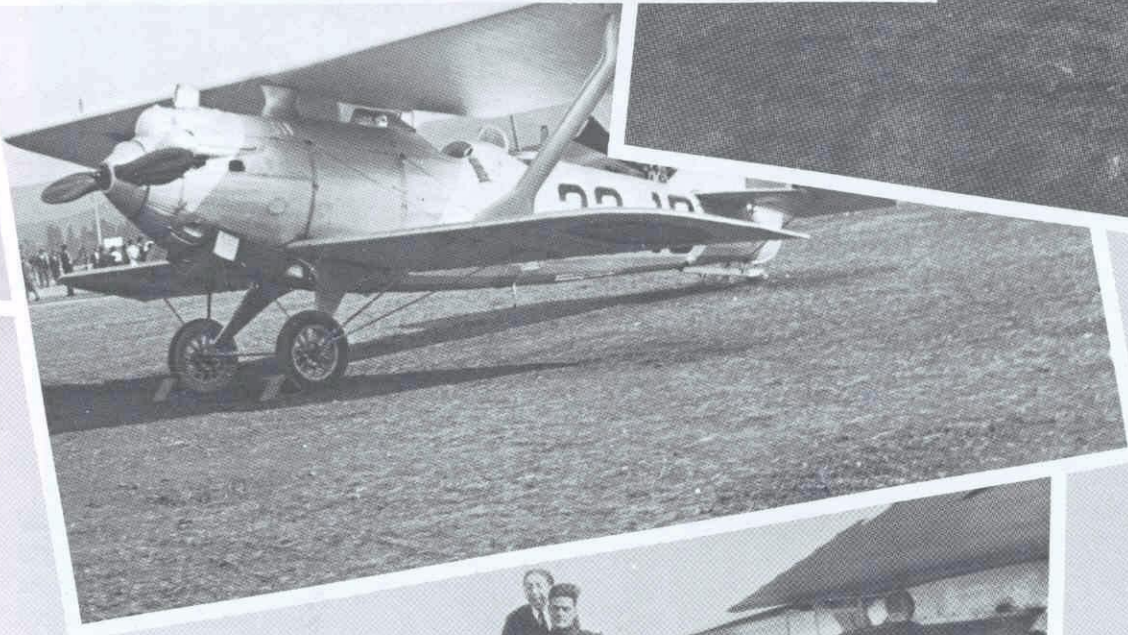
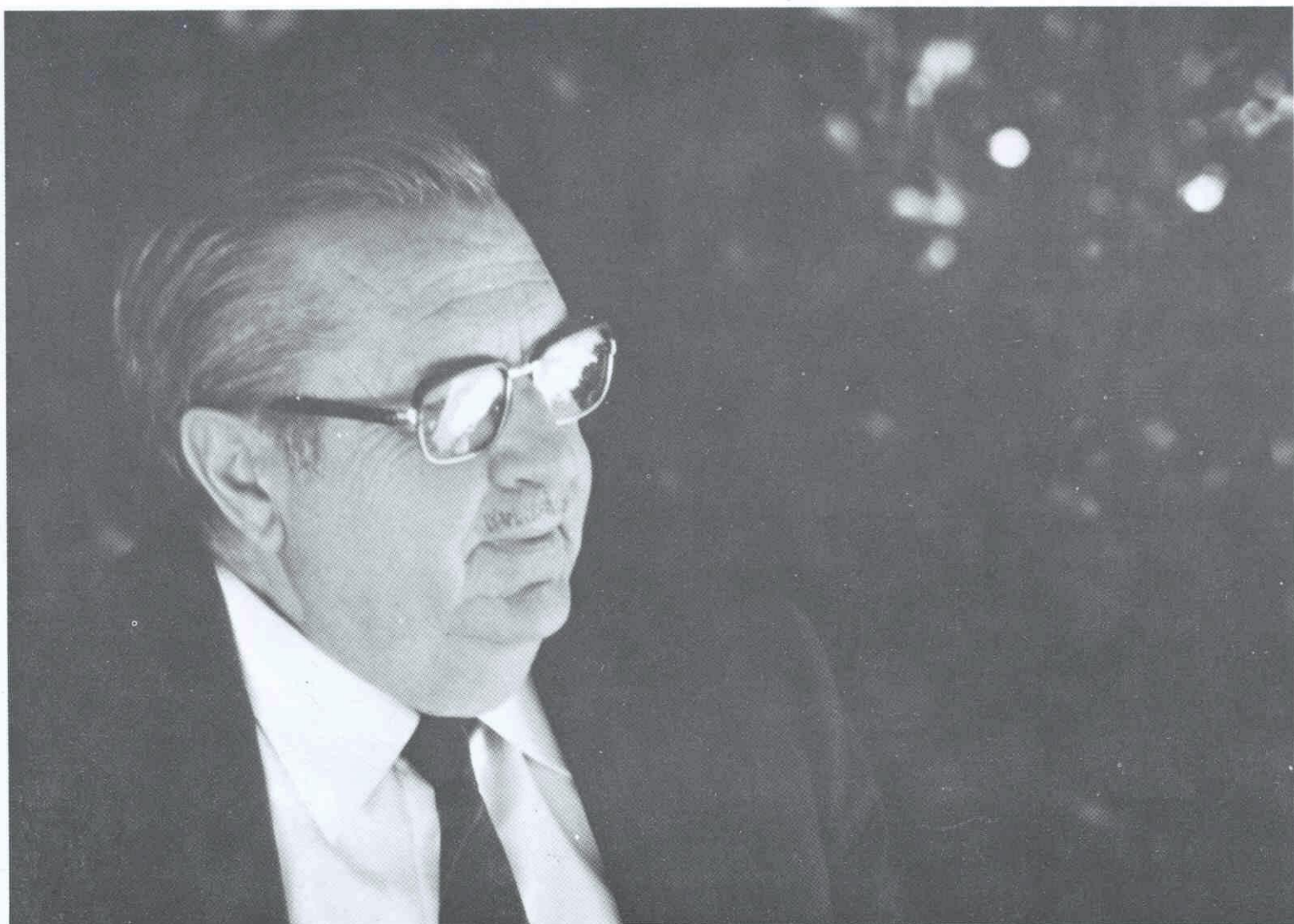




SEGUNDO PREMIO COLECCION: "Aquellos Sesquis"





# FERNANDO DE JUAN VALIENTE

## habla para la historia

CARLOS PEREZ SAN EMETERIO

**C**uando suena la hora de las presentaciones en vuelo, ¿quién piensa en la aterradora misión del piloto sobre el que recaen todas las esperanzas, todas las responsabilidades...? Esa misión es la coronación de tantos esfuerzos de técnicos, de ingenieros, de obreros, que en la oscuridad han trabajado con un encarnizamiento poco corriente en nuestra época.

El autor de estos pensamientos es Jacques Noetinger, el hombre que año tras año hacía las presentaciones en vuelo en los Salones de Le Bourget. El vivía de cerca las inquietudes de los pilotos de prueba, los momentos de inevitable tensión... El piloto

de prueba es un personaje mítico, casi novelesco, por la peligrosidad intrínseca que conlleva su misión. El está siempre detrás de toda nueva aeronave, en contacto con los diseñadores, con los constructores; él es quien propone, sugiere, matiza, temple al nuevo aparato llevando de la potencia al acto, de la mera posibilidad al hecho tangible.

En este segundo número, *Aeroplano* quiso conocer de cerca los recuerdos aún recientes de un prestigioso piloto probador español, Fernando de Juan Valiente, y lo visitó en su casa sevillana.

En la zona de Oficiales de Tablada, en medio de un lorquiano "silencio de cal y mirto", Fernando Valiente nos recibe en el "hall" de su casa. Es una plácida y soleada tarde de un día festivo, y sólo alguna racha de aire fresco nos recuerda que aún no se ha ido el invierno. En el jardín, sus nietos juegan con el perro mientras su esposa, Natalia, nos acompaña al salón de paredes claras completamente bañado por la luz sevillana. Sobre la mesa, una vieja maqueta metálica lacada del Fiat Chirri será testigo de nuestra conversación.

