



He volado más rápido que el sonido

Por el Capitán
CHARLES E. YEAGER (1).

El sur de California nunca había tenido mejor aspecto. No podría probarlo, pero el cielo parecía más azul, y todos los alrededores de la Base Aérea de Muroc, los cactus y los bajos cerros, presentaban una claridad que yo nunca había observado anteriormente. Era el 14 de octubre de 1947. En la siguiente hora y media, si todo iba bien, el "X-1" y yo volaríamos más de prisa que el sonido.

(1) Historial guerrero de Yeager: 63 servicios, 13 aviones alemanes derribados y tres averiados. La Estrella de Plata por derribar cinco "Messerschmit-109" en un servicio, y la Cluster, por cuatro "Focke Wulf 190" en otro. Cruz de vueos distinguidos y otras condecoraciones.

¡Si todo iba bien! Los ingenieros estaban seguros de que así sucedería. Lo habían hecho mil veces sobre el papel; pero ni ellos ni yo sabíamos exactamente lo que pasaría, y yo sentía que mi estómago frataba de adivinarlo.

El despegue debía realizarse a las diez de la mañana. La primera fase del vuelo consistía en ser transportado por un "B-29". Con el "X-1" enganchado en su panza, el gran bombardero nos subiría hasta 8.000 metros antes de soltarnos para volar por nuestra cuenta.

Nos deslizamos por la pista, despegamos y comenzamos la larga subida.

Un "B-29" subiendo da tiempo de sobra para pensar. Yo iba sentado solo contemplando cómo el "X-1" colgaba temblando en el depósito de bombas. Para haber costado dos millones de dólares, parecía tremendamente frágil, aunque yo sabía otra cosa: lo había volado muchas veces y sabía que era resistente y que podía confiarse en él.

El "X-1" llevaba pintado en su morro de pez espada su verdadero nombre: "Glamorous Glennis" (el nombre de mi mujer). Ese mismo nombre había estado también en todos mis "P-51" en Europa.

Posiblemente, en este momento Glennis estaría sacando a nuestros dos chicos para un baño de sol. Recordé que no la había dicho que el vuelo se celebraba hoy...

La señal para el comienzo: "2.000 metros, Chuck".

Esta era la señal para que entrara en el "X-1". La entrada en la cabina no puede hacerse a través de la cubierta, y la mayoría del fuselaje cuelga fuera del "B-29". Así, pues, hay que descender por una escalera al aire libre con una corriente de 320 kilómetros por hora, y entonces escabullirse dentro de la cabina con los pies por delante a través de una pequeña puerta en el costado. Mis piernas son bastante ágiles en estas dificultades, pero a pesar de ello la bajada resulta muy larga y difícil (2).

Dentro del "X-1" estaba muy oscuro. Una vez cerrada la puerta de la cabina, estaba tan encerrado como en una caja fuerte. No podía ver a través de la cubierta, puesto que ésta iba apretada contra una lámina amortiguadora de la panza del "B-29".

Sin embargo, no estaba demasiado incómodo. Estaba sentado, con mis rodillas ligeramente levantadas, con el volante entre ellas. Sujeté bien mi casco, la máscara de oxígeno y el cinturón de seguridad; y cuando el "B-29" llegó a los 3.500 metros, estaba completamente dispuesto.

Una nueva espera más intensa que la

(2) En una ocasión la bajada fue más larga aún. En el octavo servicio sobre Alemania, en una misión de escolta cerca de Regensburg, atacado por seis aviones alemanes, tuvo que saltar desde 8.000 metros y salir de Alemania por sus propios medios y atravesar Francia...; pero esto es otra historia.

primera. Hasta que llegáramos a los 6.000 metros no teníamos nada que hacer. Entonces me dediqué a imaginar todas las cosas que podían ocurrir; y créanme: había muchas en qué pensar.

NO CONVIENE DISTRAERSE NI PREOCUPARSE.

Lo que había preocupado a todo el mundo era que se pudiese formar una onda sonora estática en el ala y en los mandos que causase la rotura del avión. No conviene pensar demasiado en esto. No es cuestión de miedo, sino de distracción. Un piloto distraído o preocupado no puede llegar muy lejos en esta clase de vuelos. Casi subconscientemente mi imaginación dejó de pensar en las posibilidades de desastre.

