Volar en el *43 Grupo*

JAVIER LÓPEZ RAMOS
Teniente de Aviación

Creo que fue durante un incendio en Cerro Muriano, no lo recuerdo exactamente. Lo que es seguro es que era mi primera campaña. El área incendiada no era especialmente grande, pero la columna principal de humo tenía un aspecto muy denso. Como segundo de abordo me encargaba entonces de manejar las palancas de potencia durante la descarga de agua. Picamos para entrar en el eje de pasada y oí abrirse las compuertas mientras continuaba concentrado en mi anemómetro para mantener 115 nudos. Todo normal, nada parecía presagiar lo que sucedería a continuación. Dos fuertes detonaciones sonaron consecutivamente. El anemómetro empezó a descender y las agujas de los motores cayeron en picado, todas a la vez. Miré hacia afuera y simplemente no vi nada, sólo un manto negro y espeso que apenas dejaba pasar la luz; era el humo del incendio, cubriendo por completo los cristales. El ruido de los motores cesó y dejó paso a un silbido que jamás había oído antes. Era el sonido del avión cortando el aire. Estábamos planeando. El olor a madera quemada se percibía con intensidad. Súbitamente la luz inundó la cabina y al instante los motores cobraron vida, las agujas salieron disparadas a sus marcaciones habituales y el silbido se desvaneció. Recuerdo que miré a mi primero mientras

se afanaba en salir de aquella ratonera, me encantaría saber qué cara puse. «Ahora ya sabes por qué se vuela con la ignición encendida», me dijo. Me encogí de hombros, arqueé mis cejas y pensé, «bueno, esto debe ser normal». Con el tiempo me di cuenta que aquella experiencia, vivida tan plácidamente desde la ignorancia, representó uno de los momentos de mayor riesgo de mi carrera aeronáutica. Aún pasó algo más de tiempo para averiguar que sólo era el primero de los que estaban por venir. Después de aquella campaña podía decir en definitiva que mi sueño estaba cumplido, pertenecía al 43 Grupo, y cómo no, su particular vuelo me daba la bienvenida. Supongo que no debería haberme cogido por sorpresa, ya me habían dicho que "aquí, el que más o el que menos, ha tenido algún susto", aunque supongo que uno no termina nunca de hacerse del todo a la idea.

Tenía 10 años cuando pasé de querer ser policía, porque era mejor que ser ladrón, según argumentaba de pequeño, a ser piloto. Como otros niños soñaba con ejercer profesiones llamativas. Por aquel entonces me imaginaba llevando un gran avión de pasajeros, cruzando el mundo de una punta a otra. Afortunadamente los años que siguieron me alejaron de aquella idea y me trajeron a esta Unidad. Yo lo que quería en definitiva era volar, y de otro modo es posible que no hubiese sabido nunca lo que eso significa. Tal vez hubiese aprendido a teclear instrucciones en una máquina que se comunica con otra para ordenar a un avión de dónde a dónde ir, es posible que con el tiempo hubiese cruzado el Atlántico varias veces al mes, sí, pero desde luego no conocería los peligros que encierra tirarse por un valle, siempre por debajo de 1000 pies sobre el terreno, hacer 50 maniobras de amerizaje y despegue y otras 50 aproximaciones frustradas en cuatro horas, no sabría en definitiva cuán excitante, arriesgado, espectacular, gratificante, también extenuante, puede ser un vuelo. Desde luego estaría muy lejos de sentir que esa máquina es una extensión de mi cuerpo, una especie de prótesis que permite multiplicar mis movimientos para moverme flotando a través del aire, empujado por 5.000 caballos. Jamás conocería la indescriptible sensación de llegar a unos montes nunca vistos, ver el agua allí abajo, encerrada en el fondo del valle, y poner todos mis sentidos para tratar de intuir qué maniobra es la menos peligrosa para que un avión tan grande (unos 10 metros de alto por 20 de largo por 30 de envergadura) pueda entrar en el último sitio donde alguien construiría un aeropuerto. Nunca me habría enfrentado a la terrible pregunta de si se puede hacer o no, ni a la amenaza que supone equivocarse. Jamás tendría que pasar por debajo de un tendido eléctrico, ni sortear el árbol que estorba para entrar de nuevo en senda. No conocería qué se siente cuando se toca el agua con un avión, ni tendría que cruzar los dedos para que no haya ninguna zona de baja profundidad mientras hacemos una curva para acompañar la forma del valle. No sentiría el alivio de salir de allí de nuevo, en un rumbo de despegue distinto al de aterrizaje, habiendo arrancado a la corriente su preciado tesoro, esa carga de incalculable valor que otras personas, no muy lejos de allí, esperan como nunca ver caer mientras las llamas devoran la tierra que en muchas ocasiones les vio nacer.

A menos que alguien pase por ello, jamás sabremos lo que significa oír desde tierra cómo el crepitar de las llamas, y la letanía de lamentos de aquellos que se esfuerzan en apagarlas, son ahogados

paulatinamente por el sonido de nuestros motores para ver cómo de un cielo carente de nubes aparece una descarga de lluvia, justo en el lugar preciso, justo en el momento oportuno, y contribuir con ello a frenar el inexorable avance del fuego, esa lava imparable que destruye el pinar donde otros jugaban de pequeños, que amenaza la vida y riqueza natural de una comarca. El impresionante vuelo de esta Unidad queda reforzado por el desarrollo de una misión incomparable. Ayudar a otros que demandan ayuda, salvar un entorno que tardó décadas en desarrollarse, proteger la vida mientras haces lo que más te gusta ¿qué más se puede ofrecer a alguien con vocación aeronáutica? Confieso que a veces no somos conscientes de la importancia de nuestra labor, del deseo infinito que aguarda nuestra llegada. Quizá las vitrinas de la Unidad, repletas de placas, condecoraciones, medallas y reconocimientos sirvan a todos nosotros para dar idea de la gratitud sin medida que encierran entre sus cristales. El año pasado se colocaron otras dos.

