

Mi primer Vuelo

LEOCRICIO ALMODÓVAR MARTÍNEZ
General del Ejército del Aire

MESES ANTES DE SU FALLECIMIENTO EN DICIEMBRE PASADO, EL GENERAL LEOCRICIO ALMODÓVAR, ASIDUO COLABORADOR DE NUESTRA REVISTA (HABÍA SIDO TAMBIÉN EN LOS 90 DIRECTOR DEL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA, Y POSTERIOR JEFE DEL SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EA), CON BUENA MANO PARA LA PLUMA COMO LA TUVO PARA EL VUELO COMANDANDO LA PATRULLA ACROBÁTICA “ASCUA”, ME TRAJÓ ALGUNO DE SUS ESCRITOS QUE HABÍA ENCONTRADO ORDENANDO VIEJOS PAPELES. UNO DE ELLOS ES ESTE QUE HABÍA TITULADO “MI PRIMER VUELO”.

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA NO HA VISTO MEJOR FORMA DE HOMENAJEAR A QUIEN FUE JEFE DE NUESTRO SERVICIO HISTÓRICO, QUE PUBLICANDO ESTE SENTIDO ARTÍCULO, PRECISAMENTE CUANDO HACE POCO QUE EL GENERAL EMPRENDIÓ EL MÁS EMOCIONANTE Y LARGO DE LOS VUELOS,... SU ÚLTIMO VUELO.

(COL. JOSÉ TAMAME CAMARERO. DIRECTOR)

Por fin se iba a hacer realidad mi gran ilusión de volar. Lo haría en el cuarto curso de mi carrera; un poco tarde. El plan de estudios de aquellos años en la Academia General del Aire establecía que los caballeros cadetes que habían ingresado en el Arma de Aviación, empezaran a volar desde el primer curso. Sin embargo, yo no estaba en este caso pues ingresé en el Arma de Tropas de Aviación y ya habían pasado tres años desde entonces. Y ya era alférez alumno.

Cuando años antes comuniqué a mi padre que quería ser militar de Aviación, me respondió:

– *Me encanta que te hagas militar, pero de volar, ¡ni hablar!*

Para nosotros, personas que no habíamos visto un avión más que en el cine, y de tarde en tarde cuando alguno sobrevolaba mi pueblo a gran altura, volar era poco menos que un milagro. Y cuando veíamos ese milagro, era un acontecimiento.

– *¡Por allí va un aeroplano; mirad, mirad!* –decía uno de los que se habían echado a la calle.

– *No lo veo. ¿Dónde está?* –decía otro.

– *Allí... ¿ves aquella nube...?*

– *¿Cuál?*

– *Aquella que te señalo; mira, ¡allí!*

– *¿Lo ves en la parte izquierda?*

– *Ahora lo veo... ¡qué alto va!*

– *¡Qué valor hay que tener para llevar un aparato de esos, con el peligro que tiene!*

Y se organizaba la discusión de si era aeroplano o aparato, porque en aquellos años posteriores a la Guerra Civil, la palabra avión aún no se había extendido relegando aquellas al olvido. Y los que se las daban de más cultos, decían que no era ni aparato ni aeroplano, sino “aeroplano”. Pero estas discusiones no llegaron nunca a los extremos del cuento en el que dos paletos discutían si era “vión” o “roplano”, y que al llevar el asunto al señor alcalde para que decidiera por ser el que más sabía, éste, de los de boina, capa y garrota, sentenció diciendo que los dos tenían razón, que lo mismo se podía decir “vión” que “roplano”, pero que “trécicamente” se decía “parato”.

Aparte esta broma que no sé si en caja o no aquí, la verdad es que mi familia había visto muy pocos aviones. Y desde luego, posado en el suelo, ninguno. No era de extrañar que mis padres no quisieran que volara ni que yo mismo pudiese tener las ideas claras sin conocer la milicia, ni los aviones, ni ascendiente alguno que fuese o hubiese sido piloto y me animase a volar. Sin más, acaté su patria potestad por ser menor de edad y empecé a prepararme para intentar ingresar en la Academia al poco de cumplir los dieciséis años, consi-



guiendo aprobar las fuertes oposiciones a los diez y ocho y con siete cursos de Bachillerato.

Pero una vez dentro me picó el gusanillo de la curiosidad:

—¿Qué será volar? —me decía una y otra vez— ¿Tendré el suficiente valor para hacerlo? Cuando inicie la carrera de despegue en el campo de tierra y antes de irme al aire vea que mi avión se acerca a mucha velocidad a los edificios de las aulas y de la enfermería, ¿aguantaré pensando que no me voy a dar contra ellos porque me iré al aire antes, o por el contrario, cortaré los gases al motor para quedarme en tierra y no arriesgarme a saber cual es la solución a mi duda?

