

Editorial de la
Facultad de Filosofía
y Letras - UNCUYO

Discurso, identidad y representación social

Julia Zullo

Editora

Volúmenes temáticos

SOCIEDAD ARGENTINA DE LINGÜÍSTICA



S.A.L

Volúmenes temáticos de la Sociedad Argentina de Lingüística

Serie 2012

Editores de la serie

Víctor M. Castel

*CONICET y
Universidad Nacional de Cuyo*

Mabel Giammatteo

*Universidad de Buenos Aires y
Universidad del Salvador*

Alejandro Parini

*Universidad de Buenos Aires y
Universidad de Belgrano*

La Serie 2012 de los *Volúmenes temáticos de la SAL* publica una selección de trabajos de los diversos campos que conforman las ciencias del lenguaje. La selección se hizo mediante una convocatoria abierta a todos los autores que presentaron ponencias en el XIII Congreso de la SAL (2012). Los volúmenes, editados y evaluados por expertos en los campos correspondientes, reflejan el estado actual de las prácticas científicas de las respectivas (sub)comunidades discursivas.

Volúmenes ya publicados

- | | |
|--|--|
| 1. <i>Enseñanza de lenguas e interculturalidad</i>
http://ffvl.uncu.edu.ar/spip.php?article3636 | 4. <i>En torno a la morfosintaxis del español</i>
http://ffvl.uncu.edu.ar/spip.php?article3654 |
| 2. <i>Lenguaje, cognición y cerebro</i>
http://ffvl.uncu.edu.ar/spip.php?article3632 | 5. <i>Discurso, identidad y representación social</i>
http://ffvl.uncu.edu.ar/spip.php?article3661 |
| 3. <i>Discurso especializado: estudios teóricos y aplicados</i>
http://ffvl.uncu.edu.ar/spip.php?article3635 | |

Volúmenes por aparecer

- | | |
|---|---|
| 6. <i>Lenguas indígenas de América del Sur.
Fonología y léxico</i> | 11. <i>Historiografía, políticas lingüísticas
y lingüística diacrónica</i> |
| 7. <i>La gramática en la enseñanza. Saber gramatical
y enseñanza de la lengua</i> | 12. <i>Prácticas sociales de lectura
en los distintos niveles educativos</i> |
| 8. <i>Discurso argumentativo, jurídico
e institucional</i> | 13. <i>El español rioplatense desde una
perspectiva generativa</i> |
| 9. <i>Lingüísticas del uso. Estrategias metodológicas
y hallazgos empíricos</i> | 14. <i>Cuestiones de fonética, fonología
y oralidad</i> |
| 10. <i>Léxico y sintaxis</i> | 15. <i>Lenguas indígenas de América del Sur.
Morfosintaxis y contacto lingüístico</i> |

S.A.L

*Discurso, identidad
y representación social*

Julia Zullo

Editora

S.A.L

Discurso, identidad y representación social / Elisa Cohen de Chervonagura... [et al.] ; edición literaria a cargo de Julia Zullo. 1a ed. Mendoza: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo; Sociedad Argentina de Lingüística, 2013.

E-Book. - (Volúmenes temáticos de la Sociedad Argentina de Lingüística / Castel, V., Giammatteo, M. y Parini, A.) ISBN 978-950-774-224-8

1. Uso del lenguaje. 2. Identidades colectivas. 3. Análisis del discurso. Julia Zullo, ed. lit. CDD 808.83

Fecha de catalogación: 15/03/2013

© 2013, Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras
de la Universidad Nacional de Cuyo
© 2013, Sociedad Argentina de Lingüística

Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras
de la Universidad Nacional de Cuyo
Centro Universitario
Parque Gral. San Martín
Casilla de Correo 345
5500 Mendoza
República Argentina

E-mail: editorial@logos.uncu.edu.ar

Web address: <http://ffyl.uncu.edu.ar>

Contacto Serie 2012 de Volúmenes temáticos: ilyce.director@ffyl.uncu.edu.ar

Idea, diagramación, composición y diseño: *Gráfica Brovedá*
Primera edición: marzo de 2013



S.A.L

Contenido

Evaluadores de Volúmenes temáticos: serie 2012	11
Autores del volumen	15
Introducción.....	17
<i>Julia Zullo</i>	
Capítulo 1	23
De mujeres y sus bordes en el espacio necrológico judío	
<i>Elisa Cohen de Chervonagura</i>	
Capítulo 2	37
Contrastes en la construcción discursiva de la representación social de los aviadores: manuales de instrucción, prensa y publicidad (1900-1950)	
<i>Lorena M. A. de-Matteis</i>	
Capítulo 3	53
De aquí y de allá: La actitud lingüística y la identidad en un grupo de inmigrantes chilenos en Comodoro Rivadavia	
<i>Julieta Del Prato</i>	
Capítulo 4	71
El rostro, el discurso y la construcción de significado comunicativo	
<i>Diego Luis Forte</i>	
Capítulo 5	79
<i>Víctimas y victimarios: clasificación de los participantes en una columna de opinión de Abel Posse</i>	
<i>Daniela Goldín</i>	
Capítulo 6	93
Identidad nacional y libros de texto: una aproximación desde el análisis crítico del discurso	
<i>María Beatriz Taboada</i>	

Capítulo 7	105
El diario <i>Página/12</i> de Argentina y el discurso de la memoria. A propósito de las narrativas de la memoria e historia reciente. <i>Verónica Torres</i>	
Capítulo 8	125
Los participantes en el conflicto del parque Indoamericano <i>Gilda Zukerfeld</i>	
Capítulo 9	139
Sobre la politización del discurso pedagógico: la historia reciente llega al aula <i>Julia Zullo</i>	
Referencias	155
Editora del volumen	164
Contratapa	165

Evaluadores de Volúmenes temáticos: serie 2012

Hugo Daniel Aguilar

Universidad Nacional de Río Cuarto
y Universidad Nacional de Villa Mercedes

Luis Aguirre

Universidad Nacional de Cuyo

Silvana Elizabeth Alaníz

Universidad Nacional de San Juan

Hilda Albano

Universidad de Buenos Aires
y Universidad del Salvador

Guadalupe Álvarez

CONICET y Universidad Nacional
de General Sarmiento

Leandro Arce

Universidad Nacional de Catamarca

Fernando Balbachan

Universidad de Buenos Aires

Vanina Andrea Barbeito

Universidad de Buenos Aires

Yris Barraza

Programa de Formación de Maestros
Bilingües de la Amazonía Peruana,
Iquitos, Perú

