

Diálogo con el más veterano de nuestros aviadores deportivos

Alberto Llamas, la pasión de volar

CARLOS PÉREZ SAN EMETERIO

Una vista retrospectiva tomada a mediados de los años setenta, cuando Alberto Llamas pilotaba una Piper Cherokee de 180 cv. en la Vuelta a Cataluña

– Málaga Torre, aquí Eco Charlie, Charlie Victor Eco...

– Victor Eco, adelante.

Para la torre de control de Málaga, ésta es una llamada que con el correr del tiempo ha ido haciéndose familiar, y casi entrañable. Es una llamada que suele producirse a media mañana y que tiene su origen en la Piper PA-32 de Alberto Llamas, el más veterano de los aviadores deportivos españoles. A sus setenta y ocho años, Alberto Llamas es magistrado jubilado, abogado en ejercicio, y toda una institución en el deporte aéreo en nuestro país. Su popularidad en los últimos meses ha llegado a todos los medios de comunicación, y sus cinco mil horas de vuelo tuvieron tal resonancia que incluso el propio Rey D. Juan Carlos le recibió en audiencia el 5 de diciembre pasado. En esta ocasión, Revista Aeroplano ha querido conocer de cerca a este excepcional aviador, que a su vez, se encuentra encantado de tenernos en el asiento del copiloto.

– Victor Eco en Aeroclub de Málaga con plan de vuelo a Almería. Instrucciones para rodaje y despegue...

– Victor Eco, autorizado a rodar. Pista en servicio, Uno Cuatro. Autorizado a punto de espera. Avise listo.

La presencia de Revista Aeroplano en su avión, tal vez ha hecho alargar su vuelo y sacrificar el almuerzo con su familia. En esta ocasión vamos a recorrer la costa Este andaluza hasta tomar tierra en la capital almeriense, no lejos de aquel pintoresco Velez Rubio que le vió nacer en el ya un poco histórico mil novecientos doce. Nos espera casi una hora en el aire, y en ese tiempo podremos saber bastantes cosas de su vida.

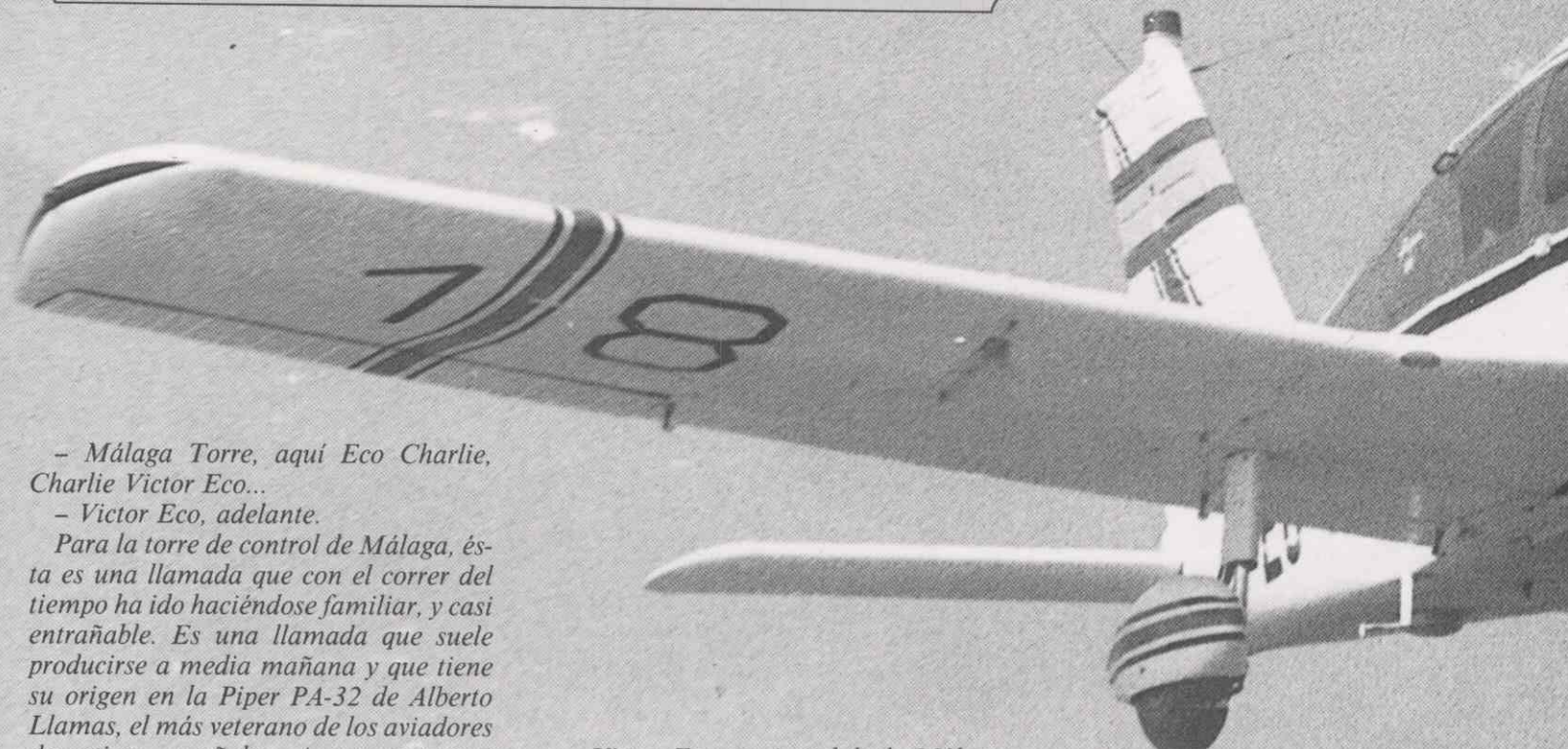
– Torre, aquí Victor Eco, ¿me autoriza punto medio?

