



Días que dejan huella

Cabina estanca

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ
General de Aviación

LA de hoy corresponde a la época del avión F-86F, Sabre y hace más de treinta años que ocurrió; concretamente el 25 de enero de 1960. Copartícipes de la misma fueron tres tenientes destinados en el 12 Escuadrón de Fuerzas Aéreas: José Luis Ballester Sepúlveda, Domingo Martínez de Pisón y Berástegui y Alfredo Baztán Sanmartín; valenciano, vasco y navarrico. Como recién llegados, su experiencia era pequeña; ese día iban a volar dentro de nubes en formación por primera vez.

La mañana estaba ideal para llevar a cabo la misión que nos habían programado. Se trataba de una formación "fluida" que se volaba a una altitud entre 35.000 y 40.000 pies. Pero las cosas sucedieron de tal forma que no tu-

vimos tiempo de realizar completamente lo programado. Txomin Pisón ni siquiera despegó por haber detectado un fallo en su avión.

Yo tripulaba el 203 que como luego se verá me salió rana. Podría haberme dado algún síntoma durante las pruebas en tierra y me hubiera quedado también, pero todo funcionó perfectamente. Antes de entrar en pista, accioné el interruptor del cierre de cúpula a la vez que agachaba la cabeza para que su arco anterior no me diera al deslizarse hacia delante. Al cerrarse, pude notar una presión en mis oídos que me demostraba se había producido perfectamente la estanqueidad de la cabina al inflarse la goma neumática que la sellaba. La verdad es que nunca me gustó el sistema de cierre de la cúpula del

F-86F que consistía en un motorcillo que la accionaba y mantenía en las posiciones de cerrada y abierta. Prefería la del T-33 en sentido de arriba abajo —salvo la precaución de no pillarle los dedos al otro piloto— y que se bloqueaba con un cerrojo metálico accionado manualmente. Otra cosa que tampoco me agrada era que para lanzar la cúpula en caso de emergencia, había que agachar la cabeza; de no hacerlo, incidiría sobre ella. Tal circunstancia era muy recalada en las conferencias de Seguridad en Vuelo en las que nos machacaban y machacaban que para saltar en paracaídas utilizando el asiento lanzable, había que bajarlo todo lo posible y agachar la testa porque la cúpula salía disparada para atrás y rebañando hacia abajo.

La meteorología era óptima para nuestros fines. El cielo estaba cubierto de nubes altas cuyas bases empezaban a 22.000 pies y los toques acababan a 31.000. Por debajo, la visibilidad era excelente; por encima todavía más y un sol radiante. Esta situación nos permitía mantenernos fuera de nubes todo el tiempo que quisiéramos, perforarlas hacia arriba permaneciendo en ellas no mucho tiempo, practicar la "fluida" y

descender realizando una maniobra instrumental real con mucho margen de altura.

Despegamos por la pista 30 de Manises y viramos a la izquierda para tomar rumbo sur y ascender al sector señalado para nuestra misión. Mientras subíamos, me dediqué a virar para comprobar que mis puntos me seguían sin dificultad. Incliné a un lado y al otro y siempre, fuese el viraje en el sentido que fuera, iban pegados a mí como dos lapas. Por mi parte, hice todo lo posible para evitar brusquedades aunque el grado de inclinación llegase a ser muy pronunciado en ocasiones.

Viendo que todo iba perfecto, decidí entrar en nubes. Mandé poner los interruptores: "Luces de posición, puestas". Por respuesta recibí dos lacónicos "Dos", "Tres" que correspondían al puesto que cada uno de ellos ocupaba en la formación y que confirmaban haber ejecutado mi orden. "Calefacción del pitot, puesta..." ... "Dos", "Tres". Y acabamos de efectuar todo lo preceptivo para evitar el engelamiento y que me perdieran de vista; a veces las nubes guardan sorpresas en cuanto a formación de hielo, generación de turbulencias y densidad; cuantos momentos ha habido en que a pesar de volar pegado al avión del jefe, lo único que quedaba de él era una luz de posición verde o roja en función del lado que se ocupaba.

Terminado el procedimiento descrito, dejé de mirar fuera para concentrarme en el vuelo instrumental antes de entrar en nubes; este sistema era una práctica muy bue-

na que utilizábamos y recomendábamos por sanísima pues se tomaba contacto con los instrumentos de a bordo antes de tenerlos como único medio de volar sin ver.