Juan Pablo Barreyro

Universidad de Buenos Aires

Graciela Barrios

Universidad de la República

Roberto Bein

Universidad de Buenos Aires

Marina Berri

Universidad de Buenos Aires y CONICET

Cristina Boccia

Universidad Nacional de Cuyo

Juan Eduardo Bonnin

CEIL / CONICET

María Paula Bonorino

Universidad de Buenos Aires

Iris Viviana Bosio

Universidad Nacional de Cuyo

Viviana Cárdenas

Universidad Nacional de Salta

Javier Carol

Universidad de Buenos Aires

Isolda E. Carranza

CONICET y Universidad Nacional
de Córdoba

Cintia Carrió

Universidad Nacional del Litoral
y CONICET

Alicia E. Carrizo

Universidad de Buenos Aires

Victor M. Castel

CONICET y Universidad Nacional de Cuyo

Marisa Censabella

CONICET y Universidad Nacional
del Nordeste

María Chavarría

Macalester College, Saint Paul MN, USA
y CONICET

Laura Colantoni

University of Toronto

Mariana Cuñarro

Universidad de Buenos Aires
y Universidad Nacional de
Lomas de Zamora

Wilmar D'Angelis

Universidade Estadual de Campinas
(UNICAMP), Campinas SP, Brasil

Alejandro de la Mora

Universidad Nacional Autónoma
de México

Evaluadores

Lorena de-Matteis

Universidad Nacional del Sur y CONICET

Ángela Lucía Di Tullio

Universidad Nacional del Comahue

Juan Antonio Ennis

Universidad Nacional de La Plata
y CONICET

Andrea Estrada

Universidad de Buenos Aires

Alain Fabre

Universidad de Tampere, Finlandia

Ana Fernández Garay

Universidad Nacional de La Pampa
y CONICET

Fernando García Rivera

Programa de Formación de Maestros
Bilingües de la Amazonía Peruana,
Iquitos, Perú

Paula S. García

Universidad de Buenos Aires

Adalberto Ghio

Universidad de Buenos Aires
y Universidad Nacional de
Lomas de Zamora

Mabel Giammatteo

Universidad de Buenos Aires

Mara Glozman

Universidad de Buenos Aires y CONICET

Lucía Golluscio

CONICET y Universidad de Buenos Aires

Luisa Granato

Universidad Nacional de La Plata

Beatriz Gualdieri

Universidad Nacional de Luján

Marymarcia Guedes

Universidade Estadual Paulista "Júlio
de Mesquita Filho" (UNESP), Campus
Araraquara, São Paulo, Brasil

Lilián Guerrero Valenzuela

Universidad Nacional Autónoma
de México

Yolanda Hipperdinger

CONICET y Universidad Nacional del Sur

Inés Kuguel

Universidad Nacional de General
Sarmiento y Universidad de Buenos Aires

Georgina Lacanna

Universidad de Buenos Aires

Daniela Lauria

Universidad de Buenos Aires y CONICET

Marta Lescano

Universidad Pedagógica

Ángel Maldonado

Universidad de Buenos Aires

Marisa Malvestitti

Universidad Nacional de Río Negro

Ana María Marcovecchio

Universidad de Buenos Aires
y Universidad Católica Argentina

María Mare

Universidad Nacional del Comahue

Angelita Martínez

Universidad Nacional de La Plata
y Universidad de Buenos Aires

Ileana Martínez

Universidad Nacional de Río Cuarto

Salvio Martín Menéndez

Universidad de Buenos Aires y CONICET

Laura Miñones

Instituto de Enseñanza Superior en
Lenguas Vivas 'Juan Ramón Fernández'
y Universidad de Buenos Aires

Mariana Morón Usandivaras

Universidad de Buenos Aires y CONICET

Liliana Naveira

Universidad Nacional de Mar del Plata

María Valetina Noblia

Universidad de Buenos Aires

Susana Ortega de Hocevar

Universidad Nacional de Cuyo

Ana Pacagnini

Universidad Nacional de Río Negro

Constanza Padilla

CONICET y Universidad Nacional
de Tucumán

Azucena Palacios

Universidad Autónoma de Madrid

Alejandro Parini

Universidad de Buenos Aires y
Universidad de Belgrano

Luis París

CONICET y Universidad Nacional de Cuyo

Carlos Pasero

Universidad de Buenos Aires
y Universidad Nacional de Luján

Rosana Pasquale

Universidad Nacional de Luján
y Universidad de Buenos Aires

Liliana Pazo

Instituto Superior del Profesorado
"Joaquín V. González"

Mercedes Pujalte

Universidad Nacional del Comahue

Alejandro Raiter

Universidad de Buenos Aires

María del Rosario Ramallo

Universidad Nacional de Cuyo

Silvia Ramírez Gelbes

Universidad de Buenos Aires
y Universidad de San Andrés

Gabriela Resnik

Universidad Nacional de
General Sarmiento

Marcela Reynoso

Universidad Nacional de Entre Ríos

Susana Rezzano

Universidad Nacional de San Luis

Mariela Rígano

Universidad Nacional del Sur

Elizabeth Rigatuso

Universidad Nacional del Sur
y CONICET

Silvina Rodríguez

Universidad Nacional del Comahue

Grisel Salmasso

CONICET y Universidad Nacional de Cuyo

Rosa María Sanou

Universidad Nacional de San Juan

Raquel Santana Santos

Universidade de São Paulo

Ana Karina Savio

Universidad de Buenos Aires

Inge Sichra

Universidad Mayor de
San Simón, Bolivia

Lidia Soler

Universidad Nacional de Córdoba

Adriana Speranza

Universidad Nacional de Moreno
y Universidad Nacional de La Plata

Sonia Suárez Cepeda

Universidad Nacional de La Pampa
y Universidad Nacional de Córdoba

Mariana Szretter

Universidad de Buenos Aires

María Beatriz Taboada

UADER / CONICET

Diana Támola

Universidad Nacional de Cuyo

Jimena Terraza

Universidad de Toronto, Canadá

Guillermo Toscano y García

Universidad de Buenos Aires

Augusto Trombeta

Universidad de Buenos Aires

Alejandra Vidal

CONICET y Universidad Nacional
de Formosa

Evaluadores

Maximiliano Wilson

Université Laval, Québec, Canada

Pablo Zdrojewski

Universidad de Buenos Aires y

Universidad Nacional de

General Sarmiento

Capítulo 2

Contrastes en la construcción discursiva de la representación social de los aviadores: manuales de instrucción, prensa y publicidad (1900-1950)

Lorena M. A. de-Matteis

En Julia Zullo, ed. (2013)

Discurso, identidad y representación social

Mendoza: Editorial FFyL-UNCuyo y SAL. Págs. 37-52.

