



Barcelona-Abidjan-Barcelona

Diario del

# “Discovery Flight”

MERCE MARTÍ

Seguir la huella de los legados de la aviación española, pionera en la evolución de la aviación europea, nos lleva a resaltar y a conmemorar hechos y hazañas insólitas para su época. Quizás el afán de superación, estima personal de los pilotos, ganas de demostrar el agigantado paso del desarrollo hacia esas máquinas voladoras e incluso el prestigio hacia las antiguas colonias del poder nacional fueron sin duda alguna el paso posible para fomentar los llamados Raids Aéreos Españoles.

El honor de haber efectuado el primer vuelo de la historia en aeroplano corresponde a los norteamericanos hermanos Wright, pero ya en 1909 España empezó a destacar y a mostrar cierto interés por aquellos “Cacharros Voladores” produciendo un primer diseño y a desarrollando una industria aeronáutica que perduraría desde entonces. Una lista interminable de acontecimientos históricos han marcado una buena trayectoria aeronáutica hasta bien entrada la Guerra Civil española, donde el afán de aventura se transformó en espíritu bélico y los aviones abandonaron las veleidades deportivas para consagrarse por entero a la guerra.

De alguna forma, evocar y recordar el espíritu puramente clásico de aquellos tiempos es lo que nos ha impulsado a hacer una retrospectiva aérea de los primeros vuelos hacia los territorios del África Occidental. Recordar nuestro esplendor aeronáutico y hacer conocer que la aviación sigue viva impulsando nuevos y ambiciosos proyectos es el mejor tributo hacia la historia de este país.

La reconstrucción de un vuelo de estas características visto desde la perspectiva actual, a las puertas del siglo XXI, puede aportar un valor histórico importante entre un antes y un después. Volar como en los años 40, con un avión de tela y madera como los primeros aviadores, emular los vuelos sobre el desierto o la selva, rozar el aire con la cara con la cabina al descubierto... es sin duda llevar el pasado al presente.



*El Discovery Flight, avión Fairchild FR-24, despegando desde la mina de oro en Sadiola, territorio de Mali.*

**C**omo estaba previsto la expedición empezó según lo planeado y con una emocionante despedida de fondo, familiares, amigos, medios de comunicación y algún que otro amante de la aviación estaban presentes para ver partir al Fairchild, al que desde hacía más de 20 años no se le asignaba ninguna misión aeronáutica. La suerte estaba echada y 11.000 Km. por recorrer nos estaban esperando con sus paisajes, sus anécdotas y sus peligros. Empezaba así la aventura africana después de un año de preparativos y de haberse reconstruido el avión.

Ya de regreso, recordando y mirando las diferentes fotografías, vienen a mi mente las numerosas anécdotas



*Mercé Martí, autora de este trabajo, en el aeropuerto de Sabadell, momentos antes de la iniciar su aventura africana.*

ocurridas durante el viaje al igual que las agotadoras y largas horas de vuelo, sentada en el avión y junto con mi compañero. Volar como en los "Viejos Tiempos" no resulta fácil y a más lo calificaría de agotador debido a la alta concentración que conlleva etapas de hasta seis horas de vuelo en condiciones visuales, volando tú mismo a mano (sin piloto automático) y en zonas totalmente desérticas y poco conocidas. Pero este esfuerzo, luego queda compensado por la satisfacción de poderse desplazar libremente a tan sólo 500 pies de altitud y disfrutar de las maravillas de la naturaleza y de los paisajes únicos del desierto y la selva. La silueta que marcaba la línea de la costa con las dunas de arena

era un paisaje digno de disfrutar donde a buen seguro fue admirado por los primeros aviadores de la época.

Recuerdo con gran ilusión el encuentro con sus Majestades los Reyes de España, don Juan Carlos I y doña Sofía, coincidiendo fortuitamente con nuestra llegada a Sevilla. Sus palabras fueron de ánimo y valor al igual que mostraron interés por los detalles de la expedición. Sin duda alguna el poder conversar y explicar personalmente los preparativos a sus Majestades fue la mejor despedida de España antes de pisar continente africano.

podía volar con mal tiempo por lo que no nos daba mucho margen para solucionar este contratiempo. Afortunadamente y gracias a la buena elección de la época de vuelo, que no fue fortuita (final de la época de lluvias y principio de la época seca), nos permitió hacer gran parte del recorrido bajo buenas condiciones visuales. En Mauritania, tanto a la ida como en la vuelta, nos encontramos con tormentas de arena, las cuales solventamos siguiendo la línea de costa a tan sólo 40-50 metros de altitud. De menor importancia, pero sin

impotencia reinaba en el grupo al ver que no se podía hacer nada. Este contraste sociocultural, hacia como si de repente el tiempo se hubiera detenido en algunos lugares como en Cap Jubi o Nouadibu y pudieras encontrarte a los pioneros volando en esas rutas. St. Louis con claros síntomas de haber sido cuna de la "Ruta Aeropostal" se resiste al paso del tiempo intercalando modernismos con esculturas y placas conmemorativas en memoria a los aviadores de la época.

