
Los muchachos del nivel nueve cero

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ,
General de Aviación

LO que os voy a contar pasó hace más de quince años. Entonces existía un Mando de la Defensa que estaba ubicado en la Base de Torrejón, parte en los primeros edificios bajos de la izquierda según se entra por la avenida principal, parte en el bunker del COC un poco más allá.

El Escuadrón de Alerta y Control 8 situado en Canarias, dependía de este Mando en cuanto a instrucción y mantenimiento. Por éso, periódicamente se trasladaba allí un equipo de evaluación formado básicamente por personas de la 5.^a Sección del Estado Mayor del Mando y de los otros Escuadrones de la Red de Alerta y Control. Se les llevaba en el DC-3 con el material, se les dejaba en Gando y una semana después, se les recogía y devolvía a la Península.

En la historia que os cuento salimos para traerlos. Yo iba de comandante, de segundo el capitán Gómez Torrente, de mecánico el brigada Dopico y de radio el brigada Toro. No hace mucho, me encontré con éste; me dijo que Dopico murió.

Llegamos a Morón después de una hora y cuarenta minutos de vuelo. Mientras la tripulación se dedicó a repostar el avión y nuestra

sobria despensa, Torrente y yo nos fuimos a Preparación de Vuelos. La información meteorológica era buena: todo despejado y un viento flojo de 150º. Hicimos el plan de vuelo instrumental consignando un nivel de vuelo entre ocho cero y nueve cero. Felices, volvimos al avión.

Siguiendo nuestra costumbre de alternar los puestos, despegó Torrente. Y empezamos el vuelo que normalmente, duraría seis horas.

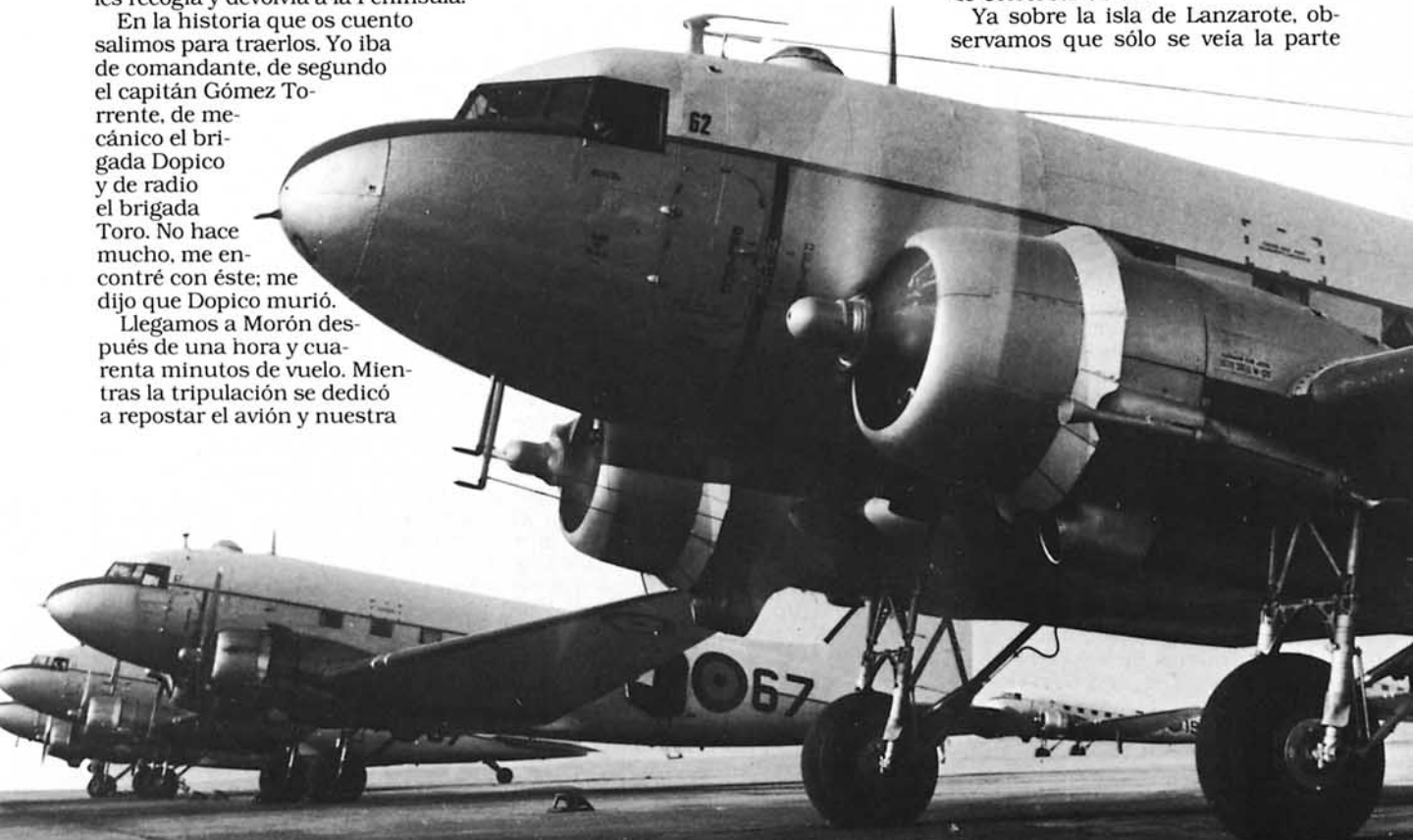
Nada pasó; todo fue normal. Nuestro plan de vuelos se iba cumpliendo poco a poco, a la velocidad de dos millas y media por minuto. Hablamos, descabezamos un sueñecito, leímos y nos comimos nuestra ración de bocadillos regada con agua del clásico botijo que solíamos llevar atrás para conservarlo fresco. De vez