ISBN 978-950-774-224-8

Disponible en <http://ffyl.uncu.edu.ar/spip.php?article3661>

Resumen

Existen continuidades entre la construcción discursiva de las representaciones sociales sobre el vuelo humano en la literatura y, desde el siglo XVIII, en otros tipos de textos sobre aeronáutica. Estas continuidades están dadas, primero, por una referencia al héroe mítico y, luego, al hombre científico. En este trabajo intentaremos identificar los atributos comunes que se asocian a la idea del piloto de aviación en textos correspondientes a la primera mitad del siglo XX: manuales de instrucción editados en nuestro país, notas periodísticas y publicidades gráficas. Este análisis es necesario para confrontar la construcción discursiva de la representación social del piloto de aviación en textos propios del ámbito aeronáutico con la que se produce en producciones externas a las organizaciones aéreas. Consideramos que este contraste puede evidenciar las diferencias entre los valores que se promueven al interior de dichas organizaciones y los que se enfatizan en los discursos exo-institucionales y postulamos que estas diferencias pueden producir una tensión en los agentes aéreos, como nexos o *locus* de contacto entre ambos tipos de representación, que puede extenderse –de diversas maneras– incluso hasta la actualidad y que puede manifestarse en efectos sobre las prácticas comunicativas institucionales que constituyen nuestro objeto de estudio central, en particular, sobre las de los principales actores aeronáuticos, es decir, pilotos y controladores aéreos. La perspectiva de análisis corresponde a la del análisis histórico del discurso y la sociolingüística histórica, incorporando aportes de otras disciplinas que se han ocupado de estudiar la cultura en las organizaciones aéreas.

1 Introducción¹

La representación social de los tripulantes aéreos constituye un tema de interés tanto hacia el exterior como hacia el interior de las organizaciones aéreas pues las representaciones exo- y endo-institucionales coexisten y se influyen mutuamente. Hacia el exterior, la construcción discursiva de las representaciones sociales sobre los tripulantes aéreos en la literatura y en otros tipos de textos sobre aeronáutica y aviación, tales como la prensa de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, exhibe líneas de continuidad que se remontan a períodos anteriores al siglo XVIII, en el que se produjo la primera ascensión de los hermanos Montgolfier. Estas líneas están dadas por dos conjuntos de elementos centrales que pueden pensarse como contrapuestos:

a) elementos compartidos con el héroe mítico (*juventud, valentía, riesgo*), que podemos denominar como “míticos” o “heroicos” y,

b) elementos que pueden asociarse al hombre de ciencia (*juicio, criterio, racionalidad, estudio, método progresivo, etc.*), a los que llamaremos “racionales”.

En este marco, este trabajo propone resumir los atributos y valores que se asocian a la idea del piloto de aviación en textos producidos fuera de organizaciones aéreas durante la primera mitad del siglo XX, para luego centrarnos en los que se promueven dentro de ellas bajo la forma del “deber ser” de un aviador. Interesa, en especial, evaluar posibles diferencias entre los valores promovidos al interior de dichas organizaciones y los que se enfatizan en los discursos exo-institucionales, así como la pervivencia de ambos grupos en la sincronía, pues estas discrepancias pueden producir una tensión en la cultura profesional de los pilotos. Este trabajo intenta, entonces, encontrar elementos que sustenten las hipótesis relacionadas de que, en tanto miembros de la comunidad aeronáutica insertos en una sociedad más amplia, *a)* los pilotos pueden pensarse como el *locus* de contacto entre ambos tipos de representación social en el que se origina su identidad profesional y *b)* sus acciones reflejan y son influidas por dicha identidad profesional.

2 Perspectiva teórico-metodológica

El trabajo asume una perspectiva diacrónica, aunque –según anticipamos– se discuten las implicaciones del análisis para la sincronía de la interacción institucional aeronáutica. Por ello, además de la

¹ Proyecto “*Estilo(s) comunicativo(s) en la interacción verbal en español bonaerense: construcción de identidades, valores y creencias*” (subsidio en evaluación, Directora: la Dra. Elizabeth M. Rigatuso, Centro de Estudios Lingüísticos, Departamento de Humanidades de la Universidad Nacional del Sur).

bibliografía esencial sobre representaciones sociales (por ejemplo, [Jodelet 1993](#)), la perspectiva de análisis corresponde a la del análisis del discurso, en especial, en su vertiente histórica ([Schiffrin, Tannen y Hamilton 2001](#), [Brinton 2001](#), [Skaffari et al. 2006](#)) y de la sociolingüística y pragmática históricas ([Romaine 1988](#), [Jucker 1995](#), [Conde Silvestre 2007](#), entre otros). Incorporamos, además, los aportes de [Helmreich y Merritt](#) (2009 y otros) referidos a la cultura profesional aeronáutica a nivel individual, organizacional y nacional.

Las fuentes seleccionadas para el análisis son:

- a) Hermansson, G. *Curso de pilotaje de aviación* (1934),
- b) notas periodísticas y publicidades gráficas aparecidas en distintos medios de alcance masivo de la primera mitad del siglo XX: semanarios y revistas como *Caras y Caretas*, *Fray Mocho*, *La semana universal*, *Plus Ultra*, *PBT* y el diario *La Nación*.

En el análisis de estas fuentes documentales tenemos en cuenta aspectos pragmático-discursivos, considerando los actos de habla dirigidos al lector del texto y la relación de los epígrafes de cada capítulo con el contenido del mismo, las estructuras sintácticas predominantes y algunas relaciones léxicas, intentando identificar las virtudes promovidas en el seno de las organizaciones aeronáuticas para compararlas con los elementos que se registran en la construcción discursiva de la representación social del aviador en medios gráficos.

Por último, en la consideración sincrónica de la pervivencia de los elementos centrales de ambos tipos de representación y, en especial, sobre la exo-institucional trabajamos sobre la base de encuestas realizadas a hablantes de español bonaerense. En ellas se presentaron a los sujetos una serie de imágenes de distintas profesiones aeronáuticas para las que se solicitó, por un lado, al menos una denominación y, por el otro, un número indefinido de adjetivos, a partir de los cuales se intentó elicitar cualidades asociadas a cada una de las profesiones. Los atributos así relevados fueron puestos en relación con los elementos presentes en las representaciones endo-institucionales a fin de identificar convergencias y divergencias.

