

La última lección de Indalecio Rego

CARLOS PÉREZ SAN EMETERIO

ACABABA de recorrer con Indalecio Rego la media hora que separa en coche su casa de la calle Clara del Rey y la Revista de Aeronáutica. Entre comentarios generales sobre cualquier cosa, y sobre el tiempo que había pasado desde la última vez que nos vimos, iba poco a poco dándome cuenta de que la entrevista que aún no había empezado sería la más difícil de mi vida. La iniciativa no había partido de la Revista, sino del propio interesado; quería vernos, hablar con nosotros, contarnos todo lo que antes no contó, dar rienda suelta a su memoria. Le comenté que, teniendo en cuenta que se jubiló en septiembre de 1979, había esperado mucho tiempo para ponerse en contacto con "Aeroplano". Aún no había podido decirle que nos hubiera encantado tenerle antes en nuestra redacción, cuando me contestó: he querido veros porque voy a morir pronto: los más pesimistas dicen que en cuatro meses, los más optimistas que en un año, pero advirtiéndome que el proceso degenerativo que padezco me dejará ciego en unos ocho meses.

Me quedé entrecortado, con la mente en blanco. Bajábamos los tres peldaños de la Redacción. No quiso que le cogiera su enorme y pesada maleta, en la que llevaba toda su vida y su currículum fotocopiado. Usaba bastón, pero su porte era todavía digno y erecto, aunque en cualquier forma distara de ser aquel Indalecio Rego que habíamos conocido años atrás, Comandante de Jumbo, Profesor de la Universidad y luego Premio Edward Warner. Ahora me encontraba ante un hombre ilustre en su ocaso físico y cuya agudeza intelectual le hacía asimilar y aceptar un final próximo.

Y lo más importante, y lo más dramático: nos había elegido a nosotros para la que, ya sin duda, iba a ser su úl-

tima entrevista, su última lección magistral. Ello, a la fuerza, me recuperó.

ENTRÉ EN COMBATE EN LA BATAJILLA DEL EBRO, VOLANDO UN JU-52

- Bueno, Indalecio, vamos a partir del axioma de que en este mundo se está hasta que Dios quiere, y no hasta que digan cuatro matasanos; así que ahora vamos a hablar de aviones y de ti; ¿no te importa que ponga la grabadora?

- No, qué va, pero hablemos de aviones, de navegación aérea, de seguridad en vuelo: de mí, no, yo soy una persona insignificante que no tiene interés...

- De todas maneras, aquí tengo tus datos y corrígeme si me equivoco: naces en Gijón el 11 de marzo de 1919. Tu padre es Inspector de Hacienda. Estudias el Bachillerato en Bilbao mostrando desde primera hora una gran ilusión por la carrera de Derecho, que comienzas en Santiago de Compostela y luego la guerra la interrumpe.

- Sí, todo es verdad; yo me fuí a la guerra justo a tiempo de participar en la Batalla de Brunete. Estaba en la 5a Brigada de Navarra, pero ocurrió que a mi madre le daba terror verme de Alférez Provisional de Infantería, pues morían casi todos; y como mi familia tenía una gran amistad con Kindelán, pues parece que intercedieron para lograr mi traslado a la Aviación. El resultado fue que a las pocas semanas estaba en Italia para aprender a volar.

- ¿A qué base vas?

- A la de Foggia. Allí volaban el Caproni Ca-164, un precioso biplano de escuela parecido a la Bücker, y también los Fiat CR-32 y su versión biplaza. Por cierto que uno de nuestros profesores





era el mítico Francesco Agello, que pocos años antes había batido el récord mundial de velocidad volando el hidro MC-72 a más de setecientos kilómetros por hora.

– ***Sería un piloto de excepción, claro.***

– Era profesor de acrobacia, y la verdad es que como piloto era inigualable; como profesor, por el contrario, ya resultaba otra cosa: era indisciplinado, incluso temerario, siempre estaba arrestado por dar pasadas. Y la disciplina es fundamental, y máxime para un profesor; de lo contrario, se cometerán errores como el que a mí, allí en Foggia, estuvo a punto de costarme la vida.

– ***¿Te estrellaste?***

– Sí, con el Caproni de escuela. Me quedé sin mando... al menos yo lo creí así... entré en barrena... una vuelta, otra, otra... aquello era ya incontrolable, y antes de que pudiera darme cuenta, había clavado el morro en el suelo con una violencia terrible; tanto que enviaron a "recogerme" a una camioneta, pues suponían que estaba tan destrozado que una ambulancia era inútil. Y lo peor es que estoy seguro que todo ocurrió por un fallo mío, por un error de pilotaje. Aún hoy sigo creyéndolo.

... La disciplina es fundamental y máxime para un profesor.

Con un kilómetro de visibilidad las aproximaciones ZZ no eran peligrosas.

– ***¿Cuándo vuelves a España?***

– Pues inmediatamente. Sabía ya volar, y entonces me enviaron a Jerez a continuar mi formación. Estuve allí poco tiempo, pues en seguida tomé contacto con el Junkers y pasé al Frente, volando en la Escuadra de Gallarza. Me cogió toda la Batalla del Ebro, operando desde el Alfamen.

– ***¿Pasaste miedo en los encuentros con la caza adversaria?***

– Muchísimo; llegué a agotar mi cupo de miedo. Y ello a pesar de que la caza republicana estaba ya debilitada, y sólo tuvimos un par de escaramuzas con los Ratas. Nuestra protección era muy eficaz, tanto la cercana con los Fiat CR-32 como la lejana con los Messerschmitt Bf-109.

– ***Terminada la guerra, pasas como profesor a Salamanca.***

– Sí; me fuí con García Conde, Martín Olmedo y Cruzate. Mi idea había sido dedicarme por entero al Derecho, pero el general González Gallarza me animó mucho; me dijo, mira Indalecio, tú te



El general Esteban Infantes, Jefe de la División Azul en aquella época, que voló frecuentemente con Rego.

vas a Salamanca, continúas tu carrera en aquella Universidad, pero, a la vez, puedes seguir volando y ganándote unas pesetillas. El resultado es que hice caso y me fui. Reencontré a mis viejos conocidos los Junkers y aprendí a hacer las aproximaciones aquellas perforando nubes, los célebres Z-Z.

- ¿Eran peligrosos los Z-Z?

- Con un kilómetro de visibilidad, no; porque además, nuestro personal de tierra, el que nos guiaba a ciegas hasta la pista, era excelente. Pero tampoco te creas que mi estancia en Salamanca fue larga, pues como sabes me marché pronto a Rusia acompañando a las Escuadrillas Azules. Antes de que pudiera darme cuenta, ya estaba en Seschtschinskaja.