Escuché las charlas de la tripulación por la intercomunicación interior del "B-29". La mayor parte de la tripulación bromeaba. Resultaban terriblemente lejanas.

A 6.000 metros de altura se oyó a la Torre: "La Torre de Muroc llama al ochocero-cero. ¿A qué hora espera lanzar?"

Oí al piloto contestar: "Dentro de quince minutos."

Ahora yo estaba ocupado de nuevo, comprobando los instrumentos y conmutadores de comunicación con el piloto del "B-29". Había cerca de cincuenta. (3).

Al recibir el aviso de que faltaban cinco minutos, comencé a disponer las presiones del oxígeno y del combustible; conectando además todos los instrumentos que mantendrían un registro continuo del vuelo. (Una cámara tomafotografías del tablero de instrumentos. Registradores internos que anotan las indicaciones de todos éstos y las transmiten a tierra. Si ocurriera un accidente, abajo sabrían lo que ocurría en aquel momento. Piensan en todo.)

Finalmente anuncié: "Todo comprobado y dispuesto para el lanzamiento."

"Conforme"—respondió el piloto—. Quedan treinta segundos para el lanzamiento.

(3) La edad de las máquinas. El "X-1" tiene hasta un vibrador en el tablero. La mayoría de los instrumentos están proyectados para funcionar mejor cuando vibran ligeramente. El "X-1" vuela tan suavemente que es precisa una vibración artificial para evitar que los instrumentos se inmovilicen.

Estábamos a 8.000 metros de altura. Sentí cómo el bombardero viraba al llegar al final de su subida.

Ahora el "B-29" bajaba el morro, y comprendí que comenzábamos el picado de 300 metros que precede al lanzamiento. El "X-1" entraría en barrena si no fuera a más de 380 kilómetros por hora en el momento del lanzamiento. El zumbido de los motores fué sustituyéndose por un rugido creciente conforme el bombardero ganaba velocidad, y una verdadera tromba de aire pasaba cerca de mí en el "X-1".

"Quince segundos." Yo permanecía sentado fijándome en todo. Oí la cuenta: "10-9-8-7-6-5-4-3-2-1-Lance".

El "X-1" se balanceó en sus soportes durante unos dos segundos. Me puse rígido. ¿Por qué no se desprendía este condenado? Abandonando la rigidez, comencé a gritar: "¿Por qué no hace alguien algo...?", y en aquel momento comencé a caer.

Un sol esplendoroso que parecía estar a dos metros de distancia inundó la cabina y me deslumbró. Mi avión vaciló y cayó. La ceguera pasó y pude orientarme. Enderecé el avión y conecté una de las cámaras de los cohetes de impulsión. El avión adquirió vida y salto hacia adelante en el espacio. Aunque iba bien sujeto, noté como si un camión me hubiera empujado. Conecté otra de las cámaras, y me senté apretado hacia atrás con más fuerza.

GANANDO VELOCIDAD.

En este momento el "B-29" quedaba ya muy retrasado. Yo había ganado la altura perdida en el lanzamiento y subía con un ángulo de 45°. Sentí brotar una extraña alegría. El lanzamiento me había transformado nuevamente en piloto, y esto siempre es agradable. Pero esta vez era más que eso. Noté que mis sensaciones habían mejorado; me daba cuenta de todo lo que veía. Podría decir que lo registraba todo. Las visiones, los sonidos y los sentidos eran solamente impresiones momentáneas que habría que seleccionar más tarde.

Mis ojos recorrieron los instrumentos un centenar de veces. Todos funcionaban; pero los únicos de que yo me daba cuenta eran los que no iban bien del todo y necesitaban algún ajuste.

A pleno régimen, el oxígeno y el alcohol del "X-1" se consumen en dos minutos y medio. Habían pasado unos cuarenta y cinco segundos y me acercaba a la altura en la que debía hacerse el recorrido.

Al comienzo de la subida el cielo había sido constantemente claro y azul. Ahora, conforme el aire que hacía, menos denso con la altura, el cielo se oscurecía hasta adquirir un color púrpura. Surgían las estrellas; miles de ellas. No había luna, pero el sol brillaba intensamente.