3 La representación del aviador en medios gráficos a principios del siglo XX

En aproximaciones previas a la problemática de la construcción discursiva de la representación social de los pilotos en las noticias ([de-Matteis 2007 y 2009a](#)), el humor y las historietas ([de-Matteis, 2010](#)) y las publicidades ([de-Matteis, 2011](#)) de medios gráficos, hemos podido observar que durante las primeras décadas del siglo XX los elementos constituyentes de esta representación se afianzan y refuerzan de forma

paulatina. En particular, a partir del estudio de los elementos léxicos para la designación de las personas que vuelan (*aeronauta, aviador, volador, piloto*, y otras expresiones menos frecuentes como *aeroplanista, aeróstata, piloto volador, piloto aeronauta, piloto aéreo o piloto del aire, alumno aviador*, etc.), así como de su asociación frecuente con sustantivos (*intrepidez, destreza, valentía, osadía, hazaña, logro, éxito*) y adjetivos (*valiente, atrevido, audaz, hábil, arriesgado, infatigable, excelente, ingenioso, afortunado o infortunado, distinguido, célebre*, etc.) de claro valor axiológico –casi siempre positivo– pudimos establecer que existen una serie de características que se reiteran en el período en torno a los pilotos (y también en torno a sus aeronaves, al hecho mismo de volar y al entorno aéreo en el que se desempeñan). En particular, los *aeronautas* y *aviadores* –distinción léxica característica de este período que alude al vehículo que se vuela, globos aerostáticos o aparatos más pesados que el aire respectivamente– se caracterizan discursivamente como personas relativamente *jóvenes*; muchos de ellos militares pero ciertamente no todos; que adquieren renombre por su *valentía* así como por las *proezas* que realizan; con cualidades específicas de personalidad y destreza física. Los medios periodísticos de la época los consideran como *sportsmen* o *recordmen* y se erigen en modelos a imitar por la juventud.² Como vemos, la valoración social es alta y se destaca la representación “heroica” de los pilotos.³

El hecho de que controlen aeronaves frágiles y peligrosas constituye y engrandece el logro técnico y los convierte en sujetos de admiración social que experimentan, promueven y encarnan la expresión paradigmática del *progreso* en dicho período, contribuyendo así, como los héroes míticos,⁴ al avance de la humanidad: el hecho de volar expresa el incremento del dominio del hombre sobre la naturaleza a través de la técnica pues el aire se ofrece como nuevo espacio de movilización ([Romero, 1984](#)). Esta

² Sobre la influencia social de los deportistas, cfr. [Santa Cruz \(2006\)](#).

³ Contrasta la realidad de los pilotos de principios de siglo con la actual. Al respecto señala Pereira desde la psicología aeronáutica que “El sujeto de la aviación de la posmodernidad parece ser aquel que intenta sustentar su deseo de volar en tiempos de crisis, en un momento en que las transformaciones están dadas, aunque todavía no elaboradas. Viviendo, así, un sufrimiento aún poco dimensionado. Parecen cansados de luchar contra las pérdidas incesantes de condiciones anteriores, **de una aviación que traía un poder para sí, un poder de seducción delante del propio mundo aeronáutico y de la sociedad en que estaba inserta y que, también, ofrecía a ese sujeto un sentido diferenciado en su existencia. Antes, este sentimiento de poder lo colocaba en una condición de mito o un casi Dios.** Hoy, él pasa a ser espectador de su avión extremadamente automatizado, que solo necesita que gerencie su sistema tecnológico de forma pasiva, aunque eficiente, con eficacia y precisión (...). ([Pereira 2005: 34](#)). Debido al uso de las itálicas en varios de los textos citados, reservamos para nuestro énfasis el empleo de las negritas en las citas.

⁴ La vinculación con la figura de Ícaro, en especial, no aparece solamente en la prensa de dicho período, sino que se encuentra en la base de estudios actuales de psicología vinculados con la aviación y los accidentes. Al respecto puede consultarse [Hojvat de Ariovich y Persano \(1994\)](#), [Barnes \(2005\)](#) y [Pereira y Francisco \(2005\)](#), entre otros.

admiración se extiende durante toda la primera mitad del siglo XX, desde el principio de la actividad hasta la finalización de la Segunda Guerra Mundial, favorecida por las circunstancias sociales, la búsqueda de récords y la realización de grandes *raids* aéreos, en especial los del período de entreguerras, con hitos tales como la llegada a tierras argentinas del “Plus Ultra” en 1926, piloteado por el español Ramón Franco y su tripulación, o el primer cruce del océano Atlántico en solitario por Charles Lindbergh en 1927.

Pese a que también se destaca en los medios de la época el progreso gradual y de base racional que aportan los pilotos al desarrollo de esta modalidad de transporte, por ejemplo, al explicar los criterios con los que se planificaron dichos vuelos históricos y la resolución de los problemas enfrentados, son las cualidades mencionadas hasta ahora las más reiteradas en la representación exo-institucional de los aviadores.

4 Código moral del aviador: el *Manual de Hermansson* (1934)

Durante el período de entreguerras se sitúa el texto que analizaremos con mayor detalle en este trabajo y cuyo interés radica en presentar un claro y evidente contraste con las expectativas y el carácter heroico y ejemplar que otorga el discurso periodístico a los aviadores. Se trata de un manual de carácter técnico editado en Buenos Aires por el instructor Gustavo Hermansson, al momento de publicación ya retirado de dicha tarea en la Escuela Militar de Aviación.⁵ Según el prologuista del texto, sus destinatarios son tanto civiles como militares. En tal sentido, el “Prólogo” advierte sobre las diferentes tendencias de formación entre ambas esferas aeronáuticas que, si bien es importante, no resulta decisiva ya que, como señala [Potenze \(2010\)](#), las relaciones entre la aviación civil y la militar en Argentina son muy estrechas. La filosofía predominante subordinaba por estos años la aviación civil a la militar y, en este sentido, un decreto del 4 de octubre de 1926 establecía que las escuelas de vuelo debían tener autorización militar y que las licencias de piloto civil serían otorgadas por el Ejército o la Marina, por lo que este manual era también apto para la formación de pilotos civiles.