—Ese Fiat —dice su esposa— ha vivido mucha guerra: con él jugaron mis hijos, ahora mis nietos y el pobre ya... fíjate, sin ruedas, sin hélice...

Valiente cambia de posición un modelo reducido del CASA CN-235 que le enviaron de Indonesia y que adorna una mesita; enciende un cigarrillo, tal vez el enésimo de ese día y se sienta cómodamente con nosotros. Hablamos de la revista *Aeroplano*, del recién creado Instituto de Historia y Cultura Aéreas.

—¿Qué sensación le produce estar ahora, siendo aún joven, pasando sus vivencias, sus testimonios a la historia? ¿Qué le parece que su voz sea grabada para los investigadores e historiadores del futuro?

—Todos los frutos recibidos del pasado van a repercutir en el futuro en forma muy variada, y por ello, sean o no utilizados, creo que es necesario que se conserven. Además, lo que tiene más larga vida no es el fruto, sino su semilla. Ahora estamos plantando una semilla para un historiador del futuro.

Al piloto le aflora la veta de la filosofía, su vocación a la que viene dedicando largas horas de trabajo. El cronista tiene la impresión de que hacia ella deriva el substratum de una larga experiencia en el trato con hombres, máquinas e historia.

—¿Qué es anterior en usted, la afición a volar o la afición a la filosofía?

—La afición a la filosofía; bueno, no afición, porque la afición comienza con una inclinación y ésta es una facultad mental que como todas las vocaciones es ajena al sujeto. Se producen en la imaginación conceptos que son independientes de cualquier estado de ánimo, y de circunstancias. Las vocaciones afloran por sí solas al margen del sujeto; algo así les ocurre a los músicos, a los literatos, a los pintores... A los religiosos también...

—En agosto de 1981 publicó usted en *Revista de Aeronáutica* un trabajo filosófico titulado "Teoría de las Trilogías Sistematizadas". ¿Cuánto le llevó llegar a terminarlo?

—Bueno; fueron aflorando conceptos... unos quedaron sueltos, y otros se encarnaron en una estructura. Nada hay sin estruc-





*“Para volar, el Fiat era mucho más alegre. Para combatir, en cambio, el Polikarpov I-16 Rata era mejor: tenía más techo y más velocidad”.*

tura, pues de lo contrario estaríamos ante un magma. Las Trilogías Sistematizadas, si han podido seguir edificándose, ha sido por la estructura que las soporta, que puede resumirse en una palabra: el sistema. Este es una estructura orgánica cuya finalidad única es dar un fruto. Para ello, no tiene más que un órgano de mando, un órgano logístico y un órgano operativo, es decir, una estructura orgánica jerarquizada en esta forma. Como patrón de referencia puede darse el propio cuerpo humano, y el de todos los demás seres, constituidos por el cerebro como órgano de mando, el tronco como logístico y las extremidades como operativo. Naturalmente, el sistema no lo he “inventado” yo: existe desde que el mundo es mundo; es el medio que la propia naturaleza usa como instrumento para crear todos sus seres y utilizar sus frutos. Ello debe servir como patrón de referencia intelectual e incluso como parábola molerna. Todo lo creado por el hombre está, de igual manera, constituido en sistema.

—¿Un avión incluido?

—Por supuesto que sí, y también cualquier otra creación, puramente ideológica.

—¿Cuándo se hace piloto?

—En el año 1941-42. En El Coper. Me solté en la Bücker, que me parece una avioneta excepcional. Volar era algo incomparable, una experiencia nueva, llena de expectativas, inducida por el deporte... El vuelo es un deporte y así debe ser tomado por el nuevo piloto; aunque luego se convierta en profesión nunca perderá ese sello, esa impronta.

—Aunque ahora se siga utilizando la Bücker en el centro de selección de Armilla, ¿se hacen los pilotos de una forma diferente? ¿Se vive la formación de una manera más técnica aun cuando se vuela en la misma avioneta?

—Sí, claro; eso entra dentro de la técnica de enseñanza y ahí se ha progresado mucho. Ten en cuenta que a nosotros nos soltaban con una instrucción muy precaria e incompleta, y a ello hay que atribuir bastantes accidentes. No había teórica, sino un sencillo “vis a vis”, y en esas condiciones el piloto se iba al aire con una falta de conocimientos que debía suplir con la ayuda de la Providencia. Por ejemplo, siendo Alumno, y a causa de una instrucción recibida con deficiencias, me entró en barrena plana un Romeo 41 del que en el último momento pude saltar gracias al recuerdo de una anterior instrucción que casualmente le había oído a Aresti ien la barra del bar de Jerez! Menos mal.

—En Morón vuela el Fiat y el Rata. ¿Cuál le gustaba más?

—Para volar el Fiat era mucho más ale-

gre. Para combatir, en cambio, el Polikarpov I-16 Rata era mejor: tenía más techo y más velocidad, como pude comprobar personalmente en los combates simulados que hacíamos aquí encima de Tablada. Mi extrañeza es que en la guerra, los pilotos republicanos no supieran sacarle más partido al Rata...

—O sea, que es usted partidario, o al menos lo era en aquella época, de la velocidad a la maniobrabilidad...

—Sin duda: son los mismos factores que intervienen en un combate de boxeo; el púgil más alto, más rápido y más fuerte... es el que gana. Esas características las tenía el Rata. Por cierto, que yo fui fundador del Grupo que con ellos formamos aquí en Tablada. Tomé antes contacto con ellos en Morón, en la Escuela de Caza, donde también me solté en un mismo día en el Fiat G-50 y en el Hispano Suiza HS-42, bajo la mirada aeronáutica siempre estimuladora de Salvador, a quién tengo por prototipo de varón humano, militar y religioso.

—Por qué tuvo tan mala fama el HS?

—Primeramente tuvo un motor muy malo, que era el Piaggio P-VII; y si el motor es malo, el avión, indefectiblemente resulta malo. Luego sustituyeron el motor italiano por el Armstrong Siddeley Cheetah 25 británico, que funcionaba bien, pero... es que el avión hacía muy malas pasadas: era sensible de pies y pegaba unos “hachazos” que como no estuviera alerta... Algunos pilotos llegaron a matarse por esa circunstancia: en virajes fuertes, en virajes en picado, había que tener sumo cuidado. Yo los probé en Hispano, y, realmente, había que tratarlo con delicadeza.

—O sea, que su juicio coincide con el de Angel Salas, en el sentido de que para ser un avión de entrenamiento era demasiado sensible.

—Pues sí; te quiero decir, luego ha habido pilotos que lo han volado muy bien, sin problemas en sus respectivos destinos; pero para ello se requería mucha práctica y haber pasado la primera etapa del entrenamiento.

—El HA-43 ¿por qué no siguió adelante, por qué no era más que el 42 con tren retráctil?

—No lo sé; tampoco era muy bueno... En corta final hacía sombra en la cola y el mando de profundidad iba... así... a su aire; era también un poco más pesado que el “42”. Yo lo llevé al INTA para la homologación y en él se mataron dos pilotos inolvidables amigos míos.

—¿Qué recuerdos tiene de los Me-109?

—Magníficos. Volé un par de Me-109E. Era muy agradable. Del Fiat CR-32 al Me-109 era llevarse la misma grata sorpresa

que al pasar de éste al T-33, o del T-33 al F-5. Otra cosa, otra Era.

—¿Nunca tropezó con el tren del Mes-ser?