Veía a mis compañeros de Promoción que eran “de vuelo” contar sus hazañas aéreas que algunos exageraban algo o bastante, en función de sus caracteres, porque en este asunto, siempre ha habido un mucho de vanidad, de presunción, y aunque no nos hemos considerado superhombres, ha de admitirse al menos que volar no es una actividad normal del hombre. Los pájaros son los únicos que han sido creados para volar; los hombres para andar. Y mira por donde, su in-

teligencia, su curiosidad por descubrir cosas, su afán de vencer a la naturaleza, ha hecho que vaya contra sus leyes y ponga en el aire un vehículo más pesado que él y lo dirija hacia donde se le antoje. Y ha hecho aún más. Si los pájaros vuelan naturalmente, pocos son los que lo hacen de noche. Y, desde luego, no se sabe de ninguno que lo haga dentro de nubes. El hombre, más loco que los pájaros, lo hace apoyado en la técnica que ha ido creando. Por eso, exculpando a mis compañeros ese explicable pecadillo de vanidad, yo caía en otro más grave que era el de tenerles envidia a pesar de todas mis dudas sobre mis posibilidades.

—Dice el profesor que soy el mejor del grupo —decía uno.

—Pues yo estoy moralmente suelto —le oía a otro— pero que no me puede dejar volar solo aún porque he de cumplir el mínimo establecido de horas de doblemando.

—Oye —presumía un tercero— quisiera que vieses cómo me salen los aterrizajes; es que ni se nota que he tocado el suelo.

Pero la suerte se alió conmigo para darme la oportunidad de ver si valía o no. Por una de esas vicisitudes que sufren las organizaciones, el Ministerio del Aire decidió hacer desaparecer el Arma de Tropas de Aviación, creando una sola Arma y dos Servicios: el de Vuelo y

el de Tierra. Y en esta fusión, permitía que los que aún no habíamos cumplido veinticuatro años y pasásemos un reconocimiento médico y unas pruebas físicas y psíquicas muy duras, pudiéramos ingresar en el Servicio de Vuelo.

Y como tenía veintiuno y suponía que era una persona normal, no dudé. Elevé mi instancia. Fui a Madrid con otros compañeros al Centro de Investigación Médico-Aeronáutica, más conocido por el CIMA, que estaba situado en plena Ciudad Universitaria, en los sótanos de la Facultad de Medicina. Allí, los médicos especialistas en cada rama nos hicieron muchas cosas. Tanto que tuvimos la sensación de haber sido tomados como conejillos de Indias para experimentar los equipos que, provenientes de los Estados Unidos, no hacía mucho tiempo se habían instalado.

Entre las pruebas físicas se incluyó la de la centrifugadora, que nos hizo girar a gran velocidad haciendo que nuestro cuerpo adquiriese un peso ocho, nueve, diez... no sé cuántas veces superior al normal. Mis juncales setenta kilos para mi estatura de uno setenta y seis pudieron transformarse en setecientos, ochocientos... cuando la máquina alcanzó su máxima velocidad de giro. Recuerdo que mi posición era de pie con la espalda apoyada sobre una placa vertical que formaba parte de un alojamiento situado al extremo de un largo brazo que terminaba en el centro de giro; el otro radio era un contrapeso para evitar que el brazo donde yo iba, saliera volando cuando girase a gran velocidad. Me ataron. Mis brazos estaban estirados sobre el cuerpo con las manos cruzadas. Los ojos cerrados. Y la máquina empezó a girar lentamente acelerando poco a poco. Al principio resultó hasta agradable, pero cuando aumentó la velocidad noté una fuerte opresión en el pecho que casi no me dejaba respirar. Las manos se apretaban contra mi cuerpo. La carne de la cara y papada se fue hacia atrás. La boca se estiró de tal forma que parecía iba a desgarrarse. Y a pesar de que mi postura seguía siendo vertical, tuve la sensación de estar acostado porque el líquido vestibular que transmite al cerebro la posición del



cuerpo, se había ido también hacia atrás.

—*Levante la mano derecha* —oí decir al médico que realizaba la prueba a través de unos altavoces—. Lo intenté, pero todo mi esfuerzo, grandísimo, consiguió únicamente separarla muy pocos centímetros de mi vientre.

—*Suficiente. Bájela.*

Cuando dejé de hacer fuerza, la mano se disparó contra mí, dándome tan fuerte golpe que, a pesar de mi miedo y de mis otras grandes dificultades descritas, me hizo exclamar ¡uuu...! sin que se oyera, porque no tenía aire suficiente dentro de mis pulmones para emitir sonido alguno.

