

Un fin de semana: la ida

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ
General de Aviación

COMO pasan los años! Hace más de un lustro que no me asomo a las páginas de nuestra querida y muy prestigiosa Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Razones personales, trabajo y la sensación subjetiva de que mis historietas no interesaban, han hecho, cada una por sí sola y en conjunto, que haya mantenido este silencio.

Pero tras mi nombramiento como Director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, entré nuevamente en contacto con ella, viéndola y viviéndola más de cerca por su adscripción al Instituto, reanudando mi vínculo personal con más fuerza, en un intento de apoyarla no sólo por mi cargo, sino también como colaborador.

Puesto de acuerdo con el Director, reaparezco en esa sección casi fija que el coronel Dáneo, gran renovador y creador del nuevo estilo en fondo y forma que actualmente luce nuestra gran Revista, ideó en 1983 y bautizó con el título "Días que dejan huella".

"Decíamos ayer..."

Los militares estamos sujetos a muchas vicisitudes personales y profesionales a lo largo del ejercicio de nuestra carrera. Cursos. Cambios de destinos dentro y fuera de nuestra Patria. Maniobras y muchas más. Y hablamos solamente de tiempo de paz.

Todo esto tiene una gran incidencia en el sujeto que lo comprende y acata con disciplina por ser una carrera vocacional en tanto no se demuestre lo contrario. Pero en todo este trasiego, se arrastra a la familia sometiéndola a un gran sacrificio que acepta por amor, aunque ni la esposa ni los hijos comprendan racionalmente que hayan de ser ellos quienes paguen la factura del "menú" de papá.

Para paliar todo esto, es necesario que la familia acepte las situaciones como se presenten. Hace falta que haya viviendas militares. Requiere que los niños sean aceptados en colegios, institutos y universidades, incluso con los cursos empezados; así y todo, el frecuente cambio de profesores y compañeros no resulta bueno ni en lo personal ni en el futuro profesional. Se hace preciso el apoyo de la organización de los compañeros; cuántas veces éstos han tenido que echar una mano ante una emergencia, enfermedad o nacimiento cuando el cabeza de familia se encontraba ausente del hogar.

Pero hay una ayuda muy singular que muchos hemos gozado y que a veces, resulta esencial. Se trata de "Villa Suegra" pues el cobijo familiar se realiza en casa de los padres de la esposa aunque, lógicamente, para ella sea "Villa Madre".

Lo que voy a contar me sucedió cuando mi familia estaba en "Villa Suegra". Mi mujer y mis tres hijos de siete, cuatro y año y pico se trasladaron allí en agosto del año anterior porque a finales de septiembre me marché a los Estados Unidos a realizar el curso de combate en el sistema de armas F-104G que duraría seis meses.

A principios de marzo del año siguiente me incorporé a mi nuevo destino en Torrejón. Ya se había hecho la entrega oficial de los primeros aviones y me encontraba metido como oficial de operaciones en las tareas de organización del 104 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y, como instructor, transmitiendo a mis compañeros lo que había aprendido en el curso.

Por no tener casa aún, me alojaba en el Pabellón de Oficiales donde vivían normalmente los solteros. Por la

separación que habíamos soportado durante tantos meses, se hacía necesario que, al menos, nos viésemos los fines de semana. Pero entonces, el viaje de Madrid a Alicante no era como ahora. Ni la carretera ni los medios eran adecuados para soportar ir los viernes y volver los domingos de todas las semanas que no tuviese algún servicio en la Base. Además, no tenía automóvil. En cuanto a trenes, la facilidad actual del talgo a cualquier hora, nada. Por otro lado, los viajes suponían un gasto adicional.

