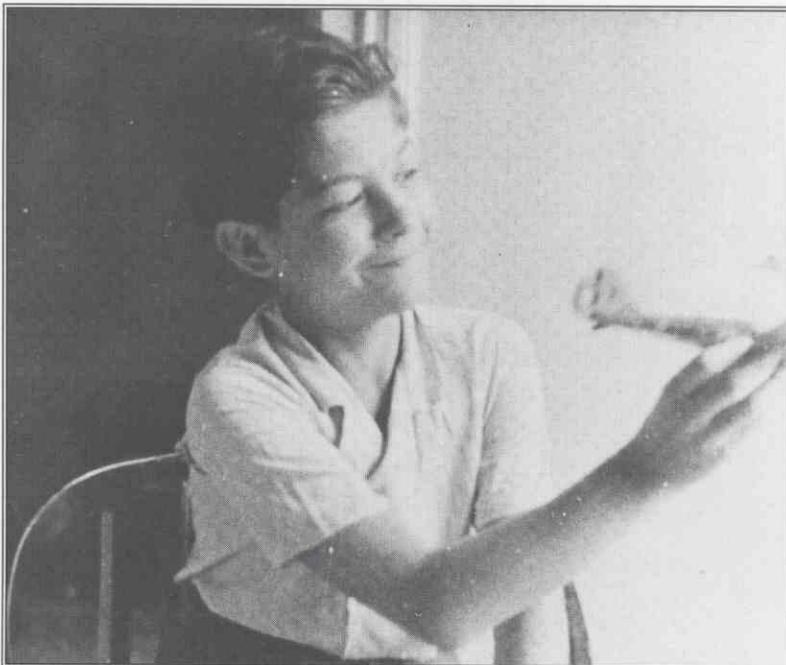

Carlos Texidor, a fondo

CARLOS PÉREZ SAN EMETERIO

Había oído hablar de Carlos Texidor hace ya bastantes años. Recuerdo que, al término de una conferencia organizada por el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, Indalecio Rego lo definió a un grupo de amigos como un “aviador de libro”, como ese prototipo de piloto ideal que “actúa como hombre de pensamiento y piensa como hombre de acción”, que tanto gustaba de mencionar Rego en sus charlas. Luego, con el tiempo, el nombre de Carlos Texidor se me fue haciendo más y más cotidiano, casi familiar, a poco que se hablara en profundidad de cualquier tema relacionado con la Aviación, ya fueran las Escuadrillas Expedicionarias a Rusia, la Seguridad en vuelo, la compañía Aviaco, el Estatuto Jurídico del Comandante de Aeronave, el Mitchell de Matacán o el Boeing 747; y, lo menos que puedo decir es que la curiosidad admirativa hacia su figura iba creciendo en mí cada vez más: ¿cómo era posible que un hombre hubiera podido hacer tantas cosas en su vida?. Hoy, por fin, tendré una larga charla con él, pero cuando su hijo Alfonso me acompaña por el jardincito de su chalet de Villalba, mi primera impresión es que no lo voy a tener fácil. La vida de Texidor rebasa los límites de una simple entrevista; su experiencia vital con los aviones podría llenar, a la vez, un grueso libro sobre Técnica Aeronáutica y una novela de acción con personajes y hechos reales. ¿Con cuál de sus facetas me quedo? ¿Sobre cuál vuelco el peso de la entrevista? ¿Lograré describir el bosque a través de los árboles? ¿Lograré retratar a este colosal hombre del aire por encima de tantas y tan apasionantes aventuras como le tocó vivir?.



Carlos Texidor a los 9 años de edad, jugando con el aeromodelo que le regaló su tío “Cucufate”.

Carlos Texidor, jovial, desborda amabilidad



LEJOS DEL RUIDO DE MADRID, EL frío de las primeras nieves de la Sierra se derrama apaciblemente sobre los tejados grises de Villalba. En la calle Cazorla los chalets son pequeños y recuerdan, no se bien por qué, esa curiosa denominación de "hotelito" tan en boga en el decir de los años treinta, cuando algunos de éstos eran construidos. El aire es purísimo, y las chimeneas despiden ya un débil y tímido humo. Nuestro entrevistado nos está preparando el desayuno. Su mujer acaba de irse a hacer compras a Madrid, y él trata de defenderse en la cocina lo mejor que puede. Lo encuentro jovial y fuerte, desbordando

—*Eres entonces sobrino de "Cucufate"*.
—Sí; le quería y admiraba muchísimo. Y además teníamos mucha relación. Nosotros vivíamos en Santander y él venía a pasar unos días con nosotros todos los veranos. Recordaré siempre un aeromodelo con motor de gomas que me trajo de Inglaterra. Esto fue en 1931. Cucufate había ido allí a buscar un autogiro Cierva C-30 y me compró este Hawker que ves aquí, en la foto.

—*O sea, que tu vocación aeronáutica te viene de familia; "de casta", vamos...*

—Pues sí, porque además Gomá también era pariente mío; su mujer y la de Cucufate



De izq. a dcha., el teniente Pérez Muñoz y los alféreces Texidor y Aldecoa, en el aeródromo de Seschtschinskaja, invierno 1942-43.

amabilidad. Sólo después de varias horas descubriré que en su corazón hay cuatro *bypass* y la herida sin cicatrizar de la pérdida de uno de sus hijos.

—¿Una mantecada, tocayo?. Son de Astorga, me las acaban de traer y están...

—*¿Vienen marcadas las calorías?*

—Venga, venga, déjate ahora de esas cosas; además con este frío... hay que alimentarse. Como verás aquí hace mucho más frío que en Madrid. ¿Tú vienes ahora de Madrid, no?

—*Claro, de la Revista; acabo de ver las pruebas de imprenta del número doce de Aeroplano; y ya ves que estamos de lleno con el trece...*

—Ahora precisamente, me estaba acordando... del primer libro de aviones que leí en mi vida: se llamaba "Aeronáutica" y lo había escrito mi tío Cipriano Rodríguez, "Cucufate", para la Editorial Espasa-Calpe. Me lo tragué entero; lo leí y lo releí... ¡vamos, me lo "empollé"!; y fíjate que te estoy hablando del año treinta cuatro.. o treinta cinco, cuando yo tenía doce o trece años.

eran hermanas. Así que, con esta influencia familiar, era natural que se despertase en mí una gran afición aeronáutica.

—*¿Llegaste a volar con alguno de ellos?*

—Llegue a volar con Gomá, en servicios de guerra, como también con González Gallarza y con el Infante; volé en Junkers Ju-52 y en Savoia SM -79. Cucufate nos dio el bautismo de aire a mi casi primo Alfonso Díaz-Ajero y a mí, en León, en el año 1937, poco después de haber conseguido llegar a la zona nacional con mi tía Carmen, mujer de Cucufate, y el hijo de ambos, mi primo Javier. La iniciación de la guerra nos había sorprendido en Plencia, y aunque mi tío consiguió pasar en los primeros días a la zona nacional, a nosotros nos costó algo más y tuvimos que hacerlo yéndonos primero a Francia. Desgraciadamente, nunca volví a volar con él; como sabes, murió en Gandesa, en la sierra de las Vall, el 2 de octubre del 38, cuando mandaba un grupo de Romeo 37 de la Cadena. Por cierto, el observador que iba con él logró saltar en paracaídas y salvarse; fue compañero mío en Jerez, pero luego tuvo mala suerte: se mató en Reus haciendo el curso de Caza.

—*Volaste en misiones de guerra... pero entonces aún no serías piloto...*

—No, que vá; yo empecé la guerra en octubre de 1937, en la Octava Bandera de Castilla, de la Falange. Me alisté tras escaparme del colegio donde estaba interno. Como era menor de edad, Cucufate me reclamó y me mandó a Zaragoza y allí, en la Primera Brigada del Aire se me preparó para superar los "Exámenes para Combatiente" que hacían en el Instituto. Recuerdo que me explicó matemáticas un hermano del Almirante Vierna, mientras que el latín me lo dió el Capellán, el padre Félix Martín Alonso.

—*Entonces, ¿Cuándo empiezas el curso de piloto?*

—Empiezo en noviembre del 38 en Tablada. Era el 14º curso, el último de la guerra. Nos llamaron con mucha prisa, y quizá el desenlace de la Batalla del Ebro hizo al Mando desistir de enviarnos a Alemania o Italia; pero, eso sí, no llegué a pilotar un avión hasta septiembre del 39, en Badajóz; una Bücker, naturalmente.

