo, descendiendo en un planeo normal, fuí perdiendo velocidad poco a poco, halando el palo hasta la posición de tres puntos, haciendo un aterrizaje como si fuera de día. Así despegué y aterricé varias veces ...

Otra vez, yo había llevado a Sta Clara a **Vicentico Cosío** y tenía que recogerlo por la tarde para llevarlo a Placetas, ya estaba cayendo la noche cuando despegamos. Al llegar a *Placetas* ya estaba totalmente oscuro; aterrizamos en el campo de Escagedo que quedaba paralelo a la carretera Central, así, esta me servía de punto de referencia. Dejé a Vicentico allí y yo despegué con rumbo a Camajuaní, dí varias vueltas sobre el pueblo y el Moro fué con el carro para alumbrarme la pista.

Cuando yo estaba dando instrucción en los baños y el *Central Nela*, dejaba que siempre me agarrara la noche para venir a Camajuaní; ya yo había tomado esto como una gracia, - o más bien, le había perdido el respeto a los aviones. Un día me llamó **Ramón Alonso**, que era mi alumno y me dijo: «Chico, niño, yo quiero que me digas qué necesidad tú tienes de venir de noche del Central Nela para acá ••• Y si se te apaga el motor ••• qué te haces?» «Es verdad ... tú tienes razón» Le dije pero lo seguí haciendo alguna que otra vez ... Una noche que venía de Nela me agarró un aguacero y lo único que pude hacer fué mantener los pedales parejos y soltar el palo. No se veía nada. En estas condiciones y sin instrumentos de vuelos, a ciegas, no podía hacer nada. Me acordé de los consejos de Ramón Alonso. Y traté de salirme hacia el mar, ya que el agua venía de la tierra. (Estaba soplando el Terral). Al rato tuve las luces de Caibarién, ya la lluvia era menos y seguí la carretera a Remedios y después a Camajuaní. Di unas vueltas y allá estaba el Moro esperándome. No volví a volar de noche hasta hacerlo con un equipo que tuviera los instrumentos adecuados y dos motores, por lo menos.

## VUELOS CORTOS

Me llamó **Chang López** de Caibarién para que lo llevara a cayo *Romano* al día siguiente. Me dijo la hora que tenía que recogerlo en el campo, así que al otro día despegué temprano en el 255 y me tiré en Caibarién. Ya Chang estaba esperándome y quiso ir en el asiento delantero. Chang era uno de los pilotos que formaban el grupo de aguilucho de la Villa Blanca.

Despegamos y nos fuimos por toda la costa a una altura prudencial, pasamos sobre el palmar de la Araña que es enorme, después pudimos ver el central *Narcisa* y el *Victoria*; el pueblo de Yaguajay con su pista y el avión de **Emilio Fuentes**, esto nos quedaba a la derecha nuestra o sea al sur. Pasamos el embarcadero del central Nela vimos el central, los baños de San José del Lago y el pueblo de Mayajigua, todo a nuestra derecha. Chang iba en los controles todo el tiempo, el día era esplendoroso y quiso tirarse en la isla de Turiguanó; allí saludamos a un amigo y hablaron de negocios, estuvimos poco tiempo viendo el ganado de raza allí existente. Cuando despegamos dejamos una enorme nube de polvo, pues la pista estaba pelada, es decir, sin hierba. De pronto, delante de nosotros, un enorme aurero y tan grande que pensé que alguna de las auras nos daría en el avión, lo que hicimos fué trepar cada vez que alguna se nos acercaba. Tomamos altura, pasamos cayo *Coco* y llegamos a *Cayo Romano*, dimos algunas vueltas por el cayo pudiendo ver la cantidad de caballos salvajes que allí habitaban, nos tiramos en la pista que quedaba al sur del cayo. Allí estaban las salinas que eran propiedad de **Miguel López**, el padre de Chang, éste tenía una fábrica de licores en Caibarién. Después de almuerzo nos fuimos de regreso a la Villa Blanca, por cierto, tuvimos agua por el camino. Menos mal que era un aguacero local y no una turbonada.

Este no fué el único viaje que dimos a las salinas, presentaba algún vuelito a cualquier parte. Una vez llevé a **Luis Suárez** al central Adelaida prosiguiendo al central *Jaronú*, que era un verdadero coloso. Era el central más grande de Cuba en tamaño y en molienda. Otro día estando en *Nela* y habiendo llovido torrencialmente el día anterior, se presentó esa mañana un grupo de personas con una señora que estaba embarazada, para que la llevara a Caibarién. Yo les dije que si podía despegar, ya que la pista estaba muy fangosa, yo la llevaría con mucho gusto. Con algún trabajo la subimos al Piper, no se pudo amarrar, pues la faja no daba, en el despegue busqué pasar por la yerba para que el fango no se pegara tanto en las ruedas, pero a pesar de eso, las ruedas se pusieron del tamaño de las de un camión disparando pelotas de fango que se pegaban en la cara inferior de las alas. Después de despegar con el sobrepeso, el fango se fué desprendiendo de las alas y ruedas poco a poco y me quedé mas ligero de peso, menos mal que ya había roto la brisa y el despegue se logró aunque un poco largo, pero con éxito. Cuando teníamos suficiente altura, la señora se quejaba mucho, tenía dolores. Yo nunca hice un vuelo tan temeroso como éste. Cuando aterricé en Caibarién descansé, por suerte la estaban esperando con un carro cuando llegamos. Enseguida llamé para que me ayudaran a bajarla, la subimos al carro y allí empezó a dar a luz. Ya en camino para el hospital, yo despegué para *Nela* pensando en qué lío me hubiera metido si esta pobre señora llega a dar a luz en el avión.

Unos días después llevé a la señora y su prole de Caibarién a *Nela*. Esta vez sí pude amarrarle la faja; el niño era precioso, pesó unas ocho libras. La señora me dijo que el nombre que le había puesto era el mío, yo le dí las gracias, diciéndole que era un honor para mí. Cuando aterrizamos en *Nela*, el campo estaba seco, allí estaban el padre de la criatura y un grupo de amigos dispuestos a festejar ...

## LEMES

**Francisco V. Lemes Curbelo** era sargento del ejército.

Al llegar a Camajuaní se interesó mucho en la aviación y fué a verme al campo de aterrizajes. Nos conocimos e hicimos una gran amistad. Era un hombre de complexión fuerte muy cumplidor de cualquier orden que se le diera, era un buen militar y muy valiente. Cuando había en la zona algún bandolero, allá iba Lemes a buscarle y lo traía vivo o muerto ... Pero como todos tenemos defectos, él era muy terco y obstinado. Empecé a darle instrucción de vuelo y al principio estaba muy rígido en los controles., reacción que algunos alumnos manifiestan en su comienzo. Practicamos distintas figuras de precisión en relación a la pista, por ejemplo: cuadriláteros, 180,360,720 después aterrizajes forzosos, entrada y salida de barrena, pérdidas de J velocidad, máximo rendimiento y por último aterrizajes y despegues. El despegaba muy bien, pero al aterrizar después de nivelar bien, hacer alguna corrección y coordinar maravillosamente, aterrizaba fuera de la pista. Un día me dijo: «Porqué no me suelta, yo estoy pegándole muy bien». Le dije: «Mire, Sargent usted está aterrizando fuera de la pista». «¡No puede ser!», me dijo. Despegamos, hizo un cuadrilátero perfecto, pero volvió a aterrizar afuera. Entonces le dije: «Frene y para el motor, vamos a bajamos del avión y veamos dónde está la pista. «Fíjese, Sargent, todo el tiempo ha estado aterrizando así». Decidimos marcar la pista con ceniza del ingenio y así pudo aterrizar correctamente. Enseguida lo solté solo, le advertí que ahora el avión estaba más ligero de peso, que por lo tanto treparía y flotaría mucho más, después del primer cuadrilátero, le ordené hacer otro. Ya estaba la cuadrilla preparada con los cubos de fango. No hizo más que aterrizar y allá le cayó la plaga. Por la noche celebramos en el *Hotel Cosmopolita* por todo lo alto.

Al otro día el «Sargent» llegó al campo y me dijo que diéramos una vuelta, yo le dije que se fuera solo. Despegó, puso un rumbo que yo conocía, se me perdió en el horizonte y se demoró bastante. Yo estaba muy preocupado. Cuando aterrizó, lo llamé aparte diciéndole que no me hiciera más eso. «Usted se fué a darle un «show» a su novia de Vega de Palma. Figúrese usted, si se le apaga el motor, allí no hay donde meterse, eso en verdad lleva bien su nombre». «Cuando usted quiera dar un «show»

me lo dice y yo voy con usted de pasajero». «Mire, Niño, yo no voy a volar más». «Bueno, Sargent, como usted quiera».

Por la noche cuando estábamos estudiando en un cuarto que teníamos para esos fines en el *hotel Sevilla*, llegó el Sargento y me dijo: «¿Cuánto le debo?» Le dije y me tiró el dinero sobre la mesa. Le dí las gracias. Medieron otras palabras que no quiero hacer mención de ellas ...

Pocos días después el Sargento fué trasladado para *Aguada de Pasajeros* ... aterrizaje me dirigió la palabra: Sinceramente yo me alegré. Un buen día aterrizó con un J-3 que le había comprado a Macho Patana, según me dijo. Me invitó a que probara el avión, que por cierto volaba muy bien. Le dije que se consiguiera un bidón de gasolina para quemarlo dándole la instrucción que le faltaba. «Bueno ••• ya yo no tengo nada que aprender, yo he volado mucho Aeronca y PA-U en Aluada con Félix Ruíz», me respondió. «Mire, «Sargent», nadie mejor que yo sabe lo que le falta, usted todavía no sabe volar del asiento delantero y no le voy a cobrar nada por la instrucción. Yo quiero enseñarle por su bien». «No, no, nadie puede enseñarme nada en esto, déme un propelazo que me voy».

Despegó y a los pocos días aterrizó de nuevo, la tela de la cola estaba rota y me dijo que había sido en un potrero en Camagüey. De sobra sabía yo que había sido en su campo de Vega Alta, pero le seguí la corriente y le reparé el avión. Me invitó a que fuera a su campo, el en su avión y yo en el 181. Me quedé maravillado del campito, bien largo, estrecho y peligroso. En mitad de la pista tenía dos enormes árboles que había que pasar estrechamente entre ellos, le sugerí que los cortara cuanto antes. Tuve el gusto de conocer a su mujer, almorzamos juntos, charlamos un rato, y después volví para Camajuaní.

Lemes estaba destacado en Aguada y todas las semanas venía a Vega Alta para estar algunas horas en compañía de su mujer. Un buen día se fué en el avión hasta el cuartel de Horquita que tenía a un lado una pequeña pista, después de arreglar algunos asuntos militares, regresaría de nuevo para Aguada. Un soldado amigo de él le pidió que le llevara. Le dijo, «siéntate delante que yo voy detrás». Ese día el viento estaba muy suave y contrario a lo normal, motor, probó los magnetos, vió que todo estaba normal y se lanzó en la carrera de despegue. El avión con mucha pereza levantó la cola al final del campo, despegó con muy poca sustentación, el tendido eléctrico estaba muy cerca y no podía rebasarlo, trató de hacer un giro, pero eso es fatal: el avión se precipitó a tierra y Lemes se salió de él dando vueltas, cayó a cierta distancia. Cuando sintió los gritos de su compañero pidiendo auxilio, corrió hacia el avión, que era una bola de fuego, tratando inútilmente de sacarlo. Vinieron algunos guardias del cuartel y separaron a Lemes del avión, que se había quemado bastante tratando de rescatar a su amigo.

Cuando le vimos en el hospital Militar de St. Clara era un verdadero monstruo. Todos pensamos que se moría, así lo dijo el médico. Otro día la señora le preguntó al médico que si Lemes podía comerse un sandwich y unas manzanas que las apetecía, éste le dijo que sí, que podía comer de todo.

Desde ese día Lemes empezó a comer de todo y se fue poco a poco restableciendo y con posterioridad fué trasladado al hospital militar de Columbia donde le hicieron muchas operaciones.

No volví a verle hasta el año 1961 en la prisión de Isla de Pinos. El había sido condenado por varias causas políticas, principalmente acusado por aquellos bandoleros que él capturó en beneficio de la sociedad. Cuando yo salí de la prisión, estando en mi casa de Rancho Boyeros, un buen día me dió la sorpresa al visitarme. Ese día almorzamos juntos y recordamos muchas cosas.

Y estas son las cosas de la aviación, no se puede actuar a capricho. Lo dicen los libros, y los más que saben.

## Félix Ruíz

Cuando ví a Félix Ruíz volar por primera vez, fué en un luscomber haciéndole la propaganda al circo «Razzore» y le dije a mis amistades «Ese sabe volar de verdad». Félix era un piloto natural, él era el avión y el avión era él. Había nacido para eso. Tuve el placer de conocerle en Matanzas. Era un tipo desprendido, amable, simpático, le hacía un favor a cualquiera. Tenía su base en Aguada de Pasajeros con varios campitos en la ciénaga de Zapata. Volaba a cualquier hora siempre que el tiempo se lo permitiera, siempre estaba dispuesto, animoso y no importaba si el pasajero tenía dinero o no, el cumplía con la necesidad del guajiro.

Un día el aterrizó en Matanzas con un J-3 forrado en su interior de aluminio y me dijo: «Dale una vuelta para que lo pruebes». y en efecto, dí mi vuelta. Cuando él regresó, le dije que no me gustaba el ruido que hacía el aluminio, pero sí el vuelo del avión.

El día de la inauguración del aeropuerto «Pepe Barrientos» aterrizó Félix con el Don Ché, un pequeño biplano que había construido Serrano en Cienfuegos, tenía un motor Continental 65 H.P. Este pequeño biplano era una máquina de escribir cuando venía para abajo ... no volaba!, Félix era su piloto.

Muchos años después, estando yo de visita en casa de mi amigo **Francisco Pérez Arce** en Rancho Boyeros, y hablando de muchas cosas de la aviación y de sus pilotos, hablamos de Félix Ruíz, a quien Arce le tenía una gran admiración y una gran amistad. Me contó Paco que Félix había tenido que tirarse forzoso con el Stinson en un pequeño campito y se jorobó una de las patas del tren de aterrizaje, hubo que llevarla a Colón a enderezar en una prensa hidráulica. Cuando fué a buscarla se fué en un Piper J-3 que había sido reparado allí en Aguada hacía algún tiempo y que cuando lo estaban soldando cojió fuego, claro está, lo apagaron enseguida. Pero hubo que raspar toda la estructura, pintarlo de nuevo, forrarlo y quedó de maravi-llas; fué inspeccionado por el mismo Paco Arce, que ordenó le cambiaran los tornillos que agarran las riostras al fuselaje. «No pude saber si se cambiaron o no», me dijo Paco. El caso es que volando en ese avión para ir a buscar la pata del Stinson a Colón, se le desprendió un ala ... y un pájaro con un ala no vuela. Félix hizo lo único que podía hacer, que fué meterle todo el motor para si de alguna forma se sustentaba, pero no fué posible cayó irremediamente. Yo pensé «El pobre Félix perdió con lo único que podía perder». Cuando me enteré era un poco tarde, yo estaba en Camajuaní y lo único que pude hacer fué enviarle a Mario, su hermano y a la familia mi dolido mensaje de condolencia y elevar mis oraciones al Creador ....

Mario volaba muy bien también, pero dejó la aviación, al parecer por ruegos de la familia.

## CUCO EL GORDO Y LA AMBULANCIA

Cuco el gordo había conseguido con un amigo una plata para comprar un avión y lo consiguió en Aguada de Pasajeros. Era un Piper ambulancia de cuatro plazas cuando volaba con pasajeros normales y cuando llevaba algún enfermo eran tres plazas solamente. Una para el enfermo acostado, otra para el acompañante, y otra para el piloto. Este avión fué reconstruido en el taller que tenía Félix Ruíz en Aguada, estaba pintado de blanco con franjas rojas, tenía el tren de aterrizaje muy alto, despegaba y aterrizaba muy corto, tenía «flaps»\* y «slots»\*, por lo que no caía en pérdida de velocidad, o sea, que tenía unas características de vuelo fantásticas.

Cuco habló con Alberto para que éste le volara el avión, y así empezaron una especie de sociedad. Cuando llegó la ambulancia anunciaron viajes a cualquier parte de la isla, inclusive a la Habana, a ver los juegos de pelota (Habana - Almendares - Cienfuegos - Marianao), anunciaron también vuelos a dos pesos por persona y comenzaron. Yo les llame y les dije que si ellos cobraban dos pesos por persona, yo daría la vuelta de gratis. Entonces decidieron cobrar a tres pesos. Muchas veces algunos guajiros que volaban con ellos, volaban después conmigo, pues no estaban conformes. Alberto nunca voló bien la ambulancia. él decía que tenía característica de máquinas pesadas, la traía a mucha velocidad y despegaba muy largo, un buen día se lo dije, y me dijo que diera una vuelta yo.

Y en efecto despegué en una distancia mínima y aterricé bien corto. Desde entonces el mejoró, pero todavía le faltaba. Un buen día fueron al central Macagua. Alberto en el asiento izquierdo, el Sargento en el derecho y Cuco en el asiento de atrás. Fueron con el propósito de que el Sargento visitara algunas amistades que tenía en el Central. Al despegar como es costumbre, le dieron la temperatura normal, chequearon los magnetos, pero se les olvidó poner la llave de la gasolina en el tanque principal, la llave estaba puesta en un tanquesito que tenía este avión de unos cinco o diez minutos de vuelo, así que al despegar se les apagó el motor.

El avión cayó en la posición de tres punto y fue a tierra con mucha velocidad, como siempre. Suerte que era la ambulancia, porque si no se matan los tres. Se rompió el tren de aterrizaje por varias partes, el parabrisas, el carburador con el filtro, y la tela por varios lugares. El Sargento se hizo una pequeña heridita en la frente, los demás salieron ilesos. Yo volé al lugar con Alberto, les presté mi caja de herramientas para desarmar y así pudieron llevar el avión para Camajuaní. Este fue un accidente tonto. Es natural que las cosas que empiezan mal no pueden terminar de otra forma.

\* **Flaps: Aletas que aumentan la carga alar**

\* **Slots: Borde de ataque ranurado. Evita caer en pérdida.**

### **Ramón R. Pedraza Fuentes**

Cuco salió de Cuba el 2 de julio de 1959 en un Cessna 140. El invitó a un amigo del aeropuerto de Sta. Fé para hacer un negocio en Varadero con el Cessna. Se fueron para allá y anunciaron dar instrucción de vuelo, pero al día siguiente de estar allí, Cuco le dijo a su compañero que quería dar una vuelta solo y despegó, puso rumbo norte hasta que se perdió de vista. El amigo pensó que algo raro sucedía y esperó medio día hasta que se fué. Cuco, que no sabía nadar, llevaba un salvavidas tipo chaleco. Yo le había dicho que si tenía que hacer un forzoso en el agua, esperara salir del avión para inflar el salvavidas, pero parece que él, algo nervioso, lo infló antes y cuando llegó a Fort Lauderdale, no podía salir del avión, y hubo que sacarlo. Aquello fue algo cómico; allí estaban **Abel Bera, Tito Piedra** y otros. Por eso yo me enteré.

Allí dejó el avión, pidiendo asilo político y se fué a Miami con Abel y se reunieron con **Nabel González** y **Pedro Luis** de allí se fué a Nicaragua, después de vender el avión, para fumigar con



aviones PA-18 Pawnee. Estuvo después en Costa Rica fumigando campos de algodón y de arroz con PA-18. Después voló a Miami, a Nicaragua, en fumigación, estuvo en Panamá, Miami. Sto. Domingo, New York, Chicago, New Orleans, Los Angeles y en Puerto Rico, donde trabajó en mecánica con José Rodríguez, más conocido como Chepo, durante dos años y medio. Se hicieron muy buenos amigos. De allí voló a Los Angeles, perteneció al club «La Llave». Aquí voló un Cessna 150. Luego que el club cerró sus puertas, él estuvo dos años sin volar. Posteriormente, sacó su licencia de dos motores y se compró un Cessna 182 Sky Line.

En el 1984, cuando estuve en California tuve la oportunidad de volarlo junto a Cuco. Cuco el Gordo, como todos les decíamos, había mejorado mucho de situación tenía tres casas de su propiedad y una buena cuenta bancaria. Él pensaba venir a Miami o a Puerto Rico para hacer algún negocio, pero la muerte le sorprendió y lo único que pude hacer fue enviarle un mensaje a su esposa y hermano, y una corona de flores que decía:

«Para el Capitán Ramón R. Pedraza, de su instructor y amigo, El Niño Vázquez».

## Alberto Alvarez

El tiempo no era nada bueno. Alberto tornó el CUN277 y yo el CU-N255. El primero en despegar fui yo. En el campo quedaron el Moro Fí, Chito Cosío, Fernando López Moya, De'jongh, el sargento Lemes y Ramón Alonso, que por cierto, nos aconsejó no saliéramos con el tiempo así.

Nosotros nos dirijíamos al Central Nela y a los barrios de Mayajigua, pues teníamos que cumplir con nuestros compromisos, con los alumnos de allí que nos esperaban. A los quince minutos de vuelo, volábamos serenamente, pero con poca visibilidad debido a la lluvia, pudimos ver la carretera que va de Remedios a Placetas. Realmente íbamos volando pegado al suelo, ya que cuando hay turbonada en aviones chicos, esto es lo más indicado. Esto era muy peligroso, pues el lugar estaba poblado de algunos mogotes, además, no teníamos instrumentos para ese tipo de vuelo y aún teniéndolos era muy riesgoso. Alberto se me perdió de vista, todo estaba tiñéndose de un gris muy oscuro, el viento empezaba a molestarme, el avión era un pedazo de papel en el aire; estaba en la lluvia primaria de una línea de turbonada que se extendía de norte a sur en la isla lo más saludable era no haber salido, y en ese momento decidí regresar. Cuando llegue sobre Camajuaní, ya no había nadie en el campo, por lo que el Moro me fue a buscar en el carro de "La Parra". Después de amarrar el avión, ponerle el tapacete al pitot y taponarlo el tanque de la gasolina, nos fuimos al pueblo. Esperamos un buen rato para ver si Alberto regresaba ... pero no lo hizo. Ya por la noche todos estábamos muy preocupados, y nos reunimos en el garage de **Joaquín García** con el propósito de hacer desde allí una llamada a los baños de Mayajigua. Por suerte pudimos hablar con él. Esto nos llenó de alegría y tranquilidad, e inmediatamente, el viejo Joaquín abrió unas cuantas cervezas y mandó a preparar una buena comida para todos, había que celebrar.

Al otro día, el moro y yo, estábamos tempranito en el campo, esperando la llegada de Alberto, al rato sentimos el ruidito de un motor, y en efecto, era Alberto con el 277 que se acercaba. Después de pegar sus ruedas en tierra, nos acercamos para saludarle y preguntarle cómo había sido su viaje. Nos contó sobre la mala visibilidad, la mucha lluvia y el zarandeo del avión, pero que pudo ver un claro y pasó sin ninguna dificultad. El moro y yo le dimos las gracias a Dios por la suerte que había tenido, sin embargo, él se echó a reír, me imagino que pensando en su interior que él era un super piloto.

**Alberto Alvarez Pérez** estudiaba en el Instituto de Remedios y al verme en Camajuaní con los aviones se interesó en el aprendizaje de piloto. Como él sabía algo de mecánica, yo le hice una proposición: Si él se ocupaba del mantenimiento de los aviones, yo le enseñaría a volar, y así fue como comenzó conmigo. Los primeros tiempos Alberto fue un gran amigo, le quise mucho y le di muy buenos consejos.

**El grupo de Camajuaní lo formábamos:**

**Fernando López Moya,  
Angel D' Jongh,  
Eloy Cosío Capellán,  
Mongo Valdés Alba,  
Sargento Francisco V. Lemes Curbelo,  
Abel Fhí Treto,  
Cucho el Mulato,  
Ramón Alonso,  
Nabel González,  
José Luis Nápoles González,  
Juan Antonio Manso,  
Luis Rodríguez y yo.**

Alberto se fué de Camajuaní después que Luis Suárez había destrozado en Caibarién el CU-N255 y yo le había devuelto a Juan Yanes el CU-N277. Me sentía disgustado, en extremo que le dije a Juan que yo no iba a volar más.

Alberto se fué a Aguada de Pasajeros y Félix Ruíz lo empleó en la propaganda del circo Razzore. Una mañana aterrizó en Camajuaní y me invitó a ir con él a tirar papeles en Yaguajay, y allá fuimos. El volaba y yo tiraba los papeles. Empecé a sentir en los giros que el avión estaba falto de velocidad, y en efecto, los estaba haciendo a unas 40 millas, yo apreté el acelerador y le dije: "No me gires en esa forma!". La contestación de él fue ... una carcajada y me dijo: "Esto no se cae a 40 millas", jactándose de su gran pericia.

Pasado unos días, estando boteando yo en el Central Carmita, allá se apareció Alberto con Tomasito Carrera y aterrizaron fuera de la pista, yo les llame la atención y les dije: "Ustedes no saben lo que han hecho, se han salvado milagrosamente". Les enseñe los troncos de palmas cortadas que allí habían entre la yerba y por donde ellos habían pasado en su aterrizaje. Alberto me contestó que él había visto los troncos: lo cual era una mentira. Yo pensé como decían algunos ... **"Verdad que Dios es cubano y piloto ... "**

Después Alberto estuvo fumigando con los aviones de Félix en Amarilla. Tenían una siembra de pepinos en ese lugar. El había hecho amistad con una joven que trabajaba en la empacadora de pepinos. El caso es que dándole un "show" con el avión de fumigar se le cae en pérdida de velocidad en uno de los giros y se mata. El avión cogió fuego y Alberto se carbonizó.