Con esta situación, se imponía el medio aéreo por ser más rápido y más seguro y permitirme volar otra vez, que es lo que más nos gusta a los aviadores. Y esta solución la encontré en la avioneta Iberavia I-115, conocida oficialmente como la E-9 que en las unidades dotadas con aviones de combate se empleaban para misiones de enlace, entrenamiento de pilotos no calificados en aviones a reacción y también para que los reactivistas pudiesen aumentar su experiencia aérea, siem-



pre que sus vuelos no comprometiera aquellas. Desde cadete había oído decir a mis mayores en este arte que siempre que un piloto está en el aire, aprende algo por muy simple que sea el avión. Entre otras cosas, a na-

que empezaba el viernes día 12 y me dispuse a llevar a cabo la misma operación.

Puse en marcha. Calenté el motor y, cuando todo estaba listo, solicité permiso a la torre de control para

la tenían los edificios, sino la radio, decidí volver al lugar del que había salido, próximo al barracón. El mecánico de servicio subió al plano de la avioneta sujetándose la gorra con la mano izquierda para evitar que el

rebufo de la hélice se la quitase de la cabeza. Enterado del problema, decidí buscar un mecánico radio. Por fin, al cabo de un rato, llegó uno subido en una motocicleta. Probó y volvió a probar. Llamadas, cambios de canales, movimiento de interruptores. Yo seguía manteniendo el motor en marcha. Por fin, me miró y sentenció: -"Esta radio no funciona".

La sentencia era doble: por un lado, su dictámen técnico; por otro, mi condenación a no ver a los míos en quince días.

Me dijo que esperase un poco y se fue hacia el barracón. Como era habilidoso y con recursos, quitó un VHF de otra E-9 que estaba en revisión, y lo intercambió por el defectuoso. Hizo una llamada y sonrien-

te, me dijo: -"Ya funciona, mi capitán!"

Resuelto el problema, solicité datos, rodé y despegué. ¡Qué importaba que fuesen ya las cuatro y media de la tarde si dentro de un rato estaría con mi gente! Así es que muy contento, comencé a disfrutar del vuelo. Ya fuera del control del aeródromo, apagué la radio, comprobé que la brújula indicaba normalmente dentro de su esfera acuosa y que el reloj de a bordo iba en hora con el



vegar con brújula, mapa y reloj. Y desde luego y lo que más, a estar solo en el aire y a tomar decisiones. Pero hay una contrapartida negativa: volar un avión que no es el habitual.

Con todas las bendiciones del Jefe de la Base realicé un primer vuelo a Rabasa que se usaba por entonces como aeropuerto antes de construirse El Altet y el procedimiento funcionó perfectamente.

Llegó el siguiente fin de semana

iniciar el rodaje: -"Torrejón, aquí 6-6, permiso para rodar". Ante el silencio de aquella, repetí la llamada recibiendo la misma muda respuesta. Así es que con cuidado rodé hacia el centro del estacionamiento en un intento de evitar cualquier sombra de los edificios que pudiera influir en el equipo de VHF. -"¿Torrejón de 6-6...?" pregunté más que solicité desde mi nueva posición, obteniendo el mismo resultado.

Pensando que la mala sombra no

mío, desplegué el mapa de escala 1:1.000.000 y comencé a identificar los accidentes geográficos.

Pasé el Tajuña. Pasé el Tajo. Dejé atrás Tarancón. A mi izquierda ví tramos del transvase Tajo-Segura. Pero cuando creía que estaba en un lugar determinado, ví debajo de mí la maravillosa estructura arquitectónica del Monasterio de Uclés de la Orden de Santiago. Por mi costumbre de volar en aviones de altas velocidades creía que había recorrido mucha más distancia. Tras esta lección, decidí no fiarme de sensaciones y fijarme más en el reloj y en el mapa, en función de la velocidad.

A los 45 minutos del despegue apareció la gran masa de agua del pantano de Alarcón que siempre me ha parecido un enorme cocodrilo azul. 10 minutos después llegué a la presa por donde discurre la carretera a Valencia. A continuación, río Júcar abajo y rodeado por él, vi el milagro hermoso del pueblo de Alarcón subido a lomos de su puntiaguda montaña.