Después de unos seis o siete minutos, salimos de nubes y, por primera vez en aquel día, pudimos ver el sol que está reservado para los aviadores únicamente porque somos capaces de travesar el obstáculo que nos separa de él; ese sol más radiante y más intenso que el que se ve desde el suelo, porque a esas alturas, el cielo va perdiendo su color azul y se va oscureciendo, por lo que el contraste es mucho más fuerte.

Aquel día no vieron el sol ni los pájaros porque no vuelan altos y, sobre todo, porque no lo hacen entre nubes. Quizá sean menos inteligentes que los hombres, pero desde luego, son más listos.

Miré a los lados y observé que iban como debían ir y me alegré. Como viera que uno llevara levantado el protector de plástico ahumado, le ordené por señas que se lo bajara para evitar deslumbramientos y posibles daños en sus ojos por los rayos solares o en el caso de que ocurriera algún problema con su cúpula.

Nada más terminar mi indicación y como si se tratara de una demostración

práctica de mi teoría, ¡¡cataplúm!!!, sentí una tremenda explosión en mi cabina y vi con estupor que la cúpula se venía contra mi cabeza que encogí de forma instintiva. Pensé que se había catapultado, o que se había roto... o que se yo lo que me imaginé, porque el susto fue muy grande. A la vez y para más emoción, la cabina se despresurizó y mi cuerpo se infló como un globo para desinflarse rápida y violentamente por medio de un enorme eructo que salió por mi boca, tan tremendo que me dio la sensación de que me volvía del revés, produciéndome un intenso dolor en estómago y pulmones y proyectando mi máscara de goma unos cuantos centímetros hacia delante, a pesar de llevarla muy ajustada al casco y a mi cara, recuperando su posición normal cuando acabé de quedarme hueco. Pasado el cataclismo que duró menos en suceder que en contarlo, la cúpula volvió a su si-



"Mi cuerpo se infló como un globo para deshincharse violentamente a continuación".



"Cuando salimos de nubes, pudimos ver el radiante sol reservado para los aviadores únicamente".

tio cerrándose de golpe. Miré dentro y vi el altímetro de cabina marcando a pelo, es decir, 32.000 pies que era la altitud a la que volábamos; en menos de un segundo, mi cuerpo había sido elevado dese una confortable altura de 15.000 que mantenía la cabina por medio del sistema de presurización, a la indeseable y peligrosa en la que realmente estábamos. Uno de los puntos me gritó sorprendido y excitado: "¡Uno, se te ha abierto la cúpula!". Le agradecí el aviso que con tan buena voluntad me enviaba, pero ya me había enterado con creces. A pesar de todo, intenté contestarle pero mi voz sonaba afeminada y entrecortada; entre el canguelo que llevaba y el aire que no llevaba en mis pulmones, no me salía la voz del cuerpo.

Después de estos trágicos momentos y algo recuperado de la sorpresa aunque el estómago siguiera doliéndome de forma muy aguda, me decidí a volver a Manises conjugando el compromiso de bajar a mis inexpertos compañeros a través de las nubes con la urgencia de abandonar aquella altitud que tanto daño podría causar a mi organismo. Opté en principio por la primera, dejando la segunda para cuando viéramos el suelo.

Puse el equipo de oxígeno al 100% para que supliera su carencia a esa altura y llamé a la torre de control que no podía oírme ¡cómo iba a poder si yo casi tampoco oía! Aspiré todo lo que pude de aquel aire tan poco denso, para hacer que mis cuerdas vocales vibrasen. Como pude, tomando aire entre palabra y palabra y por entregas, logré que la torre me entendiera: "Manisesestoyen emergencia solicito descender desde nivel 320 por derecho con rumbo 360 hasta el radiofaro". El control me autorizó y decidí que en cuanto tuviera contacto visual con el suelo, no me verían ni el radiofaro ni los dos que llevaba a mis cachas.