Cuando nos enteramos en Camajuaní del accidente, partimos para allá en un jeep Luis Rodríguez, Cuco y yo. Llegamos a Amarilla antes que la familia, ya estaba tendido en la funeraria, pudimos abrir la caja y verle. Pensamos que lo mejor sería que la familia no lo viera. Cuando llegaron la madre y el padre, ¡aquello fué terrible!. La madre se abrazó a mi llorando y diciéndome: "¡Ya ve Niño Vázquez ... deje la aviación ... no vuela más", "¡Júremelo aquí delante de Alberto!" "¡No señora!", le dije yo con el corazón destrozado al verles llenos de lágrimas y de dolor. El padre no lloraba, era hermético. Toña su esposa, con llanto vivo se abrazó a mi junto con la madre, y me pidieron que querían verlo. Sujetando la tapa de la caja les rogué que lo recordaran como él era, porque iban a tener una impresión muy desagradable para toda su vida. Cuando se calmaron, el padre y yo fuimos a hacer los trámites para el traslado hacia Camajuaní. Esa noche lo velamos y al otro día el entierro. Ya en el cementerio, el padre me pidió le dejáramos ver el cadáver de su Albertico. Abrimos la caja, le quitamos el anillo

que tenía puesto y se lo dimos al padre. **Rodolfo Rojas** que era tío de él, le despidió el duelo. El padre no echó una lágrima hasta ese día por la noche. Su llanto fué incontenible .... estuvo llorando un día o más ... ¡qué se yo!

## SAGUA LA GRANDE

Cuando yo pensaba ir para Matanzas de instructor, estuve en Sagua La Grande unos días, paraba en casa de Calixto Casal, fuimos muy buenos amigos, casi todos los días estábamos de fiesta, yo a veces no quería compartir, pues tenía muy poca plata, sinceramente me daba pena y Calixto siempre espléndido. Algunas veces dí vuelos con pasajeros a distintos lugares, recuerdo una vez que lleve el Stinson-rojo a Santa Fé con tres pasajeros, uno de ellos volaba y me criticó que yo traía el avión atravesado en relación con la pista. Es verdad, le dije, "Mira, cuando el viento como hoy está cruzado de la izquierda, hay dos formas de aterrizar, una poniendo la nariz del lado de donde viene el viento, y otra bajando el ala del lado del viento." "Siempre que tú approaches al viento, en el momento del desplome das un pedalazo para poner el avión en la dirección del movimiento de tu aeronave, claro, esto hay que saberlo hacer y te lo da la experiencia.

Una vez Erastro Ramírez dió una fiesta en el Quemado, en su finca e invitó a muchos pilotos, algunos vinieron de la Habana. Entre ellos Nenitu Gunset, Mongo Partagás, Lesly Nóbregas y otros. Allí nos fuimos todos con nuestros respectivos aviones, lo pasamos muy bien, comimos opíparamente, tomamos, hicimos chistes, hasta que llegó la noche y el momento de irnos, a esa hora despegamos algunos Y otros se fueron por carretera, que hicieron muy bien. En el Piper conmigo venía Calixto, el vuelito era bien corto y llegamos enseguida, casi toda la gente de Sagua regresó en avión, esto no deja de ser una locurita más de los chirrineros. En el aeroclub esperamos a los que venían por carretera y después nos fuimos a la Isabela.

Recuerdo un día que estábamos en el aeropuerto y Juan Yanes le pidió un cigarro a uno de los pilotos que se iba en su avión para La Habana, este se lo dió y despegó. Juan prendió su cigarro notándolo un poco extraño y cuando dió varias fumadas lo botó, no le gustaba el sabor y empezó a vomitar ... le habían dado un cigarro de marihuana

Otro día, estando todos en el aeropuerto Fariñas que había aprendido a volar en Sta. Clara, hablando con Juan, parece que le faltó y Juan le dió un tremendo derechazo ... todos intercedimos.

En Sagua la Grande, además de Calixto Casal conocí a Miguel Huergo, Urquijo, Erastro Ramírez, Juan Amador. Conocí también a Oscar Torres, que era el más joven de los aguiluchos, después vino Alcides como mecánico. Conocí a Cuco Bethan que tenía un PA-II de 90 HP. y a Raúl García que tengo que felicitarlo por sus libros Chirrinero uno y dos, que considero muy descriptivos y amenos. En Sagua conocí a Vega, que era de La Habana, y vino a sustituirme a mí en el Central Nazabal. Siempre andaba con un pañuelo rojo en el bolsillo y le daba pases al avión cada vez que iba a volar ... Todos gente buena de aviación.

De Sagua tengo muy buenos recuerdos ... su río, sus parques, sus bailes, sus bicicletas, sus coches de caballo y la casona de Colón 141, donde siempre fuí recibido con cariño y sinceridad ...

## MATANZAS

Juan Yanes y yo estábamos al aterrizar en la ciudad de Matanzas, "**La Atenas de Cuba**". Estábamos mirando los colores preciosos de la puesta del sol y la belleza de la bahía, la atmósfera estaba saturada de humedad, por eso el color rojo de la tarde era encantador. Dimos unas vueltas sobre el edificio de las cuevas y aprochamos la pista del aeropuerto "**Pepe Barrientos**". Juan puso el Stinson tan suave que sólo sentimos el movimiento de algún desnivel de la pista blanquesina,

carreteamos hasta el "**taxi-way**" y allí estaba *Eladio Pérez*, más conocido por "**Perecito**", con su ford del 1936 esperándonos. El era el administrador de las "**Cuevas de Bellamar**".

Después de saludarnos y de darnos a conocer, nos fuimos en el ford a un hotel, para bañarnos y comer. Al otro día fuimos al Centro Nacional de Negocios, donde conocí a *Maximiliano Zinque*, persona decente y respetable que era el dueño de Centro Nacional de Negocios, de las cuevas y del aeropuerto. Conocí también al **Dr. Cunnigan**, que atendía los negocios de Zinque.

Alquilamos un cuarto al fondo de la tienda la "**Villa de París**". Teníamos dos camas mullidas. Después, *Juan Yanes* se fué y me quedé sólo.

Siempre teníamos dos o tres aviones en el campo, el Stinson y un Piper o dos para la instrucción, Los alumnos en Matanzas fueron: *Guillermo Zinque, Arnaldo Almeida, Carlin Fernández, Silvio Forte, Heriberto Forte, Diquito Oliva Julio Alegre, Regis García. Road García, el chino modelista el tío de Julio Alegre, y Eloy Rodríguez.*

Por las mañanas yo me levantaba muy temprano, tomaba el tranvía que me dejaba en el malecón, a la entrada para las cuevas. Allí, frente al mar, permanecía un buen rato contemplando a los alcatraces pescar hasta que llegaba Perecito y nos íbamos hasta el edificio de las cuevas. Allí estaba *Nilo, Manolo y Puíg*, que eran empleados del restaurante y desayunábamos todos juntos. Cuando llegaba algún alumno a volar, nos íbamos al aeropuerto que nos quedaba bien cerca Se volaba bastante durante el día. Teníamos dos J-3 para la instrucción, y el Stinson para los vuelos de paseos los sábados y domingos. Venían muchas parejas que querían ver el Pan de Matanzas de cerca, el Valle de Yumurí, el río Caimar y así distintos lugares como el faro de Maya, la playa de Varadero, y otros lugares pintorescos.

Una mañana me encontré en el aeropuerto un joven llamado *Enrique Achong Fernández* que tenía delirio con los aviones. Me dijo que si yo quería, él podía mantenerme limpios los aviones y ayudarme en cualquier cosa que yo necesitara, venía vestido con un pantalón azul, una camisa blanca con hombreras, y una gorra azul con un ala enorme. Era hijo de chino y cubana, y un poco retrasado en sus cosas. Yo le acepté su trabajo y siempre me ayudaba a rellenar de aceite y gasolina, mantenía los aviones bien limpios, los alumnos le llamaban el "**capitán Enrique Achong**". Voló muchas veces conmigo cuando había que tirar alguna propaganda, en distintas ocasiones le dí los controles, pero nunca los llevó bien. Le gustaba mucho retratarse en los aviones, sobre todo si éstos eran del ejército.

Una mañana temprano despegué en el Piper y pude ver que el tren de pasajeros al pasar prendió fuego al henequén, había mucha seca y mucho viento, por lo que el fuego se propagó enseguida, yo aterricé al lado del edificio de las cuevas y llame a los bomberos, pedí ayuda a los empleados del restaurante para traer los bidones de gasolina más acá. Despegué de nuevo y les avisé a todos los guajiros que vivían cerca, recortaba el motor y les advertía del peligro del fuego. Aquello era un infierno. Volé sobre la candela sintiendo el calor y la inestabilidad del vuelo me obligó a subir bastante, aquello parecía un mar de llamas, aterricé en la carretera donde se junta la vía Blanca y la Central en un cantero que hay en el lugar en forma de triángulo, allí apagué el motor y me bajé del avión, al minuto estaba presente en el lugar un guardia de la motorizada preguntándome el motivo de mi estancia allí. Yo le indiqué el fuego que al fin fue sofocado por los bomberos. El guardia me ayudó a separar la gente para el despegue. Menos mal que ese día tenía yo un solo avión en el aeropuerto.

Ya todos los alumnos habían soleado y estaban por terminar el curso, nos preparábamos para la inauguración del aeropuerto.

Los alumnos me preguntaban qué yo haría el día del carnaval, pues se me ocurrió hacer unos pedales y adaptárselos al Piper, cosa que sentado en el asiento delantero, yo pudiera de espaldas a la dirección del movimiento, dominar el timón direccional y usar el palo de atrás. Senté a *Silvio Forte* en el asiento de atrás y yo en el de adelante, el me daba instrucción a mí. Tuve que aprender a volar de nuevo y así

despegue, haciendo unos cuadriláteros hasta que aprendí a volar de espaldas, sólo que en el aterrizaje daba algún bangán. Yo pensé despegar, hacer giros, cruzar bajito para que la gente me viera volando de espaldas, y poder aterrizar de frente el día del carnaval, pero las autoridades de la Comisión de Aeronáutica no me lo permitieron.

El día de la inauguración del aeropuerto "Pepe Barrientos", la pista estaba muy poblada de aviones a un lado y otro, allí estaban *Noemia Borges* y *Segundo*, habían aviones de toda la isla, del Chico, de Santa Fé, de Boyeros, de Colón, de Sagua, de Santa Clara, de Ciego de Avila, de Camagüey, de Sancti Espíritus, de Aguada, de Cienfuegos, de Caibarién, de Victoria de las Tunas, de Bayamo, de Holguín, de Santiago de Cuba y de los campos más remotos.

No recuerdo si estaba *Pepín Acebo*, pero sí *Orlando Beltrán* y otros muchos pilotos acrobáticos. Aterrizó el guajiro Alemán de Colón con un Aeronca Champion que es de dos plazas, se bajaron siete personas de la familia, entre grandes y chicos. Comenta la gente que Alemán llevaba desde su finca leche a Colón en un Piper y que era tanto la carga que el avión se le partió por la mitad, menos mal que era en el "taxeo".

Después aterrizó *Félix Ruíz* con el "Don Ché", el más pequeño avión de Cuba, construido por el cienfueguero Serrano.

Los altoparlantes con música y anunciando las acrobacias de cada uno de los pilotos en su turno, todo estaba muy animado. Pude ver a Orlando Beltrán en la cabeza de la pista y algunos tratando de perseguirle para que no volara. El quería hacer un barril en el despegue como otras veces lo había hecho, se le veía molesto, discutiendo, así apartó la gente y dió motor. El viento estaba un poco cruzado de la derecha, trató de despegar la máquina por dos veces y se le hundió, no había suficiente sustentación; a pesar de eso inició el barril a la derecha y pudo dar media vuelta cayendo invertido en la misma pista.

Llegué al lugar corriendo y pude ver un amasijo de metal, madera y carne, todo había perdido su forma. Llegó la ambulancia y cargaron lo que había sido el cuerpo de Orlando Beltrán. Por los altos parlantes anunciaban que estaba herido, que pronto estaría bien, esto lo hacían para calmar los ánimos. El carnaval siguió. Me llamaron para que entrara en una carrera de Pipers, lo menos que yo tenía deseos de carrera pero fuí, estaba Blanquito con el 3 palitos y Alemán con un J-3, despegamos, dí varias vueltas por tres balizas, pero al ver que me quedaba atrás me fuí, me fuí lejos de aquello, lejos de la vista de todos y bien alto sobre el mar, me sentía raro, no estaba disgustado ni alegre, era un sentimiento extraño, mi pensamiento estaba en blanco, me puse a hacer acrobacias hasta que me cansé. Después regresé, aterrice y me fuí para el edificio de las cuevas a tomarme unos tragos. De nuevo me encontré con Noemia y con Segundo, nos sentamos en una mesa con algunos amigos de ellos y así me sentí mejor. Ya el carnaval había terminado, el salón de baile estaba lleno y nos fuimos a bailar con el tocadiscos, recuerdo que estaba de moda "**Bonita**" y "**Viajera**" cantando Luis Alcaraz, lo pasamos bien, pues a pesar de todo nos divertimos.

Yo sabía que después del accidente muchos tendrían miedo de volar, por eso al otro día volé sobre la ciudad haciendo algunas acrobacias y por la noche me fuí a la bolera donde tenía algunas amistades que eran asiduos al vuelo. El periódico el "**Imparcial**" publicó en primera plana que un avión civil de esos que están en el aeropuerto pasó tan bajo sobre Pueblo Nuevo que tumbó una antena en casa de una doctora y que ésto constituía un verdadero peligro para la ciudadanía. Me fuí a la redacción del periódico a ver al director y lo emplacé a que me dijera quién y por qué había escrito aquello, sin tener la certeza de lo publicado. Trajo ante mí al autor. Yo estaba soberbio y hasta dí un golpe en el buró, el hombre temblaba de arriba a abajo. Me pidió lo perdonara, también el director me dió excusas. Le dije que en lo sucesivo tuviera más cuidado y que había sido un avión militar el que había causado el daño, esto sin mencionarle el nombre del piloto. Al día siguiente salió un escrito alabándome por mi

forma y lamentando el error anterior, y felicitándome por la magnífica acogida que había tenido en Matanzas la escuela de aviación civil.

Los alumnos siguieron volando igual que siempre, fueron muy pocos los que dejaron de volar.

Nani Almeida preparó una pista en la finca donde el padre tenía la vaquería y a cada rato nos tirábamos allí a tomar leche. Tenía una cría de vacas lecheras que eran ordeñadas eléctricamente, y allí mismo se pasteurizaba la leche, todo era muy higiénico y muy moderno. La vaquería, estaba situada en el pueblo de Guanábana.

Los hermanos *Forte*, *Silvio* y *Heriberto*, seguían con su taller de mecánica y su distribución de motonetas "**Cuzman**", hacían con una motoneta lo que les daba la gana. Los dos volaban muy bien, eran muy buenos pilotos.

*Julio Alegre* siguió volando y como siempre, haciéndole honor a su apellido, su tío también siguió en el vuelo, *Diquito Oliva*, *Regis* y *Road García*, *Eloy Rodríguez*, el Chino. Los únicos que volaban poco fueron *Guillermo Zinque* y *Carlin Fernández*. *Guillermo*, porque se enfermó y *Carlin* muy ocupado con su negocio que era la cafetería "**La Crema**", muy frecuentada por la élite social matancera.

Una mañana llegó un señor al aeropuerto que quería le llevara al nacimiento del río Canimar, iba equipado con su cámara. Pues bien, despegamos y me fuí al río por la parte más cercana, seguí todo su curso hasta el nacimiento, él no cesaba de tirar fotos, me pidió regresáramos por el mismo río hasta la desembocadura, yo bajé lo más que pude siguiendo los meandros en su forma. Ya entonces comenzaban los trabajos del puente, habían tirado unos cables bien finos de un lado al otro de la carretera donde en un futuro estaría dicho puente. Yo llegué al lugar y por un milagro pude ver los cables, hice tremenda trepada, mi pasajero protestó sin darse cuenta lo que habíamos pasado. Yo le conté después y se quedó tranquilo, él me decía: "**Es que por poco se me cae la cámara**". Le dije: "**No hubiera sido peor que nos cayéramos usted yo, la cámara y el avión ...**"

Venían muchos cazadores a que los llevara a la laguna de Maya, era el tiempo en que los patos de la Florida estaban llegando. Yo despegaba en el Piper con uno de ellos y su equipo de caza y aterrizaba en la Vía Blanca muy cerca del faro de Maya y lo dejaba junto a la laguna para recogerlo por la tarde con lo adquirido por su destreza de cazador. A veces llevaba dos cazadores, entonces tenía que hacer uso del Stinson, como había muy poco tráfico no existía ningún tipo de problemas en el aterrizaje en la carretera, La mayor parte de los puentes no estaban construidos.

Una mañana llegó una joven al aeropuerto con el propósito de que la llevara a Cayo Blanco. Cayo Blanco está situado más al norte de la playa de Varadero y tiene una playa preciosa bañada por tonalidades azules que encantan... Esta joven era una de las mujeres más lindas que pude ver en Matanzas, yo le había visto otras veces, traía una cámara fotográfica y en cuanto despegamos comenzó a tirar fotos. Pasamos por la playa "**Gueyvaquita**" y seguimos toda la costa. Pasamos el faro de Maya, Camarioca, el aeropuerto de Varadero, su enorme playa blanquísima, con su arena finísima y sus aguas con sus tonos que refrescan sólo de mirarlas. La playa estaba llena de público. Pasamos bien bajito, ella tirando fotos, trepamos ya sobre el agua más al norte, vimos el cayo a lo lejos, lo aproximamos y aterrizamos en la arena mojada, parqueamos el avión más adentro en la arena suave. La joven cuando se bajó se quitó el vestido y se quedó en traje de baño, me pidió le tirara una foto o varias, la complací, era tan hermosa como linda, se fué al agua, me dijo me bañara con ella, yo no llevaba traje de baño, pero nos bañamos... Yo no quiero hablarle lo que pasó, fué de susto, de emoción, de deleites, fué... ¡Un sueño de colores...!

Cuando aterrizamos en Matanzas y parqueamos el avión, nos despedimos con un beso, ella lloraba. Se montó en su carro y nunca más volví a verla...

Otra día se me presentó un viaje al central Trinidad y salí con mi cliente en el Piper, le dije que lamentaba no tener el Stinson, pero parecía no importarle, hicimos un buen viaje, casi todo el tiempo por la costa. Llegamos bien temprano, lo dejé con el compromiso de recogerlo por la tarde a las tres y yo me fuí a Camajuaní que hacía algún tiempo no iba, pude ver a la familia y muchas amistades. Ya a eso de las dos de la tarde me fuí al campo para despegar. Cuál no sería mi sorpresa cuando arranqué el avión tenía una válvula calzada. Me fuí al pueblo de nuevo y llame por teléfono a Sagua, hablé con **Juan Amador** pues ni **Juan Yanes** ni **Lilo** estaban allí.

Le hablé de la necesidad que tenía de buscar a este buen cliente. Él me prometió que lo buscaría y que no me preocupara. Me conseguí unas herramientas y me fuí para el campo, pero ya la tarde tocaba a su fin, es decir, que al otro día temprano volví al campo y pude reparar el daño. Despegué con rumbo a Sagua y a la mitad de camino venía Lilo con el Stinson para auxiliarme, le hice señas con las alas, me contestó. Él llegó a Sagua primero que yo.

Cuando me bajé del avión le conté a Juan Yanes lo sucedido, le pregunté si Amador había ido a buscar a nuestro cliente y me dijo que no. Aquello me disgustó mucho, pues Juan me dijo que como era el 19 de marzo yo tenía intenciones de quedarme para las fiestas patronales de mi pueblo. **"Quiero que sepas, Juan Yanes, que lo primero para mí es la responsabilidad de mis obligaciones. Dile a Juan Amador que si él tiene interés en ir para Matanzas, que se vaya conmigo ahora, que le voy a enseñar la forma de ganar dinero; yo no voy a trabajar más allá"**.

Ya en Matanzas le presentó a los alumnos y le presenté a las amistades mías, lo llevó a la **"Bolera"**, pero él hizo todo lo contrario a lo que le dije. Cuando yo le presentaba cualquier amistad a Juan Amador, él decía: **"Juan Amador, piloto aviador."** Todos le miraban con cara de risa...

Me despedí de todos los alumnos, de las amistades y del capitán **Enrique Achón**, que lloraba como un niño.

Despegué de Matanzas con verdadera tristeza. Me quedé con el 181.

Tengo de la Atenas de Cuba los más gratos recuerdos, tengo en mí su bahía, su cueva de Bellamar, su valle de Yumurí, su río del mismo nombre, su río San Juan, su río Canimar, su majestuoso Pan, su cultura, la amistad sincera de algunos y la sonrisa amable de alguna dama...

## MOTOR PARADO

Ñico, el cienfueguero, venía conmigo en el 181, volábamos a unos 1,000 pies, era un domingo soleado, el viento suave, todo estaba despejado, estábamos sobre el pueblo de la Quinta giramos hacia el sur y descendimos más allá de la línea férrea al lado del callejón.

Había un buen juego de pelota, aquello estaba lleno de público, pasamos bien bajito saludando, dimos la vuelta y nos tiramos, casi la mitad del público vino para donde estaba el avión, todos nos saludaban ya que había muchos de Camajuaní. Nos fuimos hasta la cantina a tomarnos algunas cervezas. Las jóvenes nos regalaban sus miradas y algunas nos hablaban pidiéndonos le firmáramos el autógrafo. ¡Nos dimos tremenda vista!

Más tarde, cuando íbamos en el despegue, se me apagó el motor, tuve que tirarlo más adelante muy cerca de una cañada- Allí levantó el avión por la cola y Níco lo empujaba por la nariz, lo llevamos para donde estaba anteriormente donde safé el carburador y drené el tanque de la gasolina, sacándole bastante basura. Despegué de nuevo y pase bajito por el juego, todos nos saludaban alegremente. Se quedaron sin saber porqué se había apagado el motor, por supuesto, yo no se lo digo a nadie, pero les recomiendo a los pilotos que nunca usen gasolina de fotingo.\*

Estas cosas se hacen por el exceso de confianza, pero el refrán dice: **"Que en la confianza está el peligro"**.

\*Nombre que se le daba antiguamente a algunos automóviles.

## HABLE CON ÑICO

Volamos **Chito Cosío** y yo en el 181, pasábamos sobre Placetas, yo tenía que ver a Ñico Rodríguez en el pueblo, pero ¿cómo yo hacía para que él viniera a verme, pues muy fácil. Empecé a dar alerones y a recortar el motor, para que de abajo pareciera que estaba fallando.

Había un reparto que se estaba fomentando en la parte noreste del pueblo, ya las calles estaban hechas, así que aproveche el reparto y me tiré en una de las calles, aquello fue aterrizar y llenarse de público, yo simulé que estaba arreglando algo. La gente en el pueblo decía: "**Se cayó un avión**", así se corrió la voz hasta que llegó a oídos de mi amigo Ñico, que vino enseguida.

Hablamos respecto a un boteo que teníamos en Guaracabuya próximamente. Por cierto, que ese boteo no fué muy bueno, volaron algunos guajiros y yo le regalé algo a Ñico. Ñico sabía volar, había aprendido en una escuela de Camagüey, también voló conmigo varias veces y tratamos de conseguir el campo de Anterito Cortés en ese entonces, con el propósito de escuela, pero no fué posible lograrlo. Así, hablado todo con Ñico, me preparé para despegar, en eso llegó la policía que me preguntó el motivo de mi aterrizaje, yo les expliqué lo del fallo que había tenido y que gracias a Dios ya estaba reparado, les pedí ayuda para que separaran al personal, dejé a Chito en la cabina y le dí un propelazo al J-3 que arrancó enseguida. Despegamos, dimos una vuelta con una picada saludando al público nos fuimos a Camajuaní. Todo estaba resuelto...

## SAGUA LA CHICA

Era día 25 de diciembre. El 24 habíamos ido a las fiestas patronales de Remedios y Caibarién, bailamos toda la noche y tomamos algo, no habíamos dormido casi y nos habían invitado a las fiestas de Sagua la Chica el día de Navidad.

Ya a medio día estábamos volando sobre el Santo y Sagua la Chica dando un "**show**". Chito llevaba su guitarra para darse su vista con el elemento femenino.

Los pueblos de Sagua la Chica y el Santo están divididos por el río Sagua la Chica precisamente, es un lugar muy pintoresco, hay un enorme puente que une ambos pueblos y lanchas para el transporte del personal y de los carros. El puente es una vía férrea que usan carros de línea para pasarlo y para ir y venir, por un lado a Vueltas y por el otro a Encrucijada. Las carreteras no estaban construídas, pero si caminos vecinales y callejones.

Aterrizamos en el campo que ya tantas veces lo habíamos hecho, dejamos el avión al lado de la valla en el Santo y nos fuimos al cuartel a saludar al sargento, que era nuestro amigo. Allí comimos algo y tomamos unas cervezas, quedando de vernos después en la fiesta. Buscamos a nuestras compañeras y en un carrito de línea nos fuimos para Sagua la Chica, bailamos algunas piezas en un enorme salón que estaba lleno de bellezas de la región. Al poco rato, fuí interrumpido por algunos guajiros que querían que los volara y me fuí con ellos llevándolos a casa de sus novias y tirando sus cartuchitos de dulces y caramelos.