—*¿Y luego?*

—Luego el curso de Transformación en Jerez, y el de Caza en Reus. De ahí pasé a volar el Fiat Cr 32 en el 21 Regimiento de Getafe, que era el heredero de la Escuadra de Morato. Mis destinos posteriores, siempre volando el Fiat, fueron Gando, que tuvimos por cierto que acondicionar para estos cazas, Getafe de nuevo, luego Baleares, y ya... Rusia.

—*Sentiste pronto el impulso de irte allí y participar en combates...*

—Sí, sí, desde el primer momento quise ir a Rusia. Mi padre llegó a entenderlo, pero a mi madre preferí no decirle nada entonces. Cuando la fecha clave se fue acercando le conté que me marchaba a Alemania "a hacer un curso".

—*Te vas entonces con la tercera de las Escuadrillas Azules.*

—Así es. La Tercera Escuadrilla Expedicionaria se constituyó en Morón en el verano del cuarenta y dos. Tuvimos un entrenamiento intensivo, dirigido por Salvador, que era inspector de la Segunda Escuadrilla y director de la Escuela de Caza, tras el cual partimos para Francia. A nuestro paso por Madrid fuimos recibidos en el palacio de Buena Vista, donde estaba entonces el Ministerio del Aire, por su titular el general D. Juan Vigón. En su alocución de despedida nos dijo que "como todo el mundo sabía" la guerra esta ya decidida a favor de los alemanes, que se encontraba en fase de operaciones de limpieza y que, bueno, a falta de ocasiones de emplearse en combate, y ya que íbamos a llegar tarde, "al menos podríamos demostrar nuestro buen espíritu y disciplina".

—*Me imagino que os aguardarían sorpresas de distinto signo.*

—!Naturalmente! Y la primera nada más llegar a Francia, al aeródromo de Saint Jean

d'Angeli, centro de instrucción de la Escuadra Moelders, donde nos íbamos a entrenar en el Me.109 F4. Allí comprobamos que los alemanes estaban con escasez de material; tenían excedente de pilotos . . . pero les faltaban aviones. Nos lo decían los propios pilotos de la Luftwaffe, que incluso se quejaban de la rapidez con que nosotros nos íbamos a incorporar a unidades de combate, cuando para ellos tal incorporación se demoraba muchísimo por falta de material.

—¿Y al llegar a Rusia?

—Nuestra escuadrilla relevó a la 2ª, encuadrada en la Escuadra Moelders, en Orel. LLevaríamos allí unos quince días cuando vino a inspeccionarnos el general jefe de la Luftwaffe en el frente del Este, Ritter Von Greim, con nuestro jefe el teniente coronel Nordman, y el cuadro que nos pintó no se parecía en nada a lo que nos habían dicho en el Palacio de Buena Vista. Von Greim nos advirtió que nos esperaba un duro invierno, nos dijo que en la zona de defensa asignada en exclusiva a nuestra Escuadrilla, que se extendía a lo largo de unos cuatrocientos kilómetros de frente, la Luftwaffe tenía muy poca fuerza y por ello había que sacar de ella el máximo partido.

En resumen: que contábamos con veintidós Me.109 F4-y no todos disponibles a un tiempo-para enfrentarnos a dos mil aviones enemigos.

—*Todo un panorama, y, por cierto, ¿cómo era vuestro entrenamiento?*

—En mi caso, llegué a Rusia con casi cuatrocientas horas de vuelo. Había hecho

bastantes combates simulados, ejercicios de tiro, vuelo rasante, etc . . .

—*¿Los rusos no tenían problemas de material?*

—Ellos vivían una situación inversa a la Luftwaffe. Tenían más aviones que los que podían volar, producidos por una buena industria propia o recibidos de los americanos en virtud de la Ley de Préstamo y Arriendo. Gente de mi escuadrilla combatió, por ejemplo, contra P-39 Aircobra. Además disponían, según supimos por las declaraciones de prisioneros, de aeródromos-depósito atestados de aviones, donde se formaban escuadrillas a medida que la disponibilidad de personal lo permitía. Ya te digo que lo que les faltaba era gente calificada, susceptible de ser adiestrada para la aviación de combate, tanto para vuelo como para el apoyo en tierra. Como verás, la situación real no se parecía en nada a la que nos contaron en España.

—*Cuéntame algo de tu primer avión en Rusia, el Me-109 F4.*

—Era un buen avión, pero estaba muy mal preparado para el invierno ruso. Figúrate lo que es sentarte en un caza que no tiene calefacción, a cuarenta grados



“El Il-2 iba bajo, pero yo me metí más bajo que él”

—oOo—



Carlos Texidor junto a un Messer 109 F2.

bajo cero, esperando la orden de salida para una interceptación; la mayoría de nosotros terminábamos las alarmas, que duraban quince minutos en tierra, con síntomas de congelación . . . Luego, claro, resultaba que todo se helaba: se helaban las ametralladoras hasta encasquillarse, se helaban los frenos, único sistema de dirección en tierra, lo que unido al suelo, ya de por sí helado, y la tendencia innata del Messer al caballito, hacían al avión ingobernable en muchas ocasiones; bueno, y eso, contando con que quisiera arrancar, porque también se helaba la puesta en marcha: hubo días en que no logramos arrancar ni un solo avión y otros muchos en que no pasábamos de dos o tres.

—¿Y en vuelo?

—En vuelo, salvo el frío tremendo, muy bien, pero tenías que estar siempre pendiente de las temperaturas del aceite y del agua, del paso de la hélice . . ., el cañón de veinte milímetros que llevaba en el morro era muy bueno, pero escaso en munición (solo 100 cartuchos), y mucho más contra aquellos Ilyushin Il-2 Shturmovik, que casi eran acorazados volantes, y que fueron nuestros enemigos habituales, por ser los que empleaban los rusos para atacar al suelo, incluyendo en este a nuestros aeródromos.

—¿Cómo era el combate aéreo allí?

—En cualquiera de los tres tipos de misiones que realizábamos, esto es alarma, protección de otras unidades y caza libre, se podía dar el enfrentamiento con el enemigo. No obstante la mayoría de los combates se producían en reacciones a la alarma de incursión.

—¿Cómo es el miedo en el combate?

—Yo sólo conozco el miedo a tener miedo durante el combate, y que ello pueda disminuir mi eficacia en el cumplimiento de la misión encomendada. Luego allá arriba, en pleno "fregado", tan solo piensas en lo que se te viene encima, y entonces el cuello se te habitúa a los tirones de siete u ocho ges, y los ojos a la visión negra . . . Eso sí, te puedo asegurar que cuando arriba la cosa había estado seria, invariablemente vol-

vía al aeródromo con la boca seca: completamente seca.

—¿Cuántos derribos tienes en tu haber?

—Dos seguros y uno probable.

¿Cual fue el primero de ellos?

—El probable. Habíamos salido en misión de caza libre, Barañano y Beriaín, de la 2ª, y



En el alférez Texidor observa al piloto ruso por él derribado, en presencia del intérprete.



Caricatura realizada por el que fue Director de esta revista, coronel Emilio Dáneo.

Azqueta y yo de la 3ª, en pleno relevo de escuadrillas, y atacamos a una formación de IL2, del tipo que llevaba ametralladoras en torreta dorsal. agotamos la escasísima munición de nuestros cañones, sin resultados positivos para nosotros pero sí para los rusos que consiguieron que Barañano tuviese que tomar tierra fuera de campo y que Azqueta llegase a duras penas a nuestra base. Cuando Beriaín, sin munición alguna, y yo, con algún cartucho de ametralladora y el avión tocado, volvíamos al campo, nos encontramos con una formación de Mig 3. Le propuse a Beriaín el ataque y a pesar de que él ya no tenía munición, me dijo que adelante y me acompañó. Ataque al último de la formación y le di por debajo y desde cerca, tanto que los líquidos de refrigeración y aceite del motor del mismo cegaron mi parabrisas. El Mig se quedó rezagado en planeo sin que el resto de la formación reaccionase. Como no pudimos

seguir observando su trayectoria hasta el suelo, porque casi no teníamos combustible, no me lo pude anotar como derribo efectivo. . . .

—Entonces, tu primer derribo confirmado . . .

—El diez de marzo del cuarenta y tres, en misión de caza libre en pareja, volábamos Narciso García García, "el Terete", de Jefe y yo de Punto, cuando nos encontramos con una formación de siete Il-2 monoplazas. De acuerdo con el procedimiento, "El Terete" atacó, mientras yo le protegía, y cuando se le agoto la munición de veinte milímetros, la única eficaz contra estos acorazados volantes, me ordenó que atacara, pasando el a protegerme. El Il-2 iba bajo, pero yo me metí más bajo que él y le di en el radiador y motor. Vi como se paraba la hélice y se desplegaba sola una pata del tren . . .