El manual consta de nueve capítulos, incluyendo el último de ellos un “vocabulario aeronáutico”. Cada capítulo está precedido por tres “consejos practiquísimos” que el autor atribuye en sus palabras preliminares al aviador, también militar, Federico Ruiz. Estos epígrafes, recogidos en el anexo que acompaña a este trabajo, postulan una especie

⁵ Cabe observar que la Escuela de Aviación Militar, primera acción oficial en materia aeronáutica según señala [Potenze \(2010\)](#) fue fundada en 1912 por iniciativa del Aero Club Argentino y con donaciones empresarias y populares. Durante la década de 1930, la aviación civil pasa del ámbito militar al Ministerio del Interior, pero la crisis económica impidió que se independizara y en 1943 regresó al ámbito militar al depender del Ministerio de Guerra.

de “código moral”, en tanto se ocupan de las acciones y el carácter personal que se espera de los pilotos. La relación de estos textos con el contenido de los capítulos puede ser estrecha o débil, según se puede apreciar en la tabla 1. Así, por ejemplo, los capítulos 7 y 8 dedicados a maniobras más complejas son iniciados con recomendaciones sobre la importancia de la seguridad y el proceso de aprendizaje, advirtiendo sobre el riesgo que supone el exhibicionismo, lo que evidencia una relación estrecha. En cambio, el capítulo 9, en el que el autor se ocupa de la planificación y desarrollo de un vuelo al exterior, el primer consejo tiene una relación cercana, pues trata del traslado de pasajeros, mientras que los dos restantes aluden al ego del piloto y a la importancia del cuidado del estado de salud apropiado, que si bien son factores importantes, presentan una relación un poco más indirecta con el tema central del capítulo.

4.1 Análisis de los textos

En el análisis de los 27 textos hemos considerado construcciones sintácticas y selecciones léxicas. Entre las primeras destaca, en primer lugar, el predominio de enunciados con verbo imperativo, con los que se vehiculizan actos de habla **consejo** y **prohibición** focalizados sobre el destinatario del texto. Las formas imperativas predominantes en los **consejos**, por su parte, aluden a procesos de pensamiento, destacando así aspectos racionales de la actividad (*piensa* [5, 25],⁶ *recuerda* [9, 20], *revisa* [15], *escucha* [16], *observa* [24] y expresiones como *ten presente* [2] o *cumple* [10]). Otras formas verbales se refieren a acciones, tales como el imperativo del verbo general *hacer* [1, 13] y otros de significado más preciso como *maniobrar* [26] o *aterrizar* [21].

En las **prohibiciones**, algunos verbos también refieren a acciones, como *entrar* o *salir* (del campo de vuelo), que son negadas pues en el texto estas maniobras aparecen unidas a otras de carácter “espectacular” [19]. Sin embargo, entre las prohibiciones predominan verbos que pueden vincularse con el ámbito emocional: a través de identificaciones (“*sentirse pájaro*” [4]), de creencias no racionales (*sugestionarse* [11], *encandilarse* [16]), de la proyección de creencias sobre sí mismo (*exhibirse* [10]) y sobre los otros (*desprestigiar* [17]). El único verbo relacionado con las emociones que no es negado en los textos es *enojarse* [6] pues, en este caso particular, alude a una autocrítica.

Por otro lado, muchos de los consejos no aparecen en forma personalizada, sino que se trata de expresiones de valor universal, que se registran solas o asociadas a otros enunciados sí focalizados en el lector. Las mismas pueden identificarse en los enunciados [3-8-9-10-12-14-18-

⁶ Indicamos entre corchetes el número de los textos en el Anexo.

19-20-21] y [22] (v. Anexo)⁷ y tienen el valor retórico de enfatizar el valor del consejo brindado. Así, por ejemplo, la atribución del consejo [9] a la tradición del saber aeronáutico francés manifiesta un conocimiento que se universaliza para todos los aviadores sometidos a las mismas leyes de la física y del vuelo.

Por otro lado, aunque un análisis cuantitativo no revela tendencias significativas –por lo pequeño del corpus–, consideramos que algunas expresiones nominales clave para la formulación del *ethos* esperado en un piloto son *condiciones espirituales* [2], *fuerzas morales* [14] y *condición noble* [17], sintagmas que engloban las virtudes promovidas en los distintos consejos.⁸ Asimismo, la oposición entre *corazón del aviador* y *cerebro* [7], la valoración negativa que suponen las voces *fantasía* [11], *vanidad* [12, 16] y los sintagmas *vistosos ornamentos* [3] o *errores y faltas de disciplina* [8], entre otros, destacan también la racionalidad frente la emotividad en el piloto.

Tomando en conjunto las construcciones sintácticas predominantes, como así también las selecciones léxicas mencionadas, podemos establecer un primer conjunto de virtudes promovidas (+) y defectos desfavorecidos (-) al interior de las organizaciones aéreas, cuya distribución en los textos se presenta en la tabla 2 y que pueden definirse y relacionarse entre sí de la siguiente manera:

- a. *conciencia de sí* (+): conocimiento y conciencia del estado anímico, físico, del nivel de conocimientos aeronáuticos, de las capacidades y limitaciones propias y ajenas (relacionada con la *racionalidad*, la *objetividad* y opuesta al *exhibicionismo*);
- b. *responsabilidad* (+): hacerse cargo de los errores y aciertos, responsabilidad por la vida de los otros (relacionada con *disciplina*, *racionalidad*, *conciencia de sí*);

⁷ Un aspecto que no abordamos es el papel de la analogía hombre-pájaro y su relación con el proceso de instrucción que evidencian los consejos [4] y [5]. En el nivel retórico, su aparición en los dos capítulos iniciales del *Manual* adquiere una gran relevancia. Esta analogía también se registra en la prensa de la época.

⁸ Cabría preguntarse hasta qué punto estos sintagmas aluden a un *ethos* influido por la tradición militar.

Capítulo⁹	Consejo 1	Consejo 2	Consejo 3
1. Métodos de instrucción/enseñanza preliminar en tierra	1 Relación instructor-alumno	2 Estado físico y emocional	3 Exhibicionismo
2. Carreteo, despegues y línea de vuelo	4 Proceso gradual de aprendizaje	5 Proceso gradual de aprendizaje	6 Responsabilidad por las maniobras
3. Virajes	7 Control de la emoción	8 Importancia de la disciplina	9 Principios del vuelo seguro
4. Pérdidas de velocidad	10 Disciplina y exhibicionismo	11 La fantasía social y la imitación	12 El reconocimiento social y el de los pares
5. Planeo	13 Fama y disciplina	14 Estado emocional	15 Estado de los equipos de seguridad
6. Aterrizajes básicos	16 Evaluación de los pares y ego	17 Reconocimiento de las habilidades ajenas	18 Maniobras de seguridad
7. Aterrizajes complejos	19 Principios del vuelo seguro	20 Principios del vuelo seguro	21 Principios del vuelo seguro
8. Acrobacia	22 Exhibicionismo	23 Proceso de aprendizaje	24 Proceso de aprendizaje
9. Vuelos al exterior, nocturnos, vocabulario	25 Valor de la seguridad	26 Exhibicionismo	27 Estado físico y estado del avión

Tabla 1: Tópicos centrales del “consejo”.