20 minutos más tarde estaba a noventa grados -"abeam"- de la Base Aérea de Los Llanos en Albacete. Un poco antes de llegar a este punto, había encendido la radio para anunciar mi posición y pedir después información meteorológica de Rabasa que suponía la tendrían más actualizada que la obtenida en Torrejón antes del despegue. Pero mi sorpresa fue que solamente me podían facilitar la de Valencia y San Javier. Tomé nota de ambas y seguí, confiado en que Alicante estuviese tan normal como cuando salí.

Pero al llegar a los Altos de Chinchilla tuve que descender de nivel, pues de lo contrario me metería en las nubes que se presentaban ante mí. Bajé más. Conforme me iba acercando a Alicante, iba viendo que el cielo estaba más cubierto y más oscuro. "La millor terra del mon" no se presentaba como tal, sino que cuanto más me acercaba, peor se ponía el ambiente. Empecé a plantear-

me condicionales: "Si fuera en reactor, subiría sobre las nubes como una bala". "Si esta pobre avioneta pudiera volar entre ellas, cambiaría mi plan de vuelos a instrumental". Pero entre condicional y condicional, empujaba la palanca de mando hacia delante y seguía descendiendo. Como veía negrísima la parte de Villena, tuve que dar un rodeo hacia la derecha. Volví a mirar el parte meteorológico y Alicante figuraba solamente con un par de octavos altos. Si en nuestra fraseología, ocho octavos es cielo totalmente cubierto, sólo dos no era nada y resultaba totalmente reglamentario para el vuelo visual. Así es que decidí seguir, pensando que lo que me iba encontrando era local y que al pasarlo, no tendría ningún problema en Rabasa.

Cuando pasé Yecla, me convencí de que la cosa estaba fea. Lo que empezó con nubes a una altura permisible, me daba la impresión de que era niebla pegándose al suelo,

pues yo iba ya exageradamente bajo y no veía el horizonte despejado en ninguna dirección.

Pensaba con rapidez: "Si sigo por aquí saldré a Monovar, desde allí seguiré el río y en cuanto llegue al valle de mi pueblo, ya estoy". "¿Qué estarán haciendo mis niñas?; que ignorantes están del rato que está pasando su padre por el deseo de verlas". "¡Pues anda que si le cuento esto a mi mujer...!" Y mientras daba vueltas a mi cabeza con tantas ideas que se me amontonaban, iba virando un poco hacia un lado y hacia el otro sorteando girones de niebla, pero sabiendo perfectamente por donde iba. Pero de pronto me encontré con que no podía seguir y tuve que virar rápidamente 180º para no meterme en ella. Este fue el momento en que debía haber desistido de mi intento y apuntar hacia Albacete para tomar tierra allí. Pero no lo hice; estaba seguro de poder entrar en Rabasa si lograba salir de aquel valle.



Así es que dejé el intento de ir por el pueblo de Azorín y apunté hacia el de Chapí, siguiendo la carretera que une Yecla con Villena. Antes de llegar a esta población corté hacia Sax. Mi altura era mínima; hasta podía oler los bancales totalmente encharcados. Y pasé al lado del pueblo pero no pude ver las almenas del castillo por estar tapadas por las nubes.

Otro pensamiento me sobresaltó: "¿Y si se cierra del todo lo que me voy dejando atrás? ¿dónde me meto si no logro llegar a Alicante?" Pero me animé: "Si paso Elda, ya estoy, pues en aquella parte se abre más el terreno".

Y pasé Elda. Y no veía claro mi porvenir. "Si llego al valle de mi pueblo, lo conseguiré". Y las etapas se iban cubriendo y mi problema no se resolvía, pues llegué al valle

de mi pueblo y tampoco pude ver Aspe. No tuve más remedio que reconocer que aquello estaba realmente muy mal. De todas formas, después de pasar Novelda me pegué a la vía del ferrocarril Madrid-Alicante y pude ver el pequeño viaducto de un ojo sobre la carretera que une Agost con esta ciudad, muy cerca de donde nació Jorge Juan, y al que íbamos en bici cuando hacíamos novillos, a ver pasar los trenes y a poner perras gordas para recogerlas hechas una oblea por el enorme peso de la locomotora que las aplastaba como si fueran de mantequilla. Y recordé a mis amigos añorando mi infancia pero, sobre todo, no estar allí con ellos en vez de donde me encontraba pasando un mal rato.