Volví y seguí mi baile hasta que llegó la noche. Cuando el baile estaba en su apogeo, se apagó la luz, el dueño del salón estaba desesperado, fuimos Chito y yo a verle y le arreglamos la planta. Para que fue aquello, nos invitó a todo los que quisiéramos comer y tomar, nos buscó una buena mesa y nos sentamos los seis, el dueño del salón y la señora. **Anatolia, Chito, Gladys** y yo, la pasamos de lo mejor. Luego empezaron a salir los barrios con sus carrozas artísticas, que estaban preciosas, los faroles, los voladores, los palenques, habían fuegos artificiales que adornaban la noche de colorido. A nosotros nos amaneció todavía en Sagua la Chica, nos despedimos de la señora y del señor del salón, teníamos que pasar el largo puente que era de polines, no había de qué agarrarse, el rocío había mojado la madera y estaba resbalosa, entre polín y polín se veía el río





Foto tomada en el verano de 1948 en el campo de aterrizaje que los camajuanenses tenían instalado en la finca Siguanza propiedad de Pedro Fernández, y que después fue propietario Alfredo Martirena, esta foto fue tomada por el entonces prospero comerciante de nuestro pueblo Ramón Alonso de Armas. En ella aparecen en un avión Piper Cub J3 con Licencia CUN255, dentro del avión el Niño Vázquez detrás Abel Fhi y pegado al avión Alberto Alvarez y Chito Cossio.

debajo. Pasamos a pie y al terminar de pasar aquel enorme puente, el efecto de la bebida se había perdido totalmente.

Nos despedimos de Anatolia y Gladys, despegamos en el 181 y después de dar el "show" de la despedida, trepamos suavemente, llevándonos el sabor de la fiesta en nuestros pensamientos.

## Joseíto Triana

El señor Joseíto Triana era un hombre mayor, casado, con una hija, era de complexión delgado, serio, usaba espejuelos, siempre vestía de traje drill crudo, era una persona decente, vivía en una casa pintada de verde frente al Centro de Veteranos, al lado del hotel Barcelona y de la escuela Bautista, en la calle Fundador, en Camajuaní. El había sido estudiante de ingeniería, pero no sé si había terminado su carrera o no. Era muy amigo de Pepe Millás, que fue Director del Observatorio Nacional de Cuba durante mucho tiempo. Ellos se escribían con alguna frecuencia . . . Cuentan algunos que estaba un ciclón acercándose a Cuba, Millás recibió una carta de Joseíto, pero como estaba tan ocupado con sus observaciones meteorológicas, la puso a un lado para leerla después... Así cuando pasó el ciclón, quiso enterarse del contenido de la carta y cual no sería su asombro al ver que Joseíto le detallaba en ella el recorrido del ciclón con todos los detalles.

Siempre que había una baja presión o un ciclón que se suponía afectaba a Cuba, yo cambiaba impresiones con Joseíto Triana, y también con Vizcaíno, que era un buen músico y un buen observador meteorológico.

Recuerdo una vez que un ciclón se acercaba a Cuba, yo volé con el Piper, pues quería saber cómo se comportaba con el viento rachoso. Por poco no lo puedo pegar al suelo. Tuve que traerlo con motor

hasta la misma tierra y gritarle a mis alumnos me sujetaran con los ríostros. Otra vez que un ciclón nos amenazaba, tuvimos que quitarle las alas al 181 y al Super Cruiser del americano Williams, los llevamos para el pueblo por sus motores. Aquello fué un tremendo **"show"**, las calles llenas de público, los niños saludándome a gritos, la policía apartando la gente y nosotros dándonos tremenda vista con el elemento femenino. Llevarnos los aviones para la fábrica de refrescos Tarajano. El 374 no nos dió tiempo de quitarle las alas, lo que pudimos hacer fué enterrarle las tres ruedas y amarrarlo bien fuerte. El Stinson, estaba en Caibarién, se había llevado allá con el propósito de venderlo. Llamé a Vidalito para que le hicieran lo mismo que al 374. Después que pasó el ciclón, un nuevo **"show"** por las calles, le pusimos las alas y a volar otra vez.

Un buen día me llamó Joseíto Triana para decirme que en esos vuelos que yo daba a ver si por los alrededores yo le veía un caballo que se le había perdido hacia algún tiempo, que éste era de oro y que tenía alas. Que le hiciera el favor de avisarle lo antes posible, porque él temía que se le espantara o se lo robaran. Yo me quede muy serio y le dije: **"No se preocupe, que si lo veo, yo le tiro un lazo y se lo traigo pare acá a remolque"**. Otra vez me dijo que él tenía los planos ya casi terminados para el traslado de Camajuaní a un lugar más cerca de la Habana le aprobé la idea diciéndole que ésto mejoraría la situación del pueblo en todos los sentidos y le felicité, despidiéndome. Esto se lo conté a algunos amigos, diciéndoles que mantuvieran discreción por respeto a Joseíto, que era un hombre mayor y también a su familia... Pero parece que se fué corriendo la voz y no pude evitar que algunos le gritaran: **"¡CABALLO GIRO!"**

## Napoleón Diego y Gregorito

**Gregorio Escagedo** era dueño del central Fidencia. Aprendió a volar y se hizo piloto aviador, se compró un Bonanza de cola de mariposa, que era un encanto, este avión era de cuatro plazas, ala baja, tenía un motor muy potente y un gran instrumental Napoleón Diego era su piloto y a la vez le daba cancha a Gregorito en ese equipo.

A Napoleón lo conocí en Sagua la Grande, era cienfueguero, además de buen piloto, era un buen mecánico. El había traído un Piper J-3. de Miami, volándolo con un tanque adicional que adaptó a la máquina, según creo se tiró en Matanzas. Cuando lo volví a ver estaba en Placetas con el Bonanza. Después, estuvimos juntos en el aeropuerto El Chico arreglándole el Stinson al francés. Hicimos una gran amistad. También arreglamos un Ryan PT, que lo teníamos en el propio aeropuerto. El día del piloto lo aterrizamos en la Avenida del Puerto. A raíz de eso, Napoleón empezó a volar en Cuba Aeropostal, un tiempo después voló en la "Moa Bay Mining Co." junto con César Leonard, volaban un Aerocomander y un Catalina que había adquirido la Moa para sus servicios. Al triunfo de la revolución, se fué a volar a la Fuerza Aérea y despegando del campo de Columbia en un C-47, le falló un motor, poniendo las hélices en bandera accionando los compresadores desde la cabina, resultó según se supo que los cables estaban cruzados, haciendo una reacción negativa precipitándose a tierra e incendiándose. Yo estaba volando ese día en Cubana cuando me enteré. Esa noche estuve en el velorio y pude ver a sus familiares, principalmente a su esposa que estaba destrozada... Al otro día el entierro...

Napoleón y yo fuimos muy buenos amigos, recuerdo cuando trajimos una cuñita Chevrolet de Cienfuegos para la Habana que él tenía. Aquello fue una odisea pasamos algún trabajo por el camino. En Jovellanos, al salir del pueblo, ya era de noche, lloviznaba, las luces de la cuñita parecían dos cigarros encendidos y tuvimos que regresar al pueblo, pues no se veía nada, nos quedamos en un hotel y al otro día reanudamos la marcha. Cuando llegamos a la Habana, le hicimos varios trabajos, pues nos hacía falta para movernos al aeropuerto El Chico donde estábamos arreglando el avión del francés. Napoleón había bautizado la cuñita con el nombre de **"El Cosomoco"**, era del año 1937, pero funcionaba muy bien.

Un día en que Napoleón estaba entretenido en su trabajo y sin que él se diera cuenta, le puse una bomba de truco al Cosomoco. Enrique Nuchet le dijo a Napoleón que moviera el carro que estaba estorbando. Este se montó en la cuñita, le puso el arranque y se produjo un sonido como si fuera una sirena, después la explosión, y por último la humareda que lo envolvía todo, había que ver la cara de Napoleón tratando de abrir la puerta, lo mismo por dentro que por fuera y se demoró bastante en hacerlo, todo el grupo estaba muerto de risas y Napoleón azorado ante aquello no hallaba qué hacer, al fin, entre el humo y el susto logró abrir el capó, entonces no le quedó más remedio que reírse también.

Cuando terminamos de arreglar el "**Ryan**", yo salí a probarlo y después hice unas picada cuando ví a Napoleón que salía del hangar de Orúe, este se tuvo que tirar al suelo y cuando me bajé me dijo: "**¿Te vas a matar para que lo sepas!**"...

Cuando estábamos arreglando el avión del francés, llegó un amigo y me dijo: "¿Niño Vázquez, tú eres mecánico? "**No, pero arreglo cualquier cosa**" le dije. Esto fué suficiente para que Napoleón se ofendiera y después me dijo: "**Tú dices eso como si yo no supiera nada de mecánica**". "**Mira Napoleón Diego, yo te considero a tí como un gran mecánico y un gran piloto, así que no comas tanto de lo que pica el pollo, que eres muy susceptible**".

Y en verdad lo era, pero era un gran amigo, y era muy noble y muy bueno con todos. Jorge García, él y yo siempre estábamos juntos.

Napoleón le dió cancha a Gregorito en el Bonanza y ya lo volaba a la perfección, muchas veces y sobre todo los fines de semana Gregorito llevaba a Napoleón a Cienfuegos y regresaba para Placetas solo. Un viernes que fueron a Cienfuegos, Gregorito despegó con el Bonanza como siempre, como iba solo, trepaba que era una maravilla, el día despejado, el viento muy estable, el motor roncaba que daba gusto, después de pasar parte de las lomas del Escambray se divisaba la pista perfectamente, empezó a perder altura en un planeo suave y ya cerca del campo, paso bajo, sacó el tren, media aleta, todo estaba normal, pero se le apagó el motor, y como traía un planeo bajo no pudo llegar a la pista cayó muy cerca. El avión se hizo algún daño, no así Gregorito, que salió ileso. Cuando yo me enteré en Camajuaní, volé hasta allá y pude verle. Le dije que lamentaba el accidente y a la vez me alegraba por él. Me contó que todo había sido por un error, el indicador de la gasolina estaba en el tanque lleno y la llave en el que estaba vacío, eso fué todo.

Esas cosas ocurren por no leer la lista de chequeo. Aunque te la sepas de memoria, debes leerla...

## **Boteo en el Escambray**

Justo García y yo fuimos a las lomas del Escambray a un lugar que pertenecía a Fomento, y allí mandamos a preparar un campito en el único lugar llano que había, este campo estaba orientado a los 90° de acuerdo al viento reinante. En el final tenía una palma real precisamente en la cabeza de la pista. Es decir, para poder despegar, había que hacer un giro pronunciado. Después de hablar con el dueño de la finca e indicarle que preparara un kiosco con el fin de vender golosinas, refrescos y cervezas, nos pusimos de acuerdo para volar el sábado y domingo en ese lugar, unos días antes me fuí a probar el campo, despegué de Camajuaní con el 181 y me tiré en Hernando, hablé un rato con Justo, que me había dicho iría para allá, pero como él tenía que ver a unos ganaderos por el camino, decidió irse en el jeep. Allá nos encontramos y le dí algunas vueltas a él y a otros amigos por los alrededores, pero en el último aterrizaje de esa tarde se me reventó una goma, con un tronco, como no traía repuesto, tuve que dejar el avión allí y regresar con Justo en el jeep a Placetas, de Placetas tomé un ómnibus hasta St. Clara, y de allí en un carro de alquiler a Camajuaní a donde llegué cerca de las nueve de la noche.

**Cuco, Luis. Nápoles, Chito, Fernando**, al ver que yo no regresaba, que era tarde, muy preocupados, se fueron en el mercury hasta el barrio Hernando a ver si sabían algo de mí. Y allí vieron a Justo García, que les explicó todo. Al otro día por la mañana temprano, Luis y yo recogimos una

rueda que siempre teníamos preparada para estos casos y nos fuimos en el 374. Cuando llegamos al lugar, todo estaba cubierto de neblina y tuvimos que regresar al campito de Hernando y esperar a que se disipara. Más tarde despegamos y cuando llegamos a la sierra todavía no teníamos suficiente visibilidad, pasé por el campo, ví la palma al final del campo, ví la pista. ví el 181 a un lado e hice un giro, pero al ponerme en ángulo de planeo se me cerró todo, claro está que la palma al final me sirvió de guía y así pude hacer un feliz aterrizaje. Estas son locuritas de la aviación que le puede costar la vida a cualquiera.

Le pusimos la rueda al 181. Luis Rodríguez despegó en el 374 y yo en el 181. Le dimos un pase a Justo por su casa y seguimos a Camajuani.

El sábado José Luis Nápoles fue conmigo al boteo, el me ayudaba mucho echando la gente hacía atrás, para evitar un accidente. El avión no paraba de dar vueltas y Nápoles gritándole a la gente: "**¡Atrás, vamos atrás!**" **¡Atrás, he dicho!** La forma de decir las cosas no era la más correcta, y allí se tropezó Nápoles con un guajiro que era un roble de fuerte, tenía unas manos que parecían plátanos de freír. El guajiro le dijo: "**Tenga cuidado como dice las cosas**". Cuando Nápoles vió aquel



gigantón delante de él con actitud agresiva, enseguida me dijo: "**¡Niño, niño!**" Puse el avión en off y partí raudo y veloz. Dirigiéndome a ese tronco de guajiro, le dije: "**Señor, yo sé que usted tiene razón, perdónelo!**" *"¡No!" Es que a mi naiden me grita*", me dijo. "**Usted tiene razón**", le repetí. "Vamos a tomarnos unas cervezas y hagamos las pases. El guajiro, noble al fin, accedió y fuimos al kiosco e hizo las pases con Nápoles. Allí comimos emparedados y nos tomamos algunas cervezas..."

Aunque aquel noble bruto a cada rato decía: "**yo no le pelmito a naiden que me grite**". Así seguimos el boteo, que fue un éxito el sábado y domingo. Cuando estábamos todos en casa, le decían a Nápoles "**Yo no le pelmito a naiden que me grite**".

Otro de los boteos en el Escambray lo hicimos a través de **Justo García**, también entre lomas. Este campito pertenecía a San Juan de las Yeras. En este lugar pasé un susto tremendo, pues un guajiro que llevé a casa de su novia, se emocionó tanto que me cortó el motor y siguió aferrado al

acelerador, tuve que zafarme la faja y darme vuelta y sacudirlo y darle duro para que reaccionar. Todavía yo no me explicó cómo pude salir de entre tantas lomas y palmas y aterrizar felizmente en el campito. El pobre guajiro me decía: **"Oiga, oiga, no le diga a la gente nada de lo que me pasó"**.

## EL CU-N181

Cuando yo traje el CU-N181 de Sagua, empecé a botear por todas partes. Hice un boteo en Quinta, en La Luz, en El Bosque, en las lomas de Santa Fé, en el barrio Hernando de Placetas, en la Panchita y en muchos otros lugares. El boteo de Quinta lo hice a insistencias de **Teo Cabrera** Teo trabajaba de enterciador en una escogida de tabaco en Quinta y había hecho mucha propaganda en el lugar, diciendo que se iba a tirar en paracaídas. Así que preparamos un campito y nos fuimos para allá un sábado y un domingo. Cuando aterrizamos en el campo, aquello estaba lleno de ganado. Habían unos toretes enormes que nos fueron para encima. Nosotros lo único que podíamos hacer era gritarles y tirarles piedras. Ya cerca del avión, los toros se pararon, hasta que vinieron los monteros de la finca y se los llevaron. Enseguida se reunió mucho personal con deseos de volar, pero no se decidieron a hacerlo. Le dije a Teo que íbamos a rifar una vuelta entre las mujeres con el propósito de que los hombres se animaran. Entre ellas había una guajira que era una preciosidad, que le decían **"La linda de los Denis"**. Le dije a Teo: **"Trata de que la linda sea la agraciada"** y así fué. Había otra guajira de esas que no se le callan a nadie, que dijo: **"Claro, tenía que ser la linda la que se sacara la vuelta"** y yo la llamé y le dije: **"No te preocupes, que yo te voy a dar otra vuelta a tí"**. Así pude callarla.

Ayudé a la linda a ponerse la faja, le dí un propelazo al 181 y despegamos. Me mostró donde vivía y la pasé bien bajo por su casa. El padre salió a la puerta a saludarnos. Después volé a la otra joven, que quedó muy contenta. Y así volaron uno tras otro aquellos buenos guajiros.

Más tarde vinieron la mamá y la hermana de la linda a volar, por cierto que la madre era muy gruesa, y entre Teo y yo tuvimos que ayudarla a subir al avión. Si nos dió trabajo subirla más trabajo nos dió el bajarla, pues como era tan gorda se trabó en el avión. Aquello fué la nota cómica de la tarde.

El público antes y después de volar iban a la cantina improvisada a refrescar y a llenarse de valor con algún trago de ron. Ese día se voló hasta muy entrada la tarde. El público le pedía a Teo que se tirara en paracaídas y él les dijo que sería al otro día, pues no había traído con que tirarse.

El domingo desde temprano comenzaron los vuelos. Se voló mucho más que el sábado. Aquello estaba poblado de vendedores de dulces, maní, granizadas, o sea, que la cantina tenía competencia. El avión no paraba de volar. Las mujeres y los hombres estaban mejor vestidos por ser domingo. La linda vino a volar otra vez, hablamos mucho, me invitó a tomar café en su casa cualquier día. Le prometí que iría y fuí.

Ya cayendo la tarde nos fuimos. Los amigos de Teo se quedaron esperando su tirada en paracaídas... y yo pensando en la linda...

Otro de los boteos fué en las lomas de Santa Fé. El terreno era accidentado, había que despegar bajando una pendiente y después subiendo, el aterrizaje se hacía mejor con viento de cola, pues el avión se paraba solo. Este boteo se hizo con el propósito de recaudar fondos y ayudar a la escuela que estaban en bastante malas condiciones. Teníamos una cantina por el día y por la noche baile. Volaron muchos guajiros el sábado y el domingo. El sábado por la tarde se formó una tremenda turbonada y entre todos tuvimos que sujetar el avión por las riostras y el viento sopló tan fuerte algunas veces que nos levantó a las diez personas que sujetábamos el avión, no se lo llevó de milagro. Cayó una granizada bárbara y vimos formarse una manga de viento, que por suerte no pasó por donde estábamos nosotros... (los guajiros le llamaban rabo de nube).

Por la noche Nápoles y yo llegamos al baile, allí estaba la familia de Insua. Después de saludarles a

todos, saqué a bailar a Nena Insua, que era una hermosa y linda guajira. Nápoles bailó con la hermana menor. Pasamos una noche inolvidable...

Otra vez volamos en las lomas de Santa Fé, en la finca de **Alberto Alvarez**, que era el abuelo de Albertico. Este fué veterano de la guerra de independencia con el grado de capitán. Habíamos preparado una pista en el único lugar que se podía, también el terreno era accidentado. El guajiro Diego Pérez fué el que puso la cantina en el lugar y se buscó unos cuantos pesos. **Diego Pérez** era alto, de complexión fuerte, tostado por el sol, de largas extremidades, manos grandes y pies de buen tamaño, muy hablador. El fué el primero que voló en las vueltas de gratis.

Muchos volaron con su cartuchitos de caramelos para sus amistades o novia. Se voló bastante el sábado y más el domingo y como siempre, invitaciones a comer lechón asado cualquier otro día que no fuera sábado ni domingo. Diego Pérez me había hablado de ir a volar al barrio Hernando, que pertenecía a Placetas. El tenía en el lugar muchas amistades. Me dijo que había un camino que atravesaba la finca de un amigo que él estimaba estaba bueno para el aterrizaje. Un buen día, fuimos allá y en efecto, la pista no podía ser mejor. Aterrizamos y fuimos a hablar con el Sr. Morales, que era un hombre bonachón, de mediana estatura, sobre lo gordo; él era casado con una señora también gorda y tenía una hija que era bastante gordita. Quiere decir que todos en la casa bateaban bien y el pasto estaba abundante. El era el dueño del campo y nos dió autorización para aterrizar cuántas veces quisiéramos. (Siempre que íbamos a volar a algún lugar se llamaba desde el cuartel de Camajuaní para reportarlo). Diego Pérez empezó a preparar su kiosco para la venta de refrigerios, así que el sábado ya estábamos en el lugar dando vueltas de paseo, aquello estaba atestado de público, el avión no paraba. A medio día apagué el motor para rellenar de gasolina y comer algo, momento que aprovechó Diego Pérez para presentarme algunas familias.

Allí estaban la familia Hernández (Lorenzo, la señora, las tres hijas y los dos hijos), la familia de Justo García, estaba también Padroncito el poeta y sus amigos, el señor Morales con toda la familia; el campo estaba lleno de público y engalanado por las bellas del lugar. Fueron muchas las invitaciones que nos hicieron para almorzar y comer y en todas pegamos la gorra. Ese fué uno de los boteos más grandes que se dió en toda aquella zona, tuvimos que volver varias. Después arreglamos un pequeño campo en un terreno de Justo García. Justo tenía un jeep el cuál usé varias veces y fuí a distintos lugares y preparamos algunos campos. El primera fué la Pastora, que era un batey del central San José. Justo y yo aterrizamos en la única calle que había, parqueamos el avión al lado de la bodega. Ese sábado se llenó aquello de gente; vimos a un amigo de Justo llamado Fito, este era un hombre mayor, delgado y muy serio. Trajo a toda la familia que era muy numerosa. Con ésta sola familia el boteo se hacía bueno, así empecé, ya en la tarde llevé a Justo a su casa y de allí fuí para Camajuaní. Al otro día recogí a Justo en su casa y nos fuimos a la Pastora, este era un buen lugar, pues hubo que volver varias veces y siempre se voló bastante.

Otro día justo y yo nos fuimos en el jeep a Güinía Arriba, allí preparamos un campo en una guardarraya de caña que estaba situada en una meseta. Fuimos en el 181 un sábado y un domingo, se voló menos que en la Pastora, pero fue bueno el boteo. También tuvimos invitaciones que por supuesto aceptamos. Unas invitaciones fueron hechas por los buenos guajiros de la zona y otras por algunas lindas guajiras villareñas...

Una vez en el barrio Hernando, dieron un baile a beneficio de la escuela y asistimos Nápoles y yo. Nápoles bailó con una muchacha que no era muy agraciada, yo con la hija más chica de Papá Cucho, era muy linda y muy buena. Allí estaba Padroncito el poeta bailando con Mirta la hermana de mi compañera, que también era muy linda. El baile estaba de lo más animado, estaba la familia de Justo García, la familia de tío Cheché, la familia de Morales. Teníamos en el lugar muy buenas amistades, sin embargo, al rato, vino Padroncito a decirme que tuviera cuidado, que había un grupo a quienes yo no les caía bien y que a lo mejor buscaban bronca. El me señaló quiénes eran y fuí hasta ellos, diciéndoles: "**Señores, les invito a un trago**", "Qué va, aquí el invitado es usted", me dijeron... y empezamos a conversar, a usar bromas y la pasamos de lo mejor. Yo les invité a que volaran conmigo al otro día y me aceptaron, nos hicimos buenos amigos...

Después, seguimos bailando cada uno con su compañera. En una de las piezas, se me ocurre hacerle una mueca a Nápoles y la compañera me ve, que cree la pobre, que yo me estoy burlando de ella, Nápoles riéndose y yo dándole tremenda coba a la joven. No quedó muy conforme todavía, pues tuve que invitarla a volar al otro día también.

El domingo tuve un boteo de gratis... pero esa gente se lo merecía. Aquel grupo que querían la bronca conmigo, eran gente buena que estaban celosos de mis otras amistades, que querían era el trato con el piloto que estaba bailando con la más linda del lugar.

Un día preparé un boteo para un sábado y domingo ir a la Panchita, a la finca de **Valdés Alba**, probé en el potrero, sin embargo, prefería el callejón, allí me tiré y estaba mucho mejor. El sábado, cuando despegué de Camajuaní, se me fué un paño del ala, de la parte superior del ala derecha; regresé, le pegué un pedazo de tela grado A y salí de nuevo, pues se fué otro paño y tuve que regresar para repararlo, Después de repararlo, intenté de nuevo ir a la *Panchita*, no fué posible, se fué otro paño. Entonces decidí quitarle toda la tela al Piper y repararlo todo. Al quitar la tela de la parte superior del ala izquierda, pude ver lo que quedaba de un enorme majá. Estaba seco. Aquel majá había entrado al ala con el propósito de comerse todas las ranas que venían a pernoctar en la humedad de las noches al Piper. Una mañana al llegar al campo, muy temprano, sentí el chillido de una rana al ser comida por un majá; ésto sucedía dentro del ala. Tomé una aguja de coser alas y atravesé el ala por varios lugares y pude darme cuenta de que atravesé también al majá por alguna parte vulnerable y allí murió... sin embargo, nunca sentimos mal olor.

El 181 lo llevamos a la casa escogida de **Pedro Fernández**, allí terminamos de quitar la tela, le raspamos toda la tubería, le echamos por el interior de los tubos aceite de linaza a una temperatura de 100 centígrados, le pintamos toda la tubería, le forramos el fuselaje y forramos el avión completo y lo pintamos, quedó nuevo. El trabajo lo hicimos **Nabel González** y yo.