c. *disciplina* (+): obediencia (militar o no) y acción dentro de lo permitido de acuerdo a las circunstancias de cada vuelo y de la propia capacidad (relacionada con *conciencia de sí* y opuesta a *exhibicionismo*);

d. *racionalidad* (+): capacidad de priorizar el pensamiento sobre las emociones y de pensar el vuelo como un saber científico que se adquiere

⁹ Indicamos la temática central de cada capítulo y no su título exacto.

mediante un proceso gradual de aprendizaje en el que el rol del instructor es central (relacionada con *imitación* y *juicio*);

e. *juicio* (+): saberes sólidos sobre los principios del vuelo y, en especial, del vuelo seguro (relacionada con *conocimiento del avión*, *imitación*, *racionalidad*);

f. *conocimiento del avión* (+): saberes sólidos sobre las características del avión (relacionada con *juicio*, *imitación*, *racionalidad*);

g. *objetividad* (+): valoración y expresión precisa de las acciones propias; evaluación no emocional de las condiciones de vuelo (opuesta a *exhibicionismo*);

h. *valoración de pares* (+): único deseo de evaluación, junto con la del instructor, que tiene valor frente a la *valoración social* (opuesta a *exhibicionismo* y a *valoración social*);

i. *imitación* (+/-): positiva como parte del proceso de aprendizaje en el que se orienta a la imitación del instructor y de los pares formados con el mismo conjunto de valores, es negativa si se orienta a la imitación de “falsos” modelos (como los del cine [11]);

j. *exhibicionismo* (-): tendencia a mostrarse, ya sea a través de maniobras exigentes (asumiendo un mayor riesgo) o de una presentación verbal (opuesto a *objetividad*, *conciencia de sí*);

k. *valoración social* (-): deseo de evaluación social que promueve la vanidad y conduce al exhibicionismo (opuesto a la *valoración de pares*, *aprendizaje*).

Creemos que el predominio de elementos valorados positivamente permite considerar a estos textos como un esbozo de “código moral” para los aviadores, complementario a su formación técnica¹⁰ y que los tres defectos que tienen una valoración negativa obedecen, en gran medida, a una reacción frente a las expectativas que se construyen en muchos de los textos de difusión masiva: la idealización que hace de los pilotos la publicidad que toma a la aviación como argumento persuasivo, la admiración que promueven las notas periodísticas dedicadas al valor de los pilotos que afrontan riesgos en el afán de hacer avanzar la actividad aérea a través de *récords* y *raids*, etc.

¹⁰ De particular interés para su contrastación con las prácticas instruccionales actuales centradas en el reconocimiento de la falibilidad humana es el énfasis que encontramos en la *conciencia de sí* que, tomando distintos aspectos, promueven 8 de los 27 consejos.

Cap.	Consejo 1	Consejo 2	Consejo 3
1.	1 Imitación (+)	2 Conciencia de sí (+)	3 Conciencia de sí (+)
2.	4 Conciencia de sí (+)	5 Conciencia de sí (+)	6 Responsabilidad (+)
3.	7 Racionalidad (+)	8 Disciplina (+)	9 Juicio (+)
4.	10 Disciplina (+) /Exhibicionismo (-)	11 Imitación (-)	12 Valoración de pares (+)
5.	13 Disciplina (+)	14 Conciencia de sí (+)	15 Juicio (+)
6.	16 Valoración de pares (+)/social(-)	17 Conciencia de sí (+)	18 Juicio (+)
7.	19 Exhibicionismo (-)	20 Juicio (+)	21 Juicio (+)
8.	22 Objetividad/racionalidad (+)	23 Racionalidad(+)	24 Imitación (+)
9.	25 Juicio (+)	26 Objetividad (+) /conciencia de sí (+)	27 Conciencia de sí (+)

Tabla 2: Virtudes y defectos predominantes en cada “consejo”.

5 Tensiones y sus posibles implicaciones en la sincronía

La tensión existente entre los elementos promovidos como virtudes positivas en el *Manual* de Hermansson y las cualidades míticas o heroicas destacadas por la prensa gráfica, se evidencia con toda claridad en el consejo [12], aunque se reitere o sugiera también en otros: “«La publicidad que te hagan los diarios no aumenta más que tu vanidad; las felicitaciones de tus camaradas aumentan tu concepto como aviador»”.

Consideramos, entonces, que los sujetos aeronáuticos son el *locus* de contacto y de conflicto entre las representaciones sociales extendidas sobre su profesión –que los definen e, incluso, han sido reconocidas como factor de motivación vocacional a lo largo del siglo XX– y su propio conjunto de valores e identidad profesional dentro de sus instituciones. Ahora bien, si tenemos en cuenta los análisis sobre la cultura profesional aeronáutica, existe consenso en la bibliografía sobre el hecho de que valores y normas de conducta como las propuestas por Hermansson no tuvieron fuerza suficiente para evitar que algunos elementos de la representación social exo-institucional reforzaran una tendencia propia de la profesión aeronáutica a erigir barreras psicológicas frente al peligro

inherente del vuelo.¹¹ Sobre esta tendencia en particular, cabe destacar lo señalado por R. Helmreich, uno de los psicólogos aeronáuticos y analista de la cultura aeronáutica más reconocidos, quien observa:

Although we recognized the existence of and some of the manifestations of the professional culture of pilots early in our investigations of flight crew behavior and attitudes, we did not immediately understand its potency as an influence on safety. In retrospect, the roots of a strong professional culture are clear—early aviation was an extremely dangerous undertaking, for those in combat, carrying the mail, or stunt flying for awed audiences. To commit to such a hare-brained endeavor required a strong sense of **personal invulnerability and efficacy**. The respect and envy engendered among generations of adolescents also fostered pride in being one of “the few”, to borrow Churchill’s description of Spitfire pilots during the Battle of Britain. This image of **personal disregard for danger and invulnerability** reached its zenith with the early astronauts (all chosen from the ranks of test pilots) and was immortalized by [Tom Wolfe](#) in *The Right Stuff* (1979) ([Helmreich y Wilhelm, 1989: 4](#)).