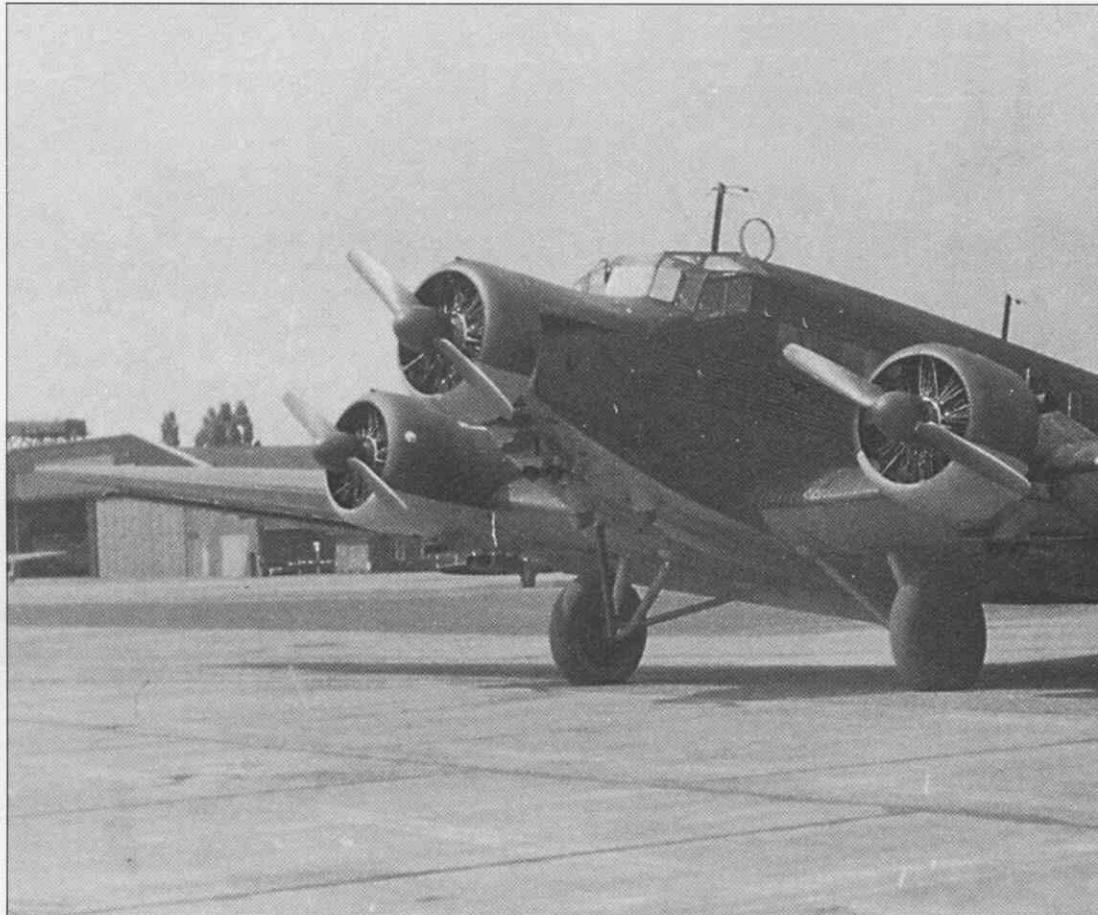
COMO VOLABA TAN BAJO, SIEMPRE ME AMETRALLABAN LOS PARTISANOS

- ¿Que entusiasmo te llevó allí?

- Entusiasmo ninguno, porque esa guerra no era la mía, y yo no era ningún "entrometido"; lo único que me movió fue mi convicción de ser un militar profesional que debía seguir a sus jefes.

- ¿Qué misiones te asignaban?

- Bueno, yo no era un piloto de caza, sino de Junkers, y mi primera misión fue ya el propio viaje de ida. Me dijeron que tenía que irme a Berlín con un Ju-52 "especial" que acababan de sacar de la flota de Iberia y que contaba con hélices tripalas de paso variable. cuando se me ocurrió pedir un mapa me to-



El Junkers JU-52, según Rego el mejor avión que había volado.

maron poco menos que por loco: ¡¿un mapa...?! ¡¿pero usted necesita mapas para llegar a Berlín...! ¡¿usted...?! Yo no entendía nada; luego me anunciaron que me acompañarían Julio Salvador y un grupo de pilotos a quienes debía dejar en el aeródromo parisino de Villacoublay, desde donde traerían a España quince Me-109F cedidos por la Luftwaffe. Esto sucedía el 13 de marzo de 1943. Salimos de Barajas, hicimos escala en Burdeos, y luego, finalmente,

Me llevé muy mal con los nazis, era una gente insoportable; en cambio tengo buenos recuerdos de las "panyencas", aquellas camareras rusas.

atterrizamos en París. Desde allí continué después viaje hasta Berlín llevando a Arrechea de copiloto.

- ¿Y en Rusia, cual era tu cometido?

Volar los Ju-52 de la Luftwaffe llevando enfermos, correo y documentos desde Seschtschinskaja hasta Berlín. A veces, subíamos también a algún soldado al que había que llevar por cualquier asunto familiar de suma gravedad, pero era la excepción... ¡ah! y no olvides que fuí también el piloto personal del general Esteban Infantes.

- ¿Tuviste encuentros con la caza rusa?

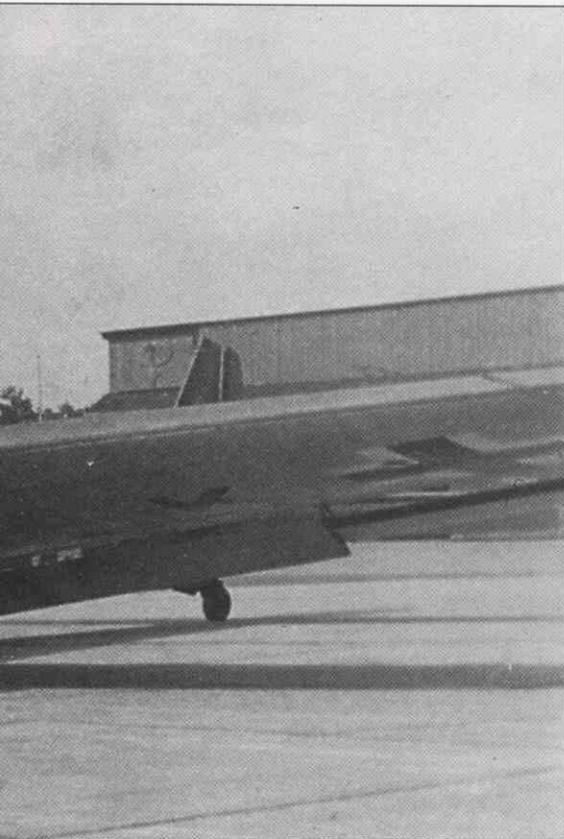
- No; con quien los tenía era con los partisanos, que me acribillaban el trimotor. Yo tenía una ruta casi fija, que era la más tranquila, bordeando el frente por el norte de Kiev; y cuando volvía de regreso, lo hacía pasando por Konigsberg. Lo que pasaba es que, al volar tan bajo, a unos diez o doce metros, siempre era ametrallado por las armas ligeras de los partisanos. Me acuerdo de un día que llevaba de pasajero al general Esteban Infantes y un proyectil se incrustó en la cuaderna que hacía de mampara sobre la que el general llevaba apoyada la cabeza. Menudo mal rato; pero la robustez de aquella cuaderna le salvó la vida; sin duda...

- ¿Te entendías bien con los alemanes?