– Autorizado, Victor Eco, viento ciento cuarenta, ocho.

– Torre, Victor Eco en punto de espera.

– Victor Eco, autorizado a despegar con viraje a la izquierda. Notifique punto "papa" a mil pies...

Alberto acaba de soltar frenos. La pista Uno Cuatro corre debajo como una larga alfombra gris cada vez más borrosa que empieza a quedarse con nuestra sombra.



Estamos volando. Las manos de nuestro entrevistado, esas manos que impartieron justicia en los años más difíciles de nuestra historia reciente, giran con suavidad los mandos. Viramos a la izquierda, y allá abajo, enfrente, puede distinguirse el puerto de Málaga, el punto "papa" que nos había marcado el Control.

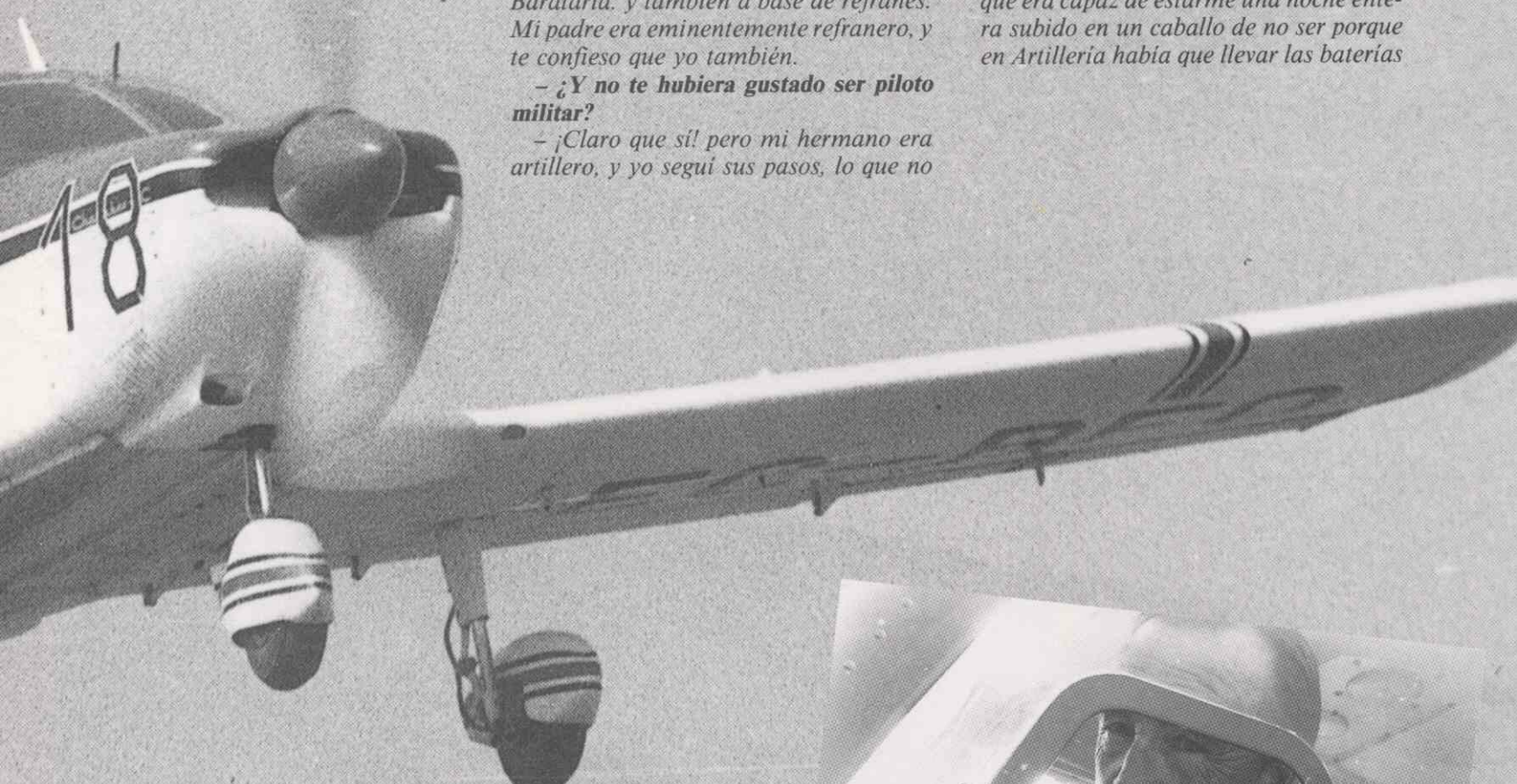
– Pero tu profesión es el Derecho...