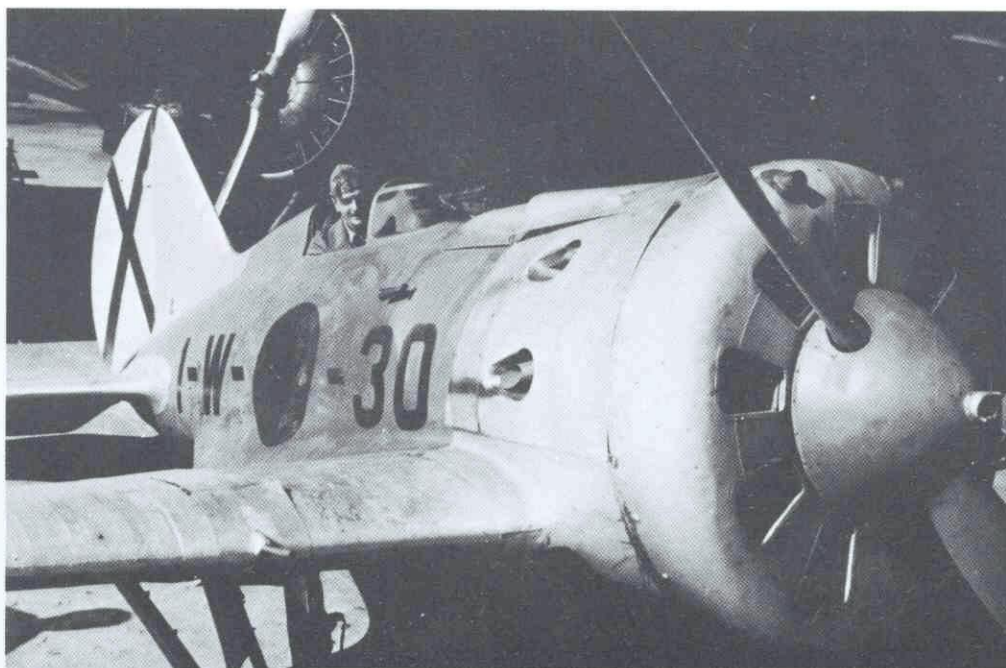
—Con lo que hubo problemas fue con los frenos, defecto que llegó a heredar incluso el Buchón. Encima de que el tren era estrecho y que la visibilidad era mala, resulta que el avión no frenaba. Fue una batalla tremenda...

—¿Cuándo llega a Hispano Aviación?

—Bueno, yo era probador en la Hispano desde el Ejército del Aire; desde Morón iba a Tablada y a San Pablo a probar aviones; incluso al hacer el Curso de Reactores en Talavera, en noviembre del 53, seguía viniendo a hacer pruebas. Pero luego, en mayo del 55, ante la proximidad del primer vuelo del Saeta, se necesitaba que un reactorista estuviera ya cerca de él, y por ello pedí "supernumerario" en el Ejército y pasé a la Hispano.

—¿Qué recuerda del T-33?

—Primero el procedimiento de instrucción que traían los americanos; lo que siempre habíamos echado en falta: antes que el avión, llegó a Talavera el Movil Trainer Unit, que era como "teoría en relieve": todas las instalaciones seccionadas del avión podían verse en funcionamiento, incluido el motor. Ello nos proporcionó un exacto conocimiento del aparato cuando aún no habíamos llegado a verlo siquiera. Luego ya fueron viniendo los T-33, y los dos instructores americanos, el Teniente Agnew y el Capitán Encinias. Me acuerdo que a ambos les sorprendieron, por un lado, la cantidad de exámenes que tuvimos que hacer, aun después de terminada la instrucción en relieve. Luego quedaron gratamente impresionados por nuestra capacidad de asimilación del vuelo del avión.



Tengo muy buenos recuerdos de aquella época. Parece que estoy viendo a Gavilán, de Jefe de Talavera...

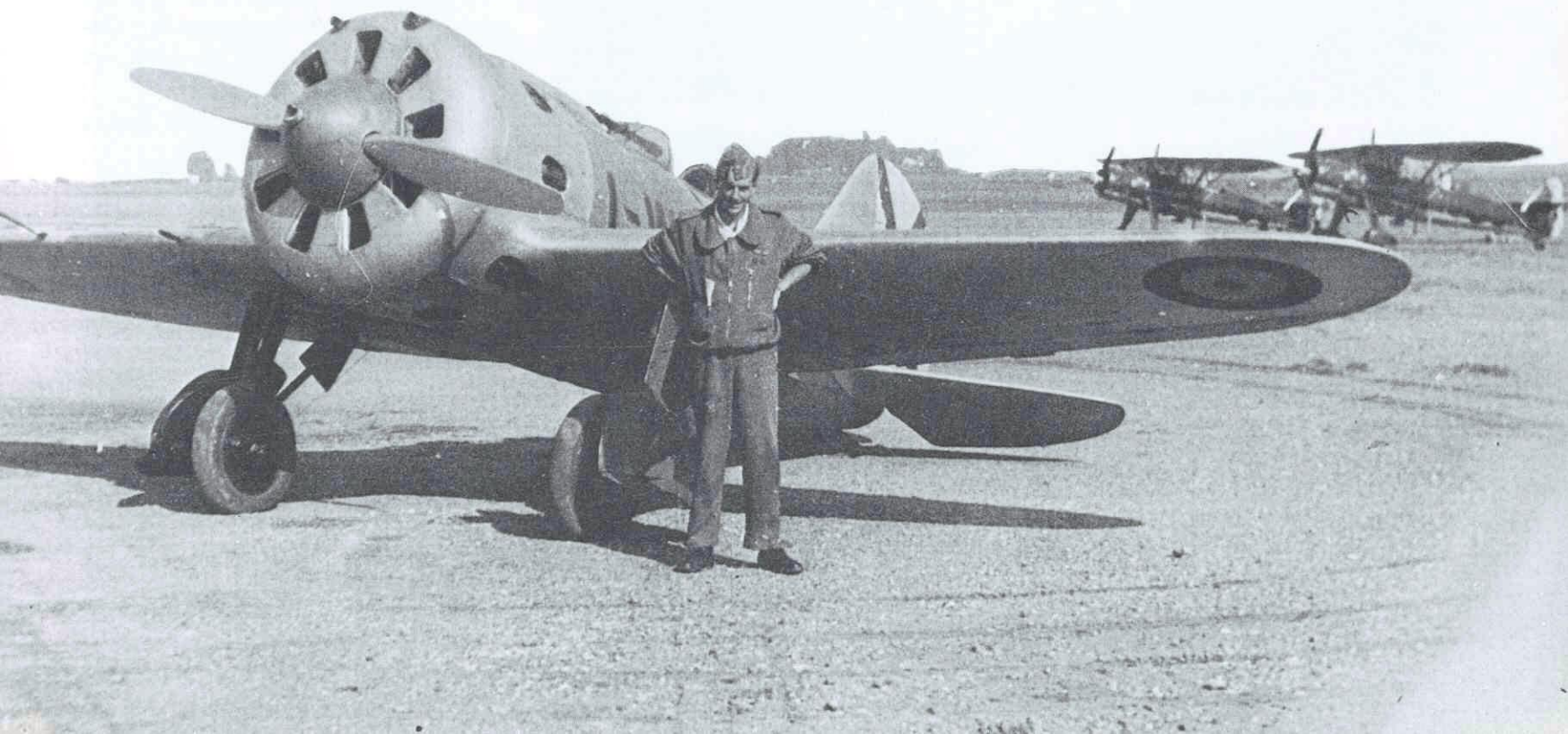
—Y el T-33 ¿era perezoso?