Todos los días pasábamos por el chalet de **Juan López** cuando teníamos que ir a trabajar en el Piper y hablamos con **Luis Rodríguez**, le invitamos para que fuera a ver el avión y fuera por el campo. Le hablé a Luis de establecer una escuela de aviación en Placetas, ya que él tenía recursos, le gustó la idea y decidimos hablar después...

Al fin, después de un mes y medio, volvía por el barrio Hernando, pasé por la casa de Gliseria, que así se llamaba la hija de papá Cucho, pasé por la casa de Justo, dí una vuelta y allí aterricé en el pequeño campo. Enseguida Justo, Justico y todos los de la casa vinieron a saludarme con una taza de café humeante que sorbí lentamente. "**¿Bueno, qué te pasó que no viniste por aquí en un mes?**" "**Supongo que sabían de mí por alguien a quien yo escribía, ¿verdad?**" Le dije a Justo... Después les mostré el avión que estaba nuevo y me elogiaron el trabajo. Más tarde llegó Padroncito y me dijo: "**Te voy a decir unas cuartetas que he sacado, que seguro a tí te gustan**", y empezó:

*Desengáñate Lorenzo  
que las cosas así no son,  
está forrado el avión  
y ese es un trabajo inmenso*

*El vendrá yo estoy seguro,  
te dará satisfacción  
cuando sientas el avión  
ya forrado y en el duro ...*

*Y sentirás al pasar,  
su voz que a todos saludó  
veras que también ayuda  
a todos para almorzar...*

En casa de Justo pasamos un rato muy agradable, haciendo chistes, recordando cosas pasadas y después almorzamos como era de esperarse. Le conté a Justo mis planes de poner una escuela de aviación en el pueblo de Placetas. De allí me fuí a ver a Gliseria, ya en la casa todos me saludaron efusivamente, pasé la tarde muy bien, el papá, la mamá, todos eran muy cariñosos y atentos en esa casa... Ya más tarde crucé con el 181 raspándole el caballete a la casa. El sol nos dejó ver una tarde preciosa... Todo era rosado.

## **BOTEOS PEQUEÑOS**

Tuvimos muchos boteos que fueron pequeños, o sea, que hubo poco negocio en ellos, por ejemplo: Estuve en el pueblo de la Luz y preparé una pistica en la finca de Arturo García persona respetable, decente y rica de Camajuaní. Los vuelos fueron pocos, es decir, que era más el tiempo que el avión estaba parado que volando, yo creo que más negocio tuvo el de la cantina que yo. Pero lo pasamos bien e hicimos buenas amistades en el lugar, tuve que asistir a algunas comidas y bailes. Por cierto, yo no sé quién le puso la Luz a este pequeño pueblo, seguro que cuando se lo pusieron era mediodía y había un sol radiante.

Otro de los boteos fué en el Bosque, un barrio de Camajuaní cerca de la torre de la Matilde (Antiguo Central demolido). Allí volaron algunos en la mañana. A la hora del almuerzo me fuí a la casa a saborearme con el lechón, la yuca con mojo, los frijoles negros y el arroz blanco. Cuando regresé al avión, me encontré algunos jóvenes saltando sobre la cola del mismo y parece que alguno de ellos le dió con los zapatos rompe roca a la tela grado A, abriéndole un hueco. Yo no quiero mencionar lo que les dije, pues les reté a que pelearan conmigo... Lo mejor que pudo pasar es que no aceptaran el reto, vinieron algunos amigos que me calmaron. Después de ponerle un parche volé un rato y me fuí...

En el bosque, volé en otro lugar que fue cuando Linares se casó. Este campito quedaba paralelo a la línea férrea que va de Camajuaní a Sagua en la misma finquita de Linares, él tenía un comercio en su casa y era un buen cliente mío. Ese día por la mañana, aterricé en el lugar, venía conmigo Nápoles y le llevamos un cake de boda, volé muy poco ya que todo era fiesta, había que celebrar la boda de nuestro amigo, allí estaba el Sr. Insua con sus hijas, Nápoles bailó con la hija menor y yo con Nena, lo pasamos de lo mejor... Esa noche dormimos en el lugar y al otro día temprano despegamos.

Después cuando había alguna boda cerca, los novios querían le lleváramos el cake en avión... Verdad que la humanidad es vanidosa...

## **SOLOS**

Despegamos en la mañana, era un día cualquiera, el CUN- 181 trepaba como agradecido, sonaba musical, ella en el asiento de atrás con su pelo largo castaño oscuro que se le regaba, yo llevaba la ventanilla derecha cerrada y la observaba por el espejito, hablamos muy poco, volábamos sobre nuestro río, es decir, sobre el río Camajuaní, el vuelo era bien bajo, tan bajo que casi tocábamos el follaje de los árboles y el penacho de las palmas, íbamos hasta su nacimiento, hasta donde los surtidores naturales exteriorizaban sus aguas. Queríamos bañarnos en aquel lugar que el agua era más cristalina. Aproxché en el potrero que está junto a la arboleda y nos posamos tan suave que parecía que estábamos en el aire todavía, dejé el avión junto a dos matas de mangos y nos fuimos al río, allí la yerba era más verde, allí los árboles nos brindaron frutos, allí; aquel jardín se llenó de flores, allí escogí algunas rosas que le brindé, su mirada era más lánguida, allí fué el primer beso de aquel momento y nos fuimos más allá, yo me fuí al agua con pudor todavía, llevaba mi traje de baño, ella se desnudó detrás de un almendro y vino allí a donde las aguas son más claras, donde la arena es más suave, donde nos dimos el segundo beso y nos hundimos en el espejo de las cristalinas aguas...

No pudimos contar el tiempo, jugamos como niños, comimos frutas y nos llenamos de un amor soñando, sus contornos fueron míos y aunque tardó, yo me perdí en su vida como un loco y llené todo su cuerpo con



extremos llegando al climax del más sublime amor con extravíos... Y no se pudo contar aquellos besos... Pues... fueron tantos... Y fueron tantas las frutas... Y las rosas... Que hoy no quiero soñar con esa hermosa.

De allí nos fuimos cuando el sol ocultaba su rosado fulgor, cuando las sombras eran más largas y cuando despegamos, pudimos ver que la sombra del avión iba más rápida que nosotros...

*"Vive el momento, el futuro es incierto."*

James Dent.

## PANCHO

Ancho era el desmochador de la finca, hombre de trabajo, hombre del campo. Era casado con Rosarito, tenían dos hijos: hembra y varón, era un verdadero guajiro, vestía camisa azul de trabajo, pantalón de montar, usaba polainas, machete a la cintura con un cinto ancho y sombrero de guano, tenía su cara larga, el pelo rubio, su barba a veces descuidada, ojos pardos claros, hablaba poco pero era muy buena gente.

En distintas ocasiones le invitamos a volar hasta que un día voló conmigo y al parecer le gustó, cuando se bajó del avión se le veía alegre, me dió las gracias, y me dijo que ahora cuando terminara de tumbar algún palmiche, nos iba a demostrar algo. Se subió con sus sogas a una palma, tenía una habilidad increíble y empezaron a llover mazos de palmiche por la soga que Panchito le sujetaba, después otra palma y otra y otra. Cuando terminó, tiró el machete después de cortar dos pencas que agarró con sus manos y brazos, y se lanzó al aire y bajó tan suave como cualquier planeador. Estábamos en el campo **Cuco, Luis Rodríguez, Nabel, Alberto Policart, Caretuta** y yo. Todos fuimos a felicitarle por su heroica proeza, le cargamos en hombros hasta su casa, donde Rosarito nos preparó café, que sorbimos con verdadero gusto. Parece que Pancho quiso demostrarnos que él también sabía volar y de una forma más atrevida que la nuestra.

## ALAS

Por regla general en los aeropuertos existe un tipo de piloto de adorno o más bien el piloto postalita. Este va bien vestido casi siempre, lleva una gorra con tremenda ala al frente, en su camisa o chaqueta lleva galones como capitán de aeronave, tiene cadena al cuello con un ala, en su muñeca derecha usa una manilla con su nombre grabado en la parte inferior y un letrero de "**aviación**" en la parte superior, esta manilla también tiene un ala dorada, en el cinto o faja lleva ala en la hebilla y en sus botas, en las correitas que tiene hebillas también hay alas. Si por las alas nos vamos a guiar, se puede decir que estos hombres son unos "**Super Pilotos**". Ellos se pasean por todo el salón del aeropuerto, haciéndose los interesantes y pasando por los grupos de damas con las cejas arqueadas. Si alguien les da conversación, ellos hablan del fantástico vuelo que acaban de hacer, hablan en voz alta para que el elemento femenino les oiga, son verdaderos héroes de la aviación, que se han jugado la vida minuto a minuto, han pasado miles de tormentas, ciclones, nevadas. A veces en aviones de 4 motores han volado con un solo motor con el avión al máximo de carga, han hecho aterrizajes forzosos en más de una ocasión, saliendo siempre victoriosos debido a su pericia. En su mayoría usan espejuelos Calobar o Rayban color verde con sus cartucheras a la cintura, y es posible que dentro de su fantasía sólo tengan cien horas de vuelo o tal vez no hayan soleado todavía muchos te hablan de navegación, de meteorología, de tráfico aéreo y derecho aéreo, confunden a cualquiera, menos a los pilotos de profesión.

## Alas de Verdad

*(Las alas de verdad se llevan dentro)*

Existe el piloto natural, que es aquel que se adapta enseguida a la máquina en que vuela y al poco tiempo hace lo que quiere en su avión, este tiene verdadera madera de piloto y si estudia llega a ver sus esfuerzos coronados de éxito. Hay pilotos que estudian mucho, pero les falta esa madera natural ¡Nunca llegarán a ser los mejores!

Los pilotos confían en sus aeronaves, viven una vida alegre y segura, jamás tienen el temor de la tormenta, en ella se desenvuelven para llegar felizmente a su destino. No quiero decir con esto que no haya momentos de preocupación, los hay, pero siempre tienen solución, sobre todo para aquel piloto optimista, - también los hay pesimistas, aún siendo buenos. Por regla general el que es un buen piloto no alardea de sus funciones, es más bien reservado, alegre, tranquilo, comunicativo, enseña cualquier cosa relacionada con su profesión, cuida de sus pasajeros o su carga, actuando siempre con responsabilidad, jamás se cree un super hombre, es humilde en su trato y quiere a su prójimo.

El buen piloto lo ama todo, ama su cielo, su despegue, su aterrizaje, su noche, su día, su sol, sus vecinos, sus hijos, y a su querida esposa con toda su alma... Sabe capear situaciones y en los momentos más difíciles sabe engrandecerse, porque confía en él, en su avión y en su Dios.

## Placetas

Estábamos **Luis Rodríguez, Cuco el Gordo** y yo en Aguada de Pasajeros, nuestro propósito era comprarle a Mario Ruíz el Stinson que era de Félix, nos habíamos citado en el propio campo de aterrizaje. Allí estaba Mario, después de saludarnos fuimos a ver el Stinson, que estaba flamante y algún repuesto que tenía. Hicimos negocio, chequeamos el avión y despegamos con rumbo a Camajuaní, la mañana estaba despejada, volábamos saboreando nuestra adquisición y pensando esperanzados en un futuro mejor...

Pasamos Santa Clara, que estaba envuelta en un poco de bruma, debido a la combustión, después la loma de los Güiros, las lomas de Santa Fé y allí estaba Camajuaní, con sus calles rectas, paralelas y perpendiculares. Dimos algunas vueltas sobre el pueblo, pasamos al lado de la Blanquita con sus pinos y suavemente nos posamos en la franja verde a los 90° rebasando los almacigos de la entrada. Allí estaban la mayor parte de los alumnos, admirando al azul Stinson.

Unos días después, **Cuco, Luis** y yo nos fuimos a la Habana y de allí al aeropuerto El Chico. Enrique Nuchet estaba en el Chico Garden como siempre, con él nos tomamos unas cervezas que nos sirvió el gallego Martínez. Allí almorzamos. También compramos el 374, un Piper bastante usado, que a pesar de eso, tenía buenas cualidades de vuelo. El motor estaba bueno, sólo tenía la tela del fuselaje dañada por algunos lados, lo llevamos para Camajuaní ese mismo día **Cuco** y yo, despegamos del Chico, nos tiramos en Colón para rellenar de gasolina con una lata de cinco galones que llevábamos en el equipaje, de allí hasta nuestro querido pueblo. La travesía fue muy buena, el viento era retardante, pero el día estaba bastante despejado con algunas nubes dispersas solamente. Ya en el campo lo emparchamos y lo pintamos de nuevo, quedó de maravillas, en unos días era otro avión.

En Camajuaní, fuí a ver a la **Dra Rosa Cañarte**, que era juez de Instrucción en la Audiencia de Santa Clara para que ella hablara con el Coronel Jefe Militar de la provincia y éste a su vez con el Jefe de Puesto de Placetas para que nos permitiera aterrizar en el campo que estaba en la carretera de Cumbre. En Placetas hablé con Anterito Cortés, que era dueño del terreno y nos los cedió gentilmente, después fuí a ver a Gregorito Escagedo, para que nos prestara la motoniveladora. Napoleón Diego y yo dejamos el campo hecho un plato.

Napoleón era el piloto de Gregorito, ellos volaban un Bonanza de cola de mariposa que era una Joyita. Después me fui a ver al Teniente Díaz Paula, que era el Jefe militar de Placetas. Me atendió muy bien, autorizándome de forma verbal, tomamos café, charlamos, Le dije que cualquier viaje de urgencia, allí estábamos a su orden.

Ya teníamos los tres equipos preparados para la inauguración de la escuela, el 181, el 374 y el Stinson.

Llevamos los tres aviones un sábado, fuimos **Cuco el Gordo, Luis Rodríguez, el Sargento Lemes, Fernando López, Nápoles, Cara e Tuta** (*que después hablaremos de él*), y yo. Esa noche dormimos en Placetas con la idea de estar bien temprano en el campo, siempre esa tarde volamos sobre Placetas y el aeropuerto se nos llenó de futuros alumnos. Dormimos plácidamente... y antes de salir el sol ya estábamos en pie. **Cara e Tuta** durmió en el mismo campo en una buena cama, en una buena casa de campaña, le llevamos temprano el desayuno y sonreía agradecido...

Dimos unas vueltas los tres aviones por el pueblo y aquello empezó a llenarse de público, unos para que los volaran y otros para inscribirse como alumnos, anotamos a veinte que querían tomar instrucción. Era innegable que la escuela sería un éxito...

Allí estaba Justo García con Justico, Padroncito con un grupo del barrio Hernando, Vicentico Cosió con su hermana Amparito y su esposo y algunas personalidades que conocimos ese día. Dimos muchas vueltas, pero la mayoría fueron de gratis, claro está que esto había que hacerlo. En toda la semana volaron muchos alumnos.

Pero todo lo bueno que habíamos logrado se nos vino abajo cuando el Sr. jefe de puestos me llamó, o sea me citó al cuartel. Me dijo que no podía seguir volando, ya que el tenía toda la responsabilidad en caso de accidente, ¡Tenía que irme!. En esto fué terminante. Yo le explique los gastos en que habíamos incurrido, pero nada, no fué posible convencerle.

Pude enterarme con alguien, que la esposa de Díaz Paula era hermana de la novia de Vicentico, y que por ese motivo actuó de esa manera, pues, así salvaban a este del peligro de la aviación. Yo pienso que el destino de cada ser humano está escrito y que lo que va a suceder... sucede...

## Despedida

Tuvimos que irnos de Placetas por orden del Sr. Jefe de Puesto. Lo más triste y doloroso para mí fué despedirme de toda esa buena gente del barrio Hernando, todos tan cariñosos, tan nobles, tan atentos.

Fui a ver al Sr. Morales, que era el dueño del Campo donde yo aterrizaba, a Justo García y familia, a Padroncito, el buen poeta, a Tío Cheche y familia, a toda la familia de Lorenzo Hernández, principalmente a Glicería que era toda nobleza y bondad. Sinceramente, yo no hallaba como decirle que me iba a Baire y al fin le dije que yo no sabía cuando volvería, ya que todos los negocios en Placetas se me habían caído y todos mis planes se vinieron abajo. Era una joven digna de casarme con ella, por todo, por su familia, por su belleza, por su honradez. Así me despedí lleno de tristeza, así despegué del barrio Hernando, pase por su casa y todos salieron a decirme adiós y a desearme, suerte.

Siempre tengo vivo en mis recuerdos aquel barrio que conocí gracias al guajiro Diego Pérez...

## CARAETUTA

Caraetuta era un tipo popular en el pueblo, fué mensajero del Centro Telefónico, por su forma de hablar ganó simpatías, todo el mundo le llamaba y le hacían preguntas para oírle. Era joven, pero por su tamaño parecía un niño, al hablar siempre sonreía, tenía cara oval, ojos pardos, pelo castaño y revuelto, a veces usaba gorra, todo le conocían por su apodo, parece que el apodo viene de cuando era pequeñito, que la gente le decía que tenía la cara sucia y cuando le preguntaban el nombre, el decía: "**Caraetuta**". El se llama Israel Brito, pero muy poca gente lo conoce por su nombre.

Una mañana se nos apareció en el campo de aterrizajes y le dijimos que si quería limpiar los aviones, que nosotros le pagaríamos. El aceptó en seguida y nos dijo que él podía hacer el trabajo siempre y ayudarnos en cualquier otra cosa, nos gustó la idea y fuimos a hablar con los padres, para que supieran dónde estaba y en que se ocupaba. Le compramos alguna ropa para que estuviera bien presentable y se puso de lo más contento, algunas veces almorzaba y desayunaba con nosotros, si por la noche íbamos al cine, también nos acompañaba.

Cuando llamaba a Luis le decía Wi, a Nápoles, Campio, a mi Niño Baque, es decir, que para entenderse con él, costaba trabajo, a principio esto nos daba mucha gracia y pasábamos el rato haciéndole preguntas.

Aprendió para qué eran los controles del avión y cómo se volaba, claro está, malamente, voló muchas veces con nosotros de paquete.

Un día que estábamos de fiesta, lo lleve a la iglesia y lo bauticé. Le dije a todo el pueblo: "**El Niño Baque e mi padino**". Estaba como niño con zapato nuevo.

Después de algún tiempo con nosotros, Tuta presumía de saber volar y de no temerle a ninguna acrobacia que nosotros le hiciéramos. No le hacíamos caso, por supuesto, pero él seguía insistiendo. Un día yo le dije: "**Vamos, Tuta**" y despegamos, lo primero fué caballitos, pérdidas de velocidad, vueltas de campana, barrena y ya los gritos me hicieron aterrizar. Le dije: "**Tuta, ahora limpia el avión que lo llenaste de vómito**".

La gente en el pueblo se enteró, al parecer por alguien que estaba en el campo ese día, y el cuento que hacían era que cuando Tuta estaba en el avión conmigo el me decía: "**¡Isa Niño isa!**", y que yo entendía que siguiera dándole vueltas, él seguía: "**¡Isa Niño isa!**" y cuando aterricé dije: "**Ya' paqué Niño, ya caguéto**" (Esto lo conocen todos los camajuanenses).

## CIRO CAMPOS

Cuentan que una mañana Ciro Campos volaba su J-3 con rumbo a Camagüey, era una mañana clara con buena visibilidad, con algunos pequeños cúmulos dispersos.

Ciro le había instalado al Piper un equipo de radio receptor y transmisor y quería probarlo, tenía su aparato de oír al máximo, llamó a radio Camagüey cuando se encontraba ya cerca de la ciudad agramontina y dijo:

"Radio Camagüey, este es el Piper J-3 CU-N500, quiero saber si hay algún tráfico reportado y las condiciones del tiempo, por favor. Adelante." "Piper J-3 CU-N500, ningún tráfico reportado... Techo ilimitado... Visibilidad diez millas... Viento del este... Cúmulos de bonanza dispersos... Al nordeste algunos cirros-cúmulos." "Repita por favor, lo último." "Cirros-cúmulos... Cirros-cúmulos." "No, no es Ciro Cúmulo el que viene aquí... Es Ciro Campos... ¡Ciro Campos!"

**Nota: El CU-N500 no era el número del avión de Ciro.**

## QUINA

En una mañana alegre, los pájaros nos brindaban sus melodías, cerca de nosotros cantaba un sinsonte en un almacigo y en el palmar los pájaros carpinteros nos dejaban oír el sonar de sus picos en el taladrar de las palmeras, los pitirres, los verdones y azulejos, todos se habían puesto de acuerdo en su sinfonía era una mañana esplendorosa, la brisa suave del este, el sol radiante, hacía el oeste observábamos un aurero que majestuosamente hacían gala de sus vuelos casi sin mover las alas.

Estábamos al lado de los cuatro aviones, el Super Cruiser, el Stinson azul, el 374 y el 181, Nápoles

estaba conmigo, también estaba Panchito, el hijo de Rosario y de Pancho el desmochador de la finca. Panchito tendría unos 10 u 11 años, le gustaba mucho los aviones, a cada rato daba su paseo con nosotros, vivía a la entrada del campo de aterrizajes en un bohío muy cómodo y moderno. La mamá siempre nos hacía café cuando estábamos allí el cual sorbíamos con verdadero gusto. Por la carretera, viniendo del central Fé, pasaba un Jeep de la finca, que era de Alfredo Martirena, yo pensando que en él iba Quina, dije: "**Qué lástima que ese 'jeep' no se ponche**". Y Nápoles dijo: "**¡Qué ojalá se ponche!**". Y así fué... Fuimos hasta donde estaba el vehículo... Allí estaban Inés y Lily, pero Quina, no. Inés era hija de Alfredo y Lily una compañera de estudios que pasaba largas temporadas en el pueblo. Les dije que si necesitaban alguna ayuda e Inés me dijo que no que ya Faustino venía (Faustino era el chofer de la casa), y me dió las gracias. A pesar de eso, yo busqué entre las herramientas del carro y encontré sólo la llave de las ruedas, el gato no; por suerte venía por la carretera José el salvaje, que era chofer de la piquera del Fé, que muchos le llamaban "Tarzán". Le dije que me prestara el gato pero al ponerlo debajo no cabía, entonces le dije a José que pusiera el gato mientras yo levantaba el "jeep" por detrás. Me dió tremenda vista haciendo gala de aquel acto de fuerza, pensando que Quina se enteraría. Las jóvenes me dieron las gracias por cambiarle la rueda y se fueron.

Quina era la más pequeña de las hijas de Alfredo, era muy linda, cuando se sonreía sus ojos acariciaban, tenía un cuerpo muy bien formado y esterilizado, era muy simpática, siempre me gustó, bailaba muy bien, además era muy educada en todos los sentidos... ¡Me encantaba!

Esa mañana pase bajito con el 181 por su casa, le vendí muchas listas <sup>(1)</sup> en avión, lo mismo en el avión grande de Cubana que en aviones pequeños, muchas veces, toqué los pinos del patio de su casa. Por fortuna para mí me casé con ella... Tuvimos dos hijos... Hembra y varón... Por eso en uno de mis versos yo digo:

*"La noche tornose clara ....  
cuando aquella dulce diosa.  
Detuvo aquel peregrino...  
Y le dió... Le dió una rosa..."*

Quién me iba a decir a mí que aquel señor que yo fuí a ver para que me prestara el campo de aterrizajes iba a ser mi suegro...

¡Verdad que Dios sabe lo que hace ...!

*"El amor cure a todos, tanto a quien lo dá como a quien lo recibe."*  
Dr. Karl Menninger

<sup>(1)</sup>Vender lista es pasar por casa de la novia o enamorada, yá sea a pie, en carro, o en avión.

## Baire

Le habíamos comprado a Oscar Rabí los repuestos y herramientas que éste tenía en Sta Clara pues él se iba para Baire, su pueblo natal. Pasado unos días, o sea. unas semanas, regresó, y nos dijo que había preparado un campito en el propio Baire y que sería un gran negocio que lleváramos los dos Pipers allá y el Stinson; enseguida empezamos a preparar condiciones para el gran boteo. Y así fué que salieron los Pipers para Baire con su primera escala en Ciego de Avila. En el CU-N181 iban **Luis Rodríguez** y **Vidal Valdés** y en el CU-N374 **Cuco el Gordo**. Mientras tanto, Rabí y yo tuvimos que esperar la gasolina que traeria **Fernando López Moya** de Sta Clara además nos veríamos al día siguiente en Victoria de las Tunas. Vidal regresó de Ciego por carretera a Remedios y Luis siguió solo. Cuco le aconsejó que al partir siguiera toda la Central hasta Tunas. Le dijo: "**Mira, usa el carreterómetro que no tienes problemas**". Luis así lo hizo, pero al llegar a Camagüey se distrajo y tomó una carretera que lo llevó al Sur, éste se dió cuenta regresando a la Central que lo dejó en

Tunas. *Cuco* estaba muy preocupado con *Luis*, y al verle la sonrisa era de oreja a oreja (Hay que tener en cuenta que Luis tenía muy pocas horas de vuelo). En Tunas nos encontramos el grupo y de allí, después de rellenar los tanques, despegamos para Bayamo, ciudad donde nació nuestro himno nacional.

