

# Jacques Alberto

## España como destino

CARLOS PÉREZ SAN EMETERIO

BASE AÉREA DE LOS LLANOS. VERANO DE 1975. EL TRUENO DE LAS TURBINAS ATAR ENSORDECE EL AIRE. LOS PRIMEROS MIRAGE F-1C ESPAÑOLES RUEDAN HACIA LA PISTA CON SU CAMUFLAJE LAGARTO IMPOLUTO. LAS CABINAS REFLEJAN DESTELLOS DE SOL. JUNTO A LA RAMPA DE APARCAMIENTO, EL CORONEL SANTOS PERALBA, JEFE DEL ALA 14, RECIBE LA FELICITACIÓN DEL DELEGADO DE AVIONS MARCEL DASSAULT PARA ESPAÑA, EL INGENIERO JACQUES ALBERTO. EL EJÉRCITO DEL AIRE ESTRENA EL CAZA MÁS MODERNO DE EUROPA. EL CORONEL SANTOS PERALBA CONTEMPLA SATISFECHO EL DESPEGUE CON POSCOMBUSTIÓN DE UNA PAREJA DE SUS NUEVOS MIRAGES. JUNTO A ÉL, JACQUES ALBERTO NO PUEDE EVITAR, SIN EMBARGO, QUE EL AIRE DE LOS LLANOS LE HAGA RECORDAR VIEJAS HISTORIAS DE SU TÍO

EMILE FRADET



### CAMINOS QUE SE CRUZAN

Como tantos otros niños de los años treinta, Jacques creció cautivado por la aviación y las gestas de pilotos franceses célebres, como Nungesser, Colí, Mermoz. En ese ambiente, tío Emile era para él “otro” ídolo, solo quemás cercano y accesible. Trabajaba de mecánico en la firma Marcel Bloch (nombre primitivo de Marcel Dassault) y alguna vez lo llevó a visitar el enorme hangar que la empresa tenía en el aeródromo de Villacoublay. Allí pudo ver Jacques como se hacían los aviones, e incluso ser feliz metiéndose entre la estructura del fuselaje de un bimotor de



Jacques Alberto, a la izquierda, con el autor de este artículo.

transporte en plena construcción. Un día lejano de 1938, con apenas ocho años, oyó como tío Emile contaba a sus padres que se iba a España a poner en vuelo dos aviones Bloch que el Gobierno Francés había enviado en secreto a su homólogo de la República. Con más pena que gloria los acompañaría a Los Llanos y luego a Zaragoza para, finalmente, regresar a Francia con una navaja albaceteña y algunas postales de la Gran Vía de Madrid, como souvenirs.

Al cabo de casi cuarenta años, Jacques recordó de nuevo aquella vieja historia, los dos misteriosos aviones de los que nunca llegó a saber el modelo, y lo mucho que le hubiera gus-

tado a tío Emile verle ahora convertido en Delegado para España de la misma empresa –ya con otro nombre– de la que el había sido mecánico. Pero la historia tiene esas cosas; está hecha, como la vida, de caminos que se cruzan y se bifurcan. Por orden cronológico, el siguiente recuerdo es ya mucho más dramático. Fue en la casa de Emile, la tarde del 1 de septiembre del 39, aún de vacaciones veraniegas. Recuerda que es-

Al llegar la paz, Marcel Bloch decidió adoptar como nuevo apellido el nombre de su hermano. Pasó a llamarse Marcel Dassault; cosa que indudablemente le trajo suerte, pues consiguió rehacer y agrandar su imperio aeronáutico en muy poco tiempo. Con decidido apoyo estatal y la ayuda de un selecto grupo de ingenieros, la mayoría muy jóvenes, hizo volar en 1949 el Ouragan, el primer caza a reacción francés.

dos antiguos compañeros de la Sup Aero le propusieron llevárselo a la casa Dassault. Casi le empujan al despacho del director, que era Jean Rouault..

Jacques no se lo espera, pero el 1 de abril es fichado por Avions Marcel Dassault para la Oficina de Proyectos de Saint Cloud. Cosas de la vida, en Francia, el 1 de abril, “el día del pez” equivale al 28 de diciembre en España, santos inocentes. Solo al



taba asomado al balcón con su tía, cuando, desde arriba, lo vio llegar apresuradamente. Sin esperar a subir, le dio la fatídica noticia de viva voz: había estallado la guerra.

Dicen que las guerras son máquinas diabólicas de transformar cosas. Nueve meses después, Francia era invadida por los alemanes. Marcel Bloch, de origen judío, sería detenido e internado en el campo de concentración de Buchenwald. No saldría de allí hasta 1945. Su hermano Paul Bloch, entre tanto, se había pasado a las filas de la Resistencia para luchar contra los alemanes. Allí tomaría, como nombre de guerra, el de Dassault.

Jacques Alberto, entre tanto, había seguido su vocación aeronáutica de siempre, solo que, para satisfacción de tío Emile, lo hizo en su grado más alto: se presentó a las pruebas de selección de las “Grandes Écoles”, el equivalente a las Escuelas Técnicas Superiores españolas. Como su calificación fue alta, eligió la “Sup Aero”. En 1953 obtuvo el título de ingeniero aeronáutico. Después pasó dieciocho largos meses en l’Armée de l’Air cumpliendo el servicio militar como subteniente, con aviones de transporte, los Nord Noratlas e incluso los viejos Languedoc.

Fue en marzo de 1955, poco antes de cumplir veinticinco años, cuando

cabo del tiempo, comprobaría que, paradójicamente, la mayor parte de sus cambios de destino en la empresa le habían llegado en ese mismo día; y que muchas cosas importantes de su propia vida habían ocurrido también en el mes de abril.