Establecí un régimen normal de descenso y fuimos tragados por las nubes. Preocupado por lo que había sucedido y por el dolor de estómago que me hacía retorcer, me abandoné a mi problema físico y dejé de concentrarme en el vuelo instrumental. Cuando volví a la

realidad, observé en el horizonte artificial que llevábamos una inclinación de más de 90º y que habíamos entrado en un picado muy pronunciado. Mi reacción instintiva fue la de enderezar y reducir la bajada, pero tuve la calma suficiente para pensar en mis dos educandos: "¡pobres hombres!". Con este incentivo logré recuperar suavemente la posición anormal, volviendo a los parámetros iniciales. Preocupado por si los había perdido, eché un vistazo a cada lado y allí iban mis dos "tigres" como si nada. Para demostrarles que todo estaba controlado, darles sensación de seguridad y preguntarles qué tal iban, levanté mi mano izquierda con los dedos pulgar e índice unidos por las yemas para formar la O de Okey, a lo que contestaron uno a uno con un gesto afirmativo de cabeza. Tranquilizado, seguí concentrado en los instrumentos, pero el agudo dolor de estómago hizo que al poco me distrajera nuevamente y entrásemos otra vez en la misma situación anormal que afortunadamente se resolvió de igual manera. Me hice el firme propósito de que no volvería a suceder por tercera vez, lo que conseguí con no poco esfuerzo.

Por fin salimos de nubes y con gran alegría pude ver de nuevo la huerta valenciana. Tal como lo había pensado arriba, ordené a mis puntos que se separasen: "¡Abrirse!" y realicé una inversión para descender lo más rápidamente posible. a 10.000 pies, nivelé y me quedé más tranquilo porque, de momento, ya había conseguido casi todos mis objetivos; sólo me quedaba tomar tierra. Avisé a la Torre mi maniobra e intenciones y di las últimas instrucciones a los miembros de la formación para que completasen una misión alternativa por debajo de nubes. Mi voz volvía a oírse normal, segura y hasta mandona; a la presión del aire más denso que entraba en mis pulmones se sumaba el hecho de tener casi resuelto el problema.

Durante el tiempo que empleé en que se consumiera el combustible de los depósitos exteriores para permitirme aterrizar con toda seguridad, me dediqué a observar la cúpula. Permanecía pegada al arco del parabrisas, pero me sorprendí cuando a través de los carriles laterales y del supuesto sello de goma, podía ver el suelo; iba tan fuera de su posición

normal que pensé estaba desencajada. Para ver si podía descubrir algo más, decidí hacer una prueba. Reduje la velocidad por debajo de 215 nudos indicados para poder abrirla. Accioné el interruptor de apertura. La cúpula, que tantos movimientos indeseables e inoportunos había realizado, me respondió con un total estatismo. Aquello no me hizo ninguna gracia. No sabía qué avería podría tener y si tendría alguna influencia negativa en otros sistemas. Desconocía si en un momento dado saltaría autocatapultada y golpearía mi cabeza. Ignoraba si se desprendería por algún efecto aerodinámico o por cualquier otra razón. La imaginación es libre y vuela muy deprisa, sobre todo cuando me encontraba tan afectado por el pali-zón recibido y mi estómago seguía doliéndome más de la cuenta. Mi preocupación era lógica pues el año anterior, los médicos me habían dado de alta de una úlcera en el duodeno por considerar que había cicatrizado y estaba totalmente curada. Desde febrero hasta mayo había estado sin volar el Sabre porque esta dolencia era excluyente.

Así es que decidí no esperar a que se consumieran del todo los depósitos externos. Era mejor aterrizar tomando alguna precaución por el exceso de combustible que seguir en el aire con un avión averiado y un piloto muy tocado física y moralmente. Bajé el asiento todo lo que pude para evitar que la cúpula me diera si se desprendiese y me dirigí hacia la base.

Realicé un tráfico de motor parado simulado y tomé tierra sin novedad. Al abandonar la pista accioné el interruptor de apertura de la cúpula para abrirla y de nuevo me encontré con que no se abría. Empecé a sentir claustrofobia y la imaginación volvió a dispararse con pensamientos terribles. Me encontraba prisionero del avión y no tendría ninguna gracia que no pudiera abandonarlo si por alguna causa tuviera que hacerlo, ¿un fuego?, ¿salirme de la pista de rodaje por algún error o fallo en la dirección del avión?, ¿posibilidad de lanzarla por el sistema de emergencia si fuera éste el único medio de poder salir del avión si ocurriera algo de lo anterior...? La sensación de claustrofobia se me iba agravando. Después de lo pasado estaba deseando volver a tener contacto con la madre tierra y con

el aire exterior. Ansiaba con toda vehemencia abrir la cúpula, quitarme la máscara y respirar el aire natural.