Cuando acabó esta prueba, nos agruparon y condujeron a la cámara de baja presión a la que accedimos por una puerta metálica que luego cerraron con un gran volante; era como las compuertas estancas en los barcos y submarinos o como las de las cajas de caudales de los bancos, aunque más pequeña. Y menos mal que con nosotros se metió un médico, por lo que pude pensar que no sería una encerrona puesto que uno de nuestros examinadores estaba allí. Empecé a oír unos soplicos que correspondían al vaciado de aire de la cámara. Un altímetro me indicaba la altura simulada por la que pasábamos. A menos aire, más altura. Y consecuentemente, menos oxígeno. Y también menos presión.

—*Pónganse las máscaras* —ordenó el médico.

Obedecemos rápidamente. Comprobó uno por uno que el oxígeno llegaba a nuestros pulmones con normalidad.

—*Ya estamos a diez mil metros. Vamos a hacer la prueba de altura para medir lo que aguantan sin perder el conocimiento por falta de oxígeno. Mandaré quitarse las máscaras por grupos; cuando lo hayan hecho, que cada uno vaya escribiendo en ese folio desde cien hasta cero, pero al revés.*

Y empecé la prueba. Escribí 100, 99, 98, 97... De vez en cuando el capitán médico metía la mano por encima de mi hombro y anotaba con lápiz rojo un número entre los que yo había escrito.

—*¡Qué bien me está saliendo!* —pensé—. *Ni un fallo. ¡Qué tío soy!*

Y seguí con la tarea. Muy contento. Optimista. El médico volvía otra vez y trazaba una nueva raya. Y así hasta que mi cabeza se inclinó hacia adelante, cayendo materialmente sobre el papel sin que pudiera hacer nada por evitarlo y sin darme cuenta de lo que ocurría. No obstante, seguía escribiendo. Qué peligrosa es la hipoxia. Se está empezando a morir por falta de oxígeno en la sangre y resulta que la víctima está con un optimismo fuera de lo normal. Se cierran los ojos. La cabeza se inclina. Y si se espera un poco más, se muere, no sólo sin sufrir, sino con alegría. Por eso esta prueba fue una lección que luego, al correr los años y tripular aviones de altas características que volaban a grandes alturas, recordé aquel día de octubre de 1952, cuando la Universitaria se encontraba plena de ocres, amarillos y rojos producidos por el bello otoño madrileño.

Me puso la máscara y reaccioné rápidamente. Y seguí escribiendo.

—*Pare, pare ya y observe* —me dijo.

Miré el papel y a partir de la segunda raya roja que él había hecho, mi escritura empezaba a repetir números o a contar hacia arriba, hacia el cien, en vez de ir hacia el cero. Pero los que había escrito sobre el minuto cuatro y cinco, pues eso indicaban las rayas que hizo, era un desastre que me impresionó. Cada vez había más errores; pero lo más grave es que la escritura, según el tiempo transcurrido sin máscara, se le iba pareciendo más a los garabatos de un niño que a lo que puede hacer un joven de veintidós años que durante varios se había dedicado fuertemente a aprender matemáticas. Los renglones se inclinaban más y más hasta que alrededor de la marca de cinco minutos, ya no había números, sino unas extrañas marcas. Y como final, una línea vertical que iba desde la mitad del folio hasta el pie. Supongo que eso lo hice cuando caí inconsciente sobre el papel y arrastré el lápiz por la superficie.

Pero el efecto fue mayor en mí cuando, ya recuperado por el oxígeno que me suministraba mi máscara, observé la misma prueba hecha por los otros compañeros.

—*Pero... ¿cómo es posible? Fulano está riéndose a pesar de lo mal que*



está escribiendo los números. ¡Y ahora pierde el sentido! Y cuando le pone la máscara da como un respingo y continúa otra vez manos a la obra con gran diligencia. Yo he debido hacer lo mismo, pero no sé nada de lo que me ha sucedido y lo que he hecho estando inconsciente.

Y vino el número final de la cámara que consistió en meter rápidamente la presión para simular el fuerte picado de un avión.

—*Señores,* —dijo el capitán— *ahora vamos a hacer un descenso de 140 metros por segundo. Si a alguien le duelen los oídos, que abra la boca y grite todo lo que pueda. Así se le calmará el dolor.*

Dicho y hecho. La cámara empezó a soplar dando paso al aire que aumentaba la presión. Y yo comencé a sentir una fuerte presión en los oídos. El altímetro bajaba y bajaba. El dolor se me fue haciendo más agudo hasta llegar a un nivel insostenible. Y no solo me dolían los oídos, sino también el nervio que desde cada uno de ellos pasa por el cuello y llega hasta el principio del hombro. Era imposi-



ble de aguantar. Y empecé a gritar. Y como yo, otros compañeros; casi todos. Los aullidos se oían a pesar del ruido de la cámara y de llevar las máscaras puestas.