Aún tuve que descender más; mi altura era la de los postes del ferrocarril. A pesar de todo, ya daba casi por hecho que llegaría a Alicante. Veía poco, pero podía seguir por mi buen conocimiento de aquellos lugares. Pero hubo un momento en que exclamé: "¡Imposible; no puedo pasar; me vuelvo!" Así es que uní la acción a mi palabra, viré rápida y fuertemente a la vertical metiendo a fondo el mando de gases del motor

para obtener la máxima potencia y no caerme por falta de sustentación. A pesar de la rapidez de la manobra, me metí en la nube un momento que me pareció una eternidad. Ya fuera, acabado el viraje, puse rumbo a Albacete, rogando a Dios y a la Virgen Santísima que no se hubiera cerrado aún más todo lo que me había dejado atrás hasta ese momento.

Cuando mi decisión de volverme ya estaba tomada, aún tuve que vencer otra tentación. Durante un momento, pude ver a mi izquierda la carretera Madrid-Alicante y tuve el pensamiento de ir hacia ella para seguir mi vuelo por allí. Pero esta idea fue fugaz y me contuve: "¿...Y si la sigo y luego no puedo pasar...?, entonces ocurriría que ni Alicante ni Albacete". Así es que no hice caso de aquel canto de sirenas y desistí definitivamente cuando sólo quedaban diez kilómetros para llegar a Rabasa!

La tarde se acababa y aún estaba más oscuro debido a las nubes que lo cubrían todo. A pesar de mi decisión firme, en aquel momento no sabía si llegaría a Albacete. Había tres razones: el poco tiempo que quedaba de luz, la niebla que podría cortar mi



retirada y el combustible remanente en el depósito.

Cuánto echaba de menos y qué falta me hacía el tiempo que perdí por el lío de la radio, el combustible que consumí y que no reposté por no considerarlo necesario y la información meteorológica que no pude actualizar al pasar cerca de Albacete hacía casi una hora. Pero no era momento de lamentarme sino de concentrarme y perder el menos tiempo posible pues ya llevaba en el aire más de dos horas y la autonomía de la E-9 era de unas tres, sin saber con precisión si este dato sería por exceso o por defecto. Para darle un poco más de morbo, los indicadores de combustible -televel- no marcaban correctamente, habiendo desaparecido ya de mi vista las varillas metálicas que están dentro del tubo de cristal, colocado verticalmente en la parte superior de cada plano.

Volví de nuevo por donde había pasado hacía un rato con el temor de no poder continuar, cosa que casi ocurre, pues los bancos de niebla se iban corriendo hacia la izquierda de mi ruta. Dí unos virajes fuertes para evitarla y, de nuevo, pude tomar la carretera hacia Yecla.

Poco a poco, el problema meteorológico fue desapareciendo; me quedaban sólo dos: el tiempo que quedaba de luz y el combustible. Pero era un gran alivio. Empecé a ver tierras despejadas y sin montes donde podría realizar un aterrizaje de emergencia en cualquier sembrado si el motor se parase y decidí subir para más seguridad y para descansar mi tensión producida por tanta cercanía al suelo. Y me surgió otra cuestión que hube de resolver: tomar tierra en un lugar elegido que fuera perfecto para causar el menor daño a la avioneta mientras tuviera el motor funcionando y yo mandase totalmente o, por el contrario, esperar a que se parase el motor y aterrizar donde fuera, pasara lo que pasara dejando todo en manos de la suerte. Afortunadamente, opté por lo segundo aunque el trastazo fuese mayor si se paraba el motor.

Pasé cerca de la antena repetidora de televisión de Los Altos y encendí la radio. "Torre de Los Llanos, aquí

6-6..." "6-6, aquí torre de Los Llanos, adelante..." ¡Qué alivio! Ya tenía al menos una voz con la que comunicarme, ya alguien podría saber algo de mí; ya podría decir "pío, pío" antes, si es que no llegaba a Albacete. Le transmití que tomaría tierra allí como campo alternativo y que lo comunicara a los controles de tráfico correspondientes para decirles algo de mi vida y milagros.