en cuando, miraba los motores para observar alguna fuga de aceite; quedé fijo en las hélices que incansablemente, giraban y giraban. Multipliqué por seis horas las vueltas por minuto, y me salió que cada hélice daba más de setecientos mil vueltas desde Morón a Gando; me imaginé el movimiento de bielas, pistones y válvulas y pensé que era un milagro que todo funcionara bien y siempre. Mejor era así, pues dependíamos de toda aquella armonía.

La mayor parte del vuelo fue sobre Marruecos. En Safi, abandonamos la tierra y nos adentramos en el Atlántico hacia Lanzarote; mar, sólo mar, unas trescientas millas de mar.

Después de unas dos horas, avistamos tierra. En este momento y con todos mis respetos, me acordé de Cristóbal Colón.

Ya sobre la isla de Lanzarote, observamos que sólo se veía la parte



alta de las montañas: los valles estaban cubiertos. Pensé que era niebla, pero Torrente me sacó de mi error: era el Siroco.

Pasamos Lanzarote y sobrevolamos Fuerteventura; la misma situación. Hablamos con "Papayo" para que nos informasen: el equipo de evaluación nos mandó un efusivo saludo a través de la radio: al fin y al cabo, estarían en casa el día siguiente gracias a nosotros. Pero a pesar de estas efusiones, no estábamos tranquilos. Aquel viento flojo que nos habían pronosticado en Morón, era más intenso y, con las horas transcurridas, había hecho que la arena del desierto llegase a las Islas.

Conectamos nuestra radio con el Control de Las Palmas y oímos voces en español e inglés. El Control comunicaba que la visibilidad era muy baja, pero seguimos nuestro vuelo hacia Gando. La información de visibilidad nos llegaba más frecuentemente: la cotejé con mi carta de aproximación y comprobé que lo decía el Control, se aproximaba cada vez más al número que figuraba en ella. En ese momento oímos que el piloto de un 707 de la TWA decía en inglés con voz un poco alta que frustraba la maniobra porque no había visto la pista. Para buscar una salida al problema, preguntamos por la situación de Tenerife. La contestación del Control fue contundente: Tenerife estaba prohibitivo para toda clase de aviones por fuerte turbulencia. En este momento recordé fugazmente el DC 4 en el que perecieron el comandante Romero y el capitán López Pascual y deseché la idea de probar cómo estaba el Aeropuerto de Los Rodeos. Acto seguido, comprobé que el número de mi carta, desgraciadamente coincidía con la visibilidad que tenía Gando; ya era imposible intentar siquiera la maniobra. Y para confirmarlo, otro reactor de Lufthansa radió que también frustraba. Y como si el Control hubiese adivinado nuestras intenciones, antes de preguntarle, nos informó que El Aaiún cero cero de visibilidad. Al oír esto, Torrente quedó mirándome. Dopico también y Toro hizo lo mismo. Yo, con más miedo que ellos porque además de ser uno más, era el responsable de aquel vuelo que no sabíamos cómo iba a terminar puesto que si no nos metíamos en cualquier aeropuerto del Archipiélago, no tendríamos combustible para alcanzar ninguno de los marroquíes que quedaban muy al norte, haciendo un gran esfuerzo, me sonreí y en voz alta dije que nuestro campo alternativo era ¡Brasil!