—Pero, ¿qué pasa? —dijo el capitán médico—. *No entiendo que les duela tanto. Qúitense las máscaras.*

El griterío fue entonces de tal nivel que decidió reducir la velocidad de descenso. Y por fin, cesó el ruido cuando la presión del interior de la cámara fue la misma que había en la habitación donde estaba ubicada. Se abrió la puerta y salimos de allí medio trastabillando. Los que teníamos un poco de catarro no oíamos casi nada; nos habíamos quedado sordos. Y cuando hablábamos, teníamos la sensación de tener la cabeza metida en una olla. Yo notaba que mi cabeza me retumbaba cuando hablaba, pero

no me oía. Y así estuve más de un mes. E incluso empecé a volar sin oír bien del todo aún. Y menos mal que no se me rompieron los tímpanos. Quizá fue mi espléndida edad lo que me salvó de este mal mayor.

Cuando treinta años después de aquel reconocimiento me encontraba haciendo el curso para el ascenso a general, supe por fin la razón de porqué nos sometieron a tan fuerte descenso en la cámara. Un día, el coronel médico Merallo Magdaleno vino a darnos una conferencia sobre fisiología del vuelo. Entre las cosas que nos contó, una fue ésta:

—*Como saben, yo estaba en el CI-MA en los comienzos del Centro. Una de las cosas que no entendía era que a todos les dolían los oídos en la cámara de baja presión de tal forma que daban unos alaridos que ponían*

los pelos de punta. Y yo que también estaba dentro, no sentía ningún dolor. Y por fin me enteré de lo que pasaba: descubrí que mis tímpanos estaban perforados y claro, la presión no incidía sobre los mismos, sino que se equilibraba a través del agujero. A partir de este momento, fui más moderado con la cámara. ¿Hay entre vosotros alguno de aquellos pobres hombres a los que hice sufrir tanto sin querer...? Una de las manos que se alzaron fue la mía. El pidió perdón y todos reímos.

Por fin, admitido apto en el reconocimiento médico, el día 13 de octubre de 1952 iba a realizar el primer vuelo de mi vida, pues ni siquiera había hecho el cursillo de vuelo sin motor que todos mis compañeros que ingresaron directamente en el Arma de Aviación hubieron de hacer antes de su incorporación a la Academia. Yo estaba virgen en ese campo y en muchos más.

Como es natural, todos estos pasos y actividades fueron hechos por mí sin decir nada a mis padres. Como ya había cumplido veintiún años, era mayor de edad legalmente y además, mi empleo de alférez me permitía la independencia económica. Con las 333,33 pesetas que percibía al mes, los liberé de esta carga costeándome el internado, los libros y todo lo necesario para mi carrera, y aún me quedaba algo para pasar el mes; un poco más de las 25 que mi padre autorizó a pagar durante mis dos primeros años de carrera, cuando aún no ganaba ni un duro, para mis particulares necesidades mensuales. Creo que todo esto me avalaba para decidir mi futuro por mí mismo y sin que mis padres pudieran oponerse. No obstante, para evitar cualquier riesgo, preferí actuar por el procedimiento del hecho consumado, evitando así que en un momento de debilidad o por sensibilidad hacia ellos, renunciara a seguir adelante con mi idea de descubrir si yo servía para volar o no. Solo mi novia lo supo antes de tomar la decisión definitiva. Tenía derecho. Como lo normal era que nos casáramos, como así ocurrió años después, su vida cambiaría al hacerlo con un piloto que conoció cuando aún no lo era. Cuando expliqué a María mi de-

cisión a través del teléfono, contestó con un lacónico:

–*Bueno... tú verás.*

El día anterior a mi primer vuelo estuve en casa, en Aspe, mi pueblo, porque era el día del Pilar. Antes de subir al autobús que me llevaría a la estación a tomar el tren que, a su vez, me transportaría a Alicante, y aquí subir al taxi alquilado entre unos cuantos compañeros para volver a Santiago de la Ribera, lugar en que se asentaba la Academia General del Aire, a solas con mi padre, le conté la decisión y mis razones.

–*Tu ya eres mayor de edad; sabes mejor que yo lo que es esa carrera y, por lo tanto, tienes más criterio para decidir. Tú sabrás.*

La lógica y serena respuesta de mi padre me emocionó y le abracé.

–*Venga, venga...* –respondió también emocionado, no sé si por mi reacción o por la preocupación que le causaba la decisión... *¿Y cuando empezarás a volar?*

–*Mañana a las nueve. Ya me he visto en el plan de vuelos. Pero con profesor. Uno muy bueno. Un gran piloto.*

–*¿Qué deprisa van las cosas!*

–*Sí. Pero no te preocupes. Ya verás como todo sale bien. Oye, yo no tengo valor de decírselo a la madre, así es que a ella se lo cuantas tú cuando encuentres un momento bueno.*

Mi padre quedó con la noticia y el “paquete”. Más adelante, en Navidad, me dijo que a ella le dio por llorar al enterarse porque poco menos que ya me borraba de la lista de los vivos. Pero se acostumbró.