– Por supuesto: yo nunca he cobrado un duro por volar, al revés, he tenido que pagar. ¿Mi vida profesional dices? Si, claro, el Derecho; yo procedo de una familia de letrados que se prolonga cinco generaciones atrás. Mi padre era notario y nunca podré olvidar los largos paseos con él en los que me enseñaba derecho con el Quijote en la mano, contándome las andanzas de Sancho gobernando la Insula Barataria; y también a base de refranes. Mi padre era eminentemente refranero, y te confieso que yo también.

– ¿Y no te hubiera gustado ser piloto militar?

– ¡Claro que sí! pero mi hermano era artillero, y yo seguí sus pasos, lo que no

quiere decir que no tenga buenos recuerdos de aquella Arma. El Ejército marcó mi temperamento, de lo cual estoy orgulloso. ¿Has visto, por cierto, el emblema de La Legión en el fuselaje de esta avioneta? Yo respeto todas las opiniones contrarias, pero la milicia contribuye a acentuar el carácter de las personas; les demuestra que pueden llegar mucho más allá de donde ellos mismos pensaban. Yo, por ejemplo, nunca hubiera pensado que era capaz de estar una noche entera subido en un caballo de no ser porque en Artillería había que llevar las baterías

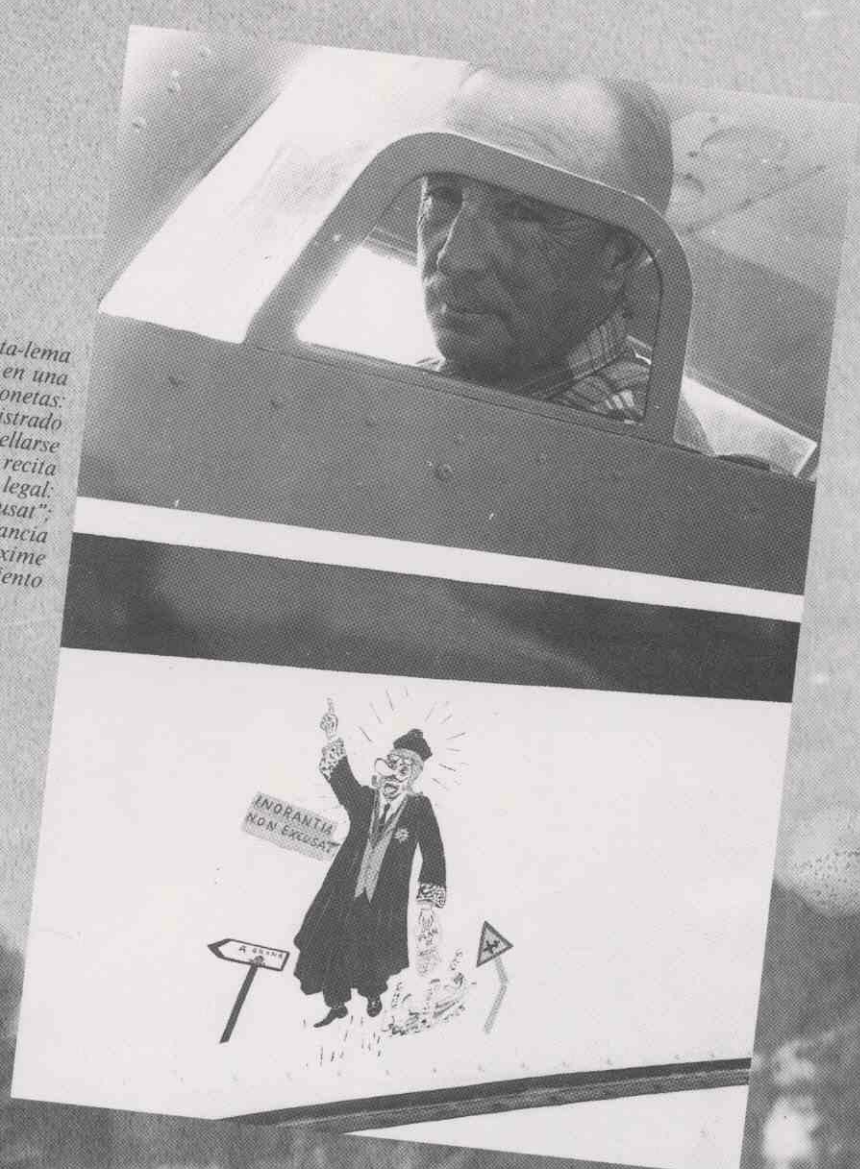


– Torre, Victor Eco en Papa. Permiso cerrar.

– ¿Y todos los días vuelas, Alberto?

– Pues sí, siempre que puedo. Generalmente doy un vuelo al medio día, después de salir del despacho, y estoy por aquí arriba hasta la hora de comer. Luego, también, cuando tengo una vista en la Audiencia de Granada, pues me gusta ir allí en la avioneta. Volar es un buen tónico, te puedo asegurar que cuando he tenido problemas importantes en mi vida, el vuelo me ha ayudado muchísimo a mantener la cabeza fría para resolverlos.