Repuestos del susto, viramos rápidamente hacia atrás para intentar

la única posibilidad que nos quedaba. Torrente propuso ir a Lanzarote pero decidí que fuera Fuerteventura que estaba más cerca. El tenía razón, Lanzarote tenía una pista más larga y mejores ayudas, la visibilidad era la misma en los dos sitios: dos kilómetros según el Control. Pero mi razón era que Fuerteventura estaba más cerca y la situación evolucionaba a peor muy rápidamente: además, era muy posible que a Lanzarote fueran a cobijarse los aviones que no habían podido entrar en Gando como náufragos agarrándose a la tabla.

En el rato que medió entre la decisión y la maniobra de aproximación a Fuerteventura pensé muchas cosas. Entre otras, la de ir a parar a una playa sobre la panza del avión si no podíamos entrar: el extremo recurso de lanzarnos en paracaídas si no podíamos hacer otra cosa mejor. Pero esta solución de apearnos en marcha me puso la carne de gallina y hasta me avergonzó.

Hicimos la maniobra sobre la baliza situada muy cerca de la cabecera de la pista. Ya con el tren de aterrizaje y el flap fuera, nos aproximamos a Fuerteventura manteniendo 500 pies de altura; pero no veíamos la pista. Por fin la vimos, pero estábamos tal altos y tan cerca, que intentar el aterrizaje hubiera supuesto reventar las ruedas o salirnos por el final de la pista. Así es que frustramos la maniobra y con el tren y flap fuera, hicimos un viraje de 360° hacia el mar manteniendo la altura y volvimos a establecer la ruta de la pista. Torrente, experto piloto en el DC-3, iba concentrado en el vuelo instrumental; a pesar de ello, le dije que no mirase fuera porque podría ser peligroso: ya lo haríamos Dopico y yo. Cuando acabamos el viraje y comprobamos que estábamos totalmente alineados con la pista, comenzamos a descender muy lentamente y a muy poca velocidad. Dopico y yo pegamos nuestras caras al parabrisas y, con los ojos como platos, miramos para ver si veíamos lo que tan ansiosamente buscábamos. Por fin aunque borrosa, vimos el principio de la pista. Torrente miró fuera y descendió con más rapidez hasta pegar las ruedas del avión en el suelo. Perfecto. Nos pusimos muy contentos, pues para un aviador, de los placeres de la vida, creo que no hay ninguno comparable con el de sentir el canto de las cubiertas en el primer impacto contra una pista cuando se ha tenido sospechas de que no se iba a lograr. Los cuatro nos miramos sonrientes y con aire de triunfadores. Y por fin, llegamos al estacionamiento después de seis horas y cinco minutos de vuelo. La tarde ya iba cayendo.

Fui a ver al Oficial de Tráfico, un hombre joven, y le comuniqué que no habíamos podido entrar en Gando y que avisase de que estábamos en Fuerteventura sin novedad. Y nos fuimos al bar. Estando allí apareció gesticulando y con pasos apresurados. Se había enterado que no habíamos salido de Gando, sino de Morón y, según él, aquello había tenido más mérito. Nos dio la mano a los cuatro, nos felicitó y nos invitó a merendar. Siento no recordar su nombre, pero si lee este artículo, quede aquí patente nuestro agradecimiento por su piropro como aviador y por su hospitalidad como anfitrión.

Pasamos el resto del día y la noche en el Cuartel del Tercio de la Legión "Don Juan de Austria" en el Puerto del Rosario. Fuera de hora, nos abrieron su economato para que pudiéramos efectuar nuestras pequeñas compras: yo encendí un buen puro que me supo a gloria. Por la noche, los Oficiales se reunieron y nos montaron una cena. Nos trataron con su habitual hospitalidad, aumentada, si cabe, porque en el fondo, nos consideraban unos supervivientes.

A la mañana siguiente, con un día espléndido que parecía mentira en contraste con el anterior, despegamos de Fuerteventura con Torrente a los mandos del DC-3; él lo sacó de Morón y él lo depositó en Gando.

La vuelta a la Península tuvo su otra historia que también os cuento.