Pero quizás uno de los puntos más significativos de la expedición y el más esperado por todos, fue la etapa St. Louis de Senegal a la Mina de Oro (Sadiola) en Malí, donde el solo hecho de aterrizar en una pista de arena y el saber que nos encontraríamos fuertes vientos en cara le daba a la etapa un valor añadido. El pronóstico no falló y fuertes vientos redujeron nuestra velocidad hasta 63 kts. (110 kms/h), llegando al destino con tan sólo 30 minutos de reserva y sin opción a llegar en caso necesario al aeropuerto alternativo. Una vez en la Mina pudimos repostar unos 200 litros de combustible que habíamos solicitado que trajeran expresamente de Bamako para cubrir nuestras necesidades y proseguir la ruta.

La corta estancia en Sadiola fue suficiente para darnos cuenta de la belleza de la estepa/selva y poder ver en vivo animales salvajes como monos y jabalíes. Como dato curioso comentar que esta mina de propiedad sudafricana es de las más productivas del mundo (14 toneladas de oro en 1997) y su infraestructura es tal que en ella puedes encontrar cualquier tipo de facilidad, desde el teléfono público vía satélite hasta campo de fútbol con césped o colegios y supermercados para los 400 empleados del lugar y todo esto teniendo en cuenta que está en medio de la nada...

Al anochecer nos sorprendieron con una barbacoa a orillas de la piscina y música típica como muestra de su admiración por la expedición, fue emocionante y el momento idóneo para relajarse y poder disfrutar de unas cervezas frías en medio de la selva. La salida fue de madrugada pero no lo bastante temprano como para no reunir a un buen número de incon-



Sus Majestades los Reyes de España, en presencia del Director del aeropuerto de Sevilla, saludan a Mercé Marí y a Trip Wileman, tripulantes del Discovery Flight.

Tampoco olvidaré los sobrevuelos de antiguas posesiones españolas como Sidi Ifni, El Aaiún, Villa Cisneros o fuertes militares donde el deterioro del tiempo y el abandono han hecho presencia. Barcos hundidos a lo largo de la Costa Atlántica, fortificaciones en ruinas y carreteras que eran devoradas por la dunas del desierto eran paisajes cotidianos que se entrelazaban con las preciosas puestas de sol o noches estrelladas en el desierto.

Las condiciones meteorológicas presentes en la ruta jugaron un papel importante en el éxito de la expedición, debido a las características y limitaciones del avión, el Fairchild no

olvidar las limitaciones de nuestro Fairchild, llegando a Abidjan nos encontramos con las clásicas tormentas tropicales bien localizadas pero con la intranquilidad que conlleva este tipo de fenómenos. El único factor que demoró en un par de ocasiones nuestra salida fueron las nieblas matinales encontradas en El Aaiún (Sahara) y Yamasukro (Costa de Marfil), la solución: paciencia.

A medida que pasaban los días veías el cambio de los paisajes y de las ciudades, de las razas y de las culturas y en cada situación y vivencia acabadas aprendiendo alguna cosa del país y de sus gentes. En algunos lugares algo positivo en otros una sensación de

Colección Mercé Marí



*Repostando combustible en el aeropuerto de St. Louis en Senegal.*

dicionales y curiosos que habían sabido de nuestra escala y querían despedirse de nosotros. Nuestro despegue fue seguido por una pasada baja como muestra de amabilidad.