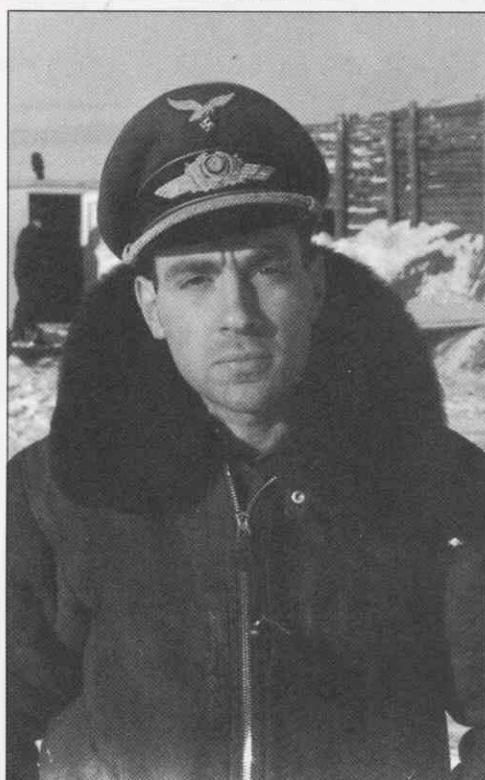
- Con los alemanes, sí; con los nazis, no. Me llevé muy mal con ellos, era una gente insoportable; en cambio de quienes tengo buenos recuerdos es las panyencas, aquellas camareras rusas que, junto a sus familias, estaban en Seschtschinskaja al servicio de los alemanes. Una de ellas, en particular, hizo muy buena amistad conmigo, hablaba bastante español, era universitaria y le gustaba mucho la filosofía y la música clásica.

- ¿Te llegaste a enamorar de ella?

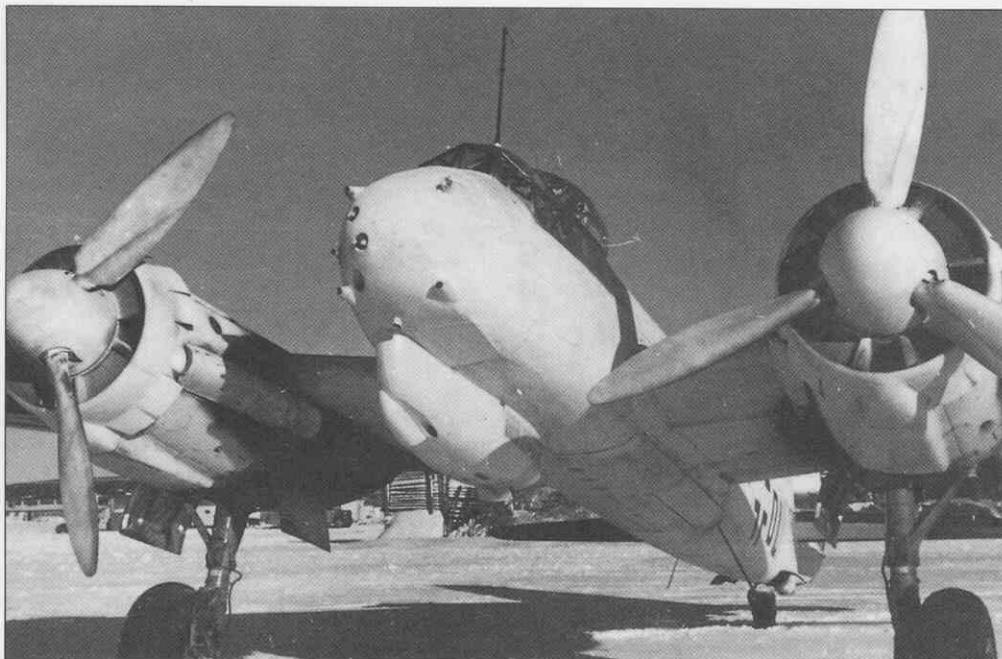
- Era adorable, pero ten en cuenta que aquellas rusas estaban muy vigiladas y en cualquier momento podía caer una represalia sobre sus familias. De quien, por el contrario, sí que estuve



Con el capitán Agustín Ortiz Lama que formó parte de su tripulación



Indalecio Rego en Rusia.



El Ju-88 fue uno de los muchos aviones en que se soltó Indalecio Rego.

cerca de enamorarme fue de Rosita Cassié, a quien veía siempre que volaba a Berlín. Rosita era belga, hija de los duques de Cassié, que habían quedado en Bruselas retenidos por las tropas de ocupación. Era una mujer que me gustaba tanto, que tardé mucho en darme cuenta de que estaba puesta por los servicios de información alemanes para vigilar a los pilotos españoles que volábamos a Berlín. Y un día, antes de que yo pudiera sincerarme con ella, se adelantó y me dijo: Inda, tú nunca digas delante de mí algo que no puedas decir

cuando hables con los alemanes; yo tengo que informarles de todo cuanto hacéis los españoles; tengo que hacerlo, no olvides que mis padres están retenidos, esta gente no dudaría en vengarse de ellos...