La mañana de mi primer vuelo fue esplendorosa. El sol asomó por el Mar Menor precedido de unas luces y un colorido indescriptibles. Qué hermosos aquellos amaneceres que se veían desde la Academia. Los reflejos en el mar, habitualmente en calma, multiplicaban los efectos cromáticos.

Unos días antes, me habían entregado el equipo de vuelo consistente en un casco de tela con gafas, como el que llevaban los pilotos en las películas que proyectaban en el cine de mi pueblo cuando yo era niño haciendo un descanso entre cada uno de los rollos para cambiarlo. Al ponérmelo

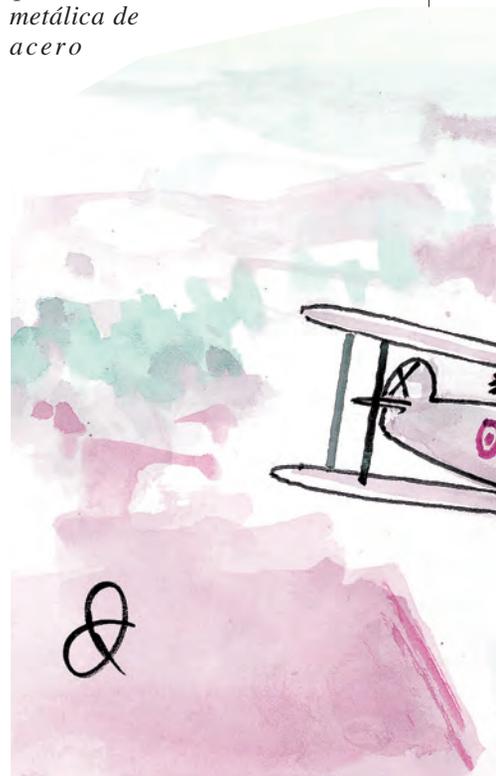
por primera vez, me identifiqué con James Cagney y Clark Gable que hicieron algunas sobre la época heroica de la incipiente Aviación. El traje se componía de dos piezas, cazadora de tela color caqui con cremalleras en el centro y en los dos bolsillos que abrían y cerraban en sentido vertical; y pantalones también con cremalleras. Ambas piezas tenían un forro de lana que se acoplaba con botones y cordones situados estratégicamente; el de la cazadora iba rematado con un cuello grande de piel algo basta, pero que era fundamental para preservarme del frío que hacía en aquellos aviones descubiertos. La orden de poner o quitar los forros era dada por el director de la Academia que establecía la uniformidad según la estación del año. A veces ocurría que el verano o invierno estacional se adelantaba o retrasaba al “termómetro” del coronel, y como no era cuestión de andar cambiando la uniformidad cada dos por tres, nos pelábamos de frío por no llevar los forros o nos asábamos de calor por llevarlos. Completando el equipo, unos guantes de piel marrón que llegaban hasta el antebrazo y forrados interiormente de borreguillo; unas botas también marrones muy duras en la parte del pie con suela de goma y de piel vuelta en la media caña; también iban forradas de borreguillo y se abrían y cerraban por medio de una cremallera lateral, ajustándose arriba por una correa que rodeaba la abertura que quedaba a la altura de la pantorrilla. Pero estas botas se usaban en pocas ocasiones en los vuelos normales por lo incómodas que resultaban para andar y mandar en los pedales y frenos de aquella ligera avioneta. En los vuelos a mucha altura resultaban muy útiles, y en los viajes también. Pero sobre todo, eran de un gran interés cuando en los meses de invierno, el oficial de Semana permitía ponérmolas durante las horas de estudio en las grandes salas de las Escuadrillas ayunas de calefacción.

Equipado con mi mono de vuelo, me dirigí formado con mi Sección a la línea de vuelo donde nos esperaban las avionetas Bücker, Bü 131 de fabricación alemana que se encontraban con los motores en marcha calen-

tando para su puesta a punto por los mecánicos que previamente las habían sacado de los hangares y revisado.

Como es natural, antes de este momento, nos habían instruido en teoría del vuelo y aerodinámica y nos habían explicado la avioneta. Recordando años después aquellas enseñanzas tan elementales que entonces nos parecían un misterio, hacía gracia ver que todo había sido rebasado por los nuevos conceptos aerodinámicos. Aquello de que las alas tienen un borde de ataque redondeado, son planas por abajo y convexas por arriba, porque de esta forma, la presión del aire abajo y la succión arriba mantienen el avión en el aire, ha sido superado. El avión con el que alcancé 2 de MACH tenía un ala que era lisa totalmente y unos bordes de ataque que parecían cuchillas donde más de un compañero se ha cortado y abierto una brecha en la cabeza al hacer la revisión prevuelo. Pero esos días previos al de mi primer vuelo y muchos años después, aún no sabía estas cosas que luego aprendí al tripular aviones a reacción de la primera y segunda generación.