Intenté la apertura dos o tres veces más accionando con más fuerza el interruptor, pero la cúpula era un marmolillo. Con rabia, agarré el asa de apertura manual y la sacudí en varias direcciones; en uno de los movimientos ví que cedía y se venía hacia atrás con mi mano, produciéndome tal alegría que gran parte de mis dolores de estómago se mitigaron y me transformé de hombre atormentado por mi encierro, en libre y feliz. Solté la máscara de su enganche dejándola colgando del lado izquierdo del casco y aspiré el aire frío y perfumado de azahar de aquella nublada mañana valenciana de enero. Pareció que la vida entraba otra vez en mi molido cuerpo.

Referí todo lo sucedido al oficial de Seguridad de Vuelo sin omitir nada para que mi experiencia sirviera a los demás en un sano propósito de evitar los accidentes o aminorar sus efectos si ocurrían. Como era natural en estas confesiones, me corrí por las cosas que no hice o que hice mal: no haber puesto el oxígeno a presión en vez de al 100% para asegurar su entrada en mis pulmones aunque yo no aspirase; no haber descendido con toda rapidez nada más ocurrir la descompresión y dejar mi cuerpo tanto tiempo expuesto al peligro de una embolia gaseosa porque hubieran podido formarse burbujas en la sangre como le sucede al champán cuando se descorcha la botella; también me tiró de las orejas por mi falta de atención al vuelo dentro de nubes que dio lugar a que por dos veces entrásemos en posición anormal; y no recuerdo si por alguna otra cosa, pues hace ya tanto tiempo...

También me obligó a ir a la enfermería. El comandante Sanjurjo, médico y con un sentido del humor muy especial, quizá por restar importancia a la gravedad de lo ocurrido me dijo sonriendo: "Ya puedes decir que tienes la úlcera curada totalmente; ésta ha sido la mejor prueba; de no ser así, tu estó-

me contaron que el fallo fue debido al motorcillo que mantiene la cúpula presionada contra la estructura del avión. Al desengranarse, la dejó libre y como la presión que había en la cabina era muy superior a la exterior, se liberó originando la descompresión de forma tan explosiva; cuando se igualaron las

presiones, la cúpula fue empujada hacia delante por efecto de la velocidad de los filetes de aire que presionaron sobre la forma aerodinámica de aquella, en mi cuidado por evitar que los puntos tuvieran sensaciones desagradables dentro de nubes —los aviadores llamamos sensación de floten— procuré mantener una velocidad indicada bastante alta; cuando ocurrió el desaguado íbamos a 250 nudos de velocidad indicada; de haber ido a menos de 215, lo más normal es que la cúpula se hubiera desprendido y al problema habría que añadir otro problema.

Pasaron los días de observación; al no sentir ninguna anomalía en mi organismo y tras las últimas pruebas médicas, recibí la autorización para reanudar mi vida normal y volver al "andamio", nombre cariñoso que los aviadores damos al avión, en similitud a la muy ad-

mirada profesión de albañil que tanto tiene de andar por las alturas y de indudable riesgo.

Y la gran pena que siento ahora es que José Luis Ballester Sepúlveda no podrá leer este artículo si así lo deseara porque ya está en la Verdad. Unos años después de su primer vuelo en formación entre nubes tripulando un Sabre, se estrelló en Ibiza a los mandos de un avión de pasajeros como comandante de Iberia en un Caravelle ■



"Observé que íbamos inclinados más de 90° y que habíamos entrado en un picado muy pronunciado."

mago se habría rajado como una sandía cuando se le da un golpe". Y me ordenó que estuviese al menos setenta y dos horas sin volar y que fuera a verle todos los días para comprobar si me dolía alguna articulación o sentía mareo o vértigo y poder detectar algún posible trombo por haberse producido alguna bolita de nitrógeno en mi sangre.

Regresé al escuadrón llevando una gran sensación de cansancio, como si hubiera recibido una gran paliza y allí