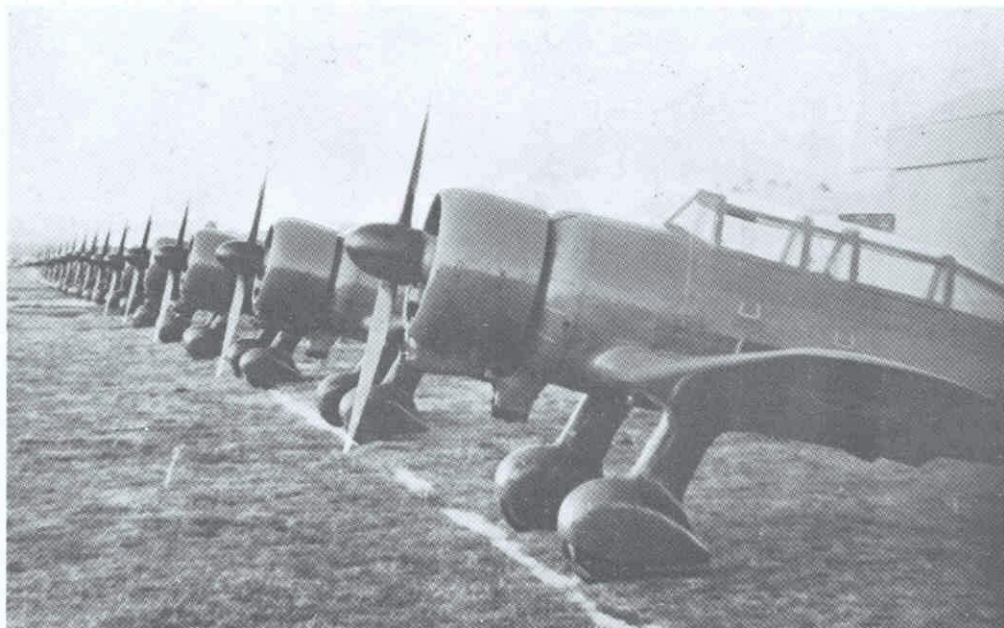
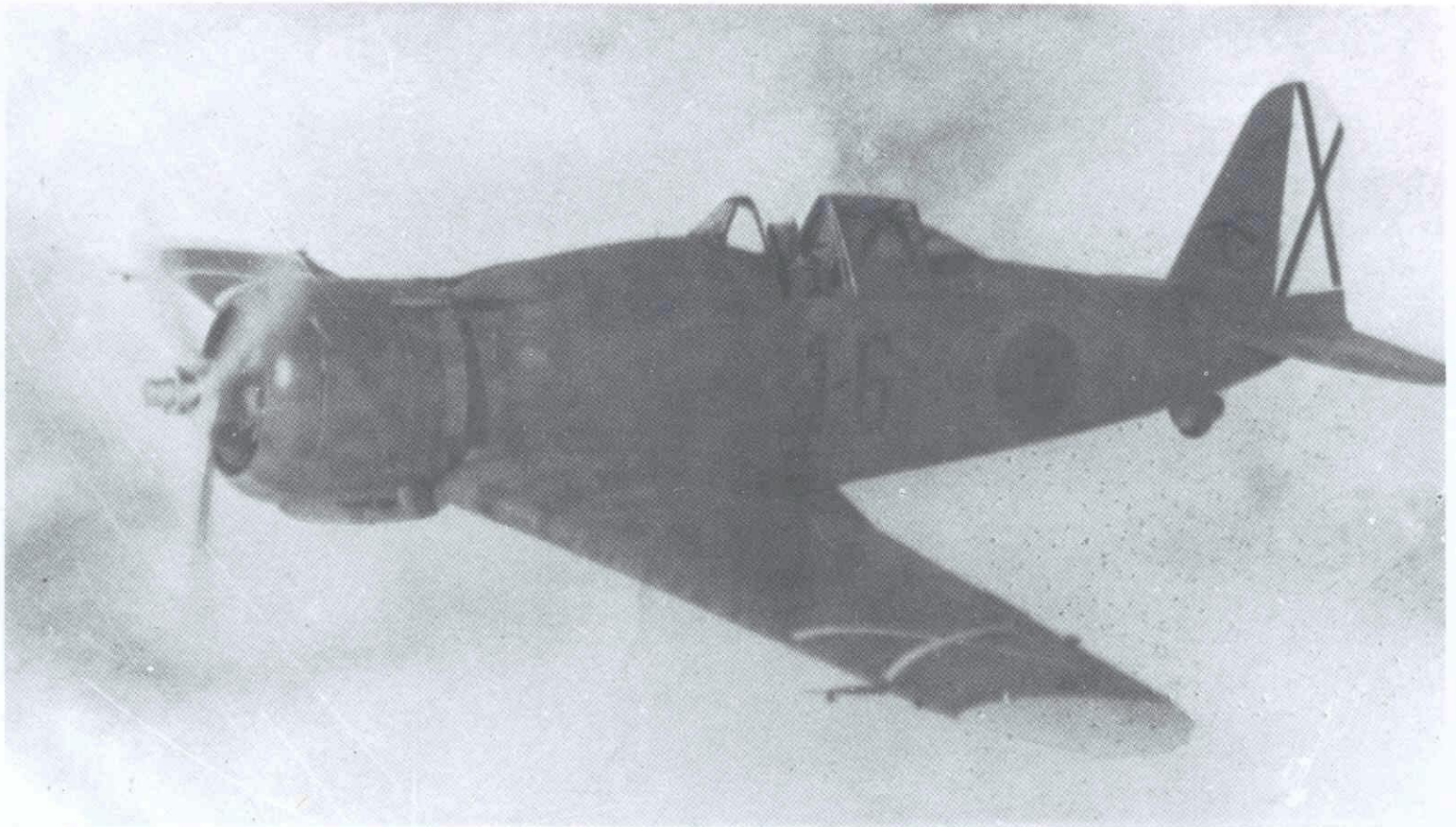
—¡Hombre, a nosotros no nos lo parecía! Pedro Santa Cruz llegó a subir a 8.000 metros con un Buchón y nosotros alcanzábamos sin problemas los 12.000 con el T-33, así que fíjate... Luego, todo era nuevo... era, por ejemplo, la primera vez que usábamos mascarillas de oxígeno, lo que nos tenía completamente atraídos. Después ya, claro; si nos ponemos a comparar al T-33 con el F-5, naturalmente que parece muy perezoso, pero entonces...

—Seguimos en 1953: primer vuelo del HA-100 Triana. Usted es testigo del primer vuelo.

—Sí: fue el 10 de diciembre, el día de la Patrona. Me acuerdo que Rafael Lorenzo;

Con el "Rata" en Sabadell después de un vuelo desde Sevilla. En la etapa anterior las luces de las Ramblas barcelonesas facilitaron la toma de tierra nocturna en el Prat.





En un mismo día el Coronel Valiente se soltó en el Fiat-G-50 y el HS-42 bajo la supervisión del entonces Coronel Salvador.

que era el piloto de pruebas del Triana, me preguntó si tenía alguna estampa de la Virgen. Le dije que no, que lo único que llevaba en ese momento era un escapulario. Lo tomó e hizo el primer vuelo del HA-100 con él.

—¿Qué le parecía el Triana como avión? ¿Estaba a la altura del Saeta?

—Ni mucho menos. Es cierto que la célula y planos del Saeta están tomados del Triana, pero el motor de este último —el Beta del Junkers— era muy grande y necesitaba un tren demasiado alto. Como los recursos de la industria española de entonces eran tan limitados la propia Hispano tuvo que fabricarse el tren de aterrizaje; lo

que era demasiado, pues todo lo que se relaciona con la hidráulica es una labor de precisión extraordinaria, de relojería, vamos; por tanto, un tren hecho en Triana así, artesanalmente, tenía que dar más de un problema; como lo dio, claro.

—¿Alguna anécdota referida al tren del HA-100?

—Sí; en Tablada en una exhibición. Nada más despegar noté que la pata de morro, una vez replegada, volvía a bajar sola, no se empestillaba. Para no suspender la exhibición mantuve la mano izquierda sobre la palanca del tren actuada hacia arriba. Así hice loopings, toneles...