–*La avioneta Bücker es un biplano que tiene una estructura metálica de acero*



al cromo-molibdeno –nos decía un profesor haciendo un alto como para tomar aire después de soltar de un tirón lo de cromo-molibdeno. Las costillas que dan la forma aerodinámica a los planos son de madera. Todas sus superficies van enteladas con lona pintada de novabia para darle fuerza y tensarla. El motor es un Hirtz de 80 caballos de fuerza que puede volar en invertido. Es acrobática. La velocidad de crucero es de 120 kilómetros por hora y puede alcanzar una máxima de 250 en picado. Es un gran avión porque enseña mucho y enseña porque hay que hacerle muy bien las cosas cuando lo volamos. Es muy sensible al mando. Y hay que andar muy vivo con los pies; sobre todo en el suelo al rodar, despegar y aterrizar; en estos momentos, sobre todo cuando se pierde la velocidad tras la toma de tierra y los mandos aerodinámicos dejan de ser efectivos, se puede hacer un caballito con toda facilidad si el avión se sale de la rectitud de la marcha y no corregimos hacia el lado contrario.

Y así, en las clases teóricas sobre el avión, fuimos aprendiendo. Y supi-

mos que un “caballito” era un giro muy rápido que el avión hacía en el suelo y que daba lugar normalmente a que iniciase un vuelco originado por la fuerza centrífuga, no llegando a ponerse patas arriba porque el ala de abajo de la parte exterior del giro arrastraba sobre el suelo, rompiéndose la tela y alguna que otra costilla del armazón de madera.

–Tiene una palanca –decía– que si la accionamos hacia delante, el avión pica. Si en sentido contrario, encabrita; asimismo, en los sentidos laterales. Tiene unos pedales para la dirección. Esto es el contacto de los magnetos con sus cuatro posiciones: FUERA, M1, M2 y M 1+2; normalmente se vuela en esta última posición porque así funcionarán las dos y volaremos con más seguridad.

Esto es el altímetro. Esto es el variómetro. Esto es el indicador de virajes, más conocido como el bastón y la bola. Si ésta va centrada durante el vuelo aunque el bastón se desplace, quiere decir que el avión está virando y el vuelo es coordinado, y que lo estamos haciendo bien. Y aquí está el cuenta revoluciones del motor.

Todo era muy simple, pero a nosotros nos pareció complicadísimo en aquellos momentos.

–Aquí a la izquierda está la llave de gasolina que tiene tres posiciones: CERRADO, ABIERTO y RESERVA. El avión tiene una autonomía de tres horas y media volando normalmente; aunque en los vuelos a gran altura, a unos tres mil metros o así que es el techo máximo que puede alcanzar, tiene más usando el corrector que es esta palanquita que está junto al mando de gases y regula la mezcla aire-combustible.

Al llegar a la línea donde estaban todas las avionetas, me presenté a mi profesor, el capitán Pérez Pascual; decían que era muy bueno como tal y también de carácter, y que no gritaba en el aire, salvo en contadas ocasiones y cuando se cabreaba muchísimo. En aquella época, no sé si por tradición o porque tenía que ser así, la enseñanza en vuelo se hacía por los profesores casi siempre gritando. Estoy seguro de que si él lo hubiese hecho conmigo, yo jamás hubiese podido ser piloto.

–A la orden de Vd. mi capitán. Se presenta el alférez alumno Almodóvar Martínez.

–Muy bien. ¿Ha volado Vd. alguna vez antes?

–No, mi capitán.

–Bueno, no se preocupe. Ya verá como le gusta. Vamos al avión.

Yo iba con una mezcla de alegría, miedo a lo desconocido, interés. No sabía si seguir o cortarme la coleta antes de intentarlo.

–¿Y si me mareo? –pensé.

Llegamos al avión. Mi profesor subió a la cabina delantera agarrándose a dos asas que tenía el plano de arriba en su parte central, junto al borde de salida y fue engullido por la angosta cabina. Yo solo veía sobresalir su cabeza cubierta por el casco de tela.

–Cuidado, mi alférez –me avisó el suboficial mecánico–. Pise aquí en la parte negra que es la dura, no vaya a meter el pie en la tela del plano y lo rompa.

–¿Qué...? ¡Ah, sí... muchas gracias! –contesté–.

Debí verme algo nerviosillo. Eran tan veteranos y habían pasado tantos alumnos por sus manos que nos leían



el pensamiento por nuestros gestos y acciones. Y estaban muy atentos en el cuidado del material.