La noche iba cayendo. Al pasar por el villar de Chinchilla y pueblos siguientes, pude ver el alumbrado público encendido. Algunas personas miraban hacia arriba a mi paso. Como tenía prisa por llegar, me sorprendí realizando movimientos involuntarios de mi tronco hacia delante, como queriendo ayudar a la avioneta a correr más. Pero lo que más rabia me dió es que mi pierna izquierda se movía lateralmente a izquierda y derecha. Sólo en dos o tres ocasiones anteriores me había descubierto este movimiento durante el vuelo. Eran esos momentos en que la cosa estaba grave, pero que se va mascando lentamente, pasándola por tragos y sin saber cual sería la solución. Los sustos grandes pero rápidos, dan lugar a una fuerte descarga de adrenalina que se puede sentir hasta en la boca -el sabor del miedo- pero que por fugaces, no da tiempo a que la pierna se mueva rítmicamente durante un tiempo. Procuré estarme quieto dominando mis reacciones instintivas y dejé que el motor siguiera a su régimen de crucero para no consumir más de lo normal, aunque tuviese mucha prisa en llegar.

Pasé Chinchilla y empecé a respirar. "Ya estoy. No se parará el motor ahora... tendría mala pata".

La Torre me dio los datos y encendió el balizaje para indicarme donde estaba la pista y aterricé normalmente, aunque ya anochecido. Había volado dos horas y cuarenta y cinco minutos.

Fuí hacia el Pabellón de Oficiales, hablé por teléfono con los míos y tomé un café con leche y galletas que han sido las galletas y el café con leche que más a gusto me he tomado en mi vida. Recuerdo que hablaba en voz alta, colocándole el disco al capitán de día que era amigo mío y al

resto del auditorio, incluido al páter, que habían dejado sus cosas para escucharme. Después de haber estado al borde del "ridículo aeronáutico", la estancia en aquel pabellón calentito y con ambiente me parecía un sueño. Aquello no era "Villa Suegra" pero firmaba sin mirar.

Al día siguiente, como la meteorología no estaba muy católica y Rabasa encharcado por los fenómenos de la tarde anterior, aproveché los servicios automovilísticos de un amigo que iba a Alicante y a las tres de la tarde del sábado entraba en Aspe, cantando, como Jorge en su salida en "Marina" de Arrieta, "...¡Costas las de Levante, playas las de Lloret; dichosos los ojos que os vuelven a ver...!".

La moraleja principal de esta aventura es lo malo que resulta estar separado de la familia; sobre todo, si había el antecedente de seis meses sin verla. Desde el punto de vista aéreo, son sabidas: planear mejor el vuelo; saberse bien el avión que se tripula, máxime si se está volando habitualmente otro que no se parece en nada; olvidar que es viernes; no forzar y decidir antes de que se compliquen las cosas; no "jugar" con las nubes; no bajar tanto... y otras.

Lo que hice mal, explicado está: fue casi todo. No tuve inconveniente en haberme vuelto antes, pero el conocimiento de mi tierra me hizo pensar que podría llegar; nunca se me han caído los anillos por volverme y, mucho menos tripulando una azulada E-9. Me confié demasiado y eso me pudo perder; y no me estoy refiriendo a no saber por dónde iba. Lo que hice bien fue no volver la cara atrás después de tomar la decisión de regresar a pesar de la tentación que tuve cuando ví la carretera de Madrid a Alicante; y conservar siempre la cabeza fría.

Y lo bueno -al menos para mí y para mi familia- es que puedo contarle. Y si sirve para algo, mejor.

Más como el viaje de vuelta desde Albacete a Torrejón también tiene su historia, nos veremos el próximo mes, si Dios quiere. O, en términos más toreros acordes a mi reaparición en esta plaza, si Dios reparte suerte ■