Después de hacer escala en Morón había que ir a Manises para dejar al personal de Aitana. Cargado con todo el material del equipo de evaluación, sus nueve o diez hombres al mando del comandante Camacho, más nosotros cuatro, el avión estaba al límite de peso máximo permitido al despegue. No me gustaba ir tan justo. En estas estaba con Dopico y sus tablas de carga, cuando apareció en la línea un subteniente que retirado por la edad, volvía a Valencia donde había mantenido su domicilio y familia. Me conocía de la época de los Sabres. Me pidió permiso para subir al avión. Le expliqué que no podía ser. A pesar de todo y debido a su insistencia, le pregunté si llevaba mucho equipaje a lo que contestó que solamente unas cosillas. Le mandé que me las mostrase. Al rato volvió acompañado de otro suboficial que conducía una uña transportadora sobre la que traía varias maletas, una cama plegable con colchón y todo, otros bultos y, encima de aquel ajuar, una jaula con un canario. Me quedé como un pointer, de muestra. Cuando pude hablar le dije que no podía llevarle de ninguna de las maneras; a

lo sumo, a él sólo, sin sus cosas, porque no me hacía ninguna gracia que se quedase. Más de una vez a lo largo de la historia de la Aviación, ha ocurrido que alguien que iba a tomar un avión al que nunca subió por casuales circunstancias, después de ocurrir un accidente, fuera diciendo a todos con voz y piernas temblorosas que se había salvado de milagro. No, no me hacía gracia dejarlo allí, pero, por otro lado, era imposible llevarlo con sus cosas. Me insistió, me lo hizo difícil, pero definitivamente dije que no. Y quedó en la pista mirando con tristeza cómo subíamos al avión.

Bien entrada la tarde, despegamos con toda la delicadeza que me fue posible debido al peso. Antes de llegar a la costa marroquí, se nos haría de noche.

Todo fue normal. Ya bien entrada la noche y antes de sobrevolar Casablanca, vi por mi izquierda que había tormenta. Pensé que estaba dentro del Atlántico y que no era motivo de preocupación. Torrente había ido al fuselaje; Dopico permanecía en la cabina conmigo y Toro seguía pasándome tiempos y estimadas a los nuevos puntos de notificación. Yo seguía viendo los relámpagos por mi izquierda; de noche, impresionan más que de día. Entramos en nubes. El DC-3 iba suave, como deslizándose, sin un meneo; daba gusto ir en nubes con aquella tranquilidad.

De pronto, y sin previo aviso, sonó un trueno que más pareció una explosión seca y, al mismo tiempo, una brillantísima luz iluminó dejándome ciego unos segundos hasta que de nuevo me acostumbré a la tenue iluminación de la cabina. Los que iban atrás vieron cómo un rayo había entrado por la antena. Tuve la demostración práctica de que eso de la caja de Faraday es cierto ya que el rayo no nos deshizo el avión.

A partir de esta sorpresa, el DC-3 empezó a dar saltos y a moverse en todos los ejes. La lluvia y el granizo daban con gran fuerza en los cristales y estructura, donde sonaba como un tambor bien templado, cambiando de tono con los movimientos. Hice llamar al capitán Torrente, pero éste, ya entraba agarrándose a todo. Se sentó y ató; yo ajusté mi atalaje y avisamos al resto del pasaje. Nos cogimos fuertemente a los "cuernos" de pilotaje para poder controlar el avión y, a sugerencia suya, pusimos las hélices y la presión del motor para mantener una velocidad de 120 nudos; al menos, el granizo nos golpearía con menos velocidad y el avión volaría en mejores condiciones.

A pesar de todo, el tambor seguía sonando y contrapunteado además,

por unos gruñidos producidos por los esfuerzos que hacía la estructura del avión. Torrente y yo seguimos agarrados a los mandos, trabajando a fondo, sudando. A veces, los descensos eran muy profundos y bruscos. No me gustaba nada la situación y empecé a pensar muy mal. De pronto, me acordé del subteniente que había dejado en tierra y aún pensé peor; pero unas gotas de agua que empezaron a caer sobre mí, me sacaron del tonto pensamiento de considerarlo un gafe. El agua caía más abundante y tanto mi cara como mi traje de vuelo estaban mojados. De pronto, oí a quemado; era el agua que caía también sobre los equipos calientes y producía este efecto. Se me ocurrió que se podría producir un cortocircuito y anularnos algún sistema eléctrico, pero deseché la idea de que afectara a los motores. Sin embargo, tomé mis precauciones por si se apagaba la iluminación de la cabina, así es que volví hacia Dopico y le dije que preparase una linterna. Como iba encajado en la pequeña puerta que separa la cabina de mandos del resto del fuselaje con objeto de no darse contra el techo, al no poder mover la totalidad de sus brazos, levantó sus antebrazos cuando acababa mi frase y me enseñó no una sino ¡dos linternas! que hizo destellar a la vez. Me sonreí por su previsión que dejó corta la mía en tiempo y cantidad.