Como de costumbre, en cada etapa de la expedición algún acontecimiento atípico se producía en algunos lugares: que si el plan de vuelo no había llegado a destino y en consecuencia no sabían nada de nuestro vuelo; en otros que si las tasas de aeropuerto se pagaban como las de un avión comercial; en otros teníamos que estar ojo avizor y en Malí nos ocurrió una situación curiosa. Nuestra sorpresa fue que al llegar al Aeropuerto Internacional de Bamako nos comunican que el combustible de avioneta se había terminado y el nuevo suministro estaba por llegar. A partir de ese momento nuestra preocupación se centró en resolver el problema de encontrar Av-



*Mercé Martí y Trip Witeman posando delante del monumento en honor a Pierre Georges Latecoère, en el aeropuerto de St. Louis de Senegal.*



Colección Mércè Marfil

*Problemas con las magnetos en el aeropuerto de Casablanca.*

Gas, ya que no nos lo aseguraban en menos de una semana; ésto significa una demora de la expedición y en consecuencia no poder llegar según lo planeado a Abidjan. Después de charlar y charlar con un responsable de carburantes llegamos a la conclusión de que lo mejor sería poner gasolina de coche si por la mañana no podíamos solucionar el problema. Evidentemente, al día siguiente, después de conversar con el jefe y dejarle una propina sustancial, surgieron como de la nada los 180 litros de combustible que necesitábamos para proseguir.

Pocos días quedaban para llegar a Abidjan; pero los síntomas de cansancio eran evidentes y en algunas etapas, cuando la visibilidad se reducía debido a las grandes extensiones de fuegos provocados por el hombre para ganar terreno a la selva, hacían del vuelo algo realmente agotador. La penúltima etapa del recorrido fue una etapa delicada debido a las malas condiciones meteorológicas encontradas durante la ruta y a las cinco horas y media de vuelo. Núcleos tormentosos fueron pronosticados du-

rante nuestro recorrido y además el aeropuerto de destino no tenía muy buena visibilidad. Al final, después de desviarnos varias veces para evitar las tormentas y poder aterrizar en Yamasukro, a tan sólo un día de Abidjan, fue suficiente para solucionar algunas tensiones que se habían acumulado durante la etapa.

Así pues, el 7 de diciembre de 1998, tras un vuelo corto pero intenso, debido a las nieblas en origen y nubes bajas en la ruta, llegábamos a Abidjan cumpliendo con nuestro horario y objetivo para poder ser recibidos en comitiva por Rosa Boceta, embajadora de España en Costa de Marfil y por un grupo sustancial de personas entre medios de comunicación, patrocinados y conocidos de la Cámara Oficial de Comercio.

Dos días de descanso se intercalaron con cenas oficiales, entrevistas por TV y charlas con los diferentes miembros responsables de la Semana Económica Española donde apadrinaron nuestra llegada a Costa de Marfil.

Después de una buena puesta a punto del avión, el regreso hacia Es-

paña lo hicimos siguiendo con exactitud la misma ruta a la inversa, ya que al haber pasado anteriormente el trámite aeroportuario se agilizaba y el trato era mejor. Nuestro gran temor y por eso la prisa por llegar a la Costa Atlántica, era debido al "Harmatan" o viento seco del desierto, muy peligroso porque reduce considerablemente la visibilidad hasta mínimos. Ya de paso por Malí, nos vimos afectados por el inicio de estas condiciones, pero afortunadamente al llegar al Senegal y con la referencia visual del mar las cosas mejoraron. Los días sucesivos pasaron más rápido que de lo normal quizás por el hecho de que estábamos cada vez más cerca de casa y el cansancio y las largas etapas se convertían en pensamientos de ánimo. La nota negativa a la vuelta fue un fallo en uno de los magnetos del motor con el posible riesgo que conllevaba. Lo fuimos solucionando a medida que pasábamos por cada aeropuerto hasta el punto de que en Casablanca tuvimos que recurrir a un mecánico, ya que empezaba a fallar más de lo normal. Aparentemente el problema se solucionó, pero llegando a España en la última etapa entre Alicante y Sabadell, la situación empeoró, pasando unos momentos un tanto delicados debido a que el motor rateaba considerablemente y con el temor de que pudiera pararse. Las ganas de llegar y cumplir con nuestro viaje pudieron más que desviarnos a un aeropuerto alternativo. En ese momento mi compañero y yo nos cruzamos la mirada y apostamos por seguir, la adrenalina estaba a tope... nos la jugamos pero mereció la pena. Al final llegamos a Sabadell después de vivir una experiencia inolvidable y experimentar con nuestras propias carnes el volar como se hacía antes.

Detrás dejábamos 6.062 millas náuticas en 24 días y 73 horas de vuelo para poder saborear los placeres de haber volado por Africa con un avión Fairchild de 1944. El tributo a los pioneros de la aviación española se había hecho gracias a las personas que con su ayuda, ánimo y confianza habían apostado por este proyecto y en especial a mi amigo-compañero de viaje, Trip Wileman. Gracias y mil gracias... ■