—Y cayó

—Sí; aterrizó, casi de inmediato, en un campo cercano. Nos mantuvimos por encima hasta que el piloto abandonó el avión, momento en que, según era preceptivo por encontrarnos en zona enemiga, ametrallamos el aparato para inutilizarlo totalmente. En la pasada final, el piloto se despidió de nosotros con un impecable brazo en alto.

—*Volviendo a vuestra actividad cotidiana en la escuadrilla... ¿Realizabais misiones de ataque al suelo?*

—La misión primaria de la 1ª escuadrilla fue la de ataque al suelo. A partir de la 2ª, las misiones básicas fueron las de caza pura. Sin embargo, recuerdo que nuestra escuadrilla realizó un decisivo ataque al suelo, durante una misión de protección a unos Stukas que debían atacar a una columna rusa que avanzaba sin oposición, tras haber sobrepasado la tenue línea de frente. Debido al mal tiempo, los Stukas no aparecieron y la patrulla de protección, que si mal no recuerdo, la integrábamos Hevia, como jefe, Azqueta, Luca de Tena y yo, se encontró de improviso con la columna rusa, que avanzaba sin oposición alguna acompañada de sus no muchos vehículos y de sus muchísimos animales de tiro. Tras breve consulta entre nosotros, Hevia decidió el ataque, que centramos en los vehículos y caballerías, con tal éxito que el avance quedó paralizado y neutralizado con posterioridad por las fuerzas terrestre. Dió lugar a una felicitación del Cuartel General de los Ejércitos del Este.

—*¿Cómo te derribaron...?*

—Nunca he tenido la seguridad de haber sido derribado. Si así fue, lo hizo la antiaérea. Volaba, junto con Vara del Rey, en misión de escolta a un Focke Wulf Fw-189, y con fallo en mi avión de las comunicaciones. Noté lo que podría ser un impacto de antiaérea o un explosión del motor, que empezó a trepidar de tal manera que se hacía imposible la lectura de instrumentos,..... total, que tuve que parar el motor y buscar, en planeo, un claro en el bosque que estuviera cerca de una vía de ferrocarril, que en principio estaban todas controladas por los alemanes. Justo antes de tomar tierra divisé una patrulla armada que podría ser de partisanos, por lo que en cuanto puse el pie en el suelo, salí corriendo a través de un cauce helado, para evitar las huellas sobre la nieve, incumpliendo las normas que teníamos acerca de la destrucción del avión, para evitar su confiscación por el enemigo. Estuve corriendo cerca de un par de horas, escuchando a mis perseguidores y los ladridos de los perros que llevaban, hasta que el agotamiento me impidió continuar. Me agazapé en un matorral y esperé, con la pistola montada, hasta que les oí hablar en alemán, por lo que me di a conocer como piloto de la escuadrilla española. Me entendí con ellos en francés, porque el jefe de la patrulla era alsaciano. Me explicó que al igual que yo les había confundido con partisanos, cuya persecución era precisamente la misión de la patrulla, ellos me habían tomado por ruso. Me asignaron un prisionero ruso, con trineo y caballo, para que me condujese al Cuartel General de la División, que estaba a unos 30 Km. al Norte.

—*O sea, que te fuiste con*

—Si señor, me fui. Estuvimos toda la noche viajando en el trineo, y a pesar de mi agotamiento, no tuve más remedio que pasarme las horas consultando la brújula de supervivencia y con la mano cerca de la funda de la pistola. Al atravesar un río helado se nos hundió el trineo y tuvimos que sacarlo entre los dos metiéndonos en el agua helada hasta la cintura.

—*Pero al final conseguiste llegar.....*

—Sí, pero unos cuantos días después. Primero tuve que viajar, a lo largo del frente, en un convoy de camiones que iba recogiendo heridos.... después por ferrocarril, en trenes que solo circulaban de día, porque por la noche eran atacados por los bombar-



“*El ruso, al advertirlo, trepó hacia el sol para deslumbrarme*”

—oOo—

deros rusos. Cuando llegué, la base había sido bombardeada brutalmente por la aviación rusa; mi habitación había sido destruida y lo que es más grave, nada más entrar en el Pabellón me encontré con la capilla ardiente de “el Terete”, que había muerto en accidente el 18 de marzo.

—*Fue tu peor etapa...*

—Probablemente sí, porque coincidió con la pérdida casi total de nuestro “messers”, ya fuera por averías o por los destructivos bombardeos en vuelo rasante nocturnos que, aprovechando las noches de luna, lograban colocarnos bombas incendiarias en todos y cada uno de los aviones.

Uno de mis últimos vuelos en Messer tuvo un epílogo pintoresco. Yo estaba de alarma, con el único avión en servicio, una mañana en que nos llegó la comunicación de una incursión enemiga muy numerosa hacia Seschtschinskaja. Despegué con ánimo y espíritu de ganarme una Laureada en la defensa de nuestro aeródromo. Al poco tiempo vi, efectivamente, llegar una potente formación, entre la que se apreciaban las estela de

las trazadoras, aparentemente como signo inequívoco de la reacción de la Antiaérea. Me lancé en decidido picado hacia la cabecera de la formación, dispuesto a no tirar hasta el último momento, para aprovechar al máximo la dotación de munición en la destrucción del mayor número posible de enemigos. Afortunadamente para mis posibles blancos, me di cuenta a tiempo de que el avión que tenía en el visor era alemán, por lo que, tras un tirón, me revolví inmediatamente en busca del enemigo, sin duda infiltrado entre la formación, puesto que no cesaban los brillos de las trazadoras. Sin cesar en el empeño escudriñé todo el espacio cercano. No encontré enemigo. En mi desconcierto pude observar como la formación de Junkers tomaba tierra ordenadamente y desaparecía cualquier indicio de actividad antiaérea. Ante la calma que sucedió, opté por tomar tierra y fue entonces cuando me enteré que los Junkers 88 de la falsa alarma eran nuestro grupo vecino de rumanos que celebraban algún milenario de servicios cumplidos y habían organizado para ello unos fuegos artificiales que nada tenían que envidiar a los de nuestras Fallas Valencianas. La verdad es que estos rumanos eran gente muy agradable, con la que manteníamos muy buena relaciones. Con ellos y con los alemanes solíamos jugar al fútbol y siempre ganábamos.

—Efectivamente, y mientras llegaban los aviones sustitutos, que fueron Focke Wulf 190A, tuvimos turnos de permisos que casi todos aprovechamos para hacer turismo en Berlín y otras ciudades cercanas.

—*Te gustaba más el Focke*

Wulf

—Sí, mucho más. La versión que recibimos del Focke era más moderna y superior a la del Messer que habíamos dejado de volar.

Debido a la anchura del tren y la posibilidad de fijar el patín de cola en el despegue y aterrizaje, era mucho más noble y manejable en el suelo. Tenía, además, la gran ventaja de la calefacción y la eficacia de los frenos.

—*Y el armamento*

—También, bastante mejor que el del Messer; y lo mismo te digo del motor, que era maravilloso; quizá su única pega era ser algo “blando”, porque como la industria alemana no andaba muy sobrada de aceros, se utilizaba mucho el tungsteno, lo que obligaba a revisar los motores cada doscientas horas, cuando el Pratt & Whitney de un P-47 o de un DC-3 aguantaba diez veces más.

—*Por cierto, en un Fw-190 consigues tu segunda victoria.*

—Exacto. Fué el seis de mayo. Habíamos salido en misión de alarma contra ciento y

pico aviones enemigos. Yo iba de punto con Gavilán para enfrentarnos a ocho PE-2 y cinco Lagg-3. Gavilán derribó un PE-2 y luego un Lagg, pero después de esta segunda victoria del día, otro Lagg-3 se le pegó a su cola. Entonces yo me metí por medio, en pescadilla. El ruso, al advertirlo, trepó hacia el sol para deslumbrarme, y luego bajó en medio tonel. Como la maniobra le salió bien, la repitió con éxito, pero cuando quiso intentarla de nuevo, me adelanté a su trayectoria previsible: le ataque con todo el armamento a la vez. Y le dí; no recuerdo donde, pero le dí. El Lagg tomó tierra en zona alemana.

—Y al piloto lo hicieron prisionero, claro....