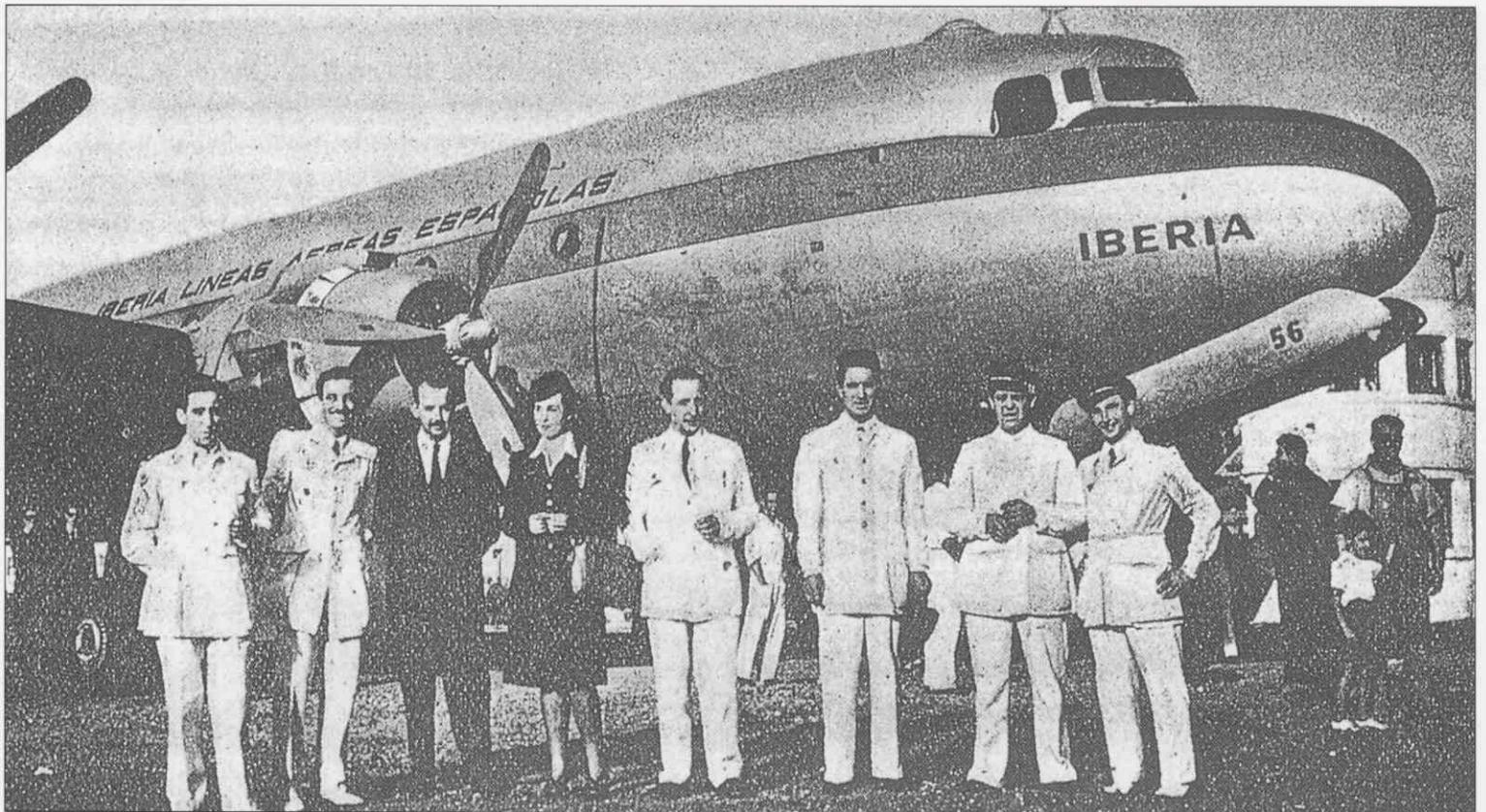
– **Todo esto sucedía en Berlín.**

– ¡Claro...! Yo pasaba allí dos o tres días por semana; tenía que soportar los bombardeos de los Aliados; tenía que subir a la azotea junto con otros pilotos españoles, a echar tierra sobre las pequeñas bombas incendiarias de 12 Kg. que nos caían cada noche. Menos mal

que nunca nos lanzaron las "rompe-manzanas".

– **¿Y a España, cuando vuelves?**

– Bueno, volví una vez, no recuerdo la fecha, y el Ministro, general Vigón, nos recibió a un grupo de pilotos. En el transcurso de la charla se dirigió a mí para decirme, hombre Rego, me han dicho que es usted un tío culto, que es abogado, y ... a mí me gustaría conocer su opinión sobre la guerra, y las posibilidades de victoria de las fuerzas alemanas... Cuando le contesté que a mi modo de ver Hitler tenía la guerra perdida



Tripulación del DC-4 que realizó el primer vuelo regular a Argentina, a su llegada a Buenos Aires.

sin remedio, montó en cólera. Había sobre su mesa una foto, o un plano (no te lo podría precisar) del caza a reacción Messerschmitt Me-262, y me lo puso delante de mis narices; ¡parece mentira, Rego! ¡mire este nuevo caza...! ¡hay nuevas armas que llevarán a Alemania a ganar la guerra...!

- Vigón no dudaba de que Hitler ganaría la guerra...

- Aquí casi nadie lo dudaba.

- Te preguntaba cuándo vuelves a España definitivamente.

- Ah, pues... de los últimos; por poco tengo que volver por Suiza.

- Y vuelves a Salamanca.

- Sí, a seguir volando los Junkers, como siempre; bueno, como siempre no, porque con García Conde, Martín Olmedo y Cruzate se organizó un curso de navegantes, que yo aproveché cuando poco después pasé a Iberia.

- Bueno, a eso iba: ¿Cuándo pasas a Iberia?

- En 1946. Antes, estando en Salamanca ya había tenido algún contacto con nuestra compañía aérea, habíamos preparado cursos, según me acuerdo. Pero te concreto: si me voy a Iberia es por un cabreo, verás: yo era profesor y uno de mis cometidos era dar la aptitud docente a pilotos aventajados que aspiraban a convertirse también en profesores. Entonces, desde arriba, se me ordenó que no diera la aptitud a un piloto de caza que acababa de volver de Rusia, donde había conseguido varios derribos. cuando pregunté por qué debía dejar fuera a este hombre que tenía una aptitud total para el vuelo, se me contestó que era "difícil como subordina-

do"; y claro, me entró la risa...

- ¿Y te enfrentaste?

- Pues claro; yo me había estudiado a fondo las Ordenanzas Militares como abogado que ya era, y ví que las Ordenanzas estaban por encima de todo, incluso de la arbitrariedad; pensé que si yo aceptaba aquello me descalificaba ante mí mismo para siempre; así que le dí la aptitud y aquel piloto entró de profesor, de lo que nunca me arrepentí, pues alcanzó elevados cargos en Iberia y en su momento fue el artífice de la reactivación de Aviaco.

- ¿Y nadie trató de disuadirte?

- Sí; lo intentó González Gallarza, tan extraordinaria persona... hace pocos años me encontré con su hijo y al saludarle le dije, mira, no sé si tu padre se acordará de mí todavía, pero dile que le tengo un profundo cariño; y a los pocos días... ¿ves...? su padre me envió esta deliciosa tarjeta que conservo.

LLEGAMOS A AMERICA EN 1946 CON LOS MAPAS DE BARBERAN

- ¿Y qué te dan en Iberia para volar?

- Pues el Junkers, el DC-3, y en seguida el DC-4. Precisamente yo formé parte como navegante de la primera tripulación que voló a Buenos Aires, aquella formada por tres comandantes: Ansaldo, Pombo y Martínez-Gallardo.

- Pero, ¿a qué vuelo te refieres, al primero de todos, al del 22 de septiembre de 1946?

- Sí, sí... ese... (se ríe pícaramente) con esas anécdotas tan divertidas. No

llevábamos pasajeros, pero sí, en cambio, al Presidente y al Director Gerente de la compañía, a una comisión del Ministerio de Comercio, y al Director General de Aviación Civil, un señor que decía ser muy importante... y se comprobó al aterrizar en escala técnica en Natal, donde por poco nos meten en la cárcel a todos.

- ¡En la cárcel...!

- No, bueno, en "la cárcel de papel"; ten en cuenta que aquello era una base militar, y que nos habíamos presentado indocumentados, sin papeles...

Los militares, muy correctos, nos retuvieron y nos dieron de comer en bandejas. Entonces, el Director General de Aviación Civil me dió dos palmadas en el hombro y me dijo: no se preocupe usted, que ésto lo arreglo yo.

- ¿Y qué pasó?

- Que le dieron a él también una bandeja con comida. A mí me entró risa y vino a llamarme la atención: usted de qué se ríe, Rego... ¿quién, yo...? de nada, válgame Dios... Pero bueno, aquello era demencial, y lo que en el fondo pasaba era que los brasileños se habían dado cuenta de que éramos unos pobres, que por no llevar no llevábamos ni mapas homologados; los únicos que había en nuestro DC-4 eran los que habíamos



hecho nosotros mismos en Cartografía, siguiendo las perspectivas técnicas de Barberán; o, para entendernos, copiándole a Barberán absolutamente todo. Por cierto, me gustaría saber dónde está ese mapa, que cometí la tontería de no quedarme con él: lo hubiera guardado como oro en paño... ¿estará en el Museo de Cuatro Vientos? bueno, si está ahí, bien, pero... es que no he vuelto a verlo desde hace tanto tiempo...

AZCARRAGA ERA UN TECNICO MARAVILLOSO

– *¿Cual era en aquella época tu contacto con Azcárraga?*

– Lo conocí hacia 1944, cuando él estaba a cargo del negociado de Protección de Vuelos. Era un técnico maravilloso que había trabajado con Edward Warner en la elaboración del Convenio de Chicago, y aunque era ingeniero de caminos estaba perfectamente capacitado para discutir temas legales.

