

# Un fin de semana: la vuelta

LEOCRICIO ALMODOVAR MARTINEZ  
General de Aviación

**Q**UIEN haya tenido la paciencia suficiente para leer mi artículo publicado en la Revista de Aeronáutica del mes de julio-agosto de 1994, sabrá lo que me sucedió en el intento de vuelo en una I-115 desde Torrejón a Alicante que terminó en un aterrizaje de noche en la Base de Los Llanos, tras una feroz lucha contra los elementos que a punto estuvieron de ganarme. También tendrá noticia de que llegué a mi pueblo en el automóvil de un amigo y compañero el sábado en lugar del viernes, con lo que mi fin de semana quedó en la mitad.

El «vuelo» de vuelta lo inicié al día siguiente lo más tarde que pude para tratar de compensar de alguna manera, tan corta estancia entre los míos. A eso de la media noche del domingo 14 de marzo me desplazé a la estación de ferrocarril Novelda-Aspe con la intención de tomar el tren correo para dirigirme a Albacete a recoger mi avioneta que se encontraba dentro de un hangar de la Base, recuperándose de los esfuerzos y fatigas a los que fue sometida la tarde del viernes anterior.

A tan altas horas, la estación se encontraba silenciosa. Poco iluminada. No había casi gente en vestíbulo y andén. Caras tristes. En un rincón, una pareja tenía las manos agarradas como si no quisieran soltarse. Un beso de una madre a su hijo que sujetaba una maleta cuadrada de madera. Un tímido «escríbeme cuando puedas». Personalmente, prefiero estar solo y no hacer la despedida a pie de tren; me pone más triste. También me gusta llevar poco equipaje. Esa noche portaba solamente mi bolsa de mano color azul de cremallera y asas de plástico duro que había comprado en la Base Aérea de Luke, en Arizona, durante mi curso de combate en el avión F-104G. Llevaba lo

mínimo para mi aseo; una muda; un pijama y algún cigarro puro; posiblemente Farias de aquellos liados a mano. Qué diferente me parecía a la estación de mi adolescencia cuando a pleno sol esperaba con mi padre la llegada del tren «Colón» para ir a Alicante a ver torear a Manolete, rodeados de gente ruidosa y jubilosa por la esperanza de presenciar una de aquellas grandes faenas del «Monstruo» y a quienes no importaba asaltar el tren que llegaba atestado e incluso viajar de rodillas o tumbado en el techo del vagón; cuántas veces tuvimos que entrar en él a través de las ventanillas. Sonreí con agrado pero con nostalgia.

El silencio de la estación y mis recuerdos fueron rotos por el silbido aún lejano de la locomotora anunciando que entraba en agujas. Vi al jefe de estación que salía hacia el andén llevando sobre su cabeza la gorra afrancesada azul marino y rojo y la bandera liada al asta bajo el brazo. Cuando llegó el tren correo subí a él bastante triste. Siempre causa pena separarse de la familia, pero en domingo por la noche y en tren, me ha producido siempre una gran melancolía. Pero además de triste, iba algo preocupado por haber discutido con mi mujer que me había insistido muchísimo para que me quedase en «Villa Suegra» hasta el lunes por la tarde, aduciendo que ese día, 15 de marzo, era el santo de mi padre, el mío y el de mi hijo. Yo le había contestado que no podía ser, que tenía que estar en Torrejón a las 08:30 del lunes para empezar la actividad. Ella me había respondido que llamase a mi jefe, el comandante Baudot, que comprendería. Yo le había argumentado que tenía que llegar a Torrejón a esa hora sin excusa ni pretexto y que la Milicia es así. No entendía mis argumentos pero tuvo que ceder ante



mi ánimo tan resuelto a cumplir con mi deber. Su lamento final fue: «Con lo bien que cae tu santo este año y estando aquí ya...». Pero se hizo lo que yo creía era lo correcto.