-Sí, y por cierto, pasó luego por Seschtschinskaja. Se llamaba Michael Koropkovo; tenía veintidós años y ya era capitán, con más de mil horas de vuelo y muchos derribos en su haber; era, además, un tío "muy bien plantao"; el pobre llegó a nuestro aeródromo creyendo que había derribado a Gavilán, y se llevó una gran desilusión al enterarse de que, en realidad había sido Gavilán quien había mandado al suelo a dos de los aviones rusos. Enseguida empezaron a interrogarlo.

-¿Quiénes lo interrogaron?

—Pues dos intérpretes. Uno de ellos, me acuerdo perfectamente, era hispanoalemán; era ya mayor, y resultó ser un potentado que vivía en Argentina; tenía al parecer unos negocios impresionantes, y, fíjate, cuando empezó la guerra decidió volverse a su país para contribuir a su causa. Lo hicieron Brigada, era una persona excelente.

-¿Y el ruso?

—Se lo llevaron a un campo de prisioneros. Yo antes le regalé todo mi equipo personal que no era de reglamento; le di ropa, cosas de comer, de aseo ... Era un militar digno, discreto y entero. Me encantaría volver a encontrarme con él cuarenta y ocho años después...

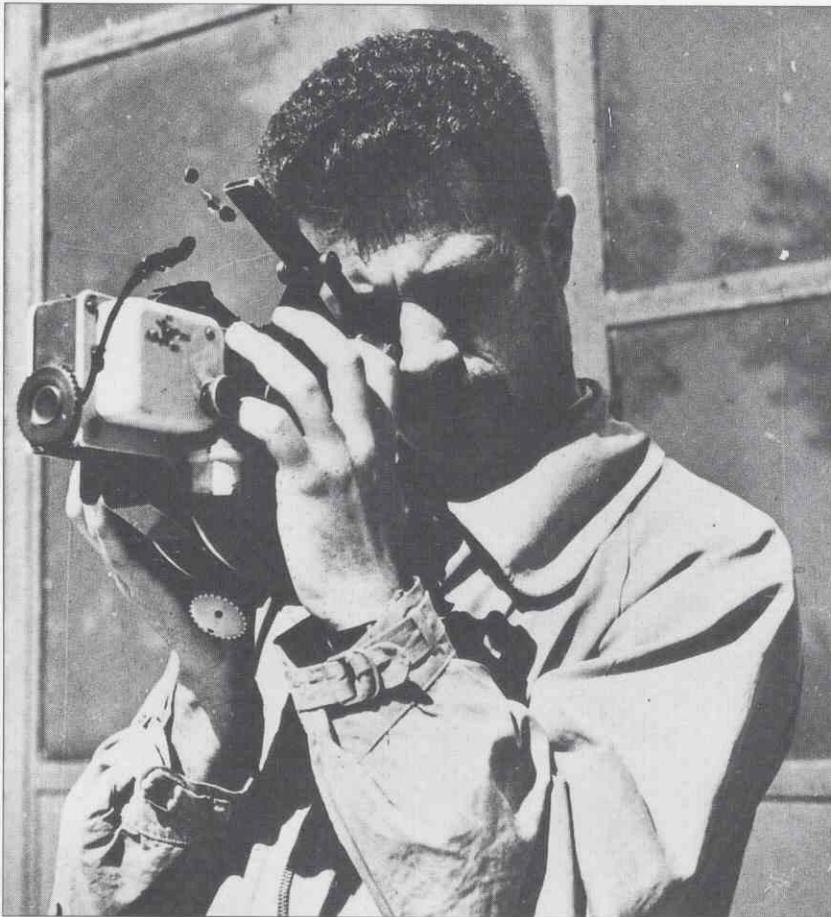
-Por cierto, ¿me has comentado antes que llegaste a hacer pruebas de aviones allí?

-No, eso fue una vez ... menudo lío; me mandaron a Orel a recuperar un Focke Wulf que había quedado allí averiado y al que acababan de reparar. Llegué allí después de dar saltos de un aeródromo a otro, primero en un Ju-52, después en una Me-108 Taifun de enlace ... Total que cuando por fin aparecí, Orel estaba a punto de ser tomada por los rusos ... con todo el campo minado ... y de-

sierto, pues allí no había más que un guarda a la espera de que yo me llevase el avión.

-¿Y qué hiciste?

-Lo primero, dormir. Pasé la noche a pierna suelta entre dos bombas de quinientos kilos. Cuando me levanté a la mañana siguiente me metí en el Focke Wulf y despegué, pero aquello estaba mal; por un montaje erróneo de los cables de profundidad empezó a encabritarse más y más ... tu-



El capitán Texidor durante el curso de Fotografía y Cartografía realizado en Cuatro Vientos en el año 1950.

ve que cortar motor ... y rozando ya la pérdida, aterricé. Me volví a Seschtschinskaja por donde había venido, claro.

-Dejemos tu aventura en Rusia. Vuelves a España. ¿Cuál es tu destino?

-Primeramente, León, donde pronto llegaría a ser profesor en varias disciplinas como Navegación, Arte Militar Aéreo, Prácticas de Navegación, Tiro y Bombardeo. ¡Ah! también hice de probador en la Maestranza. Volé los Savoia SM-81, I-15, He-51, He-70, Ju-34 y por supuesto los Ju-52.

-Entonces, ¿cuándo pasas a Salamanca?

-Eso fue en 1947. Había habido allí una serie de accidentes que costaron la vida a muchos profesores, y el jefe de la Escuela me reclutó en la que debió ser una de sus últimas decisiones, pues él también se mató muy poco después. Luego llegó Pombo So-moza y entonces empezó a ir gente a hacer los cursos de Vuelo sin Visibilidad, a hacer aproximaciones a ciegas, los célebres "ZZ", a entendérselas con aquella especie de ILS

rupestre que era el equipo "Bake" alemán ... En definitiva se creó el embrión de la Escuela Superior de Vuelo, y en ese empeño nos juntamos allí un gran número de pilotos que fuimos a la vez alumnos y profesores: estábamos, sin pretender enumerarlos a todos, Pombo, Gavilán, Ferrán, Plaza, los hermanos Casteleiro, Cesteros, Chaos, Pesquera, García Conde, Cruzate, Rego ... Se nos dió el nombre de "Pilotos Superiores". Yo, por mi parte, daba las clases de Geodesia, Navegación a Estima, y Aerodinámica, y al terminar aquel Curso, Pombo pasó a ser el Director de la Escuela, Gavilán el Jefe de Estudios, y yo, el Secretario de Estudios.

-Y además teníais una flota de lo más variopinta, ¿podrías contarme algo de cada avión?

-Pues mira, el Catalina, por ejemplo, era agradabilísimo de volar; el Mitchell al que usamos como transporte de autoridades, magnífico pero insoportablemente ruidoso; los Lodestar, pese a tener equipos electrónicos excelentes, habían estado mucho tiempo abandonados en El Cairo, y, además, no disponíamos de sus manuales de vuelo. Lo que más recuerdo de ellos es que perdían gasolina por sus tanques integrales, y que las paradas de motor eran continuas.

-¿Y el Junkers Ju-290?

-Ah, ese sí que era un extraordinario avión; era casi un DC-4, aunque, claro, los metales que empleaban los alemanes eran de peor calidad, y los motores eran mas "blandos". En Salamanca teníamos viviendo a unos mecánicos alemanes que se dedicaban a mantener el enorme avión a punto. Era estupendo, yo he hecho con él vuelos directos entre Matacán y Gando.

-¿Y cómo podíais operar una flota tan heterogénea?

-No había otra, y, además, Pombo se llevaba allí todo lo que encontraba ...

-¿Estás mucho tiempo en Salamanca?

-No demasiado, hasta 1951. Entonces vuelvo a León, como probador, pero en 1952 ya paso a Iberia.

-Una nueva etapa en tu vida ...

-Sí. Empecé a volar en un DC-3, y, por cierto, a los quince días me soltaron de Comandante de aeronave. la verdad es que tenía ya bastante experiencia, y había aprendido mucho en la Escuela Superior. En Iberia, como tu sabrás, se entraba por criterio de Ansaldo, aunque era Espinel quien hacía la

selección previa. Todavía recuerdo que en un cuarto oscuro y tenebroso del Hotel Palace, en lo que entonces era la sede de la compañía, tenían montado un QBI, una especie de simulador escueto y elemental donde se hacían prácticas de entradas en aeropuertos en situación de mínimos meteorológicos.

-¿Tendrás recuerdos de Ansaldo y de Espinel, ¿no?