Asimismo, también sobre el papel del riesgo como factor influyente sobre la elección vocacional durante la primera mitad del siglo XX, más recientemente observan Helmreich y Merritt al referirse a los factores que definen los atributos de la cultura profesional aeronáutica que:

Aviation is less than 100 years old, but it rapidly acquired symbols that have endured to the present. World War I gave us the image of the lone warrior battling a heroic opponent while following the code of chivalry. Von Richthofen from Germany and Rickenbacker from the USA became household names and role models for the youth of their countries. After the war, the initiation of mail service **further established the image of the intrepid aviator braving the elements, aloft and alone, with white scarf trailing in the wind. The aircraft of the time were flimsy and unreliable and navigation aids and accurate weather information were only dreams. Although the fatality rate was appalling, the romance of flight continued to attract risk takers.** Antoine de Saint Exupéry (1942) and Ernest K. Gann (1961) have poetically chronicled the life (and death) of the early mail pilots. The current symbol of the airline pilot is a sharply tailored uniform with multiple golden stripes and wings. **The prototypical aviator also conveys an air of knowing, imperturbable**

¹¹ Para la psicología aeronáutica, la negación del riesgo se asocia con el estereotipo del “*macho pilot*”, así llamado por tratarse de una personalidad definida por una sensación de invulnerabilidad que se asocia, a su vez, con un bajo nivel de habilidades interpersonales y escasa aceptación de la colaboración de otros miembros de la tripulación.

competence communicated in a laconic speech style captured wonderfully by [Tom Wolfe](#) in *The Right Stuff* (1979) ([Helmreich y Merritt, 1998:28](#)).

Si bien estas observaciones históricas provienen de estudios realizados sobre organizaciones aeronáuticas fuera de Argentina, región a la que corresponde el ámbito de aplicación de este trabajo y para la que no encontramos hasta el momento estudios equivalentes en objetivos, metodología y alcance, parecen resultar, sin embargo, ilustrativas de una tendencia psicológica propia de los sujetos aeronáuticos, independientemente de sus culturas nacionales. Así, la decisión vocacional es una problemática reconocida también en la bibliografía hispana por [N. Barnes](#) (2005: 20), psicólogo aeronáutico español que sugiere la necesidad de intentar definir los factores constitucionales (inconscientes), sociales y accidentales que influyen en la decisión de un sujeto de dedicarse a la aviación, aunque observa que estos factores todavía no han sido sistematizados desde la psicología. En una línea semejante, el psicólogo aeronáutico argentino [H. O. Leimann Patt](#) (1985: 136) analiza la psicología del personal aeronavegante teniendo en cuenta a la motivación aeronáutica (consciente, preconsciente e inconsciente) como factor central¹² y asociando con su nivel inconsciente un mecanismo de identificación heroica, mediante el cual se atribuye a personajes reales o imaginarios la capacidad de enfrentar situaciones peligrosas y niega, de alguna manera, la posibilidad de la muerte.

Como respuesta a estas tendencias psicológicas negadoras, que podemos vincular con los elementos heroicos que predominan en la expresión discursiva de las representaciones sociales exo-institucionales, aparecen elementos reactivos en la representación endo-institucional que se construye en el texto de Hendersson. A título de ejemplo, el énfasis otorgado a rechazar el *exhibicionismo* que entrañan las maniobras y vuelos peligrosos, que pueden asociarse con una intrepidez irreflexiva, así como el valor asignado a la *disciplina* y al *conocimiento de sí*, que pueden pensarse como las contrapartidas del sentimiento de invulnerabilidad.

El estudio diacrónico de las representaciones sociales sobre los pilotos de aviación se justifica, entonces, en la influencia que éstas tienen sobre la constitución de las representaciones al interior de las organizaciones aéreas. Es decir, ofrecen un marco necesario para orientar el estudio sincrónico de las relaciones entre representaciones endo-institucionales,

¹² [Leimann-Patt \(1998:146\)](#) formula un modelo psicológico del “síndrome de adaptación al vuelo” que establece que la **Motivación** aeronáutica y los mecanismos **Defensivos** equilibran la **Angustia** aeronáutica: Síndrome de Adaptación al Vuelo = (M x D)/A. Entre los mecanismos defensivos se cuentan, entre otros múltiples, la negación y la represión de los peligros y el temor.

identidad profesional y, entre otros aspectos, las prácticas comunicativas que constituyen nuestro objeto de estudio central.

En este sentido, en un pequeño número de encuestas exploratorias (15), que hemos realizado tanto en forma personal como a través de Internet, solicitamos a distintos hablantes sin vinculación aeronáutica que propusieran adjetivos que asociaran con la profesión de piloto. Así se han recogido resultados que todavía hoy evidencian la coexistencia de elementos “racionales” con otros “míticos” que se han mantenido a lo largo del tiempo.

Por un lado, los hablantes destacan la *responsabilidad*, la *capacidad o idoneidad*, el *profesionalismo*, la *inteligencia* y la *seriedad* en todas las esferas de la aviación (militar, comercial o privada),¹³ valores que pueden asociarse con los promovidos por Hendersson y, en menor medida, por la prensa escrita de principios del siglo XX cuando alude a los criterios racionales y a la adecuada preparación técnica de los vuelos que relata.

Por otra parte, resulta de interés observar que estas cualidades son centrales en los paradigmas de instrucción actual tanto para los pilotos como para el resto del personal aeronáutico, centrados en el hombre y en los contextos y sistemas que éste construye y lo influyen.

No obstante, para las tres esferas aeronáuticas las respuestas de los hablantes mencionan también cualidades míticas tales como la *valentía*, los *nervios de acero* y, entre las mujeres, otras vinculadas a la apariencia física y al comportamiento social (*elegancia*, *presentabilidad*, *formalidad*), estas últimas asociadas en especial con la esfera comercial y militar y de escasa relevancia en la actividad aérea.

Esfera	Adjetivos más frecuentes
Militar	<i>valiente</i> , responsable , capaz , serio , <u>atento</u> , <i>héroe</i> , profesional , <i>tranquilo</i>
Civil comercial	<u>elegante</u> , serio , <u>presentable</u> , responsable , inteligente , <u>formal</u> , <i>nervios de acero</i> , aplicado
Civil privada/deportiva	responsable , <i>valiente</i> , <u>divertido</u> , capaz , profesional , aplicado

Tabla 3: Adjetivos asociados con la profesión de piloto en la región bonaerense ordenados por orden de frecuencia (2007-2011).

¹³ Es probable que la importancia otorgada a estas cualidades y valores se funde en los temores que implica, para gran parte de la población, el hecho de volar y que, en este sentido, sean la expresión discursiva de una expectativa social.

6 Conclusiones

Creemos que la coexistencia de elementos racionales y míticos en la actual representación social exo-institucional sobre los pilotos y la continuidad diacrónica que esto evidencia justifica, entonces, el preguntarse por la incidencia actual que estos elementos tienen sobre aspectos diversos tales como la elección profesional de los pilotos de aviación, la construcción de su identidad profesional y el desarrollo de sus prácticas laborales, incluyendo las que involucran procesos comunicativos.