Enderecé para realizar la experiencia. La aguja del indicador del número de Mach había pasado de 0,9; esto significa el 90 por 100 de la velocidad del sonido. En el "X-1" no hay anemómetro graduado en kilómetros. Solamente lleva el citado indicador, que gira en el sentido de las agujas de un reloj desde 0,3 a más de 1, y que tiene en cuenta la temperatura y la presión.

EL CHOQUE CON LA BARRERA.

Llegábamos a 0,95 y en seguida a 0,98. Esto era lo más rápido que yo había volado nunca y sabía que estaba en el límite de un nuevo dominio. La barrera sónica me miraba de frente. El "X-1" estaba entregado al empuje completo de su potencia máxima y yo volaba mecánicamente como una parte del avión.

Todos mis sentidos se esforzaban por adivinar un síntoma de rotura. Este era, sobre poco más o menos, el punto en el que De Havilland y su avión estallaron en un millón de trozos. Este era el punto al que todas nuestras pruebas y nuestros cálculos habían apuntado. Recuerdo haber pensado: "Si va a suceder algo, debe suceder en seguida".

La aguja llegó a marcar 1, ¡y pasó! ¡Estaba volando más rápido que el sonido!

Me gustaría decir que comencé a sonreír y que la banda tocaba una marcha; pero el hecho es que estaba tan rígido que apenas me daba cuenta de haber llegado a la meta. Los antiguos límites de la velocidad de los aviones militares y comerciales se habían ampliado. La posibilidad de velocidades transónicas o supersónicas (quizá hasta alcanzar los 3.000 kms/h.) serían de incalculable valor en guerra o en paz.

Mi vuelo había durado un minuto y medio y me quedaba otro minuto.

Lo que ocurriera en los siguientes sesenta segundos era lo único que me interesaba ya.

COMO SI ESTUVIERA QUIETO.

Sin embargo, me daba cuenta de que mis piernas y mis brazos estaban todavía allí, de que mi oído seguía funcionando y de que el avión estaba todavía entero.

Me resultaba muy difícil darme cuenta de la velocidad. La pequeña aguja del indicador de Mach y los demás instrumentos me decían que nadie había ido nunca tan de prisa; pero estaba tan alto y el avión tan quieto, que podría casi suponerse que estaba inmóvil. La velocidad puede sentirse con relación a algo fijo, a algo fuera de uno mismo. Arriba yo no tenía puntos de referencia fuera de mí y de mi avión, que formaba un todo único conmigo.

Al final del minuto comencé a tranquilizarme. Todo iba bien. Me di cuenta de que el combustible estaba casi agotado y comencé a desconectar los cohetes. La aceleración negativa me empujó bruscamente hacia adelante contra los tirantes de sujeción. El camión que me había empujado al comienzo desde atrás me golpeaba ahora de frente.

Concluido el combustible carecía de potencia mi avión, y comencé a planear hacia el suelo. El silencio era ensordecedor y me daba cuenta de que los instrumentos y los registradores sonaban y zumbaban.

La bajada duró siete minutos y medio. Planeaba a 400 ó 500 kms/h., entreteniéndome en hacer ligeras acrobacias. El color del cielo volvía a ser azul, y vi un monte completamente cubierto de bosques, pensando que sería muy bueno para cazar, aunque acaso tuviera un lago escondido donde también habría pesca abundante.

EL FUTURO.

Pensé que así era como yo quería terminar: cazando y pescando. Me supongo capaz de volar de esta manera cuatro y cinco años aún. Entonces pilotaré un viejo trasto, como el "Dakota", y cuando mi vista sea peor, pasaré a una mesa. Algún despacho de la Fuerza Aérea, hasta que llegue la hora de la caza y de la pesca.

A 3.000 metros saqué el tren y los "flaps", volando a 320 kms/h. y después a 280 kilómetros/hora. Me acerqué al campo, y esta fue mi última preocupación. Volando a 250 kilómetros/hora tomé tierra sin novedad.

El personal de tierra se acercó a todo correr y yo salí del avión. Por primera vez me di cuenta de que estaba muy cansado y que tenía frío:

—¿Cómo ha salido la cosa?—me preguntaron.

—Muy bien—contesté. ¿Qué hora es?

—Las once y media.

—Buena hora para comer—repuse. Y nos dirigimos hacia el comedor.