La mascota-lema pintada en una de sus avionetas: un magistrado que acaba de estrellarse y que recita un fundamento legal: "Inorantia non excusat": la ignorancia de la ley no exime de su cumplimiento





Una de sus especialidades ha sido siempre la toma de precisión en las Vueltas Aéreas. En esta foto vemos plantar el tren de la Cherokee justo encima de la raya

de un sitio a otro, y no quedaba otro remedio; pero, mira, el resultado es que hoy todavía monto a caballo...

- Fuiste Juez a los veintitres años...

- Sí; por ley me faltaban unos meses para cumplir la edad reglamentaria, pero me tuvieron que habilitar por la guerra, que nos estaba dejando sin jueces. Fijate, yo el 16 de julio del 36 estaba en Madrid, donde había ido para elegir Juzgado (elegí, por cierto, Grazalema); el 17 por la tarde cogí el tren de Córdoba, y al día siguiente declaré el estado de guerra en Ecija junto a Tello González de Aguilar, que era Capitán de Caballería en la Remonta de Ecija. Luego fui nombrado Juez en Morón sustituyendo al anterior, que lo acababan de asesinar.

- A eso iba; verás, leí hace meses en un libro escrito por Francisco Poyatos, magistrado ya desaparecido, algunas cosas interesantes sobre tí cuando eras Capitán Jurídico y ponente en un Consejo de Guerra. Decía Poyatos, a grandes rasgos, que

el Auditor de tu Región no hacía más que presionarte para que dictaras sentencias a la pena capital... y tú entonces contestaste que no habías llegado a Morón para matar, sino para impartir justicia, y que para matar enemigos, primero ellos debían estar en las mismas condiciones de matarte a tí; y acto seguido pediste ser trasladado al Frente como artillero. ¿Es eso cierto?