El tiempo no podía ser mejor, el día estaba despejado con algunos pequeños cúmulos de bonanza dispersos. Cuando aterrizamos en Bayamo allí estaban Veguita y sus amigos. Nos atendieron como siempre, a cuerpo de Rey, abrazos, sonrisas, cuentos. De allí continuamos a Baire, cuando aterrizamos el campo estaba lleno de público. Pude conocer al Sr. Enrique Fernández ya su familia Enrique era el dueño del campo, tenía una buena cría de vacas lecheras, que a un silvido de éste. venían a comer de su mano. También tenía colonias de cañas que molían en el Central "**América**" y cafetales en la "**Sierra Maestra**". Además de ser un hombre rico, era una persona decente, dadivosa, daba gusto hablar con él. Cuando llegamos a Baire lo primero que yo hice fué salir a buscar un cuarto para los pilotos en un hotel del pueblo. Inmediatamente Enrique nos mandó a buscar y nos dijo: "*Ustedes no pueden hacerme eso a mí*". y enseguida teníamos tres camas preparadas. Y eso fué desayuno. almuerzo y comida todo el tiempo que estuvimos en Baire. Su esposa. sus hijas, su yerno Alberto Alvarez Vázquez, (más cariñosamente conocido por Beto). Todas personas inolvidables.

Así empezamos los vuelos en Baire. Unos querían que les lleváramos a Jiguaní, a Santa Rita a la Sierra a Mafo, a Contramaestre, a las Minas al Panteón (Así le llamaban los del lugar al monumento erigido en Dos Ríos en el lugar en que cayera nuestro Apóstol José Martí). El campo de aterrizaje tenía una cantina improvisada alrededor de una mata de mangos. Allí se vendía de todo. Macho con casabe, bebidas, refrescos, café, cigarros, tabacos. Ah! y también se bailaba lo mismo de día que de noche. la juventud decía: "*Vamos al manquito a echar un pie*". En ese mismo lugar se fabricó más tarde el establecimiento que llevó por tradición el nombre de "*El Manquito*".

El boteo no podía ser mejor, estuvimos 6 ó 7 días en que no parábamos de volar, solamente para rellenar combustible y aceite, tomar alguna cerveza, alguna taza de café o para recibir el beso de alguna admiradora. Aquello era un fenómeno. . .! **Luis Rodríguez de Las Casas**, en uno de los vuelos llevó a un marinero que quería ver la casa de su novia que quedaba en un lugar circundado de montañas, por lo que Luis tuvo que tomar mucha altura, para después descender en el valle queriendo complacer al marinero pasando por casa de la novia trató de tomar altura, pero el 181 no subía debido a la turbulencia que allí se formaba. Entonces vió un J-3 moviéndole las alas. Y lo siguió, pasando por entre dos lomas, el único paso para salir de allí. Era **Hugo Suárez Vilariño**, que se dió cuenta donde Luis estaba. Así eran nuestros vuelos, una sorpresa cada día.

Cuando los vuelos aflojaron un poco en Baire, **Rabí, Luis, Cuco** y yo nos fuimos a Sta Rita un sábado y domingo. Allí volamos gran cantidad de guajiros que querían tirar sus cartuchitos de caramelos en casa de sus novias o pretendientes, otros querían ver su casa desde el aire y saludar a sus amistades y familia. Matrimonios que decían: "*Vamos a volar los dos juntos porque si el avión se cae, nos matamos juntos*". ¿,Qué les parece. . .? Como si el volar fuera una muerte segura. Había jóvenes que volaban con el sólo propósito de conquistar los pilotos. Realmente nos divertíamos con tantas ocurrencias.

Otro día hicimos un boteo en el pueblo de Mafo, precisamente el 19 de marzo, que era el patrono del pueblo. El campo era un poco distante y volaron unos pocos, de verdad fué un fracaso. Nos fuimos para las fiestas que fueron muy buenas. El resto del tiempo lo pasamos en Baire, que era nuestra base, allí siempre se voló sábados y domingos. el resto de la semana se hacía alguno que otro vuelito. Un día Enrique se cayó en la casa y tuvimos que llevarlo enseguida para Santiago de Cuba fuimos Beto y yo. Cuando aterrizamos en Santiago, tomamos un carro y lo llevamos al hospital de la Colonia Española Allí quedó ingresado por unos días. Yo regresé a Baire para contarle a la familia lo que habíamos hecho. Todos estábamos muy preocupados por la salud de Enrique. Pero, gracias a

Dios, en unos días estaba totalmente restablecido, así que fuí a buscarle y vino con él una de las hijas que le cuidaba.

Los vuelos continuaron en el Manquito. Los bailes se hicieron muy populares. Matrimonios jóvenes y viejos que se tomaban sus traguitos disfrutando de la buena música del tocadiscos, querían volar y allí iba yo con el Stinson. Cuando venían personas solas, las volaba Cuco, Luis o Vidalito, que ya había venido de Remedios.

Siempre los sábados y domingos, estaba el campo engalanado, pues además de ser primavera y estar todo cubierto de flores, las bellas jóvenes hacían acto de presencia con sus mejores trajes. Muchas de ellas venían con sus novios, esposos o amigos. Nos pedían les dejáramos tirar algunas fotos en los aviones. **"Como no, pasen ustedes"** **"No. pero ustedes tienen que retratarse con nosotros"**. **"Bien. con mucho gusto"**. A veces al ponernos en pose para la foto, aquellas jóvenes hermosas se pegaban tanto a nosotros que nos daba mucha pena con los acompañantes. Al extremo que salían de allí discutiendo, algunos parecía no importarles, pero a otros sí. Aquello era una situación bastante embarazosa para nosotros. Y no importaba cualquier piloto les venía bien.

Cuando pasó el 10 de marzo de 1952, se suspendieron los vuelos en todo el territorio nacional, ese día muy temprano Cuco y Luis habían salido en viaje de regreso hacia Camajuaní en el 374, al llegar a Tunas, tuvieron algunas dificultades, pero un sargento que Luis había traído para Baire, cuando vinimos, les resolvió el problema y pudieron llegar felizmente a nuestro pueblo. Vidalito y yo nos quedamos unos días más. El se fué primero que yo en el 181, yo me fui unos días después. La noche antes de irme me la pasé bailando en el Manquito con una de las hijas de Enrique y un buen grupo de amigos me despidieron. Una gran comida adornada con palabras de elogios, chocar de vasos, abrazos de despedida, risa, lágrimas y algún beso . . .

## MILAGRO

Estábamos en la cabeza de la pista en Camajuaní, dentro de la cabina sentados Luis Rodríguez y yo pensando en dar una vuelta y que Luis practicara en el Stinson; la batería del avión estaba bastante floja después de drenarlo y chequear algunas cosas le dije a alguien que estaba fuera: "¿Libre?", y me constestó: "Libre". Apreté el arranque y la hélice se movió un poco, pude ver que un niño fué lanzado hacia la izquierda del avión. la hélice lo tocó por la espalda y lo lanzó a cierta distancia. Suerte que la batería estaba descargada. Me tiré del avión rápidamente y por milagro de Dios el niño no tenía ni un rasguño. Después de registrarlo y ver que en efecto no tenía nada, clamé al cielo y dí gracias al Creador. . .

. . . Verdad que no se puede confiar en nadie. . .!

## LUNA DE MIEL

Se habían casado Ñeca Miranda y Manolo Muros, y quisieron que yo los llevara a San José del Lago a pasar su *"Luna de miel"*, con anterioridad habían hablado conmigo para que ese día no hiciera ningún tipo de compromiso. Así fué que despegamos con el Stinson de nuestro querido campo de Camajuaní, Ñeca y Manolo detrás, yo en mi lugar, explicándoles los lugares por donde pasábamos, era un día precioso de calma; el Franklin roncaba que parecía música; algunas nubecitas nos hacían la gracia de decorar el paisaje: volábamos plácidamente, a veces yo dejaba de hablar para que los tórtolos siguieran en su coloquio. . .

Ya llegando pasamos muy cerca de la sierra de Jatibonico, aprochamos la verde pista de los baños cruzando sobre los cocoteros y posándonos en la grama dimos la vuelta y paramos en la caseta. Allí

estaban **Luisa Ricardito, Raúl García y Lorenzo**. Después de saludarnos, les presenté a la pareja de enamorados. Manolo quiso tirarme una foto delante del Stinson, yo les tiré otra a los nuevos casados y así tendrían un recuerdo de ese día inolvidable.

Un tiempo antes en ese mismo lugar solté solo en vuelo a **Manolo Suárez**, que era el administrador y condueño del central Nela. Este día estaba también Tomasito, cuando Manolo Suárez hizo sus dos cuadriláteros le dije a Tomasito "*Agárralo*" y entre los dos lo lanzamos al lago...

Ese fué su bautizo. A Luisa la solté sola en ese mismo lugar, pero como ya había recibido antes instrucción de vuelo, por esa razón no la lancé al lago.

A Lorenzo le dí instrucción y lo solté solo, por cierto que en su soleo, cuando vino a aterrizar, se despistó a la izquierda y se subió en una lomita que quedaba en ese lado de la pista allí lo agarramos y lo lanzamos al lago entre varios; ese fué su soleo, después volamos varias veces más, pero no solo, pues estaba muy nervioso. Un tiempo después, cuando volví por allí, **Raúl García** le estaba dando instrucción a Lorenzo, yo le advertí que tuviera cuidado con él, a veces se ponía rígido, debido a su temperamento. Lorenzo era muy buena persona muy trabajador, muy honrado, tenía mucho delirio con volar, pero no había madera. En la aviación hay pilotos buenos, malos y mediocres, como en todas las profesiones. . .

Hay quién se pasa la vida volando y no vuela y hay quién volando poco siempre volará . . .

Ese día cuando llevé a Ñeca y a Manolo a San José del Lago, dimos algunas vueltas por el lugar, les mostré todo cuanto estaba a mi alcance, Luisa les enseñó su nidito de amor, o sea la cabañita que les pertenecía. El lugar era un remanso de paz... Nos fuimos a la glorieta la música era un encanto, nos tomamos unos tragos, hicimos algunos chistes, me despedí de ellos con una sonrisa diciéndoles . . . Bueno. . . "*que la luna sea larga y que haya mucha miel. . .*"

Cuando despegué pasé de nuevo en un hasta luego, el lago era un espejo y el sol quería ocultarse en un rosado horizonte. Pensé que esa noche las flores les regalarían a los enamorados su perfume más suave. . . más delicado.. . más persistente. . .

## **BUEN PILOTO**

Habíamos ido a un magnífico baile en la Colonia Española. Cuando terminó, acompañamos a nuestras compañeras a sus respectivas casas. Nos pusimos de acuerdo un grupo para darle una serenata a algunas de nuestras amistades. Por suerte nos encontramos con Antoñico Ledezma, que estaba cantando algunas canciones de moda y también algunas de su propia cosecha. Le dijimos nuestros propósitos y aceptó con gusto. Nos fuimos del parque y comenzamos. Antoñico cantaba y entre un número y otro decíamos algún verso. En algunas casas nos brindaron algo de beber... Lo pasamos bien.

Esto de las serenatas es muy tradicional en nuestro querido Camajuaní. Ya casi amanecido nos fuimos a comer pan caliente a la panadería de Zoilo Pedrosa. Cuando iba para la casa a descansar, sentí que alguien me llamaba. Era César Cabrera, que me dijo: «¿No te acuerdas de la invitación que nos hizo mi cuñado para ir hoy domingo a comemos un enchilado en su casa? «Es verdad» Le dije: «Pero fijate que no he dormido nada y tengo algunos tragos arriba». «*No me importa. yo sé como tu vuelas*». «*Bien, vamos hasta la casa que me voy a cambiar de ropa*».

(Su cuñado es Bertico Espinosa. que vive en Caibarien y tiene también un Piper 1-3). César y yo nos fuimos al campo; allí estaba el 181. Yo le tenía puesto un espejo retrovisor en uno de los tubos del avión, con el propósito de verle la cara a todo el que volara conmigo. Bien, después de drenar el vaso, zafar el tapacete de la unidad piloto estática le quité las amarras al avión, chequeé los controles, le dí varias vueltas a la propela buscando la compresión, puse los magnetos en on y

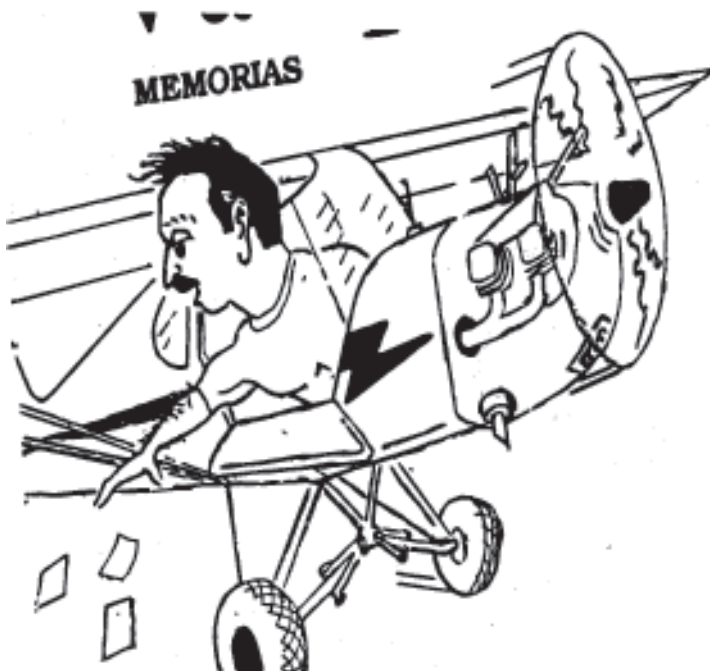


desde atrás le dí un propelazo y arrancó enseguida. Después de ver la presión de aceite y temperatura correctas, probé los magnetos y despegamos normalmente.

Ya en el aire le indiqué a César cómo se volaba.

«Mira César, echas el palo hacia adelante y el avión baja. echas el palo hacia atrás, el avión sube, echas el palo á la derecha. el avión baja el ala derecha y echas el palo a la izquierda y baja el ala izquierda. La dirección la llevas con los pedales. Si oprimes el derecho va a la derecha y

''  
i



si oprimes el izquierdo va a la izquierda. Asi que trata de llevarlo lo mejor que puedas que yo voy a dormir un rato ... , ¡Tengo mucho sueño!», y con la misma me hice el dormido, observando siempre a César por el espejo.

Había que ver la cara que puso el pobre tratando de llevar el avión lo mejor que podía. Pasamos por Remedios siguiendo la carretera como yo le había indicado y llegamos a Caibarien. Empezó a llamarme desesperadamente y yo seguía haciéndome el dormido «¡Niño Vázquez ..• ! ¡Niño Vázquez! despierta por favor!» Me sacudía, me daba golpes en la espalda. Al llegar sobre el agua fué cuando él se extremó gritándome: ¡Niño Vázquez, coñoooooo ... ! Tomé los controles, hice un giro vertical poniéndome viento abajo con la pista que por cierto estaba en reparaciones. El giro al final, un buen resbalo a la izquierda. otro a la derecha y lo dejé caer como una plumita entre dos pilas de tierra. Me dijo: «¡Eres un bárbaro!» Cuando le miré estaba bañado en sudor.

De allí nos fuimos a casa de Bertico, él y la señora nos tenían preparado un delicioso enchilado y una deliciosa salsa de perro que nos chupamos los dedos ... Después de dormir una pequeña si esta en unas mullidas butacas con la brisa a la cara, nos fuimos y pasamos rozándole el techo con una buena picada ...

## DESPEGUÉ Y ATERRIJAJE DE PRECISIÓN

**Alfredo Martirena Herrero** había comprado a los Fernández la finca donde nosotros teníamos el campo de aterrizajes. Cercó toda la finca, mandó a construir nuevas casas de viviendas para los trabajadores, ordenó entresacar el palmar, fomentó una gran colonia de caña, una parte la preparó en cuarterones para la cría de ganado y la otra la sembró de tabaco. Alfredo era un hombre constructivo, dadivoso y humano. Todo el que tocaba a su puerta siempre fué atendido generosamente. Yo pude conocerle bien de cerca...

Fuí a verle y le dije de la necesidad que tenía de seguir utilizando su campo con mis aviones. Me autorizó y allí seguimos como siempre, nosotros manteníamos la pista en muy buenas condiciones, siempre tratábamos de que el público utilizara la portada y no la cerca.

Pasado el tiempo, Alfredo fué a verme con el propósito de tirar una cerca que atravesaba la pista. ésta acortaba el espacio que teníamos para los despegues no tanto así como para los aterrizajes. El me indicó el lugar en que quería la cerca, yo le dije que aún con la cerca allí yo podía operar, que no tuviera pena. Pues allí con el campo más corto seguimos aterrizando y despegando, como el viento casi siempre soplaba del este, no había problemas, y la única dificultad la tendríamos con el Stinson que despegaba más largo que los Pipers.

Una mañana que el viento estaba del oeste, teníamos que ir a Sagua Luis, Cuco y yo. Arrancamos el Stinson, le dimos su temperatura y nos fuimos hacia la cerca nueva, allí probamos los magnetos, le puse un cuarto de "flaps" y nos lanzamos en la carrera de despegue, cuando íbamos por la mitad del recorrido, pude ver lo alto que estaban los almacigos del extremo de la pista, probé tirando del timón y al darme cuenta que no había sustentación, quité los "flaps", quedándome con la palanca en la mano, el acelerador estaba fijo al máximo, ya no podía detenerme. Cuco y Luis nada decían, cuando me acerqué bastante a la cerca de almacigos, le dí un tirón a la palanca de los "flaps" y el avión dió un salto, puedo decirlo así, para salvar el obstáculo, después bajé un poco y fuí quitando la palanca lentamente guardando las aletas y ganando velocidad. trepando normalmente y poniendo rumbo a Sagua la Grande (Este despegue no se puede hacer todos los días).

Otro día estando en Sagua precisamente, había llegado en un carro de alquiler nuestro buen amigo e inspector de aeronáutica civil. Francisco Pérez Arce, andaba en su recorrido normal, chequeando aviones para seguridad nuestra. Después de terminar su función en los aviones de Sagua e irnos a almorzar, le dijimos se fuera con nosotros en el Stinson, pero al mirar hacia allá, vimos una tremenda turbonada. A pesar de eso nos despedimos de los Yanes y de los otros pilotos que allí estaban, despegamos con rumbo a Santa Clara, y en unos minutos estábamos metidos en tremenda sopa, íbamos relativamente bajito, no se veía nada, después de algún tiempo de vuelo, le dije a Paco que con esa agua no podíamos entrar en Santa Clara, toda vez que teníamos algunas lomas por el camino y alta tensión al llegar al campo, que mejor nos fuéramos a Carnajuaní y de allí nos íbamos en carro a donde fuera.

El aprobó la idea puse un rumbo norte pensando encontrar la línea del tren que va de Sagua a mi pueblo, hacia delante no se veía nada, el agua era muy fuerte y solo se veía hacia abajo, el viento nos molestaba bastante, pero nosotros íbamos bien bajo cuando encontré la vía férrea la seguí sabiendo que no había ninguna altura que nos estorbara. Así pasamos Encrucijada, Vega Alta, La Luz, Quinta, y al llegar al ingenio demolido "La Matilde" todo aclaró. La turbonada había pasado por Camajuaní, pero los campos estaban encharcados, el sol era radiante, su reflejo en los charcos no nos molestaba, era por la tarde, pasamos sobre el pueblo, las calles parecían ríos.

Aprochamos el campo, reduje la velocidad al mínimo de sustentación, puse "full flap". Paco estaba sentado a mi lado, detrás Cuco y Luis. había más bien calma, pasé los almacigos. me pegué al

suelo y quité los "flaps", el Stinson se desplomó casi sin sentirse, todo era agua. El avión parecía un barco desplazando el agua con la proa, apliqué los frenos y seguimos patinando. Paco se agarró de uno de los tubos delanteros levantándose y diciéndome: "La cerca, la cerca ...!". "Sí, Paco, no te preocupes, que no vamos a llegar a ella". Preparé el freno y pedal derecho, incliné el timón hacia la izquierda, y cuando estaba bastante pegado a la cerca aceleré lo adecuado, metiendo freno y pedal del lado derecho, el avión giró en tierra y agua rápidamente y al instante "taxeábamos" para nuestra plataforma. Paco para elogiarme me dijo: "Quiero que sepas que esto que acabas de hacer se lo he visto hacer a muy pocos", "Gracias, Paco," le dije.

Nos fuimos al pueblo después de bañarnos, fuimos a comer, nos tomamos unos tragos y salimos en el carro de Luis Rodríguez de las Casas a Santa Clara, a Cabaiguán (Estuvimos en casa de los Borges), de allí a Sancti Spiritus donde después de unos tragos dejamos a Paco y regresamos a Camajuaní. (Tampoco este aterrizaje es conveniente hacerlo todos los días).

## VISITA

Bertico Espinosa vino a Camajuaní con su J-3 v~nas veces y da la casualidad que las veces que vmo yo estaba fuera. Nunca pude devolverle las atenciones que había tenido siempre conmigo.

Una de las veces que vino a mi campo, hizo el aproche muy bajo y se le desplomó el avión en el potrero que está anterior a la pista antes de llegar a los almácigos. Parece que el motor se le apagó por tener la mínima tan baja. El Piper se dañó

## AGUILAR y ROLANDO

Santa Clara, la ciudad de Marta. La capital de la provincia de las Villas tenía un buen aeropuerto donde se tiró el «Expreso Aéreo» muchas veces volabán carga y pasaje. Después vino «Cubana de Aviación» para hacer los vuelos regulares de carga y pasajeros.

Orestes Romero estableció en ese campo una escuela de aviación con verdadero éxito. Primero él era el instructor, y con posterioridad lo fueron Flores y José Caballero. Tuvieron muchos alumnos que conocí. Entre ellos a Ismael, que era mecánico de la Chevrolet, Pipo Martínez, el de las guaguas, que fué también dueño del hotel Santa Clara. Alivio, que tenía su Piper J-3. Aguilar y Rolando, que ambos fueron empleados de las oficinas del Expreso Aéreo. O'Farrill, famoso por su vuelo a la Coloma Segundo Borges, que más tarde fue gobernador de Sta Clara. Su hija Noemia y muchos buenos aguiluchos que no recuerdo ahora. Estaba el Chino como maletero y atendía también el despacho de gasolina y aceite.

Pomporompo, era por decirlo así, el chofer No.1 del aeropuerto. Claro está, habían otros. Trabajaba como mecánico Atomo, al que conocí en Rancho Boyeros, que voló con los aviones de Arjona a Camajuaní en el primer boteo que se dió un 19 de marzo.

Según me contaron, Atomo había reparado un J-3 y lo fué a probar Aguilar que volaba muy bien. Hizo varios aterrizajes y despegues volándolo un tiempo arriba y haciendo algunas acrobacias. En el último aterrizaje habló con Atomo explicándole el comportamiento de la máquina. Se fueron los dos juntas y despegaron. El viento estaba suave y en relación a la pista. Después de tomar altura y de hacer el primer giro, volando viento abajo se les apagó el motor. Parece que se desesperaron por hacer el giro final y se cayeron en pérdida. Hay quien dice que los dos se fajaron por los controles. y esto es fatal... Murieron los dos en el acto.

Esto fué el 10 de abril del año 1947. estaba bastante mal, pero se podía reparar. Allí le quitaron las alas y se lo llevaron para Caibarién en un camión. Yo lamenté no estar en Camajuaní para prestarle ayuda en todo cuanto fuera posible. Unos días después le vi en Caibarién y me dijo que ya el Piper estaba volando, que había quedado como nuevo. Me dió mucha alegría saberlo y lo felicité.

Cuando este avión se cayó todos decían: «Se cayó el Niño Vázquez». Esta noticia se regó como la pólvora y medio pueblo, o sea, el pueblo entero fué a ver el accidente. Mas ... no me encontraron. : en Camajuaní, me enteré por Rolando que estaba trabajando en las oficinas del Expreso cuando estuve en Santa Clara a los pocos días.

Rolando era un joven de estatura baja de pelo negro rizado, muy despierto, le gustaba su trabajo, pero lo que más le gustaba en la vida era volar Cuando nació tenía el labio leporino, al ser mayor; lo operaron. pero siempre habló con dificultad motivo por el cual le llamaban «Guaña Guaña'» Yo siempre le traté con respeto, era un buen muchacho, con muchos deseos de superarse, aprendió el arte del vuelo en poco tiempo, todos le querían. Me contaron que una vez Pipo le prestó su avión.

No recuerdo bien. pero me parece que era un Culver- de ala baja con tren de aterrizaje retrátil, Un avión de más velocidad de los que él volaba siempre, pero fácil en su manejo y muy maniobrable, volando despegó, estuvo un tiempo volandolo arriba para ganarle confianza al equipo, hizo un despegue perfecto guardando el tren correctamente, pero cuando vino el aterrizaje, planeó normal, niveló a cierta altura, levantó la nariz perdiendo velocidad, el avión se hundió y tocó de barriga... ¡Se le había olvidado sacar las ruedas! Ya pueden ustedes imaginarse los daños causados por un olvido, (Estas cosas suceden cuando no se tiene una lista de chequeo a bordo).

Al pasar el tiempo supe que estaba preparando un campo de aterrizajes en la carretera de Cumbre en Placetas, trabajó de sol a sol con una motoniveladora, era demasiado el trabajo para él solo, muchas veces se pasaba el día sin probar bocado, era obsesión lo que tema con su campo, mucho trabajo, poca alimentación, se enfermó y murió ... El pobre no pudo ver realizado sus deseos... La vida es esa... Unos llegan... Otros no.