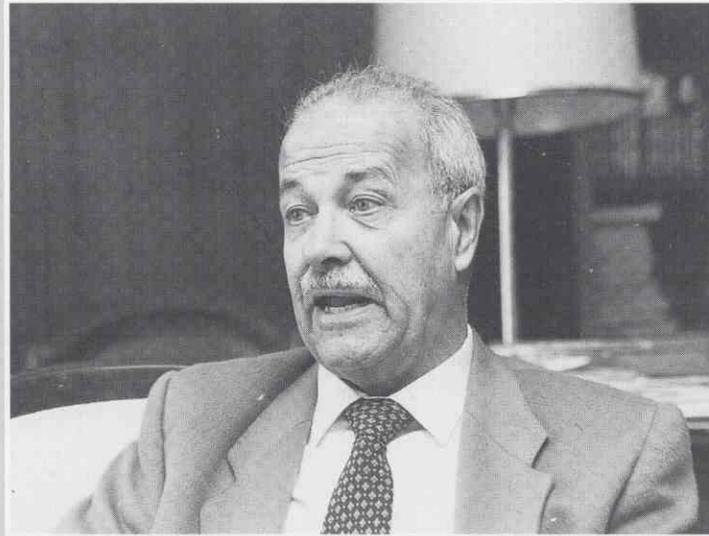
-Eran ambos dos grandes profesionales en un mundillo que recordaba todavía un poco al "Vol de Nuit" de Saint Exupery. Ansaldo era toda una institución; Espinel, que había sido profesor de aquél, era un tío muy feo; la gente de Iberia se divertía haciendo cábalas sobre si se trataba de un hombre feo o de un mono guapo.

-Cuéntame un poco de las rutas que hacías con los DC-3, ¿recuerdas alguna anécdota?

-Con los DC-3 volábamos mucho, era un avión fantástico. Recorríamos con ellos toda España, incluyendo los aeropuertos norteños de Vigo y Santiago, que no eran precisamente los más fáciles; llegábamos, por el Sur, hasta Canarias, por el norte hasta Ginebra ... ¡Ah! también hacíamos

una curiosa línea que era Madrid -Tetuán -Casablanca —Sidi Ifni -CaboJubi -Las Palmas -Villa Cisneros y regreso por donde habíamos venido. Era un avión excepcional. Recuerdo también, ya que me preguntabas por alguna anécdota, una vez que estábamos llegando a Barcelona; llevaba de copiloto al

que ha sido tu Director, el ahora Coronel Dáneo, que estaba entonces -te hablo de 1952—haciendo las prácticas de vuelo instrumental. Por esas casualidades de la vida, me acuerdo que poco antes de llegar al aeropuerto del Prat se le ocurre a tu amigo Dáneo decirme: "pues ya ves, Carlos, que estoy a punto de terminar las prácticas y me voy a ir con la desilusión de no haber pinchado una tormenta". Entonces le contesté que tranquilo, que no iba a tardar muchos minutos en quedar satisfecho. La verdad es que yo sabía de antemano que la entrada a Barcelona estaba algo fea, pero la que se estaba formando ... era mucho más de lo que cualquiera hubiese previsto. ¡Menuda aproximación ...! En diez minutos nos cayeron sesenta litros por metro cuadrado en medio de un tormentazo colosal con granizo y pedrisco. El pobre DC-3 daba unos bandazos descomunales, pero lo peor de todo fue que, en el climax de la tormenta, el pedrisco nos rompió el parabrisas y tuvo que venir el mecánico a tapan el boquete con una manta, para que no nos entrara el agua ... El único remedio que nos quedó fue intentar el aterrizaje mirando por las ventanas laterales



"El Mitchell era magnífico, pero insoportablemente ruidoso"

—oOo—



Carlos Texidor acompaña al embajador de España en Santo Domingo, siendo comandante de DC-8 en Iberia, año 1967.

porque hacia delante, como es lógico, las mantas no nos dejaban ver nada.

-Pero tomasteis tierra bien.

-Ah, si ... salimos justo a la vertical del campo y tomamos ... bueno, la verdad es que frenamos gracias a que teníamos un fuerte viento de cara, porque si no ... Tu no sabes la cantidad de agua que había en la pista, un hidroplaning de espanto; y puestos a contar cosas, también había que ver en qué condiciones había quedado el avión, que tardaría aún cuarenta y ocho horas en poder volver a volar; el pedrisco se había cargado la tela de los alerones; los antihielos del borde de ataque estaban completamente abollados ... qué se yo ...

-¿Cuánto tiempo estuviste volando los DC-3?

-Dos años más, hasta que en 1954 hice algunas rutas en Super Constellation como Navegante, y en seguida pasé a volar los DC-4 haciendo líneas a Frankfurt, París, Londres, Ginebra, Guinea, ... Y esa etapa duró ... pues hasta 1957 en que me hice cargo de los primeros Convair 440 Metropolitan de Iberia, en cuya flota estuve un año. Finalmente, en 1958, me pasaron a Aviaco.

-Ah, cuéntame eso con detalle, ¿cómo fué tu desembarco en Aviaco?

-La situación de la compañía era mala. Había tenido algunos accidentes, el estado de ánimo del personal no era precisamente el mejor, y entonces Iberia decidió intervenir haciéndose cargo de la mayoría de las acciones de Aviaco en nombre del INI. Desde el punto de vista del funcionamiento empresarial, Aviaco había quedado estructurada en dos Subdirecciones, una económica, para la que nombraron a Insáusti, y otra operativa, para la que fuí destinado como Subdirector de Tráfico.

-O sea, que te encargaron, más o menos, que pusieras aquello en marcha con plenas garantías de funcionamiento; pues tampoco era un paseo la cosa, ¿cuáles fueron tus primeras medidas?

-En dos palabras, trabajar duro. Aviaco estuvo tres meses sin operar desde que yo llegué. Durante todo ese tiempo, el personal de vuelo volvió a los pupitres seis horas diarias en un curso que yo mismo di. Examinamos punto por punto cada accidente, repasamos y estudiamos montones de procedimientos, de boletines de seguridad en vuelo. La labor de instrucción fue intensísima: reentrené a todo el personal de vuelo.

-Es decir, que volcaste todos tus conocimientos vividos y aprendidos en el Ejército del Aire sobre la Aviación civil española ... Oye Carlos, y no sentiste un cierto recelo al llegar y poner a la gente a estudiar ...

—Eso sólo al principio; después entramos todos en sintonía y pude darme cuenta de la gente tan estupenda que había allí; una gente que se mataba a trabajar conmigo, porque no tardó en comprender que su entrenamiento inicial no había sido correc-

to, y que de allí tenía que salir una nueva Aviaco más fuerte, más moderna, y plenamente segura. Y se consiguió, ya lo creo que sí; fueron, no te exagero, los mejores años de mi vida.

-Dices que el entrenamiento no ...

-No, no era el adecuado. ¿Cómo iba a serlo, si ni siquiera se ensayaban pérdidas? La enseñanza estaba viciada desde su origen, teniendo en cuenta que en un curso de pilotos, los primeros de la promoción iban destinados a la Caza, los siguientes a Bombardeo, los siguientes a Transporte, etc. etc. hasta que los últimos puestos a cubrir eran precisamente los de Instructores. ¡Y claro ...!

-Fueron legendarios los accidentes con los Heron.

-Si, y la paradoja es que el Heron sólo fracasó en España; fue un magnífico avión. Es verdad que estaba lejos de ser una aeronave rentable, de eso no hay duda; pero sus accidentes fueron fallos humanos, actuaciones inducidas por la falta de confianza en las posibilidades del aparato.

-¿Y el Languedoc?

-Tampoco era malo, pero, caramba, cuatro motores de DC-3 para una capacidad sensiblemente igual que la del bimotor Douglas, era algo económicamente insoportable: una ruina; y ello sin hablar de los continuos fallos a que daba lugar la falta de repuestos. Hubo que retirarlo rápidamente, y eso que, te repito, era un avión bueno y agradable de volar.

-El Bristol 170 me imagino que no sería ya tan agradable.

-No, porque el Bristol en su origen era un planeador, al que en fase posterior de diseño se añadieron dos motores de gran potencia. Entre sus particularidades más destacadas estaba la interconexión de los mandos de dirección y alabeo, de forma que se limitaba el cruce entre ambos. Y luego, por supuesto, los frenos, por aire comprimido; había que enseñar a los pilotos a administrárselos en los largos correteos por la pista. Si me preguntas mi opinión sobre él, te diré que no me gustaba como avión; tenía una entrada en pérdida muy problemática y cuando tuvimos que analizar a fondo los accidentes con ellos, comprobamos que todos habían ocurrido en el circuito del aeropuerto, en el entorno de la velocidad de pérdida. En esas condiciones, si el avión derrapaba, pegaba un tornillazo; si, por el contrario, resbalaba, daba el hachazo al lado opuesto y caía en barrena plana.