Al tomar tierra en San Pablo, noté algo raro en las patas principales, estaban campaneando. Lo del tren del Triana era algo inolvidable.

—Como entrenador básico ¿le parecía mejor el T-6 que el Triana?

—El Texan era mejor, sin duda alguna.

—Y de los Me-109 españoles, el de motor Hispano Suiza nunca le gustó ¿verdad?

—Nunca. Era problemático separarse del aeródromo porque eran muy frecuentes las subidas de la temperatura del agua. El avión llegó a volar en Morón, pero no fueron misiones totalmente operativas con, digamos, garantías de seguridad. Con respecto al Buchón, claro; es que el Rolls Merlin era una maravilla, y el avión necesariamente tenía que salir bueno. Además el acoplamiento del Merlin a la célula del Me-109G fue un éxito de los ingenieros de la Hispano. Nunca hubo el menor problema a

pesar de los esfuerzos a que se sometió al avión. Tan sólo habría que mencionar que, al cambiarse la configuración aerodinámica cambiaron, como es lógico, algunas características: por ejemplo, la hélice giraba al lado contrario que el modelo alemán y ello originó que el recorrido de mando del pie derecho fuera más pequeño que el del izquierdo, pues el timón de dirección, por sí mismo, se sumaba al par motor que ya tenía el avión original. Yo hice el primer vuelo del Buchón y en él llevé el pie derecho metido y haciendo fuerza con el izquierdo.

—¿Voló usted también el biplaza?

—Efectivamente: hice el primer vuelo del biplaza propulsado por el motor Hispano Suiza. Luego, los dos únicos "doble mando" construidos cambiaron su motor por el Merlin, pero estas pruebas ya las hizo Santa Cruz, que en paz descanse.

—El Buchón también actuó en Ifni...

—Sí, al mando de Isidro Comas, inolvidable amigo, ya desaparecido. Yo estaba en contacto con él para suministrarle instrucción teórica. Nos reuníamos en la fábrica Hispano, en la calle San Jacinto, y otras veces iba yo a verle al Copero. Cuando llegó el momento de ir a Ifni, El Copero estaba encharcado, pues nada más desbordarse el Guadalquivir esta base y Tablada quedaban sistemáticamente inutilizadas por el agua. Había entonces reunidos unos quince Buchones, pero de ellos sólo tres o cuatro tenían radio y radiocompás, y los pilotos poseían muy poca experiencia en monoplazas de combate. En esas condiciones los Messer no podían meterse en nubes, pero Isidro, en su espíritu de cumplimiento del deber estaba decidido a salir. Yo estuve hablando con él delante del parte meteorológico y pude convercerle en dos ocasiones de que no debía salir, porque con aquel



Avión HS-43.

tiempo infernal estaba convencido de que no llegaban; de que se hubieran perdido.

—Pero luego el vuelo a Ifni fue un éxito...

—Porque salieron cuando debieron salir; con buen tiempo: viendo la costa, que les servía de radiocompás.

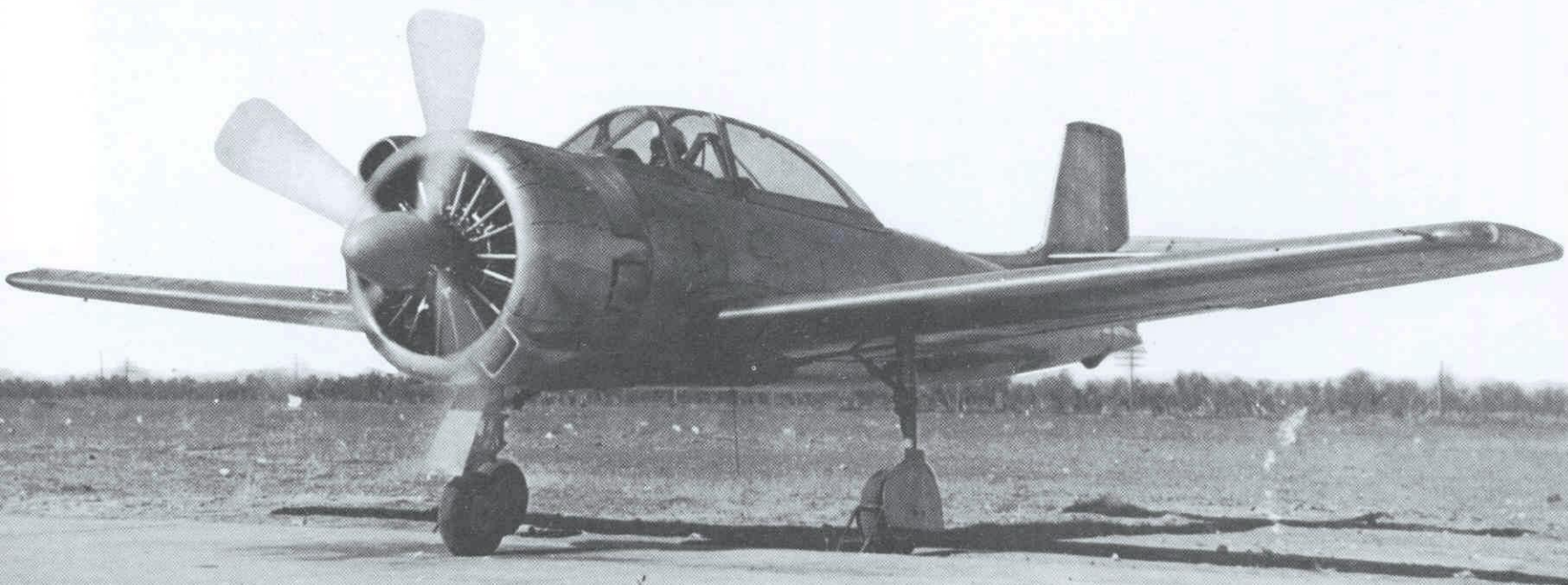
—De Willy Messerschmitt, qué recuerdos tiene...

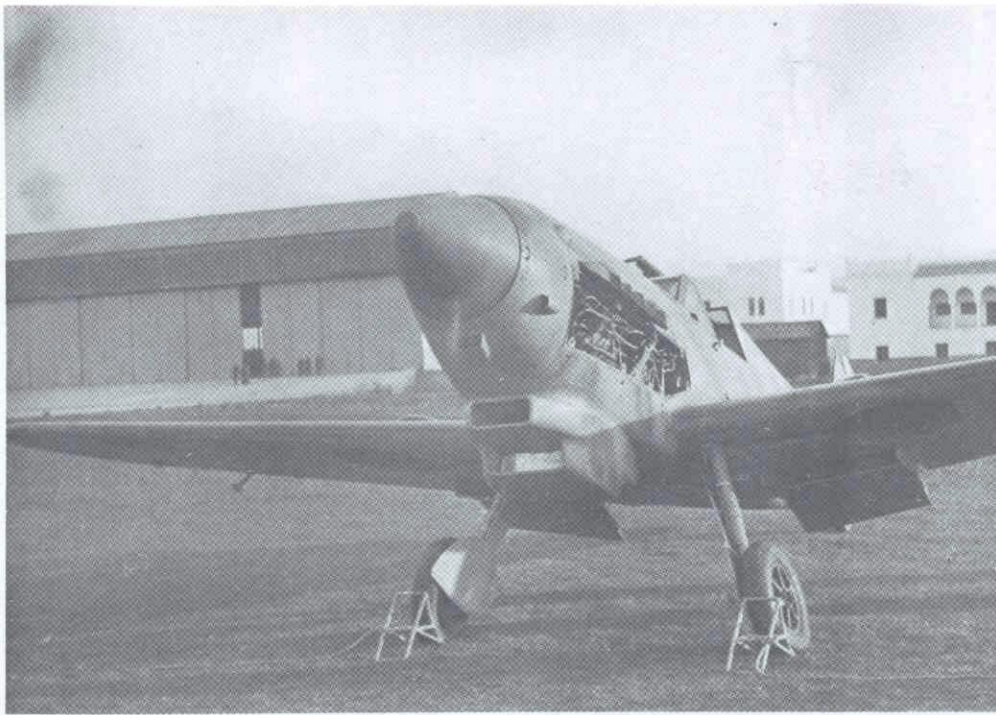
—Era una persona de aspecto señorial, un gran científico. Cuando vino a España se pudo comprobar. Se integró en nuestra industria después de unas gestiones de tipo político, pues parece que por la época del Proceso de Nuremberg se le perseguía un tanto aviesamente. Las autoridades españolas de entonces superior captarle y con él se iniciaron varios programas como el HA-100 Triana, el HA-200 Saeta y el caza HA-300.