– *Y os hacéis amigos...*

– ¡Qué va, todo lo contrario! nos caímos tan mal que casi te diría que llega-

Los DC-3 y DC-4 fueron tan maravillosos porque habían tenido previamente una larga experiencia aeronáutica militar.

y pregunté: oiga, eso que tengo abajo... ¿es un aeropuerto, o... la caricatura de un aeropuerto? Azcárraga montó en cólera, y su primer impulso fue una sanción. Después, yo argumenté con ironía que desde ningún código se puede prohibir a un piloto "que perfeccione su identificación con una pregunta bienintencionada"...

– *¿Y cuánto tiempo os estuvisteis despachando con dardos envenenados?*

– Uy... ¡años...! más o menos hasta... comienzos de los ochenta, en que ambos nos encontramos ya jubilados. La verdad es que desde tiempo atrás nos habíamos ido "aproximando" a través de OACI, y una vez me llamó y me dijo: Indalecio, yo digo de usted que es un

Azcárraga sabía que yo estaba haciendo una labor diaria que era buena y consistía en apoyarme en gente que tuviera mucha experiencia aeronáutica para luego llevar sus conocimientos al plano jurídico. Y entonces, nos unimos. Como yo estaba retirado, hice bastantes cosas que no hubiera podido hacer estando en activo. Me nombraron presidente de la comisión de formación en el Instituto del Transporte diciéndome que los catedráticos ya tenían mucho trabajo en la Universidad y que no aparecían por allí, así que tanto Azcárraga como yo podíamos hacer muy buena labor. Y me convencieron; seguí en el Instituto hasta que desapareció.

ATRAVESÉ EL ATLANTICO CON TRES MOTORES

– *Bueno, vamos a volver atrás, siguiendo la secuencia de aviones que has volado: en Iberia están tanto en DC-3 como en DC-4. Y luego en Super Constellation, en el que tienes problemas con los motores.*

– Si, bueno, todos tuvimos problemas de ese tipo; pero del Super Constellation lo que más recuerdo fue un gravísimo error que cometí y que quiero contarte ahora, pues creo que soy valiente y no me importa aceptar las cosas. Verás: un día estaba para salir de Nueva York para Madrid; me dirigía rodando hacia la cabecera de pista. Todo había sido probado, todo parecía perfecto, y en el último momento, poco antes de soltar frenos, una última prueba hace patente una avería relativamente localizable en uno de los motores. Entonces, pido permiso a la Torre para regresar al parking. Al pasajero, ya sabes, no le gustan esas cosas, pero qué le vas a hacer... Los mecánicos pasaron dos horas y media con el motor hasta que lo dejaron a punto. Embarcamos de nuevo a la gente; una prueba, otra... nos vamos.

Sin embargo, al rodar hacia la cabecera vuelve a re-

producirse la avería en otro de los motores, y yo, como es lógico, actúo igual: media vuelta y al parking. Y la gente, ya te puedes imaginar, diciendo que el piloto es el clásico "mierda" que sale sin tomar medidas, lo cual no era cierto, pero bueno...

– *Y otras dos horas o tres de espera...*



En los años cuarenta y cincuenta la mayor parte de los servicios de Iberia se hacían en DC-3.

mos a despreciarnos mutuamente. El dijo de mí que era un pedante que sólo creía en el vuelo, y yo respondía que estaba hasta las narices de los intelectuales absolutos. Fíjate hasta donde llegó la cosa, que un día en que volaba yo al aeropuerto de Santiago de Compostela y sabía que él andaba allí de inspección, llamé desde el avión a la torre

permanente cursi, usted dice de mí que soy cursi sólo siete veces por semana; debíamos de unirnos razonablemente y dejar de tirarnos los trastos a la cabeza... Ahí empezaron las cosas a cambiar hasta que en su momento encontramos una total compenetración, sobre todo cuando en 1981 me hicieron miembro del Instituto del Transporte.



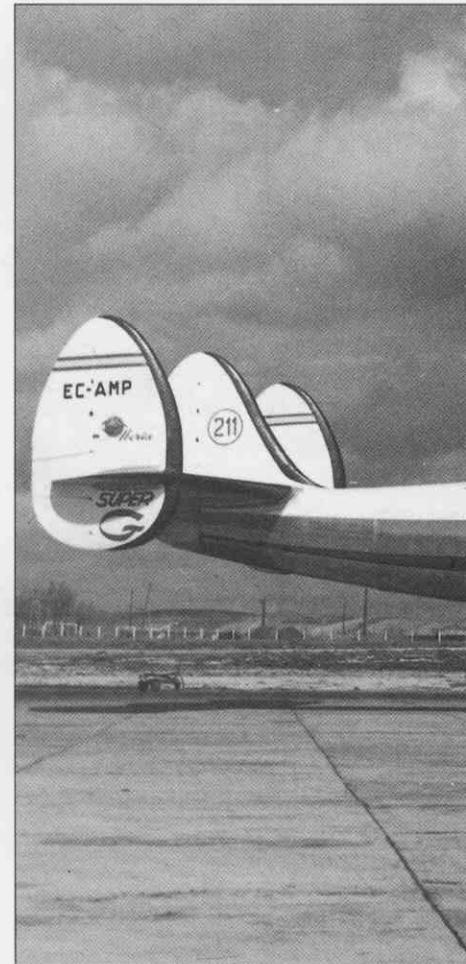
Con el Dr. Asad Kotaite, presidente del Consejo de la OACI.



Tras la entrega del Premio Edward, SM el Rey Don Juan Carlos le concedió una entrevista

– Sí, pero la cosa no quedá ahí: repetimos todo el procedimiento, probamos una y otra vez, embarcamos al pasaje, ya a punto de desesperarse... y al llegar a cabecera de pista, hacemos la última prueba y... mmmm, la cosa estaba... en situación dudosa. Yo, a pesar de todo decidí despegar, y cuando llevaba ya

No se puede dejar un avión a alguien de quien solo se sabe que es un buen chico.



En una ocasión

un rato de vuelo, estando a la altura de la isla de Nantake, entonces ya salió la avería, y tuve que cortar motor. No tuve el valor de regresar a Nueva York. Ahí fallé; yo he fallado en dos o tres ocasiones en mi vida, y lo he hecho de forma lamentable.

– **¿Cortaste motor sobre el mar?**

– No, no, encima de la isla de Nantake, donde empezaba en realidad la travesía. Yo me persigné y me dije: voy a atravesar todo el Atlántico con tres motores. Un comandante de categoría debía haber regresado sin dudar, pero yo fuí cobarde; tuve miedo por lo que pudieran pensar de mí y de mi compañía. Así que, crucé el charco, pero cuando llegué a Barajas lo primero que hice fué dar parte de mí mismo: comuniqué que un comandante había hecho tal, tal y tal, y que ello había de ser sancionado porque así no se podía seguir. Entonces me argumentaron: hombre, Indalecio, no seas chivato, cómo vas a hacer eso con un compañero... a lo que, para sorpresa de todos añadí: es que ese compañero... soy yo.

– **¿Y cómo reaccionaron?**

– Hubo quien dijo que mi actitud había sido maravillosa, y hubo también



...viesó el Atlántico con un Super Constellation llevando parado uno de sus cuatro motores



Rego, que se consideraba más racional que hábil como piloto, confesaba sus dificultades para soltarse en DC-8, luego en Jumbo por su costumbre de planeo sobre motores

quien dijo que era un "gili". Lo de siempre, vamos...