-Me hago una idea de la gravedad del asunto. Si los pilotos no habían recibido instrucción sobre cómo sacar de una pérdida al Bristol, una barrena plana en el circuito del aeródromo tenía ya que ser una situación casi irreversible.

-Exacto, y el problema añadido era un cierto temor a rozar el entorno de la velocidad de pérdida, lo cual era un temor infun-

dado: de las pérdidas se sale, porque hay procedimientos para salir de ellas, lo único que hay que hacer es aprenderlos y ya está; el mejor remedio es siempre un buen entrenamiento. Yo me acuerdo perfectamente que Pombo, de quien aprendí muchísimo, nos decía que el miedo al hielo había causado mas bajas entre los pilotos que el hielo mismo; y era verdad; ¿tú sabes la cantidad de gente que por temor al engelamiento no se ha atrevido a subir más y ha terminado estrellándose contra las montañas?

-Durante el tiempo que empleaste en sacar técnicamente a flote a la Compañía me imagino que volarías muy poco, claro ...

—¡Qué dices ...! ¡Volé más que nunca! siempre estaba arriba: una noche sí y otra no, tenía que hacer inspecciones en los vuelos nocturnos que realizábamos con los DC-4 para llevar el Correo entre Madrid y Barcelona. Si ya te digo, fue mi mejor época; de la que mejor recuerdo tengo. La empecé entrenando pilotos, y prácticamente la acabé soltándome en el Caravelle de Sabena, cuando me separaron del Servicio después del asunto del general Salam.

-Bueno, Carlos, ya nos salió el nombre: Salam y tu increíble historia. ¿Quieres que hablemos del tema? Si accedes a darle esta primicia treinta años después a los lectores de Aeroplano, creo que todos te lo agradecerán; pero en todo caso, tú decides ...

—No, no, decides tú, que eres quien hace la entrevista ...

-Pues entonces adelante, y muchas gracias.

—Tras el declive de la Cuarta República Francesa, al General De Gaulle prácticamente le entregaron el poder los Coroneles de Argel, a condición de que Argelia siguiera vinculada a la Metrópoli, siguiera siendo francesa, vamos. La cosa llegó a tal extremo que estos militares conminaron a De Gaulle a comprometerse bajo un triple juramento, "como francés, como militar y como católico". Luego, sin embargo, las negociaciones que éste inició con los del FLN, sembraron un tremendo sentimiento de recelo, e incluso de animadversión contra la persona del general.

-Ahí, quizá De Gaulle tuviera que ceder a presiones norteamericanas ...

-No te digo que no, pero el caso fue que uno de los más prestigiosos generales del Ejército francés, Salam, se enfrentó a De Gaulle, le plantó cara; y el Presidente, en represalia, consideró que lo más "conveniente" era retirarle de la circulación. Y entonces, Salam se vino a España deportado.

-¿Y qué tenías tú que ver con los coroneles de Argel?

-No, yo nada. Pero ocurrió que Salam se hizo muy amigo del médico de mi familia, que era Narciso Perales, y a través de éste llegué a entablar también amistad yo con él.

-¿Narciso Perales, el dirigente histórico de la Falange?

-El mismo, que además de médico de la familia era, junto con su mujer, una de las fundadoras de la Sección Femenina, muy amigo de toda mi familia política. Era recto y honrado a machamartillo; siendo gobernador civil de León en los años duros de la postguerra, en su propia casa se vivía el racionamiento con la misma rigidez que en cualquier otro hogar de la provincia; nunca aceptó ni se permitió el más mínimo privilegio.

-Y Salam se hizo amigo de él ...

-De él y de Ramón Serrano Suñer. Salam, que ya era un gran admirador de Jose Antonio Primo de Rivera, llegó a profundizar en la doctrina falangista hasta el punto de que, de haber triunfado su golpe, probablemente el nacional sindicalismo se hubiese implantado en Argelia. En una de las tertulias que manteníamos, me comunicaron que estaba a punto de producirse una sublevación en Argelia, y que para la incorporación del general Salam a la misma, era necesario que yo lo llevase allí, en un avión de Aviaco.

-Pues vaya un encargo, ¿y tú que contestaste?

-Contesté que sí. Al producirse el levantamiento, la autoridad aeronáutica española prohíbe de inmediato los vuelos hacia Argelia, dada la conflictividad en la zona. Planeamos entonces contratar un vuelo a Mallorca en la noche del 20 al 21 de abril, para una vez en vuelo desviarlo a Argel. El vuelo lo contrataba Victor de Felipe, Capitán provisional de la Legión y Alcalde de Barcelona durante unos días, tras su toma en la guerra por el Ejército Nacional, con la finalidad aparente de tomarse un descanso, prescrito con urgencia por su médico, Narciso Perales, para remedio de su extremada situación de "stress". Le acompañarían en el viaje, el propio Narciso Perales y el periodista

-No entiendo ...

-Pues entiéndelo: los pasajeros reales iban a ser Salam y sus acompañantes, y el destino final, Argel.

-Todo esto es de auténtica novela, pero, vamos a ver, ¿quién lo sabía? ¿lo sabía Serrano Suñer, quizá?

-Por supuesto.

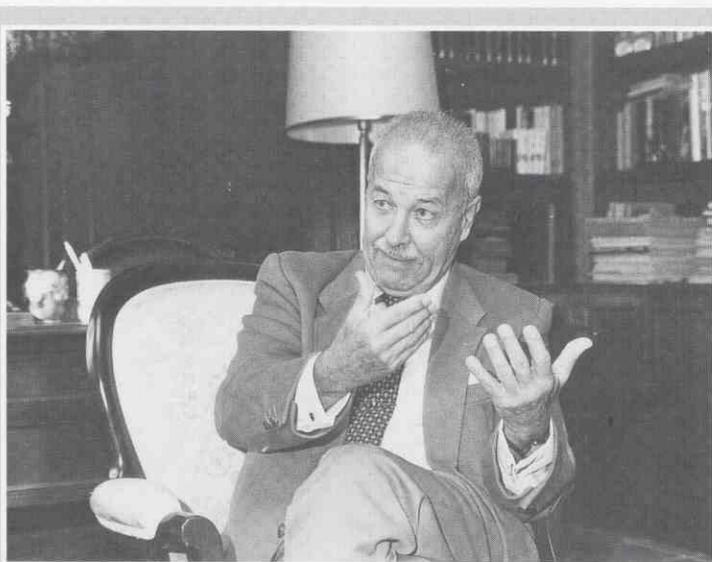
-Oye, ¿y Franco ...?

-No lo sé, aunque creo que nó.....

-¿Y tu mujer? ¿Se lo habías dicho a tu mujer?

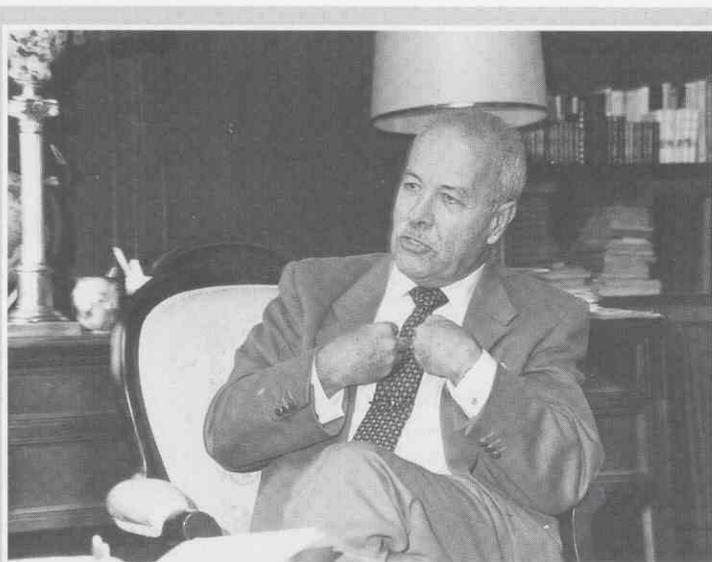
-Noooo, ni pensarlo ...