Mi profesor comenzó a atarse. Yo hice lo propio ayudado por el suboficial. Fui pasando las correas del paracaídas entre ellas y sobre mis ingles y pecho, de tal forma que quedé correctamente sujeto a él que además me servía de asiento; duro y plano, pero asiento al fin y al cabo. Después, me uní al avión por medio de un atalaje formado por dos correas acabadas en sendos triángulos metálicos que pasaban sobre mis hombros y se sujetaban por un pasador que había en uno de los lados del cinturón que se introducía en la anilla que tenía el otro.

–*Póngase esto* –dijo el suboficial.

–*¿Qué es?* –contesté

–Los auriculares para que el capitán pueda hablarle y darle las instrucciones.

Aquel hombre me daba un tubo de goma gordo que se abría en forma de Y en dos de menor sección y que estaban rematados por dos piezas metálicas redondas y planas.

Hice lo que me dijo metiéndolas por debajo de mi casco y las puse sobre cada uno de mis oídos quedando sujetas por aquel que lo estaba a mi garganta por medio de una correa con hebilla.

–*¿Me oye? Hágame una señal con la cabeza* –oí una voz gangosa, lejana, extraña.

–*¿Me oye?* –repitió.

Miré y pude ver la cara deformada de mi instructor al reflejarse en el espejo retrovisor redondo que iba a la izquierda, sujeto a los montantes metálicos de las alas de arriba de la avioneta. El ojo izquierdo aparecía enorme; y casi no se veía el derecho. Le encontré raro. Me recordaba a Polifemo, el cíclope. A pesar de todo, pude verle inclinado hablando sobre el otro extremo del tubo que terminaba en forma de embudo, y que conocíamos con el nombre peyorativo de ‘la bocina’.

–*Sí, mi capitán. Le oigo.*

A la vez que le contestaba, moví la cabeza afirmativamente.

–*Pues nos vamos* –dijo.

Y ordenó con las manos cerradas y los pulgares extendidos hacia afuera

que quitaran los calzos. El personal de tierra obedeció diligentemente acercándose a las ruedas del tren principal; muy pegados al borde de ataque del plano inferior para evitar ser alcanzados por la hélice de madera que giraba al ralentí. Cada uno tiró de la cuerda de su lado que acababa en un nudo por la parte que asía la mano y separaron los tacos de madera en forma de cuña que estaban delante de las ruedas.

–*Ponga los pies en los pedales, la mano izquierda sobre el mando de gases y con la derecha, coja la palanca* –me dijo mi profesor a través de “la bocina”– *pero no haga fuerza. Solo sígame para notar lo que hago.*

Asentí con la cabeza.

Mi profesor echó hacia atrás la palanca de mando que seguí sin apretarla ni oponer resistencia. Y avanzó el mando de gases suavemente. A la vez que iba actuando, el motor dio varios petardeos transmitiendo la vibración al avión y luego sonó redondo. Noté que el aire me daba con más fuerza en la parte alta de mi cabeza y que se levantaba polvo y broza del suelo, envolviendo a los mecánicos que se volvieron de espaldas, tapándose la cabeza con sus cazadoras.

Empecé a notar que nos movíamos rodando muy suavemente. El capitán metió a fondo su pie izquierdo para girar en ese sentido; mi pierna de este lado se estiró arrastrada por la correa que en forma de bucle llevaba el pedal para evitar que los pies se separaran de éste en el vuelo invertido y que sujetaba mi pie por el empeine; por el contrario, mi pierna derecha se encogió empujada por el pedal de este lado haciendo que la rodilla se levantara.

Al salir del estacionamiento que era de obra y rodar sobre el campo de tierra, la avioneta empezó a balancearse según los accidentes, matas y otras cosas que había por donde pasaban las ruedas. Los amortiguadores se extendían o contraían alternativamente. Pero yo no los veía porque el plano de abajo me ocultaba las ruedas. Sólo lo suponía. A pesar de mi ignorancia y la tensión de esos momentos en que iba hacia lo desconocido, pude oír cómo la rueda de cola, al saltar, hacía que el fuselaje recu-

bierto de tela tensada sonara como un tambor.

Y poco a poco, una avioneta detrás de otra, fuimos rodando paralelos a la amplia calle que unía la zona de alojamientos, Plaza de Armas, deportes, pabellones y oficinas, con la zona de hangares y Jefatura de Vuelos. El sol, aún bajo, me daba por delante y por el costado derecho. Me bajé las gafas que no eran de cristal, sino de un plástico transparente de color verde. De los tres que me entregaron en el equipo, coloqué este color porque un veterano me había aconsejado que para esa época, era mejor llevar la vista protegida del sol. Lógicamente, lo vi todo de color verde que falta me hacía por el nerviosismo que tenía.