- Sí, es cierto. Pedí ser trasladado al Ejército de Tierra aún sabiendo que iba a dejar de ser Capitán para convertirme en Teniente de Complemento de Artillería, pero no me importaba. El Mando aceptó y tuve la suerte de que me trasladaran a primera línea, en el frente de Peñarroya, donde obtuve varias citaciones al valor en la Orden del Día del Ejército del Sur.

- ¿Y no te tentaba la aviación?

- Pues claro que me tentaba, pero me había casado en octubre del 36 y en la aviación no nos querían a los casados...

- O sea, que tuviste que esperar... ¿cuántos años?

- Pues hasta que mi profesión me dió dinero para hacerme piloto privado. Mira, aquí atrás, precisamente, ¿ves? mi primera cartilla de vuelo, ¿ves la fecha? diceis de diciembre de 1955. Me hice piloto junto a Ricardo Villar Sigismondi y Juan Schwarman. Nuestro profesor era Manolo Egea, que nos enseñó a todos a volar en una Piper Cup.

- ¿Qué te pareció aquella Piper?

- Muy buena, pero el recuerdo que yo conservo no te creas que... Figúrate que en uno de mis primeros vuelos "sólo", nada más despegar se me fué una rueda al suelo. Como entonces volábamos sin radio, Egea y varios alumnos me pusieron la rueda en la pista y me hicieron incansablemente señas para que viera... en qué situación estaba volando, y en qué situación iba a hacer el carrusel, ¡qué largo se me hizo aquel tráfico, qué largo...!

- ¿Y tomaste tierra bien?

- Sí, vamo , rocé un poco el borde marginal, pero no rompí nada; ya te digo, la Piper era una buena avioneta, pero aquel rato que pasé...

- ¿Y cómo aprendíais a volar en los aeroclubs de entonces?

- Pues no te lo crearás, pero a base de refranes, cosa que a mí me venía de perlas. Aunque te parezca raro, un refrán es una excelente forma de memorizar las cosas; yo todavía los recuerdo; el que quizá era el más importante de todos decía así: "Si quieres conservar la vida, nunca vires de salida, aunque el cuerpo te lo pida"; luego había otro que advertía, "A tormenta, ciento ochenta" y continuaba "porque vale más piloto vuelto que piloto

Junio de 1966. Alberto Llamas ha regresado del Flug Rally de Berna y empieza en Cuatro Vientos la Vuelta Aérea a España. Sobre el ala de la Jodel, dos de sus nietos. El más pequeño es Jose Antonio, en la actualidad capitán de C-130H en el Ala 31





En el hangar del aeroclub malagueño, junto a su Robin R-100, con la que practica figuras sencillas de acrobacia

muerto". Un tercero, igual de tajante, sentenciaba: "A la voz de "c...", que largo voy! motor y al aire"; y un último que resumía un poco todo lo anterior y que era de gran aplicación a quienes volábamos sólo por deporte: "es mejor estar en el suelo y arrepentirse de no estar volando, que estar volando y arrepentirse de no estar en el suelo".

- **¿Y éso era todo?**

- A grandes rasgos, sí. Refranes, prudencia, una buena brújula, y volar siempre teniendo a la vista un campo donde meterse, o por lo menos teniéndolo cerca, por si las moscas. Yo siempre he seguido esas reglas, y cuando tuve mi primera emergencia seria, las cumplí a rajatabla, y no tuve problemas.

- **¿Cómo fue aquello?**

- Pues fue al año justo de sacar mi licencia, el 6 de diciembre del 56. Había comprado una avioneta Jodel de 60 cv y viajaba a Madrid en compañía de Ignacio Dorao, que ahora es el arquitecto municipal de Málaga. Despegamos hacia Granada, y allí, al repostar, nos filtraron mal la gasolina; una gota de agua obturó el carburador. El motor empezó a fallar sobre Aranjuez, sobre el río Tajo por más señas, cuando eran casi las seis de la tarde.

- **¿Y qué paso?**

- A Ignacio le entró muchísimo miedo y empezó a rezar. Yo entonces le dije, mira Ignacio, si no me pones nervioso, yo te podré salvar; pero si me pones nervio-

so, es que no te salva ni Dios, así que procura calmarte.