-Bien, entonces, tenemos ya el rompecabezas de esta novela real: de una parte tú y tu Convair en Barajas esperando a Víctor



“El miedo al hielo ha causado más bajas entre los pilotos que el hielo mismo”

—oOo—



“Yo era vocal permanente, representante de las Líneas Aéreas, desde el año 52, a raíz de las más de trescientas propuestas de modificación que presenté al Reglamento de Circulación Aérea”

—oOo—

Felipe; de otra Salam, que debía ir de camino en ese momento ...

-Exacto. Yo, como Subdirector de Aviaco, no tuve ninguna dificultad en contratar con Victor de Felipe el vuelo planeado, cuyo importe pagó al contado en ese mismo momento. Solicité la presencia de la tripulación

de imaginaria, compuesta por el Piloto Manuel Peláez, el Radio José Romero y el Mecánico Alvarez Menéndez, ninguno de los cuales estaba informado de las verdaderas intenciones del vuelo. A continuación me puse en contacto con el Oficial de Tráfico de Servicio, José Vicente Isarría, el famoso “flecha de Teruel”, gran amigo mío y de Narciso Perales, y llegué al acuerdo de como dar el cambiazo de los pasajeros del avión en la cabecera de la pista 23 derecha, que ya por entonces estaba fuera de servicio.

-Continúa, continúa, por favor.

-Mientras calentábamos motores, Salam, un periodista del que no recuerdo el nombre, y el jefe de las Juventudes Argelinas afectas a nuestro personaje, llegaron a Barajas en un coche que conducía el hijo del propio Serrano Suñer. Sin perder tiempo, se presentaron a su contacto, Isarría, que tomó a los tres hombres, los metió en otro coche, y se los llevó a toda velocidad hacia la cabecera de la pista 23.

Mientras tanto, yo había despachado el vuelo, y dadas las circunstancias existentes y la proximidad de nuestro vuelo al FIR de Argelia, solicité del Comisario Jefe de Policía de Barajas, Molina, que fondease el avión completo, lo que así se hizo. En presencia del mismo Molina se realizó el embarque de los tres pasajeros “oficiales”, y autorizados por la Torre nos dirigimos a la cabecera de pista. En el rodaje nos desviamos un momento a la cabecera de la 23, dimos el cambiazo a nuestros pasajeros y continuamos nuestro rodaje normal para el despegue. Durante la iniciación del rodaje dí cuenta sucinta a la tripulación del destino final auténtico de nuestro vuelo.

-¿ Y aceptaron continuar allí?

—Sin ningún problema. Con toda la confianza mutua que existía entre aquel magnífico personal de vuelo de Aviaco y su jefe de pilotos y subdirector, bastaba con que yo lo propusiese para que fuese aceptado.

—¿ Cuándo y cómo cambias el aeropuerto de destino?

—Yo tenía autorizado mi Plan de Vuelo a Palma, y de acuerdo con él procedí hasta Valencia. Las condiciones meteorológicas en el Mediterráneo occidental eran poco favorables: viento fuerte del Norte, engelamiento en todos los niveles y condiciones marginales para el aterrizaje en Palma. Esta situación y la circunstancia de

haber sido emitido un NOTAM por el FIR de Marsella, en el que se insistía en la existencia de engelamiento fuerte por la zona en que volábamos, me permitió comunicar al Control Barcelona que se me había parado un motor, posiblemente por formación de hielo, y que dados los vientos reinantes y las condiciones marginales en el Aeropuerto de Palma, tomaba la decisión de proceder hacia Argel en emergencia, con predicción de aterrizaje buena y con viento favorable en ruta.

-Al recibir tu comunicado ¿no te advirtieron de la prohibición de volar a Argel?

—Al recibir mi comunicación me recordaron la prohibición y me insistieron en ella, pero mantuve mi decisión justificándola en que era la única que garantizaba la seguridad del vuelo, de acuerdo con el Reglamento de Circulación Aérea.

-¿Comunicaste la “emergencia” a Argel?

—Sí, y en el último tramo del vuelo, descendí con rapidez y continué en vuelo rasante, evitando aparecer en las pantallas de radar argelinas, porque no me fiaba de que en un momento dado no fuera interceptado por la Caza francesa.

-Y llegaste bien ...

—Sí. Mi estancia en el aeropuerto de Argel fue de lo más breve: apenas diez minutos incluyendo los tiempos de rodadura. Nos recibieron con los brazos abiertos, y Salam descendió del avión entre aclamaciones, pero, ya te digo, apenas pude percibir algo más, porque salí de allí rápidamente, con plan de vuelo directo a Madrid y sin pasajeros.

-Bueno, y una vez en el aire rumbo a Madrid, ¿qué comunicaste? ¿cómo justificaste que el motor había vuelto a funcionar y la falta de pasajeros?

—Simplemente dando como segura la causa de la parada, esto es, la formación de hielo. Desaparecido el hielo, el motor volvía a funcionar normalmente..... Respecto de los pasajeros, dije que había sido tal el miedo que pasaron que se negaron en redondo a reemprender el vuelo. Eran explicaciones razonables.

-¿Y qué pasa cuando llegas a Barajas?

—Que me estaba esperando una patrulla de la Policía Militar. Nada más bajar del Convair fui llevado a Getafe, donde permanecí confinado durante diez días, incomunicado además. Después estuve en prisión preventiva domiciliaria durante dos meses y a continuación siete meses más de prisión preventiva con autorización para acudir al trabajo. En los primeros días de diciembre fui juzgado en Consejo de Guerra y condenado a diez meses y un día de arresto mayor, por poner en peligro la seguridad exterior del Estado, y además, como pena accesoria, la inhabilitación para el ejercicio de mi profesión durante el mismo tiempo.

-¿Y nadie te echó un capote desde la alta política, ni siquiera Serrano Suñer?

—Mi defensa la llevó el Comandante Dávila, pero la dirección técnico-jurídica del caso correspondió a Serrano Suñer. Se me condenó sin que se hubiera podido probar el hecho de haber llevado a Salam en el avión, sino en virtud del convencimiento del Consejo de que tal hecho se había producido, lo cual hoy en día puede resultar chocante, pero entonces era perfectamente legal. Reconozco hoy, como entonces, que no se equivocaron en su apreciación y que me condenaron justamente.

-¿Y tu mujer, cómo se encontró con la noticia? Porque además la rebelión de Salam se frustró y con ella todos sus proyectos ...

—Ah, si ... el golpe, desgraciadamente, fracasó, probablemente por la corriente entonces imperante que propugnaba la desaparición radical de toda presencia europea en África, disfrazándola de anticolonialismo, con las tristes consecuencias que hoy todavía podemos observar en gran parte de este continente..... ¿mi mujer, dices? Hombre, te puedes imaginar el disgusto tan horrible; los dos pasamos un momento difícil. Yo era un padre de familia con diez hijos, y el riesgo que había corrido era grande. En cuanto a mi situación profesional, pude superarla gracias a la amistad y compañerismo incondicional de toda la gente de Aviaco, desde el último botones hasta sus directivos, que me permitieron hacer el curso de Caravelle mientras duró mi inhabilitación profesional.

-Te refieres a aquel Caravelle 6R que era propiedad de Sabena y que se explotaba en banalización con Aviaco.

—Sí, efectivamente y ello, no lo olvides, antes que la propia Iberia recibiese los suyos, lo cual me permitió ser el primer aviador español que realizó un vuelo de transporte público nacional en avión de reacción. Me siento muy satisfecho de haber logrado que los alumnos que yo preparé para superar el curso previo de transición a reacción, lo hicieron en un porcentaje muy superior al del propio personal de Sabena y con magníficas calificaciones.

-A propósito, cuéntame algo del Caravelle.

—Pues mira, era un buen avión, un avión ... diseñado a partir de ideas buenas, pero desarrollado con soluciones equivocadas. ¡Ese sistema hidráulico tan laberíntico! ¡Ese sistema eléctrico con corriente continua que luego pasaba a alterna ...!

-Y luego, los motores ...

—Los motores iniciales, los Rolls Royce Avon eran antiguos, con un rendimiento bajo y muy contaminantes. Eran muy ruidosos, y el ruido “per se”, es resultado de una ineficiencia energética, es energía que se pierde. La verdad es que la eficacia en el motor de reacción no se consiguió en las líneas aéreas hasta que no apareció el reactor

de doble flujo, el reactor con “bypass”, ¡Y de eso te puedo hablar yo más que nadie, que tengo cuatro en el corazón, ja, ja, ja, ...!

-A propósito, después de tu durísimo trabajo en Aviaco, las cosas en la compañía empezarían a ir bien, ¿no?

—El trabajo fue duro para todos, y entre todos se consiguieron mejoras sustanciales; en cuanto a seguridad, te puedo decir que en mis cinco años no tuvimos un solo accidente grave, no se perdió un solo avión.