Sentado en mi asiento de un departamento que se encontraba a oscuras porque los viajeros que venían desde Alicante dormían o intentaban dormir, me dejé llevar por los recuerdos, y di rienda suelta a la imaginación. Dudaba sobre si tenía razón de haber procedido así o si la acertada era mi mujer; al fin y al cabo llevábamos muchos meses separados por motivo del curso mencionado anteriormente. En cierta medida, me entró algo de remordimiento. Y



recordé lo que me había sucedido unos años antes, cuando estaba destinado en Valencia en el Ala de Caza nº 1: era Pascua y mi mujer había intentado que me quedase en Aspe un día más para comer las «monas» en el campo con mis hijas, pero no le hice caso. Tomé mi Roa de 1,25, subí a mi cuñado en el asiento de atrás y enfilamos hacia Valencia. Pero no llegué a Manises como estaba previsto. Después de varias salidas y roturas de la cadena y sus consecuentes montajes y arreglos poniéndome las manos perdidas de grasa, se rompieron varios radios de la rueda que se deformó totalmente, acabando el viaje a pie empujando mi supuesto me-

dio de transporte hasta Catarroja donde lo abandoné en un taller que logré me abrieran. Mi cuñado llegó por los pelos a Valencia a tiempo de tomar el tren para Barcelona, tras conseguir un milagroso auto-stop en plena carretera y de noche. Y yo en autobús de línea con las manos negras y el humor de igual tono. Pero eso sí, a las ocho en punto del día siguiente, estaba en mi puesto.

Al recordar esta aventura pensé que podría ocurrir algo por el estilo y me preocupé. Pero al mismo tiempo, me animé con la idea de que no tenía por qué suceder nada parecido y que todo eran figuraciones mías producidas por mi estado de ánimo y no por una de-

ducción lógica y racional, conviniendo con Murphy que «lo que tenga que suceder, sucederá». Y me retrepé en mi asiento donde dejé que fuera transcurriendo el tiempo e intentando no dormirme por temor a pasarme de Albacete. De vez en cuando miraba hacia afuera observando que hacía frío porque el cristal de la ventanilla se había empañado. Ya cerca de mi destino, por Bonete más o menos, comprobé que había niebla causándome otro motivo de preocupación: «Mira que si mi mujer tuviera razón una vez más y la niebla no me permitiera despegar...».

Llegué a la Base de Los Llanos a las tres de la madrugada. Subí a la habitación previamente reservada por teléfono y procurando no hacer ruido ni encender luces para no turbar el descanso de los demás, me acosté.

Después de tres horas de cama, me levanté y aseé. Al salir del pabellón comprobé con alegría que no había niebla. Lo visto en el tren era local, afortunadamente. La información meteorológica era buena, pues indicaba que Barajas tenía solamente 2/8 de nubes y supuse con lógica que Torrejón estaría sensiblemente igual por la proximidad entre ambas. Y estimé que mi vuelo sería cumplido en una hora y quince minutos, con lo que despegando a las 07:00 aún me sobraría un cuarto de hora para llegar al primer acto oficial de la jornada. Y me fui hacia la E-9 que más descansada que yo, me esperaba en el estacionamiento donde empezaba a clarear. Y estando en tierras manchegas y siendo la hora que era, me vino a la mente aquello de: «la del alba sería...». Y valía la pena que fuera esa hora porque la naturaleza me hacía el regalo de mostrarme toda su belleza imposible de reproducir con cámara o pinceles: hacia Chinchilla, por donde empezaba el día, se veía en el cielo una luz blanca, casi cegadora. El horizonte estaba delimitado por la silueta de los montes y el castillo que aparecían de un fuerte color violeta oscuro sin relieve por estar a contraluz. En el cielo había unos azules clarísimos que aumentaban en intensidad y cambiaban de tono según se iban apartando de la luz. Las nubes, no muy altas, y separadas entre sí, aparecían doradas por abajo al ser iluminadas por los primeros rayos de sol que aún no era visible desde el

suelo. Entre las nubes, se veían unas tonalidades lilas, violetas, rosas y grises entremezcladas entre sí. Y en el estacionamiento, se destacaba la avioneta como si fuese metálica, a pesar de ser de tablero pintado de gris azulado, porque el reflejo de la luz del horizonte creaba este mimetismo. Y unos charcos sobre las losas de concreto, repetían la belleza del cielo.

Puse en marcha, calenté el motor y despegué antes de ver el sol. Viré a la derecha y puse rumbo a Torrejón, feliz porque todo iba saliendo como lo había planeado. Al ganar altura, pude ver por mi derecha y un poco más bajo, el primer sol del día antes de que lo vieran los mortales que no tenían una atalaya tan privilegiada como la mía.