- **Y tomaste tierra bien...**

- Sí. Casualmente... entre Pinto y Valdemoro, en un sembrado precioso que había allí entré limpiamente y me detuve sin problemas. Respiré hondo durante un momento, y cuando iba a preguntar a Ignacio qué le había parecido, le ví que ya había salido corriendo y se alejaba a gran velocidad por el sembrado.

- **¿Te iba bien con la Jodel?**

- Era una buena avioneta y le tomé bastante cariño. Volé esporádicamente otras, como la Stinson, la AISA I-11B y la Bücker, pero la Jodel seguía teniendo para mí algo especial. Con el tiempo sustituí aquella primera, de sólo sesenta caballos, por otra más moderna, una "Compostela" con motor de noventa, que era mucho mejor, aunque seguía sin tener radio. Pero yo hacía unos vuelos fantásticos con ella; bueno, baste decir que me fui a Suiza...

- **¿Sin radio?**

- Sin radio. Me enteré que en Berna se iba a disputar una vuelta aérea, el Flug Rally del año 66, y me fui para allá sin pensármelo dos veces. Salí de Málaga costeando, por donde vamos ahora mismo, e hice la primera etapa hasta Alicante con el tiempo más bien revuelto. Allí, casualmente me encontré con el Sr. Caralt que era quien construía las Jodel en La Albericia. No podrías imaginarte la cara de perplejidad que me puso cuando le conté que me iba para Suiza en esas

condiciones. El, precisamente, venía de Baleares en otra Jodel igual que la mía, y decidió acompañarme en la siguiente etapa de mi vuelo, porque se ve que no quería dejarme ir sólo en aquella tesitura. Salimos sin pérdida de tiempo, y fuimos volando en formación hacia el Noroeste. Cuando la meteorología empezó a ponerse fea, observé que Caralt alabeaba su Jodel, pero mientras llegué a comprender que quería indicarme que tomáramos tierra en Reus... andábamos ya cerca de Sabadell, de forma que aterrizamos en aquel aeroclub sin problemas. Entonces, Caralt tenía que regresar a su ruta prevista, y yo había de seguir viaje a Berna, así que nos despedimos con un fuerte apretón de manos. Me deseó mucha suerte, no sin antes tener la amabilidad de ayudarme a gestionar el permiso para aterrizar sin radio en Barcelona, cosa que estaba terminantemente prohibida.

- **Y luego, ¿saliste de Barcelona por las buenas?**

- Sí, pero a poco de salir, el tiempo volvió a empeorar. Me metí en nubes, y... para qué te voy a contar... la Jodel parecía una coctelera, y yo no paraba de darme cabezazos con el parabrisas. Entonces me decidí a bajar y buscar un campo donde tomar tierra. Como no llevaba radio no podía comunicar con nadie, y además, sin saber por donde andaba... estuve volando, vi una ciudad pequeña, y sorprendentemente, una pista que, como te puedes imaginar, no la podía desaprovechar, así que aterricé. Cuando descendí

de la avioneta le pregunté a la primera persona que se me acercó: ¿puede usted decirme dónde estoy? y por toda respuesta obtuve: pues está usted en Pierrelatte, donde se fabrica la bomba atómica francesa; ha estado usted volando largo rato sobre toda y cada una de las áreas restringidas...

– Pues vaya un golpe, Alberto...

– Y que querías, si iba sin radio; luego, por contra, en Pierrelatte me agasajaron muchísimo; según me contaron, tenían dos opciones: o meterme en la cárcel, o

cer jamás: me había ido sin radio, había perforado nubes sin saber lo que había debajo... También les dije que un avión no debe utilizarse para intentar ligar, que eso es muy arriesgado.

– Por cierto, en las múltiples competiciones en las que has participado, ¿“arriesgabas”, como suele decirse?

– No, lo de Suiza no ha sido norma en mi vida aeronáutica; yo vuelo según las reglas, y estoy convencido de que el peor peso muerto que hay en el avión está localizado en la entrepierna del piloto. Las

la de oro y para el Diploma Paul Tissandier.

– Y sigues compitiendo, ¿no?