Las avionetas iban llegando a la



“T”, una marca de tela blanca colocada sobre el suelo y que indicaba la dirección del despegue. Al llegar allí, una a una aceleraba el motor y empezaba la carrera hasta irse al aire dejando tras sí, una nube de polvo que era de muy poco volumen debajo de las ruedas y que conforme se separaba de la avioneta, se iba agrandando y alargando.

Cuando nos llegó el turno, giramos casi 180 grados y nos orientamos hacia la dirección de despegue; hacia

Los Alcázares, más o menos, dejando el sol a la izquierda y detrás.

—¿Está listo? —oí a través de mis auriculares.

Cuando asentí con la cabeza dijo:

—¡Pues nos vamos!

Vi al señalero cómo agitaba una bandera verde que indicaba la autorización para despegar, sustituyendo los medios radiofónicos que no tenía la Búcker.

Al dar el banderazo, noté cómo el mando de gases se iba hacia delante hasta el tope. El motor se puso a girar con toda su potencia y noté que el

fue bajando y yo subiendo; al levantar la cola, empecé a ver mejor por delante. Aún sentía los resaltes del suelo, pero ya no con tanta fuerza como antes, a pesar de ir a mayor velocidad. Los amortiguadores de las ruedas principales eran más efectivos que el de la rueda de cola. Por otro lado, la sustentación iba aumentando conforme subía la velocidad de la carrera y la avioneta empezaba a apoyarse también en la alas. Por fin, dejé de sentirlos. Por mi desconocimiento no podía precisar si íbamos aún rodando por el suelo o ya estábamos en el aire. Lo cierto es que

bierto, no por sensaciones más o menos espectaculares que la imaginación pudo haberse forjado que cabría esperar, sino porque la sombra del avión se separaba de éste y se iba reduciendo.

Ni sentí sensación de que se me subía el estómago, ni de que me faltaba el aire, ni nada de las muchas cosas que a veces se oyen por ahí que le suceden a otros al irse al aire, sobre todo, a los pasajeros de un avión de Línea. Lo mío fue pasar de los baches a la suavidad y ver cómo la sombra no seguía pegada al cuerpo que la producía, sino que lo abandonaba adelantándolo porque corría más. Todo era nuevo para mí y lo de la sombra me pareció hasta antinatural. Pero nada tan lógico y propio dada la posición tan baja del sol que hace que cuanto más alto está el obstáculo que intercepta su luz, más alejada está la sombra que proyecta. Y cuanto más subíamos, más se alejaba la sombra. A pesar de todas estas sensaciones exclamé:

—¡Estoy en el aire! ¡Esto es volar! ¡Qué bonito!

Y no grité ¡Viva España! por cuenta me oyese mi profesor y pensara que estaba loco. Aunque algo de eso sí había. Al menos, loco de contento.

Seguimos subiendo. Y pude ver el perímetro del campo de vuelos que antes nos maltrató con sus baches. Por la izquierda y hacia abajo y atrás se fueron perdiendo los hangares y empecé a ver el mar Mediterráneo elevarse sobre la Manga del Mar Menor. Algo a la derecha y delante, vi el pueblo de Los Alcázares.

Y seguimos subiendo hasta llegar al nivel y sector asignados donde empezamos la primera clase de rectas y virajes que no cuento ahora porque no es el momento y, sobre todo, porque de aquel 13 de octubre de 1952, me basta con el momento en que la sombra de la avioneta me anunció que había empezado una nueva vida que me llenaría plenamente y por la que no he dudado hacer cualquier sacrificio, a veces, a costa de mi propia familia que ha pagado mis devaneos con mi “amante” la Aviación, porque ese momento de iniciar mi primer vuelo me marcó para toda la vida. Y me hizo adicto. •

avión comenzó a rodar con más rapidez que antes; los resaltes incidían con más brusquedad; y la rueda de cola hacía sonar el conjunto de tela del fuselaje con mayor intensidad. Yo me santigué.

La “T” y el carrillo móvil quedaron atrás por mi izquierda. Yo veía muy poco por delante porque la cola seguía pegada al suelo y mi posición era más baja que la de mi profesor, y la de éste, más que la del motor. Pero poco a poco noté que la parte delantera del avión

había cesado todo movimiento brusco y la sensación era muy agradable; como si nos deslizáramos en un bote sobre la superficie del agua en un día sin olas. Y pensé si aquello sería volar.

De pronto vi cómo la sombra de la avioneta se separaba de ella y se alejaba hacia delante por la derecha, haciéndose cada vez más pequeña. Entonces supe que estábamos volando por fin. Y resultaba un poco irónico que lo que para mí era desconocido hasta este momento, me fuera descu-