– **¿Qué pérdida de velocidad tenía el "Super" con un motor parado?**

– Pues no me acuerdo, no sé si eran cuarenta kilómetros por hora o cincuenta, pero eso era lo de menos; el problema es que te podía venir con mala

Las nuevas tecnologías de navegación aérea llegarán a todos los aviones, desde el Boeing 747-400 hasta la avioneta.

suerte una segunda avería; y entonces te quedabas con la mitad de potencia... ¡y a ver! ya no tenías sitio por donde colarte. Yo en aquel vuelo que te cuento pasé por encima de las Azores... "por si acaso"; pasé luego por encima de Lisboa... "por si acaso". Tomé todas las medidas razonables, pero no hice lo que hubiera sido lo más razonable: volverme.

– **Y la gente, cuando miraba por la ventanilla y veía una hélice quieta...**

– Ah, bueno, a la gente se la engaña con facilidad: le puedes decir que estás esperando a que se enfríe el motor y todas esas mentiras horribles que se han contado en los "Super"; ahora bien, yo creo que hubo pasajeros que se dieron cuenta...

– **¿Por qué fallaban tanto aquellos motores?**

– Bueno, el Wright Turbocompound, como sabes, estaba muy... "en el límite", y aeronáuticamente todo lo que está en el límite se halla mucho más propenso a la avería. El ideal en líneas aéreas es estar siempre en el segundo escalón más que en "vanguardia": ¿por qué los

DC-3 y DC-4 fueron tan maravillosos? pues porque habían tenido previamente una larga experiencia aeronáutica militar en la que acumularon miles y miles de horas, de manera que cuando llegaron a las líneas aéreas ya estaban tan "super a punto" que les podías sacar todo el jugo. El ejemplo contrario lo tienes en el Havilland Comet, al que faltó lo que yo llamo "la experiencia militar". Por eso nunca podremos agradecer lo suficiente a los militares lo mucho que han logrado en pro de la seguridad; y no es porque yo sea militar, ¿verdad? tú me entiendes, pero es tal mi afecto a esta institución que cuando he tenido que elegir donde voy a morir intelectualmente, decidí pedir permiso a este Jefe del Estado Mayor para hacerlo en la Escuela Superior del Aire, trabajando, haciendo cosas.

EL MEJOR AVION QUE HE VOLADO ES EL JUNKERS, Y LUEGO EL JUMBO

– **¿Cómo viviste el paso al reactor?**

– Tuve problemas en ese tránsito, porque no era tan buen piloto como mis compañeros. Yo estaba acostumbrado a llevar el avión sobre los motores y no sobre la velocidad, y además no era tan hábil como aquellos legendarios Dávila, Arango, y tantos otros. Yo tardé mucho más en hacerme con el DC-8, pero mis únicos tropiezos fueron consecuencia

de limitaciones personales, porque soy mucho más racional que hábil. Luego, en cuanto consigo encontrar la relación causa-efecto, resuelvo el problema que otros han logrado resolver a base de habilidad.

– *¿Que te pareció en suma el DC-8?*

– Una maravilla, sobre todo el corto, el Serie 50; el Super 63 era mucho más "duro" y ello se notaba más que nada en la toma de tierra, más brusca. Ahora ya, si me preguntas por mis preferencias personales, el mejor avión que he volado es el Junkers Ju-52; y luego, claro, el Jumbo. El 747 es la maravilla de las maravillas; resulta difícil volarlo mal, incluso -y perdona- "a mala leche". Si alguna dificultad tuve al soltarme en el Jumbo fue que, como en el DC-8, en mi fuero interno no podía prescindir de la hélice y planeaba el enorme avión sobre los motores en lugar de hacerlo sobre la velocidad. Pero bueno, no tardé mucho en cogerle el aire a aquello. aunque, te insisto: yo no soy un hombre hábil, soy "de codos".

HAY QUE TRANSFORMAR AL "PILOTO AL MANDO" EN COMANDANTE

– *Bueno, pues ahora cuéntame un poco del Estatuto Jurídico del Comandante.*

– Ah... esa es mi obra; mi obra... y mi fracaso absoluto. Soy el hombre que más ha fracasado: "mil seiscientos cincuenta y tres" intentos, y los he perdido todos: unos por cuatro a cero, otros por dos a uno...

– *¿Y por qué ha fracasado siempre el proyecto de Estatuto?*

– Pues porque hay gente a la que no interesa que haya Estatuto; y a quien primero no interesa es a las propias compañías aéreas. Verás, las compañías lo que quieren es tener a gente dócil, que solo obedezca, y a la que, encima, cuando pase algo, se le pueda recriminar y decirle, pero hombre... ¿no le da vergüenza...? No pueden querer el Estatuto por la sencilla razón de que en él se establece una relación causa-efecto entre lo que puede ser ordenado y lo que es realizable.

– *El comandante es la máxima autoridad en el avión; tiene incluso facultades gubernativas, ¿no?*

– Si; el comandante tiene tres características básicas: primero, es un empleado de la compañía, más o menos distinguido, con todo su derecho laboral correspondiente a sus espaldas; segundo: es representante de la empresa, en la medida en que ésta tenga que ser representada en el avión; y tercero: es también representante del Estado de abanderamiento, con lo cual goza de unas características de naturaleza jurídica solo parangonables a las del capitán de un barco. Pero te he go una sal-

Gracias a un trabajo improbable, el derecho aeronáutico y el derecho espacial se han escrito en español y nosotros estamos a la cabeza.

vedad; un avión no se puede parar en el aire en tanto que un barco sí que puede hacerlo en el mar; un capitán toca la sirena, detiene al barco y dice por radio que se ha parado... y arma la de San Quintín. Un comandante de aeronave, por contra, solo puede comunicar que tiene un problema y que le queda combustible para tres horas y veintiseis minutos; y ha de tener claro que o arregla el problema o se va al suelo en tres horas y veintiseis minutos. Todo ello supone una serie de condicionamientos que yo he tratado de recoger en mi "Decálogo del Comandante", que un día te enseñaré para que te rías. Por cierto, en ese "Decálogo" hago una definición de comandante que el célebre jurista Videla Escalada dijo que era la mejor que había leído.

– *En ese estatuto, ¿entraba también la titulación académica del comandante?*

La investigación de accidentes no tiene por objeto buscar a un culpable, sino evitar que ciertas situaciones se repitan.

– No, simplemente se decía que debía tener el nivel adecuado, como pasa en la marina mercante; no puedes entregar un avión del precio de un Jumbo, con cuatrocientos pasajeros, a un señor que no tiene más título que lo que en realidad es un mero certificado de idoneidad.

– *Creo recordar que reivindicaban que el segundo piloto tuviera nivel equivalente a licenciado, y el comandante a doctor.*

– Y es lógico; te insisto en que no se puede dejar un avión a alguien de quien sólo se sabe que es "un buen chico".

– *¿La liberalización contribuirá a que se consiga un estatuto, o por el contrario lo obstaculizará aún más?*

– No, no, la liberalización va a favor, claro que sí...

Todos comprendemos que la seguridad está por encima del propio derecho.

– *Ahí discrepamos, Indalecio; yo pienso que va en contra.*

– No; la realidad es que todo el mundo está ya convencido de que al piloto al mando hay que transformarlo en comandante. No te niego, tampoco, que haya resistencias por parte de los Estados, que parecen decididos a retrasar todo este proceso, y de poner todas las dificultades posibles. pero la tendencia es la que te digo: a favor.