– No, y te lo explico con otro refrán: “si luchar y vencer es de valientes, retirarse a tiempo es de prudentes”. Cuando fui campeón de España por tercera vez, decidí abandonar la competición. Ahora bien, el año pasado, excepcionalmente, quise cumplir mis cinco mil horas de vuelo participando nuevamente en la Vuelta a España. Y, como tú dices, quedé en séptima posición con mi hijo Pedro como copiloto.

– Pero tengo entendido que tú acudes a la Vuelta Aérea de Marruecos, y además luciendo el emblema de La Legión en el fuselaje de la Piper...

– Acudo, sí, pero sin participar, solamente “siguiendo” la Vuelta; y, por supuesto, con el emblema de la Legión, claro que sí. Por cierto, creo que fué en la última, o en la penúltima Vuelta al reino alauita, el propio hermano de S.M. el Rey Hassan II nos saludó a los pilotos y al llegar a mí dijo, ¡hombre, legionario de Almería...! Y no sabes el orgullo que sentí al comprobar que allí saben que, además de magistrado soy Legionario de Honor.

– Antes me comentabas que en la última Vuelta a España llevabas a tu hijo Pedro como copiloto. Tu has fundado una verdadera dinastía que es la única en Europa que mantiene tres generaciones de aviadores en activo.

– Exactamente. Dos de mis hijos, Alberto y Pedro, son pilotos deportivos, y además, mi hija Aurora está casada con el Coronel Herrera, que hasta hace poco ha mandado el SAR, y el hijo de éstos, Jose Antonio Herrera Llamas, es capitán y vuela un C-130H Hércules del Ala 31, con lo que el piloto de la tercera generación es el único que es profesional dentro de la familia.

– ¿Recuerdas anécdotas con tu nieto?

– ¡Sí, claro...! La primera cuando estaba a punto de recibir el despacho de Teniente, en San Javier. Todo el Escuadrón estaba en la pista, y yo, abuelo feliz, iba desde Málaga a verlo en mi otra avioneta, una Robin R-100 acrobática. Al llegar a la vertical, justo encima de ellos, tuve la ocurrencia de dar una pasada, y parece que el capitán levantó la vista y dijo algo así como “quien será el...” Entonces sonó la voz de mi nieto diciendo, “es mi abuelo, mi capitán”. Hubo alguna que otra carcajada, y aquel le atajó rápidamente: “Llamas, déjese de cachondeo...” Luego, recuerdo también que después de que lo destinaran a Maticán, iba yo en esta avioneta, en la PA-32, y al sobrevolar la base pedí permiso para sobrevolar el CTR. Entonces, pregunté al controlador: ¿tiene usted cerca al Teniente Herrera Llamas? Me dijo que no, así que le pedí que le enviara un fuerte abrazo de parte de su abuelo. Ya por la noche, según supe



Alberto Llamas en la cabina de la Robin junto a Bernardo, el más joven de sus hijos, al que trata de iniciar en la pasión por el vuelo

nombrarme socio del aeroclub, y por suerte se inclinaron por la segunda de las posibilidades; por cierto, ¿ves aquí, en mi cartilla, el sello de Pierrelatte?

– Bueno, y cuando llegaste a Berna en la Jodel sin siquiera identificarte al control de tráfico, ¿qué te dijeron?

– La llegada a Berna fué tremenda. Los caza Hawker Hunter de la patrulla acrobática suiza terminaban una exhibición cuando yo me acercaba allí. Me pasaron por delante, por arriba... Un poco después, al tomar tierra, en el aeropuerto no podían creerse que yo hubiera llegado desde España así, sencillamente y sin radio. Era el vuelo más largo que había hecho para llegar allí un participante al Flug Rally 66.

– Te la jugaste, Alberto, seamos sinceros...

– Bueno... cuando regresé a Málaga, el Coronel Orduna, que mandaba la Base del Rompedizo, entonces con los Heinkel He-111, me pidió que diera una conferencia sobre mi viaje a Suiza. Recuerdo que dije a los pilotos que había hecho todo aquello que un aviador no debe ha-

cer leyes aerodinámicas son distintas, por ejemplo, de las leyes penales; estas últimas son leyes “del deber ser”, y su transgresión te ocasiona, con mucho, la cárcel; las otras, por el contrario, como todas las de la naturaleza, son leyes “del ser”, y si las incumples, sencillamente, te matas. Yo, te repito, hago sólo aquello que sé y que domino.