‘« **Hetrátil: Que guarda las ruedas.**

## **YO SOY AUTÉNTICO**

En unas elecciones parciales en Cuba. el partido Auténtico se había dividido, es decir, que habían dos facciones, una seguía con el emblema del partido y la otra facción no. Los que seguían al partido hicieron una propaganda sacando unos pasquines en los cuales se veía una mano apuntando el emblema y decían:

### **"YO SOY AUTENTICO - YO VOTO AQUÍ"**

La facción que no seguía el emblema del partido preparó un "**meeting**" en el pueblo de Vueltas; un sábado, el lugar era en el parquesito de la iglesia, en el mismo centro del pueblo. Por este motivo me mandó a buscar el juez de Vueltas, para que yo le tirara una propaganda doblada y presillada de estos pasquines. Yo le expliqué a Beito el peligro de tirar ésta propaganda pero como a mí me gustaba hacer maldades le dije que las tiraría. Es decir, que recogí los pasquines, me fuí a Camajuaní, llamé al moro **Abel Fí** para que él tirara los papeles y yo atender el vuelo exclusivamente.

El pueblo de Vueltas es un pueblo peligroso para volar bajito; pues el viento se perturba mucho y además, hay muchos molinos de viento que interfieren el vuelo bajo. Así que ese sábado, estando el "**meeting**" en su apogeo, cuando los oradores estaban en la euforia de sus palabras, llegamos nosotros con el avión y los papeles. Al principio todos nos saludaban alegremente, y yo le dije al moro que íbamos a dar otra vuelta para ver la reacción de aquellos políticos.

Cuando llegamos sobre el parquesito de la iglesia aquello fué algo apoteósito, parecía una guerra; los voladores y palenques estallaban muy cerca del avión, en ese instante giré descendiendo sobre los techos de las casas y entre molinos de vientos y dos edificios altos que hay en el pueblo pudimos evadimos del ataque. Siempre pudimos ver en el avión algunos impactos de bala.

Realmente yo sabía que esto pasaría pero nos divertimos.

## FRIJOLES COLORADOS

Estábamos en el campo todo el grupo de aguiluchos, el día esplendoroso de sol, la brisa fresca, hablamos de cosas pasadas y usábamos bromas entre unos y otros. Para mejorar aquello y adornarlo llegaron un grupo de jóvenes amigas nuestras del pueblo. Venían mi preferida, **Luisa Clementina**, la poetisa **Thelma Fernández**, **Alicita**, **Aurorita** y **Panchita**. Después de charlar un rato, las volé a todas, que quedaron complacidas, las paseé por sus casas en el pueblo, las volé bien suave pues el día lo permitía, a todas les gustó el vuelo y siempre fueron muy buenas propagandistas de la aviación.

Cuando volé a **Thelma** despegamos normalmente y cuando tuve altura la pasé por su casa, y ya sobre el campo le hice caballitos.

Thelma me dijo que tenía ganas de vomitar, le abrí la ventanilla y le dije que sacara la cabeza rápidamente. Cuando aterrizamos, lloraba, todos tratamos de consolarla. Ella decía: "**Mira como te puse el avión, y yo que comí frijoles colorados**". "**Eso no es nada Thelma, yo los como a cada rato y me gustan mucho**".

Después todos nos reíamos. . .

\*\*\*\*\*

## VUELO DORMIDO

Me había acabado de acostar, pues me había pasado la noche bailando, me despertó **Héctor Martínez** un amigo de Camajuaní, que era bancario y que trabajaba en Morón. El tenía que abrir el banco donde trabajaba y era lunes. Cuando desperté me dijo que tenía que llevarlo a Morón. Yo le dí las llaves del avión diciéndole que viera a **Alberto Alvarez** en el **Hotel Sevilla**, que él volaba muy bien y que llegaría con seguridad a su destino. Me dijo que no, que tenía que ser yo el que lo llevara. Me levanté, me vestí y nos fuimos a desayunar al *Cosmopolita*, de allí tomamos un carro de alquiler y nos fuimos al campo. Todavía el sol no había salido, la yerba estaba perlada con gotitas de agua finísimas, todo estaba despejado. Safé el avión, lo drené, lo arranqué y calenté, quité los calzos y nos fuimos a la cabeza de la pista. Después de probar magnetos, aceleré al máximo, la propela al enroscarse en el aire húmedo de la mañana quitaba las gotitas de perla de la grama y las paseaba por todo el avión. Despegamos plácidamente, el vuelo era un encanto de suavidad y frescura, tomamos unos 1,500 pies de altura. Ya el sol había salido. Pasamos el central *San Agustín*, *Zulueta*, central *Adela*, *Buenavista*. Yo le iba mostrando a Héctor todos los lugares que él no conocía desde arriba: central *Narcisa*, central *Vitoria*, *Yaguajay*, *Mayajigua*, central *Nela*, los baños de *San José* y por fin descendimos en Morón. Héctor, después de pagarme, me dió las gracias y me fuí rápidamente. A unos 2.500 pies nivelé el avión y el sueño me dijo, aquí estoy yó, traté de no dormirme dándome en la cara mojándome los ojos, pero el vuelo era tan estable y tan fresca la mañana que lo último que recuerdo haber visto fué la costa a través de *Nela*. Me desperté asustado a la vista del central *Adela* y *Buenavista*. No volví a dormirme hasta que aterricé en mi pista, seguí hasta el final, allí me recosté al asiento y eché tremendo sueño. Me despertó uno de los trabajadores de la finca pensando que me pasaba algo. Le dije: "**no me pasa nada, solamente que no dormí anoche por el baile del Liceo**".

Estas son las locuritas de la aviación que nunca deben hacerse y se hacen, y puedes salir bien o mal.

\*\*

## SE ACABARON LOS SUEÑOS

Todas las mañanas temprano yo acostumbraba a irme a pie para el campo de aterrizajes, siempre iba conmigo algún alumno, muy raras veces me iba en carro, pues me gustaba caminar a pie. Pasando por el pueblo me llamaba alguna señora o alguna joven aconsejándome que no volara en ese día yá que había soñado que yo me caía en el avión incendiándome y que moría en el accidente. Yo les daba las gracias y les decía: **"No se preocupe, que nadie se muere en la víspera y los sueños, sueños son..."**

Como esto me ocurría con mucha frecuencia toda persona que me aconsejara por los sueños que no volara, yo hacía lo contrario, chequeaba bien el avión, despegaba y al rato estaba sobre su casa dando un **"show"** raspando el techo varias veces. . . Pues así se acabaron los sueños, ya nadie me llamaba para eso.

Hay personas que hacen esto de mala fe, otras no, pero como nadie tiene un letrero en su frente, yo juzgaba a todos por igual.

### **"BRIGUILLIN"**

Muchas veces en tiempos de parrandas nos reuníamos en un café a tomarnos algunos tragos yá que todas las noches bailábamos en diferentes casas de amistades. A veces, estando en el café llegaba **Briguillín** a que le invitara, yo lo hacía con mucho gusto siempre. **Briguillín** era un negrito del pueblo, tabaquero de profesión, muy decente.

Después que se tomaba algunos rones me decía que cuándo yo le iba a dar una vuelta en el avión, siempre le decía: **"Vé mañana temprano al campo, a eso de las ocho, que te voy a dar una vuelta"**. Algunas veces fué pero... Yo no estaba ya. Había despegado temprano o ese día yo no iba al campo, muchas veces fué y se encontró los aviones solos. Al fin un día lo vi camino del campo, le pasé por arriba con el avión y le grité: **"¡Briguilli!"**, lo esperé, cuando llegó me dijo: **"Oye, vamos a hacer .una ampudiada con el avión."** **"Cómo no. Bríguilli. monta"**. Le dije, lo amarré y lo llevé por su casa, quedó muy contento. Siempre que me veía me regalaba dos tabacos.

Todavía cuando salí de la prisión, se enteró y fué a mi casa a llevarme los dos tabacos de costumbre y me dijo: **"No se me olvida cuando hicimos la ampudiada en el avión ..."**

\*\*\*

### **VUELOS. . .**

En el campo de aterrizajes, durante la semana nos visitaban siempre algunas jovencitas con el pretexto de retratarse o de que le firmáramos el autógrafo. Teníamos que tener mucho cuidado con éstas jóvenes, pues algunas eran muy niñas todavía y tan hermosas que lo sacaban a uno de sus cabales. Otras veces íbamos el grupo a los cañaverales, pelabamos caña y repartíamos canutos. Siempre lo pasábamos bien.

\*\*\*\*

### **Central Fé**

Un domingo que había pocos vuelos, despegué en Camajuaní y me fuí al central Fé, después de dar algunas vueltas sobre el batey, me tiré en el cuadro de pelotas que era bastante pequeño, aquello se llenó de público, el primero que voló conmigo fué Cheo, que era retrasado mental de nacimiento, Cheo me conocía y me quería mucho, pues cuando yo iba al central Fé y a Salamanca a vender, siempre iba conmigo en el carro, a veces tocábamos alguna rumbita y Cheo bailaba; después lo

dejaba en su casa y le regalaba dulces. Cuando le di la vuelta a Cheo algunas damitas quisieron volar y también algunos jóvenes. Siempre se hizo algo, pero la mayor parte de las vueltas fueron gratis...

\*\*\*\*\*

## "La Media Luna"

Otro domingo que estábamos en el campo con nuestras compañeras de fiestas, fuimos visitados por jóvenes del cabaret "**La Media Luna**". Al parecer algún amigo me jugó esa broma invitando a esas pobres mujeres a volar ese domingo de gratis en aviación y lo hizo a mi nombre. . . pues Alberto y yo las volamos pasándolas por el cabaret y saludando a **Patato Manso**, que era el dueño de aquel negocio. Después de todo nos divertimos con las ocurrencias de ellas, cuando terminamos de volarlas nos invitaron a que fuéramos por el cabaret a bailar algunas piezas. Les dijimos que sí, que iríamos. A nuestras amigas de fiesta no les gustó nada esa invitación.

Quiero aclarar que yo no tengo nada en contra de estas mujeres, al contrario, ya que muchas están en eso en contra de voluntad. . . y por ironías del destino. . .

## CAIBARIEN

Estábamos en el hotel Comercio en Caibarién un grupo de aguiluchos: **Manuel Salceda**, **Cuco el Gordo**, **Napoleón Diego**, el Moro **Abel Fi**, **Ignacio Rodriguez**. **Ñico** el eléctrico y **Luis**, el de la Estrella que nada tenía que ver con la aviación. Allí tomamos algo y nos fuimos a almorzar al hotel España una deliciosa salsa de perro y un enchilado de langosta, lo pasamos más que bien. Esa reunión se debió a un pequeño carnaval aéreo que tuvimos ese día en toda la mañana. Muchos participaron y se destacaron con verdadera pericia. De Caibarién estaban los hermanos **Machado** con su Luscombe, **Pedro Enrique Montero**, más conocido por el **Nene**, con su Ryan. **Vidal Valdés**... **Vidalito** con su Vultee, **Bertico Espinosa** con su J-3, **Ciro Campos** con otro J-3, estaban también **Chang López**, el hijo de **Gabino Cuevas**, **Patricio Suárez** y otros. Habían pilotos de Sagua, de Cabaiguan, de Sancti Spiritus, de Santa Clara. Por cierto que cuando yo aterricé en Caibarién, di un tremendo ruedazo en la pista y brinqué uno de los aviones que estaba a mi derecha pasándole muy cerca de la nariz, otro ruedazo, otro brinco y así fuí dando motorazos y brincando aviones hasta el final de la pista. Cuando regresé lo hice en una rueda. En otra, el primero que me habló fué **Orestes Romero** que me dijo: "**No me vayas a decir que eso lo hiciste a propósito**", "**¡No!**" "**Eso me salió de casualidad...**" le dije riendo.

El campo ese día estaba adornado de muchas bellezas de la Villa Blanca y recibimos el aplauso y la admiración de todas ellas.. Por cortesía dimos algunos vuelos a estas damas, las paseamos por *Cayo Conuco*, *Cayo Ratón*, *la playa Militar* y *Cayo Francés*. Hicimos muy buenas amistades. Por último, nos fuimos a bailar a la playa Militar... Esa tarde el moro se llevó el 181 y yo me fuí por carretera después de media noche...

## PESQUERO

El sábado temprano me fuí con **Luis Diez** a *Pesquero*. Aterrizamos en el camino frente a la casa de **Silvestre García**. Luis iba a pasar el día en casa de Silvestre que tenían fiesta por algún motivo. Allí estaba su esposa esperándole.

Pesquero es un barrio de Camajuaní que queda a unos seis minutos de vuelo. Lo que utilicé como pista era un camino bien largo y llano. Tenía a la derecha varias casas con una bodeguita al

final. La primera casa era la de Silvestre que estuvo todo el día de lo más animada. Además de la familia estaban muchas amistades y poetas rivalizando en el punto guajiro, los lechones se estaban asando y la bebida por la libre.

Yo aproveché para volar algunos guajiros que querían tirar su cartuchito de caramelos en casa de sus novias y amistades. Hubo algunos vuelos gratis como siempre. Entre los que volaron había un joven que estudiaba por "*National School*", aeronáutica el cual manifestó sus deseos por hacerse aviador. Cuando volamos, como él conocía la teoría del vuelo, le dí los controles, giramos a un lado, a otro, trepamos, planeamos y en el aterrizaje le dije que me siguiera en los controles. Volamos cerca de media hora y por supuesto, le cobré lo mismo que a los demás del boleó. Le hice saber lo que costaba un curso de piloto aviador privado, las horas voladas que requería el examen médico, en fin, todo lo concerniente al curso. Le invité a que fuera a Camajuaní que yo estaba dispuesto a ayudarlo. . . Pero no fué.

Cuando terminé los vuelos me fuí para la fiesta a comer lechón y tomarme unos tragos. Por la tarde regresamos para Camajuaní, pero al otro día volví, pues la fiesta seguía, llevé a **Castillito** el chofer que estaba enamorado de una de las muchachas de la casa. Yo comencé los vuelos, que no fueron muchos, como tenía tiempo, me subí bien alto e hice doce vueltas de campana seguidas, pero cuando aterricé vino a mí un guajiro de compleción fuerte con un vozarrón de trueno que me dijo: "*Oiga Niño Vázquez . . . Usted no tiene nervios. . . Usted no tiene nervios. . .!*" "*Usted es el hombre más guapo que existe. . .!*"

Todas estas cosas nos pasaban en esos campos de nuestra Cuba. . . La humildad, la decencia, la nobleza y la bondad eran cualidades características de nuestros guajiros.

Yá en la tarde Jacinto Castillo y yo despegamos de regreso a nuestra pista.

## LA LOMITA

**Cuco el Gordo (Pedraza)** tenía un amigo llamado **Permuy** en un barrio que pertenecía a Remedios. Este era el dueño de una finca y de una bodeguita en ese lugar. El quería dar un boteo con dos aviones y nos pusimos de acuerdo. Fuimos a probar el campo en el 181. Aterrizamos, el campo estaba muy bien orientado y nivelado, solo que tenía una pequeña lomita en la cabeza de la pista. Cuco me la mostró y me dijo: "**Hay que tener cuidado con el pico Turquino . . .** Nos reímos...

Allí estaba el Sr. Permuy. Le dije que vendríamos el sábado y el domingo. Cuco le dijo que no se olvidara de asar el lechón. Nos fuimos y el sábado yo venía con **Luis Rodríguez**, en el 181, Cuco y **Tomasito Carrera**, en el 374. Aterricé yo primero, aquello tenía bastante público dispuesto a volar. Permuy ya había preparado su kiosco para la venta de emparedados, refrescos y cervezas. Cuco y Tomasito estaban en el aproche, al ir acercándose Tomasito le dijo: "**¡Cuco, la lomita!**" . . . "**Cuco, la lomita . . .!**", "**¡Cuco, la lomita. . .!**" !Y allá va eso!. Cayó precisamente sobre la lomita y el tren de atenzajes sufrió las consecuencias.

Tuve que llamar a Vidalito por si venía la guardia rural se presentara como el piloto del avión yá que él tenía licencia y los otros nó: Enseguida sacamos el tren y lo llevé a Camajuaní para soldarlo como siempre con **Veitia**. Así que el boteo quedó para después.

Cuando traje las patas del 374 yá soldadas, nadie quería volar el 374, solo el 181, que lo estaba volando Cuco, Tomasito, Luis y Vidalito. Yo despegué en el 374 e hice algunas acrobacias, aterrizando en una rueda, en la otra, y así pude convencer a los guajiros que el avión estaba seguro. Con Cuco no querían volar, pero Cuco le dió una vuelta a Permuy y después volaron otros.

El boteo se extendió hasta el domingo, pero en realidad fué flojo.

Yá en Camajuaní, Cuco nos decía: "**Caballeros, que bueno estaba el lechón, los frijoles**



**negros, el arroz y la yuca con mojo, ¿verdad?".** El grupo le contestaba: "**Cuco, la lomita. . . la lomita**".

Otro día fuí con **Frank Herrera** a un campo que este preparó en *Jinaguayabo*, que también pertenecía a Remedios, volaron muy pocos, ya en la tarde me fuí con Frank a Frescura, término de Vueltas, donde él tenía una novia, muy linda por cierto. Nos tiramos en una guardarraya que no estaba muy buena, conocí a la familia de la joven, enseguida nos brindaron café invitándonos a que nos quedáramos a comer, les prometimos que otro día sería, . . Y fué, Frank era comerciante y cliente mío, tenía un café y tienda mixta en Jinaguayabo, fuimos amigos y compañeros de fiestas.

Esa tarde cuando dejé a Frank en Jinaguayabo, un buen guajiro quiso que lo volara, pero me dijo: "Usted me vuela, eso sí . . .pero tiene que ser bajito y despacio." Cuando volamos el pobre cerraba los ojos.

## LAS TOALLAS

Estaba en el poder Fulgencio Batista, las cosas no estaban nada buenas, había mucha propaganda en contra del gobierno, sabotajes, atentados, las lomas estaban llenas de revolucionarios que se fueron a luchar con el pensamiento de buscar un mejor gobierno para su país. Habían quemado el edificio del aeropuerto José Martí y todo estaba muy difícil. Los pilotos que hacían guardia tenían que permanecer en el aeropuerto por si fallaba alguno al vuelo, la estancia se hacía muy difícil, pues el hotel se quemó completo.

*Combarro* estaba de guardia y me vió, hablamos y después me dijo que si él podía ir a mi casa a tomar un baño. Yó le dije que sí y fuimos. Le presenté a mi esposa y le dije que le buscara unas toallas, que mi amigo iba a tomar un baño. Por suerte, teníamos algunas sin usar, que eran regalo de nuestra boda y que *Combarro* estrenó. Cuando terminó su baño tomamos algo y nos fuimos de nuevo al aeropuerto...

A los pocos días, *Combarro*, *Medrano* y *Ana Reina* morían en un accidente en bahía de Nipe en un Viscount de cuatro motores que había sido secuestrado por unos irresponsables. Estuvimos muchos compañeros en el entierro que lloramos la pérdida irreparable de aquellos amigos que nada tenían que ver con la política.

Un tiempo después vino a mi casa *Napoleón Diego* con *Pastora* y su pequeña hija. Napoleón estaba de vacaciones y se iba de viaje con ellas a Estados Unidos. Como las condiciones en el aeropuerto no eran las mejores, vinieron para asearse con más comodidad. Napoleón tomó un baño y usó las mismas toallas que usó *Combarro*. Los acompañé hasta abordar el avión. Después yo comentaba a mi esposa: "**Si Napoleón llega a saber que Combarro se secó con esas toallas, no se baña. ¡Con lo supertiscioso que es!**"

Después que vino de sus vacaciones y estando volando con la fuerza aérea se estrelló con un C-47 y murió. Pude enterarme que a éste avión alguna persona mal intencionada le había cambiado los cables de las aletas compensadoras que se operan desde la cabina en caso de que un motor falle. Murieron dos personas que nada tenían que ver con la política y que el único interés que mediaba en ellos era volar; ellos fueron: Napoleón y su co-piloto.

Un día llegó mi hermana a mi casa y mi esposa le contó esto que acabo de narrarles. diciéndole que iba a botar las toallas y mi hermana le dijo que no que ella las quería, que esas toallas estaban muy buenas y que ella le daría un uso debido. Tomó una para ella, la pequeña y la grande la cortó dándole la mitad a mi sobrina Mary. Al poco tiempo le dió a Mary como una especie de embolia y estuvo muy grave y a mi hermana le dió una hemiplegia cerebral que le costó trabajo rebasarla. Déjenme decirles que yo me hubiera secado con las toallas y no me daba ni frío ni calor. Yo en esas cosas no creo. No soy supertiscioso. ni creo que las toallas tuvieran algo que ver con las muertes o desgracias, pero si ustedes ven unas toallas grandes rosadas. felpudas, tengan mucho cuidado de secarse con ellas. . .

## FELON

Yo estaba en el campo, llegó con su Carro lleno de propaganda **Rafael Machado Concepción**, más conocido por **Machadito**. Estábamos en época de política. Ibamos a tirar pasquines por todo el municipio. La propaganda era por Fulgencio Batista y Saldívar para presidente. Esta la pagaba mi amigo **Orencio Rodríguez Jiménez**, senador por Las Villas. Ese día había un enorme "meeting" en el parque Leoncio Vidal de Camajuaní . . . Despegamos Felito y yo con los papeles, el tiempo bueno, el viento estable, los papeles caían donde queríamos que cayeran. Nos fuimos por el barrio de Sabana, Salamanca, Sta. Clarita, el Bosque, Santa Fé y Falcón. Allí nos tiramos en un potrero que está al lado del río, aquello se llenó de público enseguida. Pudimos ver a muchos conocidos entre ellos a la familia **Sarduy**, saludamos a **Nereida**, a su esposo **Ramón Bulit**, que de entre los pintores, el mejor retratista de Cuba. Ese día querían volar algunos, pero no había tiempo nada más que para propaganda. así que despegamos y nos fuimos para Camajuaní. Yá el "meeting" estaba en su apogeo, pasamos rozando la tribuna que estaba frente al hotel Cosmopolita en el mismo parque, pasé varias veces. Después Felo me pidió que hiciera algunas acrobacias y tomamos suficiente altura e hicimos maravillas. Yo pensé que Machadito como le llamaban algunos, sentiría miedo, pero nada de eso.

Este buen amigo demostró su valor una vez más en la brigada 2506 en Girón. Esa noche estuvimos festejando en casa de **Merito González**. que era el alcalde del pueblo.

## EL CIRCO RAZZORE"

Después de las fiestas que tuvimos en la provincia de Oriente, cuando regresamos a Camajuaní tuvimos un tiempo muerto, y pasados unos días, aterrizó en nuestro campo un Stinson color azul igual que el nuestro, el piloto era gordito, de mediana estatura, realmente no recuerdo su nombre, éste venía de Ciego de Avila y nos dijo que él le estaba haciendo la propaganda al Circo de Razzore, pero que no le era negocio, que si nosotros queríamos seguir con ellos, podíamos ir hasta Chambas y hablar con Emilio Razzore para seguir la propaganda Yo le dije que sí, y partí enseguida para Chambas el mismo día, como era por la mañana, tenía bastante tiempo.

Llegué allá y me tiré al lado del circo después de hacer algunas acrobacias. Hablé con el Sr. Razzore, que me cayó muy bien, recogí los papeles y un anticipo. Los papeles de propaganda los puse en el asiento de atrás y los amarré, dejé solo la que tiraría en Chambas y Mayajigua Esa tarde yo tenía que tirar, hoy el circo Razzore en Chambas, mañana el circo Razzore en Mayajigua. Despegué y comencé haciendo giros verticales picadas, medios barriles, y al salir de uno de esos giros, comenzando una picada, uno de los paquetes de propaganda se safó y quedó trabado entre el tubo que agarra el palo de atrás y el tubo del asiento, no podía mover los controles, en un instante me safé la faja, me viré en el asiento, agarré el paquete y lo tiré atrás. Estaba pegado al techo de una casa cuando pude tirar del palo. Me salvé milagrosamente, cuando nivelé estaba sudando, había pasado el niagara en bicicleta. . . Tiré los papeles de Chambas y Mayajigua y seguí para Camajuaní, donde les conté todo a mis amigos.

Al otro día tiré los papeles de hoy en Mayajigua mañana en Yaguajay así seguí pueblo por pueblo, Meneses, Iguará, Caibarien, Remedios, Camajuaní, Sta Clara, donde anuncié cinco días, Ranchuelo, Cruces, Rodas, Abreu, Cienfuegos otros cinco días, Central Covadonga, Yaguaramas, Aguada de Pasajeros (Aquí con un viento muy fuerte en el despegue, éste me puso el avión perpendicular a la dirección del movimiento inicial y así despegué. Nunca pude saber si fué un remolino pues el día estaba totalmente despejado). Seguí yá en la provincia de Matanzas por Calimete, Colón, donde tuve que dejar el 181 por el Certificado de Navegabilidad extraviado, me fuí a Camajuaní y recogí el 374 y seguí mi propaganda a Banagüises, Máximo Gómez, Cardenas. Como base tenía a la Ciudad de Matanzas; pero nadie tenía gasolina de aviación, tuve que echar de automóvil. En distintas ocasiones cuando aceleraba el motor, tiraba explosiones, tendiendo a pararse, había que echar todo

el acelerador atrás e ir acelerando muy despacio para que el motor volviera a coger y eso que yo le levantaba el octanaje a la gasolina con un líquido que vendían en los garages en aquel entonces. Esto me pasó en la Ciudad de Cárdenas entre edificios. . .