*Cambiamos de escenario. Ahora, por el pequeño, alegre y tranquilo parque que separa su casa de la base de Tablada, el*

*“Los americanos no sé, pero de los pilotos de prueba españoles te puedo asegurar que ninguno se ha hecho rico”.*

El voluminoso motor Beta del "Triana" exigió un tren de aterrizaje para el mismo demasiado alto.





El Me-109 con motor Hispano Suiza.

*“El acoplamiento del Merlin a la célula del Me-109 fue un éxito de los ingenieros de la Hispano”.*

Primer vuelo de fábrica de un “Buchon” y parada de motor después del despegue...  
*“Sólo perdí la corona de mi reloj”.*

*cronista y el piloto circulan en el coche de éste último, un Seat 124 ya entrado en años y con alguna rozadura. La imagen cinematográfica del piloto de pruebas conduciendo a toda velocidad un deportivo impecable de camino a la base supersecreta se desvanece un tanto.*

—Los americanos no sé, pero de los pilotos de prueba españoles te puedo asegurar que ninguno se ha hecho rico. Nosotros pertenecíamos a una industria puramente artesanal, y hemos hecho de piloto de pruebas, de bancos de pruebas... ¡Qué sé yo!

*Nos detenemos junto al hangar. Frente a él, como un museo pequeño al aire libre, forman un Buchón, un Pedro y un Saeta. Mecánicamente, mi entrevistado se va hacia este último. Hace algo de fresco, pero aún nos queda un buen rato de charla.*

—¿Cuándo le dicen que va a volar el Saeta?

—En realidad, la noticia la dí yo; no me la comunicaron ni indirecta ni expresamente

en un momento dado, sino que me anticipé y les dije a los de Hispano: bueno, cuando ustedes quieran vuelo el avión. Eso fue todo.

—¿Era usted el único reactorista que había allí?

—Sí, por entonces era el único. Los ingenieros españoles no habían tenido aún contacto con los reactores, y los alemanes todavía menos: el F-104C sólo pudieron verlo en Morón al cabo de los años, por lo que su experiencia se reducía al Messerschmitt Me-262.

—Llega por fin el 12 de agosto de 1955 y le hace el primer vuelo al Saeta. ¿Es cierto que en aquel primer vuelo los motores estaban cubiertos con mantas de amianto?

—Es verdad; el compartimento de motores en el morro no tenía salidas de calor. No sé si llegó a instalarse incluso un pequeño ventilador, no recuerdo; pero sí que había entradas de aire por un lado, salidas por otro, y que todo aquello era insuficiente para refrigerar los motores. Luego, al ponerle ya las dos toberas concéntricas —la propia del motor y otra para la salida de aire por venturi— la cosa se *solucionó*; pero los primeros vuelos fueron a base de mantas de amianto.

—¿Y cómo se volaba así?

—Te puedes imaginar. Yo llevaba a bordo lectura de termopares y en algunas zonas se alcanzaban temperaturas de 150 y hasta 200 grados centígrados. Ya desde el rodaje se acusaba la falta de ventilación, y yo allí, con aquellas mantas de amianto... Vamos, que era como una cocina; igual: hasta el punto que la correa de la batería, que era de un tipo de material que no recuerdo ahora, quedaba transformada por el calor en otro material distinto, como si fuera cosa de alquimia. En estos primeros vuelos esta batería fue la única fuente de energía eléctrica, ya que el avión nació sin generador.





—Dentro de este caracter anecdótico que todo episodio pasado adquiere, te puedo citar el endurecimiento de los mandos del avión durante los primeros vuelos a gran altura.

Bueno, pues resultaba que a 7.000 metros los mandos empezaban a endurecerse y a 10.000 se ponían preocupantemente duros, no sabíamos a qué podía deberse esta anomalía hasta que se descubrió que la causa era la grasa de lubricación de las articulaciones del sistema de mandos. Aquella grasa tenía un punto de congelación muy anterior a la temperatura de aproximadamente 50 grados bajo cero que hay a 10.000 metros. En consecuencia, las articulaciones quedaban casi bloqueadas y, claro, los mandos también. Se cambió la grasa y se arregló el asunto.

—¿Y en cuanto a instrumentos de vuelo?

—Los mínimos, como era tradicional.

—Cuando iba a hacer un primer vuelo, ¿se lo decía a su mujer?

—A Natalia nunca le contaba nada con anterioridad para que no se preocupara. Al volver a casa a la hora de almorzar ya le decía, pues hoy he volado el Saeta, el Buchón...

—Con el prototipo del Saeta hacen un viaje por Europa. ¿Cómo se van?

—Con el dedo.

—¿Anécdotas?

—Las que quieras. Mira; la boca del tanque de combustible del Saeta era igual que la del Buchón. Al llegar a Burdeos dejamos el avión para que lo repostarán mientras Paco Esteva y yo rellenábamos en la torre el plan de vuelo. Bueno, pues al volver al Saeta vimos que de la toma de combustible manaba keroseno como si fuera una fuente. El depósito no estaba calcu-



lado para que se cargara a presión, sino por gravedad, como en el viejo Messer. Recuerdo que cuando volvimos a Sevilla comprobamos que los tanques se habían ahuecado por la presión que recibieron en Burdeos. Menos mal que no se produjeron fisuras en los depósitos, porque en tal caso allí hubiera terminado el viaje.

—¿Por qué aterrizan en Luxemburgo?

—Porque la Providencia nos puso un aeródromo allí debajo. Así de claro. Estábamos perdidos. Había nubes por todas partes y volábamos entre los barrancos, más bajos que los castillos, más bajos que las antenas de televisión, en fin...

Habíamos salido de Francia, y a poco de salir, volando a 340 km/h y unos 100 metros de altura, nos perdimos. Yo iba delante, y Paco Esteva, que en paz descanse, detrás. Al sobrevolar un barranco me encontré un ferrocarril de vía doble, y

Las características de vuelo de Me-109 doble mando diferían notablemente de las del mismo avión con un solo puesto de pilotaje.

*“Del Fiat CR-32 al Me-109 era llevarse la misma grata sorpresa que al pasar de éste al T-33, o del T-33 al F-5. Otra cosa, otra Era”.*





*“El Saeta es el piloto con alas; es una cosa que vuela divinamente; es lo más noble que jamás he volado; es. . .”.*

En Lisboa con S.A.R. don Juan de Borbón, tan interesado por la Aviación como su padre: S.M. el Rey Alfonso XIII.

entonces, por esas cosas que ocurren, pensé que aquello tenía que llevar a algún sitio importante, y puse al Saeta a cincuenta metros de altura sobre la vía. De pronto, me veo un puente muy bonito, una ciudad muy bonita, y al rebasar ésta, siempre encima de la vía, el pobre Esteva, que iba mirando hacia la izquierda, me dice: ¡Fernando, un aeródromo!