– *¿Los pilotos de Iberia se rigen por alguno?*

– Sí; hay uno con carácter laboral, pero no existe aún ninguno que tenga carácter nacional, o estatal. En ese trabajo Enrique Mapelli nos ha ayudado mucho, como también Luis Tapia y Videla Escalada. Yo tengo el último libro de Mapelli y Tapia, una especie de diccionario jurídico que es una ayuda extraordinaria para nosotros, les guste o no a algunos compañeros. Por eso admiro profundamente a sus dos autores.

– *Mapelli tiene también publicado el "Régimen Jurídico del Transporte".*

– Tiene todo lo que le echas, porque el Transporte lo ha estudiado a fondo; además, es "lo suyo", pues fue asesor jurídico de una compañía de transportes aéreos como es Iberia; pero lo que tiene aún más mérito es que haya profundizado en el antecedente técnico y operativo de los comandantes de aeronave.

LA AEROVÍA SERA SUSTITUIDA

– *Explícame ahora por encima esta revolución en la aviónica que va a convertir a la navegación aérea de territorial a global.*

– Pues esto nace en 1983. OACI se da cuenta, muy inteligentemente, que el sistema tradicional que había empezado en 1947, con sus dieciocho anexos técnicos y sus cuatro procedimientos había llegado a su límite de desarrollo; que ya no se podía luchar contra la masificación en los aeropuertos y en los espacios aéreos manteniendo los mismos niveles de seguridad. Y entonces se encargó al holandés Smith que formara una comisión para que, tomando como base los estudios de los militares norteamericanos, tratara de buscar una solución para el futuro. Ese Comité Smith, formado por técnicos verdaderamente extraordinarios trabaja durante cinco años, entre 1984 y 1989, al término de los cuales entrega el informe y dice: bien, ahí tienen lo que puede ser la aviación del futuro: hay que sustituir todo lo que hay por unas técnicas nuevas; hay que pasar de la navegación territorial a la navegación global.

– *Por medio de, ¿cuántos satélites de ayuda?*

– Habrá en total cuarenta y ocho, veinticuatro americanos y otros veinti-

cuatro rusos, de los que en la práctica sólo cuarenta y dos se destinarán a la aviación civil.

- Incluso en la aviación deportiva se ha popularizado el GPS...

- Claro, es la última instancia, la utilización masiva de lo que todo ello significa. Las nuevas tecnologías llegarán a todos los aviones, desde el Boeing 747-400 hasta la avioneta, aunque lo lógico es que lleguen antes al 747-400. Calculamos que en los próximos diez años la nueva aviónica esté instalada en unos ocho mil aviones de línea.

- Con esta nueva tecnología se conseguirá, al menos mitigar la saturación...

- Sin duda, porque la primera ventaja que tiene es que las comunicaciones son ahora universales y a cualquier altura, a diferencia de antes en que cuando nada más que había un obstáculo había que pasar "a la vista". Por otra parte, el riesgo de colisión disminuirá porque la carga de trabajo de los controladores será mucho menor, y las labores de vigilancia serán también mucho más sencillas. Y por si ello fuera poco, toda la nueva tecnología conllevará unos ahorros importantísimos que se calculan ya en miles de millones de dólares.

- Entonces el concepto de aerovía...

- Ah, bueno, todo esto es ya "decimonónico"; ya no habrá que ir por rutas fijas pre-determinadas, pues éstas se determinarán con arreglo a la mayor o menor flexibilidad de la operación. Para decírtelo más claro: a la aerovía la sustituirá una flexible clasificación de toda la actividad aeronáutica.

- Y entonces, el VOR de Bailén, y el de Constantina, y el de ...

- Pues eso, o lo vendéis a un país subdesarrollado que lo pueda utilizar durante cinco o seis años más, o.. podéis crear una sección aeronáutica en algún museo andaluz donde se diga al visitante: contemple usted lo que hacían en navegación aérea sus predecesores. No, ya en serio: en aviación vamos a vivir un giro copernicano.

PROFESOR DE UNIVERSIDAD Y PREMIO EDWARD WARNER

- Bueno, Indalecio, vamos a hablar un poco de tí, ¿no? veamos, además de volar, has dado clase en la Universidad, si no me equivoco.

- Si, he sido durante veinticinco años encargado de Organización Internacional en quinto curso de Políticas. Re-

Entre economía y seguridad hay que dar siempre preferencia a la seguridad.

cuerdo a mis dos grandes maestros, Luna y Cordero Torres, dos genios absolutos, admirados; recuerdo ahora también, y te lo cuento, mi vocación frustrada que fue ser catedrático de derecho internacional; no pude serlo, nunca pude ganar la cátedra porque siempre hubo gente más preparada que yo, por suerte.

- ¿Y cómo se crea el Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico?



Después del JU-52, el avión del que mejor hablaba Rego era el Jumbo

- Fue una iniciativa que tuvimos Mappelli, Tapia y yo por el año cincuenta para trabajar en pro de la aviación civil. Nos propusimos que el español fuera el idioma fundamental y que los anglosajones no se metieran allí más que en la medida en que el Instituto está abierto a todos. Y por suerte, ahora, gracias a un trabajo ímprobo, el derecho aeronáutico y el derecho espacial se han escrito en español y nosotros estamos a la cabeza; tienen que traducirnos al inglés y no a la inversa, como sucede casi siempre. Lo cual me viene de perlas, porque yo apenas si hablo inglés...

- Caramba, no me lo imaginaba.

- No, ¿verdad? pues tampoco te habrás imaginado que yo fui tartamudo; en el Ejército del Aire, al principio, me

conocieron tartamudeando y sin apenas poder pronunciar la "r"; luego, con constancia, logré superar todo ello. Ahora sólo tartamudeo cuando estoy cabreado...

- Sigamos hablando de tí: ahora cuéntame qué es el premio Edward Warner.

- El premio que citas, una medalla de oro grabada y un diploma, fue instituido por la OACI en 1958 y se ha venido otorgando desde entonces (ahora bianualmente) a personas o instituciones en reconocimiento a su aportación al desarrollo de la aviación civil internacional. Su nombre se debe al que fue primer presidente de OACI.

- Tú eres el primer español en alcanzar ese galardón.

- Por supuesto: antes que yo lo recibió Charles Lindbergh a título póstumo.

- Tienes, además, cuarenta y siete mil horas de vuelo, de las que cuarenta y dos mil son de comandante. Ya nadie podrá igualar ese récord...

- No, ya nadie podrá volar más de ochocientas horas al año y más de treinta y dos mil en toda su carrera; es una barbaridad que un piloto vuele tanto como yo. Ponlo en tu artículo, y dí también que aún me sobra energía y que cómo calculo que Dios me va a dar todavía un año, me propongo hacer algunas cosas más. No escribáis la pseudobiografía de un muerto. ¡Porque yo aún no estoy muerto!

LA SEGURIDAD ESTA INCLUSO POR ENCIMA DEL PROPIO DERECHO

– **¿Cuándo empiezas a proporcionar a Iberia tus conocimientos sobre seguridad en vuelo?**

– Desde el principio... hasta que me echan; me han echado seis o siete veces; han prescindido siempre de mí para encargar el estudio de la seguridad a otras personas de más categoría que yo. Mis cursos sobre investigación de accidentes han tratado de frenarlos permanentemente, y el último fue en 1984.