Seguí mi propaganda en Pedro Betancour y Unión de Reyes. Ese día se me había hecho un poco tarde arreglando con Razzore, pues ya terminaba la propaganda ese año. Al ir de Pedro Betancour para Unión se me cerró todo por una tremenda turbonada y tuve que tirarme en un potrero en el lugar donde se echan las vacas que estaba pelado. En cuanto me tiré, aquello se llenó de guajiros, momento que aproveché para que me sujetaran el avión, llegó la lluvia primaria con bastante viento y allí nos bañamos. . . Al otro día partí para Camajuaní, recordando la despedida de la gente del circo. . .

Yo había convenido con Armando Godo tirarle una propaganda ese mismo día en Sagua la Chica y El Santo, pero Cuco pensando que yo no llegaría a tiempo para el caso, fué y le pidió el Super Cruiser al americano. Marta, que así se llamaba el avión, llevaba algunos días parado en el campo, por lo que había que sacarle toda la gasolina y sacarle el agua producida por la condensación, pero no lo hicieron. El americano prestó el avión y se fueron en él Cuco y Reino Diez. Según creo, no llegaron a tirar los papeles, pues el avión les fallaba a cada rato. Se tiraron en Sagua la Grande, y allí Lilo les hizo el trabajo de la gasolina, gracias a eso pudieron seguir y pusieron rumbo a Camajuaní, pero no tuvieron en cuenta el viento, y eso los derivó más al sur. Tomaron mucha altura y el panorama se les hizo distinto. Pasaron Zulueta, Remate de Arioza, y llegaron a General Carrillo, les quedaba poco combustible, y aprovecharon un campo que de arriba se veía muy bien, todo verde, tenía bastante yerba y ésta no dejaba ver la enorme cantidad de piedras existentes. Cuando el avión perdió velocidad, se desplomó.

Lo primero que se rompió fué el tren de aterrizajes, después la propela metálica, la tela y el fuselaje se jorobó por varias partes. Por la noche, todos estábamos en el garage de Joaquín García esperando noticias, hasta que sonó el teléfono. Era una llamada para el americano Williams del cuartel de la Guardia Rural de Meneses, para verificar si ese avión era de él, después Cuco habló con el americano y éste le preguntó si podía salir volando de allí. Cuco le dijo que él creía que poniéndole una propela nueva, arreglándole el tren de aterrizajes, y arreglando un poco el campo, tal vez se podía despegar.

El americano le preguntó cuál fué el motivo del accidente y Cuco le dijo que se le había apagado el motor. El caso es que fuimos allá con un camión de Pepe Diez, desarmamos el avión. y lo trajimos para Camajuaní.

Nos dió mucho trabajo el desarme por la cantidad de alacranes que habían en el lugar. Estos alacranes eran rojizos y grandes. y pitaban o chillaban partiéndote para arriba. Tuvimos que matar más de quinientos. El Super Cruiser Marta lo arreglamos Nabel y yo, lo dejamos al kilo, la única diferencia que tenía era la propela de madera pero volaba igual que antes.

Hubo una conversación entre el americano y Cuco a raíz del accidente. El americano le dijo: "Quiuco. usted decir que este avión no estar volando muy bien. Mentirra numerro uno. Usted decir que parársele el motor. propela tener dos puntas rotas, no parar . . . Mentirra numerro dos. . . Usted decir que poder salir volando del campo. . . Mentirra número tres. . . Quiuco usted ser mentirroso . Todos los que escuchábamos tuvimos que echamos a reir.

El otro año, cuando llegó el Circo Razzore, sus primeras funciones fueron en la Habana, allí estuvo un mes dando funciones diarias. Presentó, entre otras cosas, el globo de la muerte con Rivero Troupe y sus muchachos. Esto era una esfera hecha de planchuelas de aceró que se podía ver a través de ellas las vueltas que daban en motor Rivero, su hija y Marcondes Marqués. También presentaron payasos, enanos, malabaristas, animales, domadores, trapecistas y todo un elenco de

artistas acompañados por una magnífica banda de música. A diario salían en desfile por las calles de La Habana anunciando su gran función, mientras yo en el avión, tiraba mis papelititos. Muchas veces volé demasiado bajo.

Recuerdo que una de las veces pasé sin darme cuenta por sobre el Castillo de la Punta y del Morro, al momento tenía un AT6 por al lado obligándome a aterrizar en el Campamento militar de Columbia. Me llamaron la atención en muy buena forma, diciéndome que si yo no sabía que estaba prohibido volar sobre fortalezas militares. Les dije que sí lo sabía. pero que cualquiera tiene un descuido. y que yo tendría más cuidado en lo sucesivo.

Allí pude ver al que fué mi instructor en la Anacra. Me dió mucho gusto saludarle. Después siguieron mis vuelos de propaganda por *Bauta, Artemisa, Candelaria, San Cristóbal, Los Palacios, San Diego de los Baños, Consolación del Sur y Pinar del Río, donde estuvimos dos días. La Palma, Bahía Honda, Cabañas, Mariel. San Antonio de los Baños, Batabanó, San José de las Lajas, Catalina de Güines, Madruga, Matanzas, donde estuvimos varios días, Coliseo, Jovellanos, Colón, San Pedro de Mayabón, Manacas, Sto. Domingo, Cifuentes. Quemados de Güines, Sagua la Grande, Calabazar de Sagua, Encrucijada, Sta Clara, que estuvimos tres días, Zulueta. Placetas, Baez, Fomento, General Carrillo, Cabaiguán, Guayos, Zaza del Medio, Sancti Spiritus. Trinidad, Jatibonico, Ciego de Avila. Allí le dejé el avión a Vidalito para que siguiera la propaganda y lo presenté a la gente del circo. Vidal siguió de Ciego a Florida, Esmeralda, Central Jaronú, Camagüey varios días mientras yo iba a la Habana a renovar mi licencia.*

Aproveché y saqué mi título de radio operador de abordó. Fueron mis compañeros de estudio en la Academia **Julio López Suárez, Napoleón Diego, Jorge García, Jorge Triana. Angel Alonso, Cecita Leonard, Aurelio Capote, Tony Marange, Cereceda y Tabío.** También estaba un joven llamado Yénica que no era del grupo de pilotos y que llevaba como tres años con Julio López en la Academia La familia de Julio López la componían Santina. que era su esposa, y Diquesito, su perro. Yo para poder terminar en el poco tiempo que me quedaba para el examen, asistía a clases mañana, tardé y noche. Así me hice radiotelegrafista en un mes...

Cuando empecé la propaganda en el circo, el brasilero Marcondes Marqués y yo hicimos buena amistad. Yo le llamaba Marcos. El, algunas veces volaba conmigo y tiraba los papeles, otras veces llevaba el avión, es decir que poco a poco aprendía el manejo de los aviones. Cuando llegamos a Ciego de Avila se lo recomendé a Vidal y ese mismo día por la tarde él y Vidal salieron a volar y no sé cómo, chocaron con uno de los palos del circo. Bueno, no se mataron milagrosamente. Yo pienso que tenían el sol de frente y se descuidaron y los descuidos en la aviación se pagan caros . Después Vidal siguió en la propaganda por *Minas, Nuevitas, Vertientes, Sta Cruz del Sur, Central Siboney, Hatuey, Entronque de Manatí, Victoria de las Tunas, Puerto Padre, Gibara, Holguin, central Tacajó; Antilla, Marcané, Bayamo, Manzanillo, Sta Rita, Jigüaní y Baire.* En Baire se encontró con Hugo Suárez, para que este le siguiera la propaganda mientras él iba a su pueblo. Así que Hugo siguió *Contramaestre, Palma Soriano, Santiago de Cuba. Guantánamo, San Germán, San Pedro de Cacocúm y Guaimaró* donde me dejó el avión. Arranqué el 181 y me fuí a Camagüey con el propósito de recoger la propaganda.

Cuando estaba llegando a mi destino sentí un golpe en el avión y cuando aterricé y fuí a saludar a mis compañeros de profesión. ellos me dijeron que la propela del avión estaba floja y en efecto así era, además estaba partida. Pude darme cuenta que el golpe que yo senti en el aire fue el cono de la propela que dió con ésta partiéndola. Menos mal que pude conseguir una que estaba tirada en un hangar y que por cierto me regalaron.

Esa noche me fui con el grupo de pilotos a buscar un amigo que trabajaba en el Potro Cubano, que era peletero y se llamaba **Hernán Batista.** *¡Yá ustedes saben, tremenda fiesta.!*

Al otro día seguí la propaganda. Después de recoger los papeles fuí a Cespedes, después Baragua, Steward, Pina, Morón, Falla y así seguí el recorrido, que ustedes conocen del año anterior. .. Muchas veces coincidía la llegada del tren del circo con el avión a un pueblo, el tren pitando y yo revoloteando muy cerca de este. En ese momento me votaba de peligroso, haciendo barbaridades, por eso creo que nadie se muere en la víspera.

Al pasar por Colón en el recorrido uno de los enanos quiso tirar la propaganda conmigo y después, cuando bajamos nos fuimos a tomar unas cervezas a un bar que era atendido por lindas damas. Al salir, alguien nos gritó: **“Tarzán y Chita”**. El enano que tenía mucho genio, le constestó: **“No...Tarzán y tu madre...!”**

Terminamos la propaganda igual que siempre, en Pedro Betancourt y Unión de Reyes. Yo seguí para la Habana, aterricé en el Chico y me fuí a ver a Emilio Razzore que tenía su casa en el Vedado. Arreglamos nuestras cuentas y nos despedimos, quedando de vernos el próximo año. No sé que habrá sido del Circo Razzore. . . Pues aún conservo muy buenos recuerdos. Recuerdos que siempre vivirán en mí.

## SOLEO DE NAPOLES

Salimos en el Mercury de Luis para Cienfuegos con el propósito de ver un posible comprador del Stinson. Ibamos en el carro **Cuco, Tomasito Carrera. Nápoles, Luis** y yo. Cuando llegamos al aeropuerto, vimos al interesado y nos fuimos a la cantina a tomar algunas cervezas. Mientras tanto, Nápoles se separó del grupo y fué a conversar con un piloto que tenía su avión allí. Hablaron de distintas cosas, principalmente del Piper J-3 que era propiedad del joven.

Nápoles le elogió su propiedad, diciéndole que estaba muy bien cuidado, que quién se lo mantenía. El joven le dijo que él mismo le hacía todos los arreglos, pues conocía bastante de mecánica. Este le dijo: **“Quieres dar una vuelta para que lo pruebes?”**, lo cual Nápoles aceptó enseguida y le respondió: **“Dámele un propelazo que voy a dar la vuelta”**.

Así salió en su carreteo hasta la cabeza de la pista, le pusieron luz verde y se lanzó en su despegue. Cuando sentimos el ruido le preguntámos al joven que había venido para la cantina a tomar algo, que quién volaba su avión. Nos dijo enseguida que era el amigo nuestro. Realmente nos sorprendió y le dijimos **“¡Ese es su soleo!”**, **“Pero no te asustes, que él sabe volar”**. Ya pueden ustedes imaginarse como se quedó el pobre. Salimos todos fuera del edificio para observarle.

Dió una vuelta por la bahía a unos mil pies y cuando venía acercándose a la pista el avión de Cubana que venía en final, dió motor y se fué de nuevo. Después de aterrizar Cubana, Nápoles aprovechó la pista, hizo un buen planeo, niveló bien, pero se le quedó la mínima adelantada. Cuando le daba palo atrás, el avión se le despegaba de nuevo, así recorrió toda la pista hasta que recortó todo el motor y lo pegó. Volvió en su **“taxeo”** hasta nosotros que le esperábamos, la sonrisa era de oreja a oreja. Le sacamos del avión y le caímos a golpes, le bañamos en cerveza e hicimos que se excusara con el joven dueño del avión. Celebramos el soleo regañándole.

Claro está, Nápoles había volado mucho conmigo y muchas veces me seguía en los controles; así aprendió a volar, tirando propaganda y volando de paquete. El tenía mucho interés, por eso, el que persevera, triunfa

La venta del Stinson se realizó al fin, sólo faltaba traer el avión. . .

## VENTA DEL STINSON

Después de pasar el ciclón fuimos a Caibarién a buscar el Stinson. Estábamos **Vidalito, Cuco Luis** y yo. Pasamos un poco de trabajo sacándole las ruedas de la tierra. Yá listo lo arranqué después de drenar los tanques y el carburador. Le dí su temperatura y despegamos con la idea de llevarlo a Cienfuegos. Como tenía poca gasolina preferí tirarme en Santa Clara a rellenar el combustible. La pista la estaban arreglando, se podía utilizar por el lado derecho; el lado izquierdo estaba ocupado por pilas de piedras pequeñas.

Pues bien, recorté el motor al mínimo, puse media aleta, nivelé normal y tres puntos. Se me ocurre tocar los frenos suavemente y se tranca la rueda izquierda, aplico todo el freno y pedal derecho, acelero un poco y el asiento se me zafa y me voy hacia atrás. Salto y me agarro de uno de los tubos de la parte superior tratando de frenar de nuevo hacia la derecha, pero allí estaba la pila de piedras. Toqué con el tren izquierdo y el avión viró hacia el mismo lado jorobando un poco la cola.

Realmente los daños no eran de consideración, pero hubo quién se alegró de aquello. Yo que aterricé tantas veces con el Stinson donde solamente cabían las ruedas, me parecía mentira lo sucedido. . .Pero son gajes del oficio. .

Llamé al comprador a Cienfuegos, que vino y me dijo que dejáramos el avión así, que él lo arreglaba. Claro está, tuvimos que rebajarle algo en la compra.

Después, algunos alumnos en son de broma me decían que el maestro estaba perdiendo facultades... Yo me reía...

-  
**Tomás Carrera Zayas**. más conocido por Tomasito, vivía en Camajuaní, era casado con Maco Gómez. tenía varios hijos y trabajaba en el central Nela que pertenece a Mayajigua. Allí aprendió a volar. El fué el que hizo posible que yo fuera al central Nela y a los baños de Mayajigua a dar instrucción de vuelo, éramos amigos.

Unos días después que tenninó la zafra, estando en Camajuaní, nos pusimos de acuerdo para ir a Trinidad a visitar a su mamá. Las condiciones del tiempo eran buenas, despegamos hacia la legendaria ciudad, tomamos altura suficiente con el 181 para pasar la sierra del Escambray. Era la mañana bien clara, la visibilidad ilimitada, el J-3 roncaba que era un encanto. Tomasito en los controles y yo observándo el maravilloso paisaje que nos circundaba. A la derecha teníamos a Santa Clara, Esperanza, Ranchuelo, San Juan de las Yeras, Cruces, Palmira y Cienfuegos. El avión parecía que estaba parado en el aire, a nuestra izquierda se veía Placetas, Cabaiguán, Guayos, Cumbre, Baez, Fomento y Sancti Spíritus. Algunas veces pasábamos rozando pequeñas nubecitas que alegraban el paisaje.

Teníamos el mar del sur delante y descendimos en un planeo suave. La potencia cortada, a veces era interrumpida por una limpieza normal, la pista larga y asfaltada, el aterrizaje no pudo ser mejor. Correteamos hasta un Super Cruiser que estaba estacionado en el lugar. Allí estaba su dueño. Un americano llamado William C. Norton, muy amable nos saludó y fué correspondido por un "*buenos días*" a dúo. Hablamos un rato y nos preguntó porqué nosotros al aterrizar cortábamos todo el motor. Le expliqué que eso era normal siempre que el viento fuera suave y estable, algunas veces con viento fuerte y rachoso usábamos motor. El nos llevó al pueblo en su "*Station Wagon Willys*". Fué muy atento y amable con nosotros.

Tomasito saludó a su familia que hacía tiempo no veía, después de almorzar nos despedimos pues el americano vino a buscarnos para llevarnos al aeropuerto. El habló con nosotros con el

propósito de mudarse para nuestro pueblo. Quería que le lleváramos el avión para el campito de la Siguanéa. Le dimos nuestra dirección y nos pusimos de acuerdo, y un buen día vinimos de nuevo Tomasito y yo con el propósito de llevarnos a "Marta" que era el nombre del "Super Cruiser". Yo despegué aquel avión de tres plazas que conmigo sólo trepaba que parecía un helicóptero. Me podía dar el lujo de dar vueltas alrededor de Tomasito que iba en el 181. A veces me alejaba y después volvía, así fuí jugueteando todo el camino.

La pista de Camajuani aunque era un poco corta, me sobraba para el Super Cruiser, después de aterrizar, amarré el avión, más tarde llegó Tomasito con el 181, yo lo esperé y nos fuimos para el pueblo.

Este Super Cruiser es el mismo que Cuco le pidió al americano prestado para tirar la propaganda de la tienda de Armando Godo y que se tiró forzosamente en la finca "Las Marías" en General Carrillo. Lo arreglamos Nabel González y yo y quedó como nuevo.

El americano quería que yo me quedara con su avión y que se lo pagara en la forma que yo estimara conveniente. Después me enteré que se lo había vendido a Florencio Gómez en Sta. Clara, quien tenía un buen negocio con aviones de fumigar.

## NABEL GONZALEZ

Nabel González fue uno de mis mejores alumnos, se adaptó enseguida al avión. Nabel sabía mucho de mecánica y yo le hice una proposición. le dije que atendiera los aviones mecánicamente y yo le enseñaría el arte de volar. Nosotros le decíamos que él había nacido en un Cárter y que por eso sabía tanta mecánica.

Una vez fuimos a Sagua a un carnaval aéreo y ganó una copa en los aterrizajes de precisión. Allí estábamos **Luis, Cuco, Fermádo. Nápoles y yo**. Algunos de los otros alumnos volaron. pero Luis y yo estábamos con Paco Arce comiendo minutas de pescado y tomando algunas cervezas, después vinieron para la cantina Juan Yañes, Lilo, Calixto y otros. Estaba Macho Patana haciendo gala de su destreza con su J-3, también Noemia Borgés destacándose en todo. Había alguna gente del Chico, de Santa Fé, de Santa Clara, de Caibarién, de Cabaiguán y nosotros los camajuaneses. Esa tarde nos fuimos temprano para llegar con tiempo y poder celebrar la copa de Nabel. **Paco Arce** se fue con nosotros a celebrar, después de comer. Paco y yo nos quedamos en casa de Luis, esa noche y de madrugada tuvimos que levantarnos varias veces a vomitar, pues el pescado nos intoxicó. Nos levantamos bien temprano y fuimos a ver al Dr. Gerardo Vega que nos atendió muy bien. nos mandó a poner unas inyecciones y que tomáramos té por el momento. Nos inyectamos en la farmacia de Mariano Cabeza y fuimos a tomar té al hotel Cosmopolita, de allí fuimos a ver a Fernando López Moya para que llevara a Paco a Santa Clara a alcanzar el avión de Cubana, ya que tenía mucho dolor en los riñones, quería irse para Rancho Boyeros pues no estaba nada bien.

Nabel voló en Camajuani bastante tiempo con nosotros, después. cuando yo estaba en la Habana. él fue a verme al edificio "Cabra" que era donde yo vivía, bajamos al bar a tomarnos una cerveza y me dijo que lo habían tumbado en los exámenes de navegación. Yo le reproché el por qué no había venido a verme ya que yo le podía dar toda la navegación que quisiera pues este era el fuerte mío. Pude darle algunas clases y después lo llevé con Alberto Albertí, para que no tuviera problemas. Cuando se examinó me fue a ver muy agradecido.

Estuvo un tiempo fumigando y volando con los Arcas en la provincia de Oriente. Después lo vi en Camajuani, me contó que tenía que irse, que las cosas no estaban buenas para él. Anterior a eso estuvimos los dos en la Fuerza Aérea ayudando a Pedro Luis Díaz Lans en algunas cosas y resolvimos algunos problemas en la provincia de Las Villas, unas relacionadas con la aviación, otras no.

Nabel y yo nos encontramos de nuevo en Camajuaní, me dijo que si yo tenía una carta de Cuba y del área de la Florida, le dije que yo la tenía. que en ese momento iba para la Habana. que se la enviaría rápidamente. Pero Nabel no podía esperar, al otro día se levantó bien temprano, arrancó su Chevrolet del 39 y se fué a Santa Clara. En el aeropuerto se encontró con un conocido que tenía un avión allí, conversaron acerca del Cessna, Nabel se lo elogió, él le dijo vamos a dar una vuelta y la dieron. después le dijo Nabel: "Mira. yo voy a subir solo para hacer algunas acrobacias, entonces bajo y te las enseño". Nabel despegó, hizo algunas piruetas y tomó altura con un rumbo hacia el norte más o menos y desapareció. El dueño del avión dió parte a las autoridades y se incautaron del Chevrolet que estaba hecho una joyita.

Al chequear los reportes del día. Nabel estaba mandado a detener. . .

Al parecer las condiciones del tiempo eran más que buenas, el combustible le alcanzaba perfectamente, la única dificultad que tenía era que carecía de la carta de navegación, tomó los datos de un mapa cualquiera, por suerte se tiró en una isla que está al este de Miami, de allí le indicaron el rumbo y pudo llegar felizmente a lo propuesto. Pude verle en Miami varias veces, me dijo que pensaba ir a un campamento con el propósito de ir a Cuba . Después ya no lo vi más. Más tarde supe que estaba entrenándose en una base en Guatemala. primero en un cafetal convertido en cuartel, después en una base llamada "Base Rayo". Yá terminado el entrenamiento fueron trasladados todos a Nicaragua a una base llamada "Happy Valley", Nabel vino a Girón volando de navegante, el capitán era Crispín García, volaba un B-26. Unos dicen que volaron más tiempo del debido y que yá no les alcanzaba el combustible para el regreso a Nicaragua, otros que les averiaron el motor y tuvieron que seguir a Estados Unidos a una base donde le repararon los daños. Esa misma noche volaron para su base pero no llegaron. No sabemos si fué falta de combustible o si les falló en algo el motor. el caso es que se estrellaron en unas lomas que quedaban a unas cincuenta millas de la base. Se vino a saber un año después por un piloto que tuvo que hacer un aterrizaje forzoso cerca de allí, los nativos le dijeron que más allá y cerca del lugar había otro avión caído, se fué a donde le indicaron y pudo comprobar que era un B-26 con dos tripulantes.

Nosotros, los que conocimos a Nabel podemos decir que era un gran amigo, siempre le recordamos con cariño y orgullosos decimos que era un gran piloto aviador.

## **EL PARACAIDISTA**

Me mandó a buscar José Manuel Tarajano, que era el principal en la fábrica de refrescos, agua mineral «Lobatón» y fábrica de hielo de Camajuaní.

Me presentó a un mexicano que decía llamarse: El Capitán Sosa de Castilla. que pertenecía a un club aéreo de México. El propósito era para lanzar en paracaídas con nuestros aviones al capitán en distintos lugares de la provincia, como una propaganda de los productos Tarajano. Me dijo además, de tirar unos paracaídas con botellas de refrescos.

Yo le sugerí tirar los pequeños paracaídas con trocitos de madera por valor de un refresco o más cambiable en cualquier bodega o establecimiento, estos paracaídas llevaban impreso: Refrescos Tarajano.

Los pequeños paracaídas los pagaba José Manuel Tarajano, no así la tirada del Capitán. Pude lanzar al capitán nada más que en Santa Clara, cuando estaba a suficiente altura, el Capitán Sosa me dijo que se iba a lanzar, empezó a rezarle a la Guadalupana, se persignó y se lanzó al aire, le ví como iba meciéndose y descendiendo, yo le pasaba cerca con el avión y el público recogiendo los pequeños paracaídas que yo lancé después y antes, da la casualidad que el capitán Sosa cayó donde estaba la fábrica de la «Coca-Cola», ésto fué una doble propaganda.

Después lo lanzó en Caibarién, en Placetas, en Remedios, Vidal Valdés Gourgis. Me contó Vidalito



que siempre que se lanzaba el capitán le rezaba a su Guadalupana y se persignaba. Yo no pude lanzarle más pues me había quemado el brazo derecho con gasolina. Esto fué arreglando un Ford del año 1936 que habíamos comprado con el propósito de movernos al campo de aterrizaje. Lo pintó Braulio Pérez (El islefio). Da la casualidad que cuando fuimos a arrancar el Ford no tenía gasolina, tuvimos que echarle en el tanque y con una latica le eché en el carburador. Cuando se le dió al arranque, hizo una explosión tan bárbara que me encendió una latica que yo tenía en la mano, el instinto de conservación me hizo alejar mi brazo derecho y la casa de Braulio estaba tan cerca que choqué con ella derramándose la gasolina por todo mi brazo y cayéndole a Braulio por su cuerpo, nadie se dió cuenta que Braulio estaba encendido, a no ser por los gritos de su mamá.

A mí me apagaron Reino Díez, Luis y Cuco. Después vimos a Braulio corriendo, le tiramos al suelo y entre todos lo apagamos con una colcha de allí para la casa de Socarro. Volviendo al capitán Sosa, a éste le gustaba mucho comer bien y tomar sus tragos, y a quien no, ¿Verdad? El paraba en el hotel Cosmopolita cuando llegábamos allí nos decía: «Vamos la mesa está puesta no mas», con ese cantar característico de los mejicanos, pero para pagar le costaba trabajo, como decíamos en Cuba: «Este es de Morón, provincia de Camaguey». El paracaídista era un hombre bastante gordo, de cara redonda. de tez trigueña. de mediana estatura y muy hablador, además un poco cuentista.