No sabíamos donde estábamos y sólo nos enteramos al rodar por la pista. Esteva, que llevaba un plano que no le servía absolutamente para nada, me gritó: ¡estamos en Luxemburgo! . Yo no pensaba ir

allí en mi vida. Habíamos comunicado con la torre, que por cierto nos sorprendió con un controlador español, de la que obtuvimos una autorización inmediata. ¡Tomar tierra en seguida! nos dijo nuestro compatriota. Era igual, hubieramos tomado con permiso o sin él...

Estaba lloviendo. Allí estuvimos unos cuatro días esperando buen tiempo. Mientras tanto, Natalia, mi mujer, estaba en la cama con fiebres tifoideas.

*—¿Qué instrumentos llevaba el Saeta para este vuelo?*

—Una brújula de Bücker. Con ella fuimos hasta Viena y Ginebra. Allí, el dueño de la casa Lear nos montó un radiocompás y me pidió que le llevara a volar en el Saeta. Así lo hice, y quedó tan entusiasmado con el avión que llegó a interesarse por una eventual versión cuatriplaza para transporte de ejecutivos. Luego el proyecto se realizó en Sevilla, pero no pasó de ser una maqueta.

*—Hace usted también una exhibición con el Saeta ante el Conde de Barcelona.*

—En efecto. Eso fue en Lisboa en 1961. A don Juan le gustó muchísimo el avión. Después, por la tarde, al enterarse de que estábamos en casa del Agregado Aéreo, que era muy amigo suyo, vino a vernos. Fue todo muy agradable. Estuvimos charlando un buen rato y al final me dijo que hubiera volado en el Saeta sin pensárselo dos veces. Yo le contesté que habría estado encantado de haberle llevado por el aire en el primer reactor español, pero... por el azar, él se



quedó con las ganas de haber volado en el Saeta y yo de llevarlo como pasajero.

—¿Tanto le gustaba a usted el Saeta?

—¡Hombre, claro! El Saeta es "el piloto con alas"; vuela divinamente; es lo más noble que jamás he volado; es...

—Entonces ¿Por qué dura tanto la evaluación?

—No sé; habría que preguntárselo al INTA. Mi mujer dice que el Saeta tuvo "arrancada de caballo alazán y parada de burro manchego"...

—¿Y por qué el Saeta tuvo alguna mala prensa en su propia patria?

—Ni idea; tal vez al ser reactor más de uno pensara que debía poseer facultades "super", o mucho más allá de aquéllas para las que fue concebido. Ello crea una falsa frustración. Porque si el Saeta hubiera sido dedicado a su misión propia, con arreglo a sus facultades... habría sido un avión eterno. Y no digamos si en vez de la Hispano Aviación lo hace Northrop o Lockheed: los Saetas hubieran inundado el mundo.

—Después viene el HA-300, conocido en la Hispano por el nombre con visos un tanto secretos de "el caza". A veinticinco años de aquello, ¿cree usted que el programa HA-300 fue una quimera?

—Pues sí. El entusiasmo de aquel entonces, de ver a la industria aeronáutica española a nivel europeo se transformó en un optimismo excesivo. Se hizo la maqueta del HA-23P y... la suerte fue que Egipto comprara el proyecto. Yo recuerdo que la maqueta planeadora, con Pedro Santa Cruz, que en paz descansa, a los mandos, fue remolcada por la pista por un He-111 pilotado por Ramón Gutiérrez, el con cuñado de Perico. Fue sólo un salto sobre la pista de San Pablo.

—¿Contribuyó usted en algo al programa HA-300?

—Mi única contribución fue llevar a un fotógrafo aquella mañana a la pista para captar el instante en el que el planeador se elevó. Fue una foto curiosa y creo que decisiva, pues en ella se ve aquello casi volando...

Por cierto, ya que mencionabas antes la palabra "secreto", el antiguo Director de la Hispano, Gonzalo Taboada, me comentó un día que había tenido conocimiento de que antes de que los egipcios compraran la licencia del Saeta disponían ya de los planos del avión.

—¿Espionaje entonces?

—Ni idea, pero es lógico pensarlo.

—Luego pasa usted al INTA vinculado a la larga evaluación del Saeta, y con posterioridad a ello, es destinado al Ala 5 de Morón, dotada de Sabres. ¿Qué le parecía el F-86F?

—Ah, muy agradable, aunque como no había biplazas la suelta tenía que hacerse por las bravas, con otro Sabre acompañándote y punto.

—Con el Sabre participa usted en el cierre del espacio aéreo en la frontera de Gibraltar.

—Es cierto. Sí. Era el año 1967 cuando Castiella estaba de Ministro de Asuntos Exteriores. El ambiente político dio lugar al cierre de la frontera, de la verja. Para obligar al cumplimiento del cierre y subrayar la decisión del Gobierno nos mandaron dar unas pasadas y hacer un amago de interceptación del primer avión que tomase tierra en la pista de Gibraltar. Y ese día, pues nada: despegué con otro avión de punto, puse a otro Sabre arriba, de relé, en contacto con el radar de Constantina, de manera que el radar le avisara a él y él a mí cuando viera el avión. Y yo, volando sobre la verja —siempre dentro del lado

*"Willy Messerschmitt era una persona de aspecto señorial, un gran científico".*

En Munich con el Saeta y el profesor Messerschmitt.





*“El Político puede, si esa es su voluntad, inducir y asistir materialmente al científico aeronáutico para que con su imaginación traspase el presente y se meta en el futuro”.*

El 103 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, ubicado en la B.A. de Morón, una de las últimas Unidades aéreas mandadas por el entrevistado.

español, le di una pasada a un Comet 4 que estaba tomando tierra. Y ya está.

—¿Podía imaginar lo que pasaba abajo?

—Sí; abajo creo que había entusiasmo general al ver los aviones españoles; luego ese servicio de vigilancia continuaría, primero con los F-86F y luego con los F-5A. Por cierto, que nos llamaban “los moralistas”.

—¿Cómo los “moralistas”...?

—Claro; estábamos allí para “impedir las violaciones”... del espacio aéreo, se entiende...

—Durante bastante tiempo es usted el encargado de hacer las pruebas post revisión IRAN de los F-86F. La retirada del servicio de este caza, que en algunos medios fue discutida, ¿a qué la atribuye?

—En efecto, unos ciento veinte Sabres pasaron por mis manos después de que CASA los revisara. Por lo que se refiere a su jubilación, en realidad, de “causas” concretas no tengo ningún conocimiento, pero los aviones nacen, mueren y reviven “políticamente”; y me refiero a política no solamente estatal, sino también aeronáutica. Yo creo que repuestos nunca faltaron; únicamente, en el tiempo que estuve con los F-86F en Morón lo que sí observé fueron fallos de mantenimiento en los motores J-47; tuberías, por ejemplo, sin indicación

de tiempo de vida útil... Estoy casi seguro de que la causa por la que uno de mis pilotos tuvo que usar el asiento lanzable en pleno vuelo —aparentemente un fallo total del motor— no se debió al J-47 en sí, sino a alguna conducción hidráulica en mal estado. Por lo que se refiere a la célula del F-86F, yo no creo que estuviera agotada. Periódicamente la observábamos en las revisiones IRAN, e incluso quiero recordar que hubo una orden expresa de profundizar en el desguace para descubrir posibles grietas y parece que aquello estaba bien; parece, vamos; no tengo conocimiento exacto del asunto, pero...

—Es usted también el encargado de la recepción de los F-5...

—Sí; yo estaba de Jefe del 202 Escuadrón de Morón e hice el primer vuelo del primer F-5B que nos acababa de entregar CASA, previas pruebas de los pilotos de la fábrica, como es lógico. En el asiento de atrás llevaba a uno de mis pilotos. Saavedra, ya desaparecido. Estábamos ya corriendo por la pista, con las ruedas separadas un metro del suelo, cuando vi cruzarse un pájaro, un sisón, que acabó por meterse en la toma de aire izquierda. Sentí un golpe, y, claro, corté gases, saqué el paracaídas de frenado, y... nada: frenamos y lo curioso es que nadie se había dado cuenta del asunto. Tuvimos que contarlo luego.