Toro preguntó a Casablanca sobre la extensión de la tormenta. La contestación del control fue terrible: según ellos, llegaba desde Casablanca hasta Tanger. Es decir, más de una hora metidos en aquellas condiciones. Torrente y yo nos miramos sin articular palabra, pero en su mirada leí algo así como ... no queda casi na, como si lo hubiera dicho en su chulesco madrileño.

Seguimos aferrados a los mandos y seguimos saltando. El termómetro nos marcaba una temperatura exterior propicia para la formación de hielo; era para darle aún mayor emoción al asunto. De vez en cuando, Dopico encendía la linterna y miraba cada plano; cuando lo hacía por encima de mi cabeza hacia el plano izquierdo, yo también miraba; una de las veces, vi con desconsuelo que la goma negra del borde de ataque del ala, estaba blanca; el hielo había aparecido.

Pedí permiso para cambiar de nivel y evitar así el engelamiento, pero no se nos autorizó por haber otros tráficos. Fue imposible salir del nivel nueve cero. Pero, afortunadamente, pudimos combatir el hielo con el sistema antihielo. Al pasar por la vertical de Tánger, salimos de las nubes y tuve una sensación her-

mosa; parecía haberme quitado una venda de los ojos o que se hubiese hecho de día a pesar de ser noche cerrada y sin luna. Por las luces de las ciudades, pude ver el dibujo de las costas africana y española del Estrecho. Y muy contento a pesar de estar mojado de agua y sudor, comuniqué a mis compañeros que aquel vuelo ya estaba en el bote.

Después de cinco horas y cincuenta minutos en el aire, aterrizamos en Morón donde repostamos para salir hacia Manises.

Entramos lloviendo en esta base. Torrente hizo una buena aproximación GCA aunque tuvo que valerse de vez en cuando de los limpiaparabrisas. Nos descargaron parte del material y nos pusieron carga para Torrejón. A pesar de estar lloviendo, me asomé al portalón del avión; el agua fresca que caía sobre mi cara me despejó y me encantó aspirar aquel aire tan familiar para mí, pues no en vano, lo había respirado durante ocho años cuando era teniente y capitán en el Ala de Caza número 1. Acabadas las operaciones de descarga y carga, nos despedimos de los de Aitana.

Sería más de la una de la madrugada cuando rodamos otra vez por entre las balizas azules de las mojadadas pistas de Manises. Y, sin más cosas que contar, llegamos a Torrejón pasadas las dos. Nos habíamos metido en el cuerpo diecisiete horas y cuarenta y cinco minutos de vuelo en menos de dos días. ¡Y qué horas...! las de vuelo por su emoción y la que era, por lo intempestivo.

Llegué a mi casa cerca de las cuatro; entré con cuidado para no despertar a mi gente. No obstante, mi mujer me preguntó si me había ido bien; contesté que muy bien. Le di un beso y me metí en la cama. Pero, a pesar de estar roto, no podía conciliar el sueño: los oídos me zumbaban, parecía que la cama se movía y hasta tuve la sensación de marearme; pero era que mi cuerpo reproducía los meneos del avión, lo que se llama el mareo de tierra. Recordé todos los momentos pasados; los rasgos humanos habidos; ¡las peculiaridades de los vuelos en avión de transporte! Cuando recordé al pobre subteniente que dejé en Gando con su ajuar, palpé el somier para comprobar que era de madera y que era mi cama; ya completamente seguro, sentí pena por él pero a la vez me alegré de no haberle dado la oportunidad de decir con voz temblorosa que a él no lo dejaron subir en aquel avión que nunca llegó.

Y debí decir algo en voz alta porque mi mujer se despertó sobresaltada: "¿Qué dices?". "Nada, que los muchachos del nivel nueve cero son unos tios". Y me dormí. ■