## EL NENE MONTERO

Pedro Enrique Montero y Machado volaba un Ryan PT, era un monoplano de ala baja, con motor radial «full» acrobático, tenía pintado un cóndor a ambos lados del fuselaje, que por cierto estaba muy bien pintado. El a cada rato aterrizaba en Camajuaní, pues era novio de una de las chiquillas más lindas del pueblo, varias veces hablábamos, aunque en aquel entonces no teníamos esa gran amistad, después si llegamos a ser muy buenos amigos.

Montero tuvo después un Stinson Reliant, ésta era una gran máquina, de motor radial, ala alta en forma de gaviota y un buen instrumental de vuelo.

Una tarde Montero salta de Sta. Fe para Caibarién, venía con él Orestes del Río, que en aquel entonces no sabía volar. Estuvo hablando con algunos pilotos en el campo y pidiéndoles opinión sobre las condiciones del tiempo y si saliendo a esa hora llegarían de día «Si», le dijeron. «Si sales ahora, llegas entre dos luces». Así que Montero y Orestes despegaron. El tiempo no estaba nada bueno, había lluvia y una baja presión se estaba moviendo hacia la isla, la visibilidad era escasa, o sea, no era la mejor, las luces de posición daban un aspecto lúgubre al vuelo, no había turbulencia, par suerte. Pasado el central Guipúzcoa se hizo totalmente de noche y Montero, pensando en aquellos que le dijeron que llegarían a Caibarién entre dos luces. No sabemos si había buena o mala intención en ellos.

En la aviación al igual que en cualquiera otra profesión abunda más lo malo que lo bueno. ¡Que! lástima que el humano sea tan inhumano ... !

Así pasaron la ciudad de Sagua la Grande, el pueblo de Sagua la Chica, el Santo, y vieron las luces de Caibarién, descendieron dando algunas vueltas en el pueblo y enseguida se fueron muchos carros al aeropuerto, con el propósito de alumbrarles la pista. Por desgracia, el altímetro estaba errático, pues al bajar la presión atmosférica la altura indicada no era la correcta. Así abrocharon el campo y chocaron con un pal mar que está antes de la cabeza de la pista, desmocharon varias palmas, una la cortaron por la mitad y la otra la arrancaron de raíz. El avión quedó destrozado. A Orestes del Río hubo que hospitalizarlo inmediatamente y Montero solo tenía una pequeña herida en la rótula derecha.

Yo estaba en Camajuaní. al enterarnos nos fuimos allá Cuco, Luis y yo con el Mercury de Luis, entramos por un callejón que está antes de la entrada del aeropuerto, le preguntamos a un guajiro y este nos indicó el lugar del accidente. Dejamos el Mercury y seguimos a pie, por entre la hierba, la lluvia seguía y un poco más adelante pudimos ver el avión. Estaba totalmente

destrozado, el único lugar sano fué el lado izquierdo de la cabina donde iba Montero. De allá nos fuimos a su casa, le vimos y él nos contó esta historia que les acabo de relatar. Montero y yo volamos muchas horas fumigando, nos tirabamos donde quiera; sobre todo. cuando algún guajiro nos invitaba para almorzar. Después volamos también en Compañía Cubana de Aviación ... y hoy todavía él está volando en una Línea aérea ..

## EL MORO FHÍ

El moro Abel Fhí estuvo un tiempo con nosotros en el Chico, allí reparamos algunos aviones y volamos muchas veces diferentes equipos. Calixto Sánchez tenía interés en que el moro sacara su licencia pues quería ayudarlo para que entrara en Cubana de copiloto, pero desgraciadamente tuvo que irse para Camajuaní.

Recuerdo el día que tiramos en Wajay un muñeco grande en paracaída al pueblo y el que recogiera el muñeco recibía un buen premio, había bailes dondequiera, kioscos con deliciosas comidas, dulces, refrescos, cervezas y toda clase de bebidas, también salas de juego. Había gente de todos los pueblos colindantes.

Por la noche hicimos acto de presencia en el lugar, el grupo de pilotos del Chico. Entre otros lugares visitamos la fonda del cojo, que era donde se comían los más grandes beefsteaks de Cuba, . estos eran tan grandes que en un plato llano de 10 pulgadas de diámetro, se salían. Además, tenían fama de ser deliciosos, podían comer dos personas perfectamente.

Después nos fuimos a bailar hasta ver salir el sol en Wajay.

## LOS ENSENACHOS

Estábamos en los «*Ensenachos*» disfrutando de un día de verano, el agua verde-azul, la arena blanquísima. el poco oleaje, la marea baja invitaba al baño. Había llegado una Excursión de Caibarién en barco con gente de Remedios y Camajuaní, la playa estaba repleta. Unos recogiendo conchas y caracoles, otros en el agua. algunos tomando el sol en la arena, otros bailando en el gran salón cobijado de guano y allí estaba **Mongo García** y la esposa, que habían arrendado la playa para la temporada, todo estaba de lo más animado. El Piper 181 descansando en la arena, era visitado por curiosos, yó estaba vigilante, llegaron a verme **Morgan, Peñate** y **Azuquita**. Azuquita quería que le diera una vuelta, yo le dije que era peligroso con la cantidad de público que había. pero Morgan y Peñate dijeron que ellos se encargarían de advertir a la gente. Pues bien, arranqué el avión después de chequearlo y despegamos enseguida la brisa era bien fuerte, hice un giro pronunciado, caballitos y sentí en mi espalda un tremendo aguacero de vómitos. “¡Saca la cabeza Azuquita!” le dije. Saco la cabeza entonces el aguacero fué para la gente de la playa y para el lado derecho del fuselaje del avión. Cuando aterrizamos, la gente le gritaba a Azuquita, «¡AZUQUITA TE CA....!»

Tuve que darme tremendo baño y dárselo al avión también. Unos días después, escuchando la estación de radio de Caibarién recibimos un mensaje del **Sr. Mario Figueroa** que nos decía le avisáramos al **Sr. Juan Zulueta** que su madre había muerto ese día en la Habana. Este se encontraba pescando entre el cayo *Sta. María* y cayo *Guillermo*. Le eche gasolina al 181, escribí el mensaje y lo puse en una botella, tapándola con un corcho. **Mongo García** me dijo que quería ir y nos fuimos. El día no estaba nada bueno, no había más que una milla de visibilidad, el compás totalmente errático, el sol se veía como si fuera una luz detrás de un cristal esmerilado.

Pasamos el cayo *Santa. María* y seguimos al este, a los veinte minutos de vuelo vimos el barco, descendimos y yá sobre el barco, corté el motor y les grité que les iba a tirar un mensaje, dí la vuelta



y pase de nuevo, bajando cuanto podía y lance la botella, pudimos ver cuando la recogieron, en la otra vuelta me saludaban en señal de agradecimiento. En el regreso puse un rumbo opuesto, teniendo en cuenta de donde venía el viento, a los 30 minutos de vuelo, nos pusimos a escudriñar el horizonte, a la izquierda nuestra y vimos una franja verde-azul, “*Los Ensenachos*». dijimos los dos al unísono. Giré 90 a la izquierda y en efecto, allí estaba la preciosa playa. aterrizamos en la arena mojada y nos fuimos a almorzar. Yo pensaba, como es posible que el viento nos derivara de esa forma, a pesar de tener la claridad del sol a nuestra espalda y más bien a la izquierda. Si hubiéramos seguido en ese rumbo nos pasaba igual que a Matías Pérez.

Mario Figueroa le había arrendado el cayo Ensenachos al gobierno por varios años. Tenía en Caibarién varias propiedades y negocios. Era un hombre de una solvencia económica amplia Siempre me llamaba por teléfono a Camajuaní cuando tenía algún turista que quería ir al cayo a cazar o pescar. El cayo se lo cuidaba un viejo marinero llamado Emilio, que se ocupaba de la limpieza de las dos casitas, del salón de baile, del muelle, de todo el mantenimiento del cayo. Este Emilio, por cierto, cocinaba a las mil maravillas, varias veces almorcé y comí con él. Le gustaba mucho el ron. Por eso cada vez que yo aterrizaba allí le llevaba su botella de regalo. Una tarde, me llamo Mario para que llevara al cayo a un español que iba a trabajar allá, al parecer este estaba indocumentado, era un muchacho joven, fuerte, de buena presencia. Al otro día, por la mañana, aterrice en Caibarién, allí estaba Mario y el español, después de saludarlos y hablar un rato, despegamos. Al momento sentí un olor muy desagradable, y pude ver que el español tenía puesto unas alpargatas. Le dije: «**¿Tú usas medias?**» Me dijo que no. Entonces yo abrí la puerta de abajo de la ventana del Piper y le dije: «Saca los pies afuera, vamos!» Así lo hizo y pude respirar con tranquilidad. Cuando aterrizamos le dije a Emilio entre otras cosas: «El gallego este, procura que se bañe todos los días, y si nó, que se lave las patas».

Unos días después, lleve al cayo a un amigo comerciante de Camajuaní que le gustaba mucho la cacería, yo regresé a Caibarién para recoger a dos jóvenes que nos acompañarían el tiempo que íbamos a estar en los Ensenachos. Estas venían de Camajuaní con **Amós Pérez** el chofer. A las dos

las senté una arriba de la otra en el asiento de atrás, cuando fuí a arrancar el 181, este no quería hacerlo, traté de buscar dos piedras para calzarlo y no las encontré. Ya le había dado a la propela desde atrás varias veces, por lo que tuve que darle desde el frente. Le indiqué a Amós para que atendiera el acelerador, le dije: «Cuando el avión arranque, echa el acelerador atrás», «**A ver, muéstrame lo que vas a hacer**». La hizo varias veces, es decir que había comprendido lo que le dije a la perfección, pero cuando el avión arrancó, en lugar de echarlo hacia atrás, lo echo hacia adelante.

El avión partió hacia mí, yo pasé por debajo de la propela poniéndole mi pie derecho en la rueda y gritándole a Amós, «**Échalo atrás, atrás!**» Éste estaba turbado. no entendía. El avión empezó a dar la vuelta hacia la derecha sobre mi pie, hasta que lo pasó, al yo quedar libre salté al avión echando el acelerador todo atrás deteniéndose. Amós no hallaba donde meter la cara, yo le dije varias cosas, pero en realidad la culpa fue mía por poner uno que no sabía en ese lugar . . . Después nos reíamos todos. Había que ver a Amós con los ojos desorbitados, yo dándole gritos a éste y las mujeres dando gritos también. Cuando llegamos al carro, por poco no me puedo quitar el zapato, tenía tremendo derrame y el pie me dolía horriblemente. Después de parquear el avión, llegó mi amigo con unos saladitos y tragos, diciendo. . . «Bueno, esto hay que celebrarlo, “¿verdad?»»

La pasamos de lo mejor. Emilio se botó haciendo alarde de su arte culinario, ese día exageró la cuota de ron, también el gallego se veía distinto, tenía ropa limpia y no aquel olor repugnante que traía. Tomó unos tragos con nosotros e hizo algunos chistes. Esa noche nos bañamos en la playa como Dios nos trajo al mundo. Sólo la luz de un farol fue testigo de las dos parejas. Después satisfechos nos fuímos a dormir .. Llenos de arena y de estrellas . . .

Llegó la aurora de amanecer rosado en contraste divino con las aguas azules, verde azules, las olas suaves con la cresta en grana, la arena blanca con colorines de conchas y caracoles, todo invitaba al baño matutino. Después del desayuno, al romper la brisa, nos internamos dentro del boscaje. Mi amigo disparando al vuelo al grupo de avesillas blanquesinas y yo muy cerca de las dos hermosas gozando de mi dicha en el paraje. . . Mas tarde mi amigo y yo despegamos de los *Ensenachos* y nos tiramos en *Sta. María*, la marea era alta. bandadas de garzas blancas y cocos nos dejaban ver sus vuelos, mi amigo disparaba en todas direcciones, aquello fué una lluvia de aves inmoladas, que cayeron al agua muy cerca de nosotros, la resaca empieza a alejarlas y él quiso cogerlas, más yo le dije: «Espera». Despegué en el avión, para ver desde arriba. ¡En mi vida había visto yo, tantos tiburones juntos! ¡Eran enormes de grandes. . .! Aquellos escualos desayunaron con cocos y garzas blancas en la mañana. Y hubieran desayunado más amplio a no ser por el vuelo de inspección del CU-N181.

Fueron muchos los vuelos que yo dí al cayo de los *Ensenachos*. Otro día me llama Mario para llevar dos americanos que querían cazar y pescar en el cayo. Allá fuí con el Stinson, aterricé en la pista que está en el centro del cayo, casi al parar metí la rueda izquierda en un hueco, que me provocó un viraje rápido hacia la izquierda jorobándome la cola. Deje los americanos allí con el propósito de ir a buscarlos una semana después. En el vuelo, tuve que ir apretando el pedal derecho todo el tiempo. Reparamos el avión Nabel y yo. Cuando fuí a buscarlos me tiré en la arena mojada, pues no quería se repitiera lo anterior. Los americanos estaban bastante quemados por el sol, los deje en Caibarién y después de cobrarles, me dieron una buena propina felicitándome por el vuelo.

## QUE LOS HAY . . . LOS HAY

Había mucha gente en los pueblos que se burlaban de los guajiros porque algunos decían las palabras mal dichas sin tener en cuenta que existía una razón para ello, la falta de escuelas, la falta de recursos, el trabajo excesivo, etc. Pero en los pueblos había muchos que eran peores, por ejemplo, un día aterricé en Sancti Espíritus y allí conocí algunos pilotos entre ellos había uno muy hablador y estando conmigo me dijo que había volado diferentes tipos de aviones, tales como P-11, Arioncas y

otros. A él le gustaba cuando venía en el atrocche darle su limpieza al motor porque era más seguro y que cuando iniciaba una picada le metía todo el motor para que la propela hiciera bastante tropelaje. ¿Que les parece? Un joven con bastante roce social, con una situación económica desahogada y diciendo esos disparates. . . De que los hay. . . los hay.

Había otro piloto aviador llamado Américo que tenía su campo de aterrizajes y aviones en la provincia de Oriente en un lugar llamado «Naranjito». Algunos le decían. «Naranjito Arriba», Quedaba entre las sierras de la parte más oriental al sur de Sagua de Tánamo y al norte de Guantánamo. Américo era una persona decente, tenía comercio y un pequeño cine en aquel lugar. Había hecho alguna plata como todo hombre laborioso. Algunos decían que había sido cura. pero que se enamoró y colgó los hábitos. Otros decían que había estado empleado en colegio de curas y de ahí que le surgiera el nombre de «Américo el cura». Tenía varios aviones de su propiedad. El decía: «A mí gustar mucho la Piper. . pero gustar más la Estinsón. . . «Según me contaron murió como un valiente, pues fué fusilado cuando los rebeldes llegaron al lugar . . . los motivos... los desconozco.

Mario Díaz fué otro de los pilotos que fusilaron. El operaba en Santiago haciendo charter a donde quiera. Un día llevó unos pasajeros al Central Palma y al ir a despegar se le subieron dos rebeldes armados al avión, que le dijeron que tenía que llevarlos a Mayarí Arriba. Mario accedió aterrizando en el lugar, allí le acusaron de tener amistad con el coronel Ríos Chaviano, él no negó los cargos y desgraciadamente fué pasado por las armas Mario Díaz era un hombre trabajador, volaba muy bien y era jovial en su trato, lo único que tenía un poco de presunción con el dinero. Cuando uno lo saludaba, él decía: «Aquí con los «Hundred fifty y los fifty hundred. . .» y sacaba un rollo de billetes de cincuenta y de cien. Siempre fué muy buena persona. .. Aunque algunos le criticaban. . . Sabemos que él árbol que no da frutos. . . nadie le tira piedras.

## Despedida del Terruño.

El día anterior me había despedido de mis amistades en una comida que tuvimos en el hotel Cosmopolita. Se dijeron algunas palabras de cariño y elogio y yo tuve que decir algo también. Algunos fueron al campo a verme despegar, les dediqué una buena picada y pasé por el parque bajito sobre el parque Leoncio Vidal, tan bajo que Macho Morales pensó que me iba a meter en el bar, trepé y puse rumbo a Sagua En el equipaje llevaba una pequeña maleta con ropas, pues me iba para la Habana. En Sagua rellené de gasolina y me despedí del elemento aéreo, el 181 me sonaba triste, echando algún humo por los escapes. El día estaba despejado, como tenía viento de cola llegué más rápido al aeropuerto «El Chico» que otras veces. Cuando aterricé el Piper y lo amarré, me fui a ver a Enrique Nuchet, le regale algunos instrumentos que traía en el avión y me indicó el lugar donde podía tener el avión.

Pude ver a Esteban Alfonso, a Bolado y a Pepillo con el Stinsito de tres plazas pintado de rojo, estaba Fernando Alvarez y Fausto Valdés que eran los instructores de la escuela. les saludé a todos. También estaba Torres Televisión con el Aircoupe tratando de arreglar un salidero que tenía en el tanque de la gasolina le indiqué le sacara todo el combustible al tanque, que yo se lo iba a arreglar en un momento y así fué. Le pegué un poco de dope al tanque, busqué un pedazo de tela grado A y después de ponerlo en el lugar, le dí varias manos de dope más, al rato le dije: «**Yá puedes echarle gasolina que ya no se sale**».. Me dió las gracias y nos fuimos para el *Chico Garden* junto con **Enrique Nuchet, Jorge García** y el **Dr. Juan Sordo**, allí nos tomamos unas cervezas y conocí a **Pedrito Bouza, a Julito, a Ramón Alvarez** el querido, a **Tito Piedra, a Nene Lebreo** y a **Daniel Fernández Mon**. Después llegaron **Angel Alonso, Maximiliano Laguna**, más conocido por *Max, Chorro de Plomo*, Sergio el policía, **Claudio Medina. Ernesto Díaz y Manolito Blanco**.

Estos dos últimos venían de volar el tres palitos. El tres palitos era un Piper con algunas modi-

ficaciones hechas por Ernesto, cruzaba más que otros Pipers. Al rato de estar allí, llego Mingo Trueba. Eliseo de la Campa y Montesino que estaban cogiendo cancha en los PA-11 de la escuela, llego Bruno Dutey el francés, quien había ido a volar su Steerman. Esa tarde la pasamos muy bien, después yo me fuí con Jorge García para el edificio «Cambrá» que era donde vivía mi hermana y Jorge siguió para el garage «La Grúa» que era de su propiedad. Otro día en el Chico conocí al viejo Munarris y a su hijo Panchito. Munarris le había comprado al hijo un Aeronca Champion en el cual le di cancha e hicimos vuelos a distintos lugares. Una vez fuimos a Caibarién a ver a un familiar de él y de ahí a Camajuaní, regresamos al otro día volando Panchito todo el tiempo. A los pocos días, el padre y el hijo sufrieron un accidente por carretera, durante la noche chocaron con un camión que estaba apagado. Yo fui a verles, el que más sufrió fué Panchito, quien por ese entonces no pudo volar más.

Otro día conocí a Calixto Sánchez que era el Secretario General de la Federación Aérea Nacional, a **Amado Cabrera** que volaba con Cubana de primer oficial y a Estrada Mayedo, que volaba de sobrecargo mayor en dicha compañía, compartimos muchas veces en el Chico Garden.

Una vez Calixto volando el Fairchild que era de **Fernando Alvarez**, no sé si fué un aterrizaje que se quedo largo o en un despegue discontinuado, el caso es que a mucha velocidad estaba llegando al final de la pista chocaba con la cerca de todas todas, pero se le iluminó el bombillo e hizo un caballito dando la vuelta a la derecha rápidamente, pero siempre tocó con el ala izquierda la cerca, el ala se dañó pero fué reparada en el taller de Cubana.

## OTROS AGUILUCHOS

Después que yo me fuí de Camajuaní vinieron otros pilotos aviadores, entre ellos **Tinito Mariño**, **Horacio Núñez**, **Nardo García**, **Cuqui Casanova** que voló mucho como enlace entre isla de Pino y la Habana, después se fué al exilio y según creo está volando todavía.

Tengo que hacer mención de un joven que siempre fué un verdadero fanático de la aviación, persona decente de mi pueblo, que era un gran carpintero, honrado y trabajador... **Manolo Bello**. Recuerdo que una vez salimos por el comercio a recoger a beneficio de una escuela que se pensaba fomentar en la capital con el propósito de la «Aeronáutica» la idea fué creada por el Colegio de «Belén» que yá tenía mecánica en general, electromecánica y otras, profesiones, pensando hacer teoría y practica del vuelo...

## Adios Cuba

Despegamos del aeropuerto José Martí al caer la noche para Panamá en una majestuosa aeronave de «Iberia». Mi esposa, mis dos hijos y yo, lo primero que pedimos fué «Coca-Cola», hacía tanto que no la tomábamos. Íbamos pocos pasajeros en el avión. Teníamos la alegría de haber salido de un país gobernado por la más férrea de las dictaduras, pero teníamos la tristeza de dejar la tierra que nos vio nacer, donde tanto disfrutamos, donde tantas amistades dejamos, muchos fueron a despedirnos y pudimos ver sus lágrimas llenas de amor, de cariño, de lealtad. Así nos fuimos, dejando parte de nuestras almas en Cuba. . . Volábamos a unos 20.000 pies, había buena visibilidad, el cielo era lleno de estrellas, pude observarlo mejor desde la cabina de pilotos. Después del aterrizaje y ya en el edificio del aeropuerto nos esperaba un buen amigo de Camajuaní. . . **Alberto Policart**. Este buen amigo nos colmó de atenciones, paramos en su casa, nos enseñó la ciudad, nos llevó a ver el canal, además una mañana fui con él hasta el aeropuerto y me alquilo media hora un Cessna 182. Me sentí muy feliz disfrutando del paisaje y el vuelo. Después vinieron de Miami los padres de Alberto que nos saludaron con mucho cariño, yá habíamos visto a **Estercita** y familia y a **Jaime** y familia, que eran los hermanos de Alberto.

De Panamá volamos a Caracas, donde fuimos atendidos por la familia de **Rodolfo Rojas; Nelis, Pedrito Morales, Pedritín, Rodolfito, Manuela** y el propio Rodolfo. Tuvimos la suerte de encon-

tramos con **Fefita Lucas** y **Armandito Castellón**, con **Lala Paz**, **Luis Lucas** e hijos, con **Maria Isabel**, **Medina**, **América** la mamá de Maria Isabel y **Mariíta**, la hija de **Gustavo Castellón**. Todas gente buena de nuestro querido pueblo que hacen inolvidables los recuerdos. Tengo que hacer mención de un matrimonio que conocimos en Caracas. **Josefina** y **Francisco**, también los tenemos en el grupo de los inolvidables, ellos nos despidieron en el aeropuerto de Maiquetía cuando fuimos para República Dominicana. En el aeropuerto nos esperaba nuestro amigo **Nàpoles** que nos llevo a su casa, allí estuvimos varios días. compartiendo con **Josefina** y **Fefita**. Puede decirse que ellos también pertenecen a los inolvidables por muchas cosas. . . Días después volábamos por Dominicana de Aviación para la preciosa isla de Borinquen. Es una de las islas más pintorescas de las Antillas, por su sol, por sus palmeras, sus playas y su fertilidad.

## FRASES QUE SALIERON DE LA AVIACION

*Se quedó corto. Se fué largo . Está con todos los hierros. Cayó envuelto en llamas. Está por instrumentos. Se le fué el compás. Tan malo es no llegar, como pasarse. Tiene tren de Cessna.*

Cuando un avión venía muy bajo en relación a la pista y veíamos que no llegaba, decíamos. . . «Se quedó corto». También, cuando veíamos una pareja en que él era muy bajo y ella muy alta, refiriéndonos a él decíamos la misma frase.

Cuando un avión venía muy alto en relación a la pista con el propósito de aterrizar. decíamos «Se fué largo». Y refiriéndonos a la pareja si él era muy alto y ella muy baja, usábamos la misma frase.

Cuando un piloto tenía licencia de transporte, licencia de radio telegrafista y hablaba el inglés correctamente decíamos. . . «Está con todos los hierros». Y cuando teníamos una buena comida o veíamos una mujer hermosa, usábamos la misma frase.

Cuando un avión en la guerra era tocado y incendiaba, decíamos «Cayó envuelto en llamas». Y cuando una persona caía en desgracia por alguna razón, yá fuera que le intervinieran el negocio u otras cosas. Usábamos la misma frase.

Cuando un avión no tenía visibilidad, decíamos. . . “Esta por instrumentos». Y si veíamos a alguien muy borracho, usábamos la misma frase.

Cuando volando veíamos que el compás magnético daba vuelta seguido, decíamos... ..»Se le fué el compás» (al avión). Y cuando una persona no estaba en sus cabales, decíamos la misma frase.

Cuando veíamos un avión en un mal aterrizaje viniendo corto y al dar motor se iba largo, decíamos. . . «**Tan malo es no llegar como pasarse**». Y cuando veíamos a una joven darle un galletazo a su amigo, usábamos la misma frase.

**Fin**

Parte del grupo de Camajuani que iniciaron el movimiento de la aviación en nuestro pueblo  
Chito Cossio, Ramón R. Pedraza (Cuco el Gordo), Fernando López Moya,  
Ramón Vázquez Ferrer (El Niño Vázquez) José Luis Napoles, Luis  
Rodríguez De Las Casas, Francisco V. Lemes (El Sargent)