—Los pájaros, los dichosos pájaros...

—¡Bueno! ¡Eso es tremendo! Hace ya años, uno de mis pilotos murió en un Sabre por esa causa. Junto a la Base de Morón pasa un camino Real, que es continuamente transitado por burros, mulos, caballos, qué se yo... Bueno, pues cuando alguno de estos animales muere en el camino, hay obligación expresa de enterrarlo rápidamente, allí mismo; porque en caso contrario, al poco rato se pone aquello lleno de buitres.

El caso del piloto que te digo, Feliú, fue exactamente ése: se le metió un buitre por la enorme toma frontal del F-86F ya enfilando la pista, sin altura suficiente para lanzar el asiento, porque el Sabre no tenía asiento cero-cero. Se estrelló allí, y yo estuve con Feliú en sus últimos momentos, ya con un trauma respiratorio irreversible por el golpe. Para mí fue aquello terrible, como te puedes figurar.

no quiere decir que ahora no esté capacitado para pilotar un Saeta, un T-33, y previo refresco, un F-5.

—De todos los aviones que ha volado ¿cuál le gustó más?

—Hombre, todos en su momento tienen el mayor cariño por parte del piloto. Te puedo decir que cuando la vida del Fiat CR-32 se estaba acabando, todos sin excepción pensábamos que al menos uno de ellos debía ser conservado en servicio, porque era un avión que entrenaba "un montón"; igual pasó con el T-33 —que aún sigue por ahí— con el Sabre, que tenía un vuelo "pleno" de satisfacciones y por supuesto con el F-5, que es igual de comfortable que un "haiga".

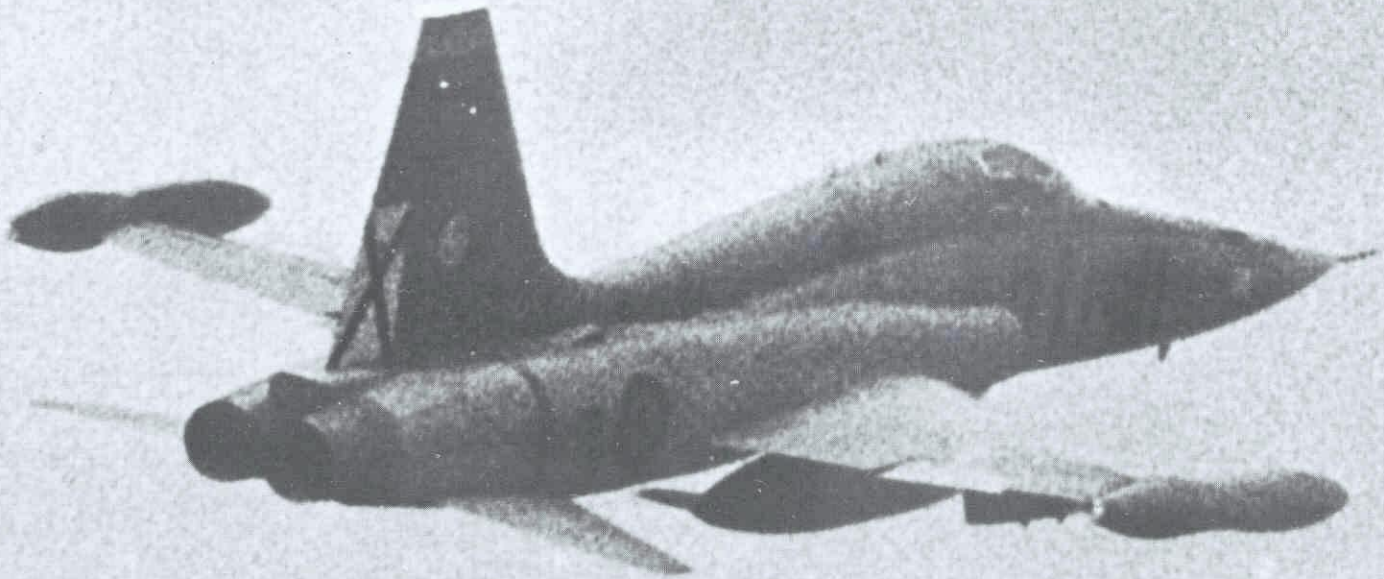
—Esa opinión, ¿sería extensiva al Me-109, o al Buchón?

—¿Habría perdido características el Super Saeta con respecto al modelo básico?

—A mí me gustaba más el Saeta. Era más maniobrero, más dócil... El HA-220 era algo más rápido pero también pesaba más; yo estaba más cómodo en el Saeta.

—Para terminar, ¿cómo concibe la Aviación en el futuro?

—Hombre, fabricar se puede fabricar todo lo que la imaginación del científico aeronáutico pueda concebir, incluso dentro del campo metafísico de la Ciencia ficción, pero para que tal científico pueda subsiguientemente crear lo que imagina necesita ser previamente inducido por el político al que, peyorativamente, podemos llamar "el tío de la bolsa", ya que el político es el depositario y redistribuidor de todas, absolutamente todas, las riquezas del país, incluidas las riquezas morales que residen en



—Habrá usted pasado por tragos así en tantos años...

—Por desgracia sí.

—¿Qué opinión tiene del F-5?

—Magnífica. Le ves la velocidad cero en el anemómetro y el avión te cae con una nobleza impecable, sin dar hachazos. Luego aquí nunca dio problemas, más que nada por el hecho de ser bimotor y tener, en consecuencia, menos averías irreversibles. Aquí hemos sufrido los inevitables parones en una turbina y hemos vuelto a la base con la otra sin problemas. Por eso yo siempre preferí, por ejemplo, un Phantom, o un F-18, a dos Mirages. Un bimotor garantizará siempre más que un monomotor el cumplimiento de la misión.

—Su vida aeronáutica ¿termina con el F-5?

—No; termina con el T-33. Yo probé los últimos que salían de revisión en San Pablo. Desde entonces he volado poco, lo que

—No; al Messer lo considero el último avión difícil de volar.

—Todas esas alabanzas están bien, pero a usted se le vincula mucho más al Saeta que a cualquier otro aparato...

—Y es natural; porque fue el primer reactor español y yo le hice el primer vuelo. Recuerdos de este avión siempre tendré. También volé el HA-220 Super Saeta estando de probador en Maestranza. Al crear un sistema nuevo y acoplarlo a otro establecido, surgieron complicaciones que sólo podían apreciarse en el aire, porque en el proyecto todo parecía bien. Yo tuve esas dificultades con el HA-220 en forma de comportamiento anómalo de la instalación del depósito de combustible (instalado en lugar del asiento trasero del Saeta) e incluso algún que otro susto: una vez, en una trepada con el Super Saeta oí un fuerte golpe, un "petacazo" que no supe nunca a qué se debió, y aún sigo sin saberlo, pues nadie me lo explicó.

el concepto de patria, las riquezas materiales que se encierran en el concepto de nación y la riqueza derivada de la sistematización social del Estado.

Con todas estas riquezas el político puede, si esa es su voluntad, inducir y asistir materialmente al científico para que con su imaginación traspase el presente y se meta en el futuro.

Creo por tanto que la Aviación en el futuro va a depender del político y no del científico.

*Recuerdos para la Historia de un hombre joven, de un piloto que puede explicar como nadie la trayectoria técnica y humana de la Aviación española en la postguerra. Después de una larga tarde de conversación, Fernando de Juan Valiente vuelve con su familia. Por unas horas la revista Aeroplano ha revivido el pasado con él. Hace ya frío en Tablada, en cuyo horizonte el sol se esconde. El Buchón, el Saeta y el Pedro son ya tres siluetas vistas a contraluz ■*