-Y cumplida tu misión, te vuelves a Iberia ...

—Sí, sí. Volví a Iberia en 1962 y empecé a volar el DC-8/52, pero también pude seguir ocupándome, como en tiempos de Aviaco, de cuestiones técnicas en la Comisión Asesora de Navegación Aérea, que entonces dependía del Estado Mayor del Aire y la preside el general Frutos. En realidad, yo era vocal permanente, representante de las Líneas Aéreas, desde el año 52, a raíz de las más de trescientas propuestas de modificación que presenté, al Reglamento de Circulación Aérea.

-¿Trescientas propuestas ...!

—Sí, la verdad es que trabajé mucho, no sólo en el Reglamento, sino también en la elaboración de procedimientos de aproximación a los aeropuertos, en la distribución del espacio aéreo español y en la definición de la Red de Ayudas a la navegación.

-Y además, en tus ratos libres conseguías DC-3, ¿no?

—Si señor, conseguí ocho DC-3 de la Ayuda Americana al precio de una peseta cada uno, para destinarlos al entrenamiento de nuestros pilotos comerciales. Yo había hecho una gran amistad con el personal de la misión de Ayuda Americana en nuestro país, a cuyo frente estaba un estadounidense originario de Idaho aunque con apellido tan vasco como Arrizabalaga. “Arriza”, que así le llamábamos para abreviar, era una persona formidable, y congeniamos mucho. Al trabajo conjunto de todos se debió aquella cesión, aquel regalo por mejor decir, de los ocho DC-3 con los que entrenamos a la gente que llegaba a Iberia.

-¿Qué fue luego de aquellos aviones?

—Luego se transfirieron al Ejército del Aire para que continuaran su labor de enseñanza en Maticán. Como entonces Iberia se nutría exclusivamente de pilotos militares y pasaba un poco lo que ahora, que no llegaban en la cantidad necesitada, se llegó al acuerdo con el Ministerio del Aire de contribuir a acrecentar el número de aviones de entrenamiento a cambio de que desde Salamanca se nos enviaran más pilotos ... y en una etapa más avanzada de su formación.

-Seguimos contigo. En 1965 pasas a desempeñar la Dirección de Operaciones de Iberia.

—Es cierto. Iberia atravesaba un momento complicado en lo tocante a la seguridad en

vuelo, y yo, como otros muchos, veía cosas que podían funcionar mejor. Recuerdo que un día, en un almuerzo con el personal volante franco de servicio, el teniente general Rubio, su Presidente en funciones, se quejó de las críticas que llegaban en relación con algunos incidentes y accidentes que se habían producido en Iberia; y vino a decirnos, más o menos, que en una compañía aérea casi había que resignarse a tener algún percance que otro de cuando en cuando, porque ello era inevitable, y que las críticas sólo podían provenir de desleales o de traidores. Entonces yo, que guardé un total y respetuoso silencio durante el almuerzo, esperé a llegar a mi casa, y le escribí una carta en la que le decía que de desleal, nada, de traidor, menos, y que con todo respeto, y precisamente por lealtad a su persona y a la propia empresa, me veía obligado a señalar todos aquellos puntos concretos que podían y debían ser corregidos, para mejorar sustancialmente la seguridad de los vuelos. Al parecer esta carta fue lo suficientemente polémica para que en el Consejo de Administración se barajara la posibilidad de expulsarme de la compañía, aunque finalmente tomaron la decisión de nombrarme Director de Operaciones.

-Y se mejoraron las cosas ...

-Pues claro, fue cuestión de tecnificar toda la operación, incluyendo en esta tecnificación la instrucción propiamente dicha: se creó un Centro de instrucción y se compraron simuladores de vuelo y sobre todo, se creó un cuerpo de técnicos de operaciones, hasta ahora inexistente, y se inició la mecanización informática de la ayuda al vuelo. Es decir, se pasó de una estructura elemental de mando directo, similar a la de una escuadrilla, a una organización compleja que respondía a las necesidades de unas operaciones de vuelo similares a la de un Mando Aéreo.

-Y ser Director de Operaciones, mientras lo fuiste, tampoco te impidió seguir volando, ¿no?

-No, claro que no.

-Durante los años siguientes ¿tuviste alguna otra actividad distinta del vuelo?

—Pues sí; dos años antes de retirarme, Merino Rambaud, entonces Director de Operaciones, me encargó la puesta en marcha de la Comisión Asesora de Normalización de Procedimientos Operativos (CANOPS). En esta Comisión, y en estrecha relación con la Subdirección Técnica de Operaciones, se realizó una gran labor en la

normalización de la presentación de información en vuelo: listas de comprobación, listas de emergencia, cartas de navegación, etc... así como en la normalización de procedimientos de ahorro energético y, sobre todo, en el estudio y las propuestas de todo tipo para conseguir implantar en Iberia la categoría II de procedimientos de aterrizaje, labor esta en la que me gustaría destacar la



Fotografía tomada el día del último vuelo realizado como profesional de Iberia. Año 1982.

entusiasta y eficazísima colaboración de Miguel Adrover, que luego llegó a ser Director de Operaciones.

-Hasta 1982, en que te retiras con treinta mil horas de vuelo, ¿qué aviones volaste?

-El DC-8/52 como ya te he dicho, luego el DC-8 Super 63, muchísimo más avanzado que el anterior, posteriormente el DC-10/30, y como final el B-747/200. He debido volar alrededor de los 70 tipos de avión distintos desde que me hice piloto, pero en los que más horas efectuado han sido, con diferencia, el DC-8 y el Jumbo.

Hace siete horas (¿o quizás más?) que iniciamos la entrevista; hace siete horas que empecé a intentar un retrato de la vida de Carlos Texidor, y ahora veo que tal vez me falta lienzo. Su personalidad se me sale del marco. He desayunado, he almorzado, he paseado con el por Villalba; le he visto una expresión nostálgicamente rebelde cuando re-

cordaba para Aeroplano cómo en plena guerra, siendo aun menor de edad, se enroló en una Bandera de Falange, o cómo creyó engañar a su madre para disfrazar su partida hacia Rusia; le he visto volver a emplear la inconfundible mímica de las manos, tan común entre los pilotos de caza, para contarme sus combates y sus derribos con la Tercera Escuadrilla Azul; le he visto levantarse súbitamente de su butaca y medir a zancadas la habitación cuando se ha referido, con la impostación de voz de los profesores, a la instrucción de los pilotos y a la seguridad en vuelo; y le he visto, en fin, en el gesto de la confianza, e incluso de la complicidad, cuando rememoraba la fascinante aventura del regreso de Salam a Argel, nunca hasta ahora había tenido yo la oportunidad de entrevistar a alguien que supiera tanto de tantas facetas de la aviación; quizá por ello me resista a aceptar que el hombre que llevó la modernidad y el rigor a la operación de vuelo en nuestra Aviación Civil ande por ahí, entre Villalba y Palma, alejado, no ya de los centros de decisión, sino de los órganos de asesoramiento, e incluso de formación, en los que su experiencia sería tan aprovechable. Yo creo que él, en el fondo, tampoco lo entiende del todo, aunque no reniegue de dedicar ahora a su numerosa familia el tiempo que antes no pudo darle; al menos, esa impresión tengo, mientras en la misma puesta del garaje subo a su Lancia rojo, inmaculadamente limpio, con el que nos iremos de paseo por Madrid. Su primer ruego es que me abroche el cinturón.

-Vivo bastante tranquilo, y, bueno, creo que conmigo pasa un poco lo que con los catedráticos; que en la edad en la que se hallan en la cima de su experiencia ...es llegar la jubilación, y se acabó; por cierto tocayo, ¿te has puesto el cinturón? Es que en autopista ...

Y seguimos hablando, y hablando: la Escuela Nacional de Aeronáutica, ese gran proyecto que no llegó a colmar las ilusiones iniciales, el Estatuto del Comandante de Aeronave, la legalización de su nivel académico, "me parece escaso atribuirles un nivel de grado medio cuando llevan tras de sí cientos de personas sobre las que ostentan incluso —fíjate— autoridad gubernativa". En un momento dado, me doy cuenta de que todos los coches que van por la autopista, camino de Madrid, van quedando a nuestra zaga. Cuando, por curiosidad, miro el cuentakilómetros del Lancia, empiezo a comprender su interés porque me pusiera el cinturón: no andamos muy lejos de los doscientos por hora.

Este, todo él, es Carlos Texidor ... ■