– Pero tu vida aeronáutica ha sido brillante, y lo es todavía, porque en la última Vuelta Aérea a España, la del 90, quedaste en séptima posición sobre cincuenta y tantas avionetas...

– Efectivamente, me ha ido bien. He sido tres veces campeón en la Vuelta Aérea a España (Trofeo del Generalísimo y luego de S.M. el Rey) gané el Trofeo Corpus en Lugo, la Vuelta Aérea a Cataluña, los Rallyes Castillos del Duero, Reino de Aragón y Norte de España; he sido subcampeón en el Rallye Internacional de Malta; he volado hasta el Cabo Norte, he sido campeón de España en Rastreo, en Crono; tengo la Cruz del Mérito Aeronáutico, la Medalla de Plata a la Deportividad y he sido propuesto hace poco para



El matrimonio Llamas, recibido en audiencia por S.M. el Rey en la Zarzuela el 5 de diciembre de 1990

después, el oficial de la Torre se había dirigido a mi nieto un poco cortado: desde una Piper le han enviado un abrazo, mi Teniente, pero... verás... es que no sé si se trata de un bromista... ¿es que me ha dicho que era su abuelo...!

- Es que no eres un caso corriente, Alberto, y prueba de ello es que el propio Rey te ha recibido en dos ocasiones...

- Bueno, pero eso hay que atribuirlo a la amabilidad del Rey. Efectivamente, me recibió primero en 1988 junto con mi yerno, el Coronel Herrera, y mi nieto, es decir, las tres generaciones juntas. Luego, más recientemente, me concedió una audiencia en la Zarzuela, junto con mi mujer, con ocasión de haber cumplido cinco mil horas de vuelo. Tengo un recuerdo entrañable de ambos momentos. El Rey es una persona excepcional, de una gran humanidad; y además, un gran prestigio internacional para España...

- Debemos estar ya cerca de Almería; por cierto, vaya turbulencia, se mueve bastante ésto, ¿no?

- Por esta zona, a pesar de ser llana, sí, se mueve a veces. A propósito, me estoy acordando de una anécdota de cuando yo

tenía la Jodel. Estaba volando sobre los montes de Málaga con el capataz de una finca y su mujer, dos lugareños que no habían subido a un avión en su vida. Ibamos sobre nubes, y la Jodel se estaba moviendo como una cabra loca, pero ellos tan tranquilos. Cuando terminamos el viaje, en Sevilla, la mujer del capataz me lo aclaró todo: "no hemos pasado miedo don Alberto, porque sabíamos que abajo teníamos para pararnos el colchón de las nubes"; es decir, estaban convencidos de que las nubes se componían de una especie de materia algodonosa sobre la que nos habríamos podido posar en caso de apuro. Como comprenderás, tampoco era el momento de llevarle la contraria, claro.

- ¿Y tu mujer, participa también en la afición?

- Sí, Fali es piloto; yo la enseñé a volar. Además, como anécdota te puedo contar que en la cocina de nuestra casa tiene una radio conectada con la de la avioneta, en frecuencia inusual, que no interfiere a las de uso aeronáutico. Entonces, cuando va llegando la hora del almuerzo, cuando va llegando la hora del almuerzo, Fali coge el transmisor, se va a la terraza

(pues dentro de casa no funciona) y me llama por nuestra frecuencia privada: Alberto, ve dejando ya de volar que voy a empezar a hacer la comida.

- ¿Cuáles son tus planes para los próximos días?

- Pues este fin de semana vamos a subir a Sierra Nevada a esquiar; el lunes dedicaré la mañana a preparar un recurso de casación, y si queda tiempo volaré o montaré algo a caballo; dos días después tengo la vista en la audiencia de Granada, y entonces no se si volveré a Málaga o me iré directamente a Madrid, porque he de estar en la asociación de pilotos veteranos que está impulsando el General Delgado Sánchez Arjona. Porque a mis setenta y ocho años... Soy un veterano, ¿sabes? Por cierto, fijate, ¿ves allá al fondo la pista de Almería? Torre de Almería, aquí Eco Charlie, Charlie Victor Eco...

- Victor Eco, adelante...

- Victor Eco, PA-32 procediendo en visual desde Málaga a su campo, en punto Alfa a mil pies. Instrucciones de aproximación y toma...

- Victor Eco, autorizado a viento en cola derecha de la dos seis. Notifique...