El vuelo se presentaba bien y hasta ese momento, mi cuerpo y mi espíritu se habían alimentado de esas sensaciones y sentimientos que están reservados a los que tenemos la dicha de ser aviadores que podemos ver desde el aire cosas, antes o después que las ven los que andan por el suelo. Y una vez más reconocí la grandeza del Creador.

Ya se había hecho de día y el sol, por estar tan bajo, alumbraba la tierra produciendo unas sombras muy alargadas al chocar contra los árboles y casas de labor. Un poco antes de llegar a los bosques de pinos próximos a El Provencio, empecé a ver nubes bajas y decidí cuartear en la más clara acepción del castellano y también en la que le ha dado la tauromaquia de describir curvas para evitar toparme con ellas o que ellas se toparan conmigo. Y así, pude esquivar los aparentes restos de niebla que se iba levantando en estos lugares, pero que aún estaba demasiado baja y me molestaba.

Continué un rato y seguí viendo nubes bajas por delante, pero a diferencia de la tarde del viernes en mi vuelo hacia Alicante en que todo estaba cerrado, pude comprobar que las de esta mañana no estaban soldadas porque el suelo que alcanzaba mi vista por debajo, era moteado por manchas luminosas producidas por el sol que pasaba a través de los claros. Como no estaba por la labor de seguir cuarteando o repetir el mal rato del vuelo de ida ni de llegar tarde a la conferencia matutina, decidí subir sobre ellas convencido de que iría más seguro y no vulneraría las reglas

del vuelo visual porque siempre tendría contacto con el suelo, aunque fuera de forma intermitente. De esta forma, llegaría a Torrejón donde, según el parte que me dieron en Albacete, no tendría ningún problema para aterrizar.

Pero transcurrieron unos quince minutos y no pude ver el suelo durante ese tiempo. Pensé que las nubes se habían soldado, pero, analizando mejor la situación, deduje que volando tan próximo a los toques, no podría tener contacto visual con la tierra. Así es que decidí subir algo más. Pero a pesar de haberme separado verticalmente, seguí sin verlo aunque por delante y hacia arriba, la visibilidad era inmejorable. Delante de la hélice de mi avión vi perfectamente la sierra de Madrid a lo lejos; aún conservaba mucha nieve que reflejaba el sol que ya incidía muy fuerte sobre ella.

También observé un avión de pasajeros realizando la maniobra para aterrizar en Barajas. Y me sentí tan contento que me eché un piro: «¡Qué tío soy; si sigo así, estaré muy pronto en casa!». Pero volví a la realidad al mirar hacia abajo y observar que el mar de nubes no me permitían ver la tierra, lo que no era aconsejable con una avioneta que no podía realizar vuelo instrumental. Así es que decidí llamar a la Torre de Torrejón para que me informase de la meteorología sobre la Base y proceder en consecuencia.