– **¿Es verdad que hay una cierta resistencia de los Estados a que se hagan públicas las investigaciones de accidentes?**

– Si, rotundamente: siempre y en todos los países del mundo. Lo que tratan es de personalizar tanto las cosas que al final no quede otra salida que buscar un culpable; cuando la investigación de accidentes no tiene por objeto buscar a dicho culpable, sino evitar que ciertas situaciones se repitan; por supuesto que al analizar situaciones se pueden descubrir culpabilidades, pero ¡jojo! porque pueden recaer también sobre un jefe. Y claro, eso no lo quieren ni oír...

– **Es más cómodo cargar toda la responsabilidad sobre un piloto, sobre todo cuando ha muerto.**

– ¡Claro...! y sobre todo menos comprometido...

– **¿Te atraves a llegar más lejos?**

– Venga:

– **Patiño, comandante del B-727 que choca con la antena del Monte Oiz: ¿culpable, o inocente?**

– ¡¡Inocente!!

– **Almoguera, comandante del DC-9 con el que colisionó en Barajas un B-727.**

– Bueno, Almoguera fue víctima de un entorno. Es un problema muy delicado para mí, porque hace ya años yo hice lo mismo: me metí en la pista, y después mandé un parte contra mí; un parte de esos durísimos en el que decía que por negligencia "o por falta de información" había invadido una pista activa. ¿Sabes que se me contestó? Bueno, Indalecio, tiene usted toda la imaginación del mundo; ya solo falta que diga que en esa pista chocó contra un avión que despegaba... Ahora, ya es imposible encontrar ese informe: ha desaparecido. Pero como principio general hemos de pensar que los pilotos no son tontos, y que si se meten en una pista que no es la suya, es que hay mala señalización, o insuficiente; entonces, ¡duplíquenla! ¡triplíquenla! Algunos dirán, ya está Rego con la obsesión jurídica de la seguridad. Pues sí: yo he hecho ahora un trabajo contemplando la seguridad desde el punto de vista de nuestra Constitución, pero nadie me dice nada. No me dicen que no, simplemente usan el sistema "carpetovetónico": mañana....

mañana...

– **Sigamos con temas conflictivos: al son de la liberalización, al son de la crisis económica, cuando en una compañía faltan los dineros, ¿cabe la posibilidad de que saquen partidas económicas de los gastos de mantenimiento?**

– Mira, eso es gravísimo decirlo, pero, de caballero a caballero... temo que sí; cuando alguien ve que no tiene dinero para pagar la nómina, busca el refugio económico en cualquier parte; y lo más fácil es que eliminen programas de formación, o que los reduzcan, y que el mantenimiento sea el mínimo indispensable para no cometer un delito. sí: esto puede ser gravísimo...

– **¿La seguridad de vuelo, en su totalidad, se puede conseguir o es una utopía?**

– No, la seguridad no es un absoluto; porque luego hay otro problema: cuanta más seguridad se quiera tener (entonces el ideal será que no vuele ningún avión) más se comprometerá la facilitación del transporte. Por eso, quienes saben mucho de seguridad deberían aprender también mucho de facilitación, y viceversa.

– **Defíneme entonces qué es la seguridad...**

– Seguridad es la calidad de seguro, y seguro es estar libre y exento de todo peligro, riesgo o daño en toda situación, suceso o circunstancia; definición magnífica sacada del diccionario de la Real Academia. Si todos comprendemos que la seguridad está incluso por encima del propio derecho, entonces comprendemos que no se trata de un principio, sino de axioma, de un postulado jurídico. Algunos dicen que esta frase se debe a que yo no tengo idea de derecho, pues puede ser...¿no? yo soy teniente coronel del Ejército del Aire, piloto de líneas aéreas, y, ¿doctor en derecho? pues también, pero ya ni me acuerdo.

– **Las nuevas tecnologías de las cabinas, que facilitan el trabajo de los pilotos, ¿contribuyen también a una cierta relajación?**

– Sí; hay menos tensión, esto es un problema de factores humanos que hay que analizar, y en este campo teneis a dos expertos a escala mundial, Oscar Elizalde y Salvador Tomás, a quienes aquí no les hacen ni caso. Mira, aquí tienes, ¿ves? el Convenio sobre Factores Humanos, y aquí la Coordinación del Espacio Aéreo Militar con el Civil, que todos hemos estudiado con el mayor cariño...

– **Para tí, el transporte aéreo debe ser seguro, regular, eficaz y económico.**

– Exacto, y te lo explico paso a paso: la condición de "seguro" ya la hemos visto; "regular" implica que se cumpla no sólo el horario, sino también la programación, cosa que confunde mucha gente. Por su parte, la "eficacia" es la

aptitud y actitud de algo para realizar una determinada misión, que en este caso será trasladarse por el espacio aéreo de un lugar a otro con seguridad y regularidad. La "eficacia" se transforma en "eficiencia" (y esto lo aprendí en Azcárraga como ingeniero que era) cuando se hacen las cosas de la mejor manera posible, en el menor tiempo posible y al menor costo posible, lo que nos lleva, por derecho, a incluir lo "económico" dentro de lo "eficiente".

– **La economía y la seguridad, ¿han tenido muchos roces?**

– Si, y aún lo tienen, pero hay que dar siempre preferencia a la seguridad.

– **Incluso cuando en tiempos de crisis hay que forzar las maniobras para economizar...**

– Esto es un razonable disparate, que dentro de lo racional es comprensible; pero sin pasarse, ¿me entiendes?

– **Al piloto se le paga por volar seguro, pero también por economizar sin comprometer la seguridad...**

– Naturalmente: un piloto, para ser eficiente, ha de hacer el vuelo de la mejor manera posible, según lo establecido, que ha de estar actualizado. Entonces, la gente se debería saber los anexos al Convenio de Chicago, aunque digan que es un rollo; y todo esto habrá que manejarlo con un diálogo permanente apoyado en los reglamentos.

En definitiva, Carlos, hay que aceptar las cosas como son y mejorarlas constantemente. La condición de inmejorable no es humana. sólo lo absoluto está en Dios.

Fue su última palabra: Dios. Me sonrió con la cara de satisfacción e incluso de alivio de quien acaba de cumplir un deber intransferible. Mientras yo cerraba la grabadora, él volvía a tomar aquella enorme maleta en la que parecía caber toda su vida en fotocopias. Mi bastón... ah, sí, gracias; bueno, querido, ahí tienes ya todo, a ver que haceis, ¿eh?

No quiso ni siquiera que le pidiésemos un taxi, dijo que siempre viajaba en el autobús de la línea circular. Se despidió de mí con un abrazo, pero evitó esas frases tópicas que auguran nuevos y próximos encuentros o charlas telefónicas; tampoco dijo nada de revisar los originales del texto. El sabía que ya no íbamos a volver a vernos; yo, sin embargo, tardaría tiempo en darme cuenta.

En los primeros días de marzo de 1992, justo cuatro meses después de aquella entrevista, y tal como me había pronosticado, Indalecio Rego nos dejó para siempre. Fue entonces cuando terminé de comprender el verdadero sentido de aquellas largas y últimas horas que pasamos juntos en la redacción; fue entonces cuando, en definitiva, terminé de comprender que nos había elegido para darnos su último testimonio vivo, su última gran lección magistral ■