En verdad el vuelo aquí es simplemente espectacular. Supongo que esto ha hecho que tradicionalmente haya existido cierta rivalidad entre los pilotos del 43 Grupo y los de caza. Supongo que esto explica que los colegios visiten el Ala 12 y el 43 Grupo cuando vienen a Torrejón y que las mayores colas en las jornadas de puertas abiertas se repartan entre nuestros aviones y los de caza. En enero de 2009, tras el formidable amerizaje del Airbus A320 de US Airways en el río Hudson, la noticia era comentada por todos nosotros a través del correo electrónico. Algún compañero de promoción aprovechó entonces la ocasión para hacer sonar de nuevo las espadas: *«Bueno, habéis visto ¿no? tenía que ser un antiguo piloto de caza el que pudiese solucionar esa emergencia y amerizar en el Río Hudson»*. La respuesta de uno de nuestros compañeros no pudo ser mejor: *«Si hubiese sido del 43 no hubiese declarado emergencia»*. Yo mismo, durante algún tiempo me pregunté si hubiese sido más emocionante pilotar un caza. Casualmente, este invierno, cuando ya tenía la pregunta olvidada, vino a mí por sí sola la respuesta. Como puede leerse en este mismo dossier, cuatro aviones del 43 Grupo participaron en las labores de extinción del Monte Carmelo, al Oeste de Haifa. Como el control en la zona de actuación era en hebreo, cada una de las tripulaciones fue acompañada por un piloto de la Fuerza Aérea Israelí. Eran pilotos de F-15, curtidos como pocos en decenas de misiones reales. Habían sido comisionados para subir en cabina y ayudar a las tripulaciones con las comunicaciones si era necesario. Al bajar del primer periodo uno de ellos dijo: *«este ha sido sin duda el vuelo más espectacular de mi vida»*. Por la tarde todo el mundo quería hacer ese servicio.

Aquí todavía se hace un vuelo artesanal, se respira la inefable aventura de volar, se siente la incertidumbre que impone la posibilidad de tener que enfrentarse a incontroladas variables en escenarios desconocidos. Desde luego, si alguien quiere evitar posibles sustos es mejor que no venga al 43 Grupo, pero si lo que busca es vivir intensamente el vuelo y tener historias que contar a sus nietos, en poco tiempo compilará unas cuantas. Dicen que la mayoría de los accidentes en aviación suceden cuando la aeronave está cerca del suelo. La última vez (espero) que pude comprobarlo fue no hace mucho tiempo. Sucedió en el embalse de Belesar, cerca de Portomarín, donde sin saberlo nos esperaba uno de los grandes enemigos que amenaza continuamente el vuelo del piloto contraincendios. Mientras cogíamos

de nuevo altura sobre el agua, un resplandor azul, a decir verdad precioso, inundó la cabina. El avión perdió velocidad y describió un movimiento extraño. Habíamos impactado con una triple línea eléctrica. Supongo que si algún escéptico no creía lo ocurrido y cómo pudimos salir de aquella, pudo dar fe al vernos aterrizar de nuevo en Santiago con 400 metros de cable enganchados en la punta del plano derecho. Más tarde supe que parte de la línea arrancada cayó a tierra cerca del lugar del impacto, dejando cortada la carretera de Pedrafita hasta que la maraña de metal pudo ser retirada por la compañía eléctrica. Pido disculpas desde estas líneas por los inconvenientes que pudo ocasionar a otras personas aquel suceso, en particular a los 2.000 abonados que quedaron sin energía eléctrica durante unas horas.

Es inevitable, pero todos sabemos que algún día dejaremos esta Unidad, lo que básicamente es lo mismo que decir que dejaremos de sentir el vuelo. Recordaremos entonces espectaculares picados por profundos valles, entre llamas dantescas y columnas de humo de centenares de metros. Quedará en nuestra retina cómo la sombra de nuestro propio avión, tan cercana, parecía querer continuamente hermanarse de nuevo con él. Asumiendo el atrevimiento de versionar a Machado, dejaremos de sentir que "son tierras para el botijo un trozo de planeta por donde cruza errante la sombra de Caín". Quizá sea mejor no pensarlo, pero alguna mañana, el nombre de cada uno de los que hoy formamos el 43 Grupo no será de nuevo pronunciado durante la lectura del Plan de Vuelo de la Unidad. Como a otros pilotos que tuvieron el placer de volar "el botijo", nos quedará entonces la íntima satisfacción del deber cumplido, la certeza de haber salvado vidas, de conservar nuestro entorno, de haber contribuido en definitiva a la felicidad de aquellos que nos necesitaban cuando nos necesitaban. Habremos perdido la cuenta del número de misiones en las que hemos participado, misiones reales, gratificantes como pocas. Seguirá en nuestra memoria un vuelo incomparable. El vuelo del 43 Grupo. Ese día puede que sigamos siendo pilotos de algún otro avión, pero algo es seguro, en el fondo habremos dejado de volar.•