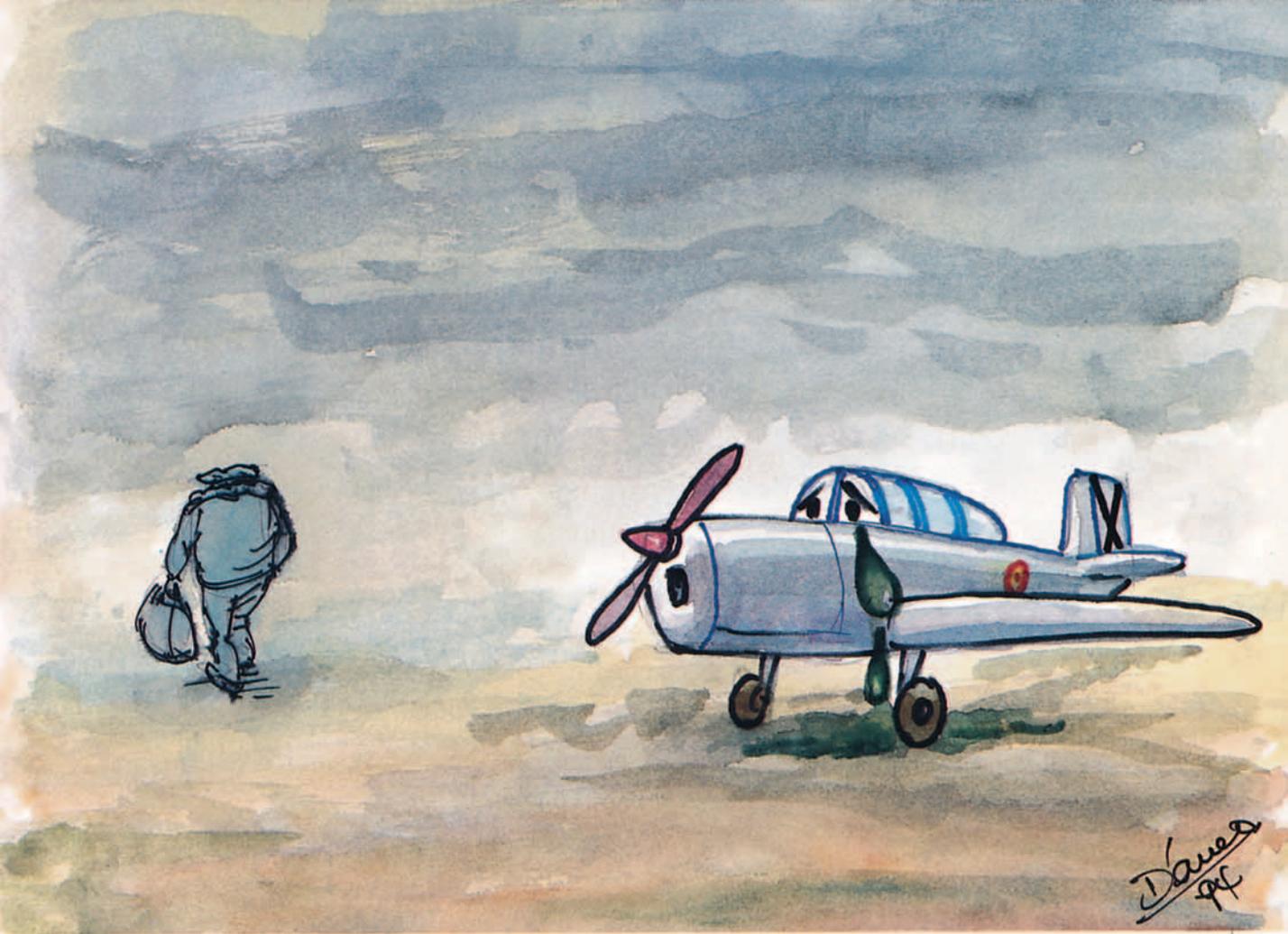
Encendí la radio y esperé un poco. A través de los auriculares pude escuchar el chisporroteo que producen los magnetos del encendido del motor y los ruidos características de que se había establecido la conexión. Pero cuando iba a presionar el botón para transmitir mi mensaje, tuve una desagradable sorpresa, más bien un susto: un fuerte olor a quemado me dio en la nariz y observé un humo que empezaba a asomar en la cabina por la parte baja, muy cerca del lugar donde iban mis pies: ¿¡Será posible!?! Lo que me faltaba. Si es un fuego en el motor y tengo que pararlo o se quema el avión, no tendré más recurso que saltar en paracaídas, porque no debo intentar un aterrizaje forzoso a través de nubes sin saber exactamente a qué altura se encuentran. Estaba otra vez metido en un buen lío y sin esperarlo. La cabeza razonaba con rapidez sobre cual podría ser la mejor solución,

pero a la vez, aún le quedaban espacios para pensar en otras cosas tales como no haber hecho caso a mi mujer, haber dormido poco cuando hay que estar tan despierto, haber subido sobre las nubes en lugar de pegarme a la carretera, y de algo más: volar el día de mi santo, pues, aún sin ser supersticioso, como aviador tengo algunas manías. Y no eran sólo manías sino el recuerdo de algunos compañeros que en la Academia y fuera de ella, sufrieron accidentes el día de su santo o el del cumpleaños. Y pensé en si eso de los biorritmos sería verdad o no.

Pero decidido a no pasar más miedo que el que me produjeran los hechos y a no anticipar nada por mi parte, opté por averiguar el origen de lo que excitaba mi olfato. Apagué la radio y esperé. Al rato, desapareció el olor. Estaba casi seguro de que la causa era ese equipo, pero quería estarlo del todo. Así es que echando valor al asunto, lo encendí de nuevo y volvió a oler a quemado. Convencido de que no era el motor, me tranquilicé y apagué la radio definitivamente. Pero entré en otra dinámica: no tenía posibilidad de comunicarme para saber si volando sobre nubes, podría ver Torrejón y aterrizar sin dificultad. Así es que sin dudar, viré en la dirección opuesta con la esperanza de encontrar el claro por donde había subido si volaba el mismo tiempo en rumbo contrario. Esos quince o veinte minutos de vuelta me parecieron eternos. Por fin, vi el suelo y descendí con un picado muy pronunciado.