En este último sentido, interesa destacar la posibilidad, sugerida por Helmreich y Merritt en el fragmento citado, de que la representación que los propios profesionales construyen y comparten sobre sí mismos y su identidad profesional influya sobre distintas prácticas que los involucran, incluyendo la comunicación interpersonal. Otros estudios, realizados sobre la psicología y la cultura aeronáutica en Iberoamérica, afirman en similar sentido lo siguiente:

Las formas de expresión de los pilotos en ciertas situaciones dejan muy en claro cuál es su Compañía, ellos son la propia imagen de la organización (los controladores de tránsito aéreo suelen asociar tono de voz y forma de tratamiento del piloto, a la compañía en que trabaja) [Pereira, 2001:44](#).

De igual manera, las observaciones realizadas en nuestro estudio sistemático de la interacción entre pilotos y controladores aéreos en la región bonaerense de Argentina sugieren que los hablantes proyectan en ellas y de manera muy clara su identidad profesional ([de-Matteis 2009b](#)).

Para finalizar, estudios similares a este y de mayor envergadura que incluyan las expresiones discursivas actuales de las representaciones endo-institucionales pueden contribuir, desde una mirada diferente, a los estudios sobre el “estereotipo” del piloto contemporáneo, una preocupación reiterada de la psicología aeronáutica ([Barnes 2005](#) y [Mirabal 2006](#)).¹⁴

¹⁴ Sostiene Barnes en esta línea que: “(...) Resulta verdaderamente curioso estar durante dos años dentro del sector y escuchar constantemente frases como: “los pilotos son personas obsesivas perfeccionistas”, “los pilotos son personas muchas veces elitistas”, “los pilotos son personas narcisistas”, etc. Afirmaciones que probablemente sean ciertas pero que no sé si estamos en condiciones de generalizar. Pienso que puede ser lícito pensar en el hecho de que hay que tener unas características psicológicas e incluso socio-económicas concretas para tomar la decisión de dedicarse a la aviación, pero sería interesante que este conjunto de suposiciones fuesen comprobadas mediante un estudio científico.” ([Barnes 2005:17-18](#)).

Anexo: Los consejos del texto de Hermansson (1934)

1. Haz lo que te enseñó tu instructor y no lo que veas.
2. Aunque no te marees en el Gabinete ni en la prueba de vuelo, ten siempre presente que tus condiciones espirituales pueden variar y ello es tanto o más peligroso que el mareo físico.
3. «El traje de vuelo reglamentario es único; el que trata de destacarse con vistosos ornamentos cae en el primer grado del exhibicionismo.»
4. No te sientas pájaro y si te sientes, recuerda que los mismos pájaros han visto caer al suelo a los pichones que quisieron volar antes de tiempo.
5. Piensa también que los pájaros grandes volaron de rama en rama, antes de llegar a la copa; y aquellos que pretendieron hacerlo de golpe, se encontraron en un punto en que faltaba mucho para alcanzar la rama más alta y mucho también para regresar donde les correspondía.
6. «La máquina hace lo que le mandes; si las maniobras salen mal, enójate contigo mismo. »
7. El corazón del aviador debe ser controlado por el cerebro.
8. Los errores y faltas de disciplina que se cometen en la aviación suelen pagarse muy caros: con la vida.
9. «No descuides la velocidad de tu avión; recuerda el adagio francés que dice: «La sustentación es una flor que nace en el jardín de la velocidad.»
10. Cumple siempre tu tema con religiosa disciplina y nunca te exhibas. El que se exhibe en el ai[r]e y sobre todo a baja altura, corre peligro de quedar exhibiéndose veinticuatro horas más en tierra.
11. No te sugieras con lo que veas en el cine; ello es gran parte de trucos fotográficos; no trates de imitar su fantasía.
12. «La publicidad que te hagan los diarios no aumenta más que tu vanidad; las felicitaciones de tus camaradas aumentan tu concepto como aviador.»
13. As en el aire, es un lema que no debe preocuparte; agrégale otras letras y haz en el aire lo que tus superiores te ordenen.
14. Si sientes fallar tus fuerzas morales retírate a tiempo. El que se va de aviación por no encontrarse en condiciones, no se retira vencido.
15. «Revisa bien tu paracaídas y su correcta colocación en tierra; si cuando lo necesites no lo tienes en condiciones, no lo necesitarás más.»
16. Escucha bien lo que te dicen tus profesores y camaradas. No dejes encandilar tus ojos por una vanidad mal cimentada, pues corres peligro de quedar ciego y los ciegos no ven el camino que llevan.

17. No desprestigies a ninguno. Tu más noble condición de aviador debe ser: reconocer la superioridad de otro.

18. «Si diez pasadas haces cuando tengas que entrar a un campo, diez pasadas habrán sido pocas si al aterrizar rompes la máquina.»

19. No salgas ni entres al campo con maniobras espectaculares; con ello no haces sino exponer inútilmente tu vida; las maniobras de combate se desarrollan en la altura.

20. Tu vida se asegura por estas condiciones: tu altura de vuelo, la bondad de la máquina, la regularidad del motor, tus condiciones de piloto, y en último caso, tu paracaídas. Recuerda, pues cuando vuelas sobre poblaciones que si lo haces a baja altura, ellas se reducen a una: el motor.

21. «Cuando estés desorientado, aterriza antes de terminar la nafta; con el motor en marcha tienes derecho a elegir campo, con el motor detenido tienes que resignarte la que la suerte te ofrezca.»

22. El valor de la maniobra que has hecho fuera de la vista de tu profesor, aumenta con la altura; entonces, cuando llegues a tierra, cuéntale restándole lo que aumentó.

23. El vuelo no tiene ningún misterio y si lo encuentras, tu profesor lo conoce; él te lo revelará.

24. Observa el vuelo de tus compañeros que ello deja también enseñanzas.

25. Cuando lles pasajeros, piensa que te hacen el honor de confiar sus vidas a tus manos; págales en consecuencia con el máximo de seguridad.

26. Maniobra cuando estés en el aire y no en rueda de compañeros.

27. Cuida tu salud tanto como tu avión; ninguno de los dos puede volar en malas condiciones.

Fuentes

Hermansson, Gustavo (1934) *Curso de pilotaje de aviación*, Buenos Aires.

Caras y Caretas (1898-1939), Buenos Aires.

La Semana Universal (1912), Buenos Aires.

PBT (1907-1908), Buenos Aires.

Plus Ultra (1916-1918, 1926), Buenos Aires.

Fray Mocho (1912,1914), Buenos Aires.

Diario *La Nación* (1904, 1914, 1926, 1939), Buenos Aires.