Como mi ruta, aún sin haber mantenido una línea recta al principio, estaba al Este de la carretera Albacete-Madrid, apunté al Oeste para ir a dar con ella, seguirla hasta Aranjuez, subir luego Tajo arriba y entrar por el pasillo para vuelo visual al sur de la Base de Torrejón. Por fin, al cabo de no mucho tiempo, me topé con unos edificios que me eran muy familiares y una antena de radar girando que nunca había visto tan enorme: era el asentamiento de Villatobas. Pasé tan bajo que algunos salieron a mirar y sentí la frustración de no poder comunicarme con ellos a pesar de lo cerca que estábamos que me permitía ver sus gestos con toda nitidez.

Llegué a Aranjuez volando bajo porque la visibilidad no era buena. Viré a la derecha y metido en el cauce del Ta-



jo, seguí hasta convencerme de que era imposible llegar a mi destino. En esa dirección estaba todo negrísimo, tanto que exclamé: «¡Caray con los 2/8... es todo uno... pero muy gordo!». En vista del poco éxito obtenido, apunté hacia la Base de Getafe que la tenía al alcance de la mano; ya estaba bien de intentos vanos y de jugar a una lotería que más bien era una ruleta rusa. Para un fin de semana ya había tenido muchas emociones y demasiados avisos. Y si no llegaba a la hora de cumplir con mis obligaciones, la culpa no era mía; yo lo había intentado. Mi conciencia no podría pasarme ninguna factura.

Entré en circuito para aviones sin radio y tomé tierra sin novedad después de haber volado dos horas. Me presenté al oficial de Vuelos que avisó de mi arribada. Luego me preguntó: «... Pero... tú... ¿hacia dónde ibas...?». «A Torrejón, pero como creo que hay niebla, me he metido aquí». «Efectivamente, hay niebla, pero... ¡aquí se ha levantado hace diez minutos!». Su respuesta fue tremenda; me había salvado

por poco. De no haber aterrizado en Getafe no se lo que hubiese hecho pues el combustible no me hubiera dado para volver a Albacete; y toda el área de Madrid estaba por el estilo. En ese momento de turbación, recordé la discusión tenida con mi mujer y tuve que darle la razón, pues sin basarse en nada objetivo sino afectivo, había acertado; como el día de la moto. Al verme tan pensativo y callado, mi amigo me dio una palmada en la espalda y me propuso invitarme a tomar café que acepté encantado. Llegué a Torrejón cuando pude, en autobús y, por supuesto, con la jornada de trabajo acabada.

Aquel fin de semana aprendí muchísimo y saqué el máximo rendimiento a dos vuelos en una avioneta. Sobre todo, a decidir con rapidez y lógica, manteniendo siempre la cabeza fría. Me falló la información meteorológica que por algo es una ciencia inexacta. Lo de la radio fue un «regalo» imprevisto que también se resolvió. Y aprendí que los pilotos, además de prepara-

ción y serenidad, han de tener suerte. Como decía Napoleón: «...sí, sí, pero ¿tiene suerte?...».

El día siguiente, reanudé mi actividad como jefe de Operaciones del recién creado 104 Escuadrón de Fuerzas Aéreas. Dos compañeros se trasladaron a Getafe en otra E-9 para recoger la mía. Al ponerla en marcha, se partió una válvula de uno de los cilindros y el aceite cayó al suelo formando un gran charco.

Cuando me lo contaron, mi sufrido corazón recibió otro golpe al pensar lo que podría haber ocurrido si esa rotura hubiera tenido lugar cuando andábamos sobre las nubes. Repuesto de la nueva sorpresa, le dediqué una sonrisa de agradecimiento a mi E-9 por haber esperado hasta llegar al suelo donde, los dos a salvo, pudimos expresar cada uno a su manera las emociones pasadas. Ella lo demostró llorando en silencio, pues eso y no otra cosa fue lo que hizo cuando derramó su aceite.

Sigo pensando que los aviones tienen alma ■