Por entonces, la oficina de proyectos de Marcel Dassault la forman en buena parte jóvenes ingenieros brillantes, versátiles, capaces de abordar áreas muy diversas. El señor Dassault siempre quería conocerlos de primera mano, tan pronto como iban llegando. En el caso de Jacques fue cosa de días. Dassault mandó a un ingeniero a buscarlo. Lo esperaba sentado en el despacho del Director Técnico, Henri



*El prototipo MD-550, en el que Jacques Alberto diseñó un nuevo carenado para la sección de cola del fuselaje.*

Deplante. Mientras le daba la bienvenida, cuestión de dos palabras, Jacques notó como le examinaba de arriba abajo deteniéndose fijamente en sus zapatos. Por suerte los llevaba limpios. Nadie le había advertido de la importancia que el señor Dassault deba a la apariencia externa de quienes le rodeaban.

En aquellos días estaba reciente el primer vuelo del MD-550, un pequeñísimo interceptor propulsado por dos motores ingleses Viper y un cohete que lo aceleraba a velocidad supersónica. A Jacques lo asignaron al segundo prototipo. Su primer trabajo fue un problema de geometría descriptiva: comprobar con precisión la trayectoria de plegado del tren de aterrizaje; las patas giraban alrededor de un eje oblicuo y las ruedas quedaban muy cerca de la pared del depósito de ácido nítrico que utilizaba el cohete. El taller de prototipos ya había hecho una maqueta del fuselaje en madera. A Jacques la cosa le pareció sencilla, del mismo nivel que las prueba de acceso a las Grandes Écoles..

Su siguiente trabajo fue para el primer prototipo del MD-550, ya en vuelo. Se le encargó diseñar un nuevo carenado para la sección de cola del fuselaje. Como el avión tenía que continuar sus pruebas en vuelo, la cosa era urgente. Tanto que hubo de pasar un domingo entero trabajando en la Oficina de Proyectos, completamente solo. El único que pasó por allí

*Despegue con cohetes del Mirage IV en su versión modernizada IVP. Jacques Alberto participó en el anteproyecto de este bombardero de disuasión nuclear.*



*El Mirage III, en cuyo equipo de proyecto participó*

fue el Director Técnico; lo hizo unos minutos para comprobar la marcha del trabajo y asegurarse de que el lunes los talleres ya estarían fabricando

el carenado. Para Jacques todo aquello era una demostración de confianza que casi le abrumaba. A los pocos días, vio la estructura, ya avanzada,





Jacques Alberto.

en el taller de prototipos. Exactamente lo que el había dibujado. Pero lo que sintió entonces fue pánico. Pensó que estaban locos, que el no tenía aun



*El Balzac V-001, la obra emblemática de Jacques Alberto, captado en una de sus imágenes más sugestivas. Fue el principal foco de atracción de Le Bourget 1963.*

tanta experiencia... Era la primera vez que veía algo suyo pasar del papel al aluminio... Era, en definitiva, el comienzo de catorce años en la

Oficina de Proyectos, tal vez los más llenos y felices de su vida profesional.

## LOS MIRAGE

El segundo prototipo del MD-550 fue abandonado. Los Servicios Oficiales franceses prefirieron un cazamás grande y potente que terminó siendo el Mirage III. Integrado en el equipo de proyectos, Jacques Alberto participa en su diseño, y posteriormente, en el anteproyecto del bombardero supersónico Mirage IV. Entre otras tareas, dibuja la toma de aire del Mirage III y su característico cono, "la souris" que es móvil, a diferencia del proyectado por Lockheed para el F-104. También es obra suya la definición de la toma de aire del Mirage IV.

Con apenas veintisiete años, el currículo de Jacques Alberto era realmente denso. Había trabajado en un caza que alcanzaba el doble de la velocidad de sonido y batía records, en un bombardero nuclear que casi le alcanzaba en velocidad y en records; había realizado estudios teóricos de lo que podía ser un avión de transporte supersónico, misiles balísticos... En 1957, naturalmente el 1 abril, Jacques fue nombrado Director de la División de Misiles de Dassault. Era un cargo que recuerda con cierta sorna porque dicha División, creada por razones políticas, sólo tenía dos ingenieros. Aun así, por su tablero de dibujo pasaron diseños de misiles tierra-tierra de largo alcance, y tierra-aire, hasta que, en 1958, el gobierno



del general de Gaulle decidió concentrar en manos de la industria nacional tanto el desarrollo de los misiles estratégicos como el proyecto del avión supersónico comercial. A Dassault le asignaban principalmente los aviones de combate, lo que, además de no ser poco, correspondía exactamente a su deseo.

Trabajar para el señor Dassault constituía todo un privilegio. Era el industrial más poderoso de Francia. Su imperio aeronáutico abarcaba también la electrónica e incluso la prensa escrita, pues era propietario de la revista *Jours de France*. De aspecto frágil, siempre protegido contra el frío con abrigo, sombrero y fular al cuello, el señor Dassault había adquirido una profunda experiencia, no solo técnica sino también humana; sobre todo un extraordinario sentido común con el que siempre sorprendía a sus ingenieros. Tenía debilidad por la estética de sus aviones. A su manera, la aerodinámica podía resumirse en una sola sentencia: un avión debe ser bello para volar bien. Para él, la savia de la industria aeronáutica estaba en la oficina de proyectos. De cada uno de ellos, sus ingenieros derivaban multitud de variantes, con independencia de si conseguían o no salir del tablero de diseño, o se quedaban a lo sumo en fase de prototipos. Jacques recuerda siempre una mañana en la que el propio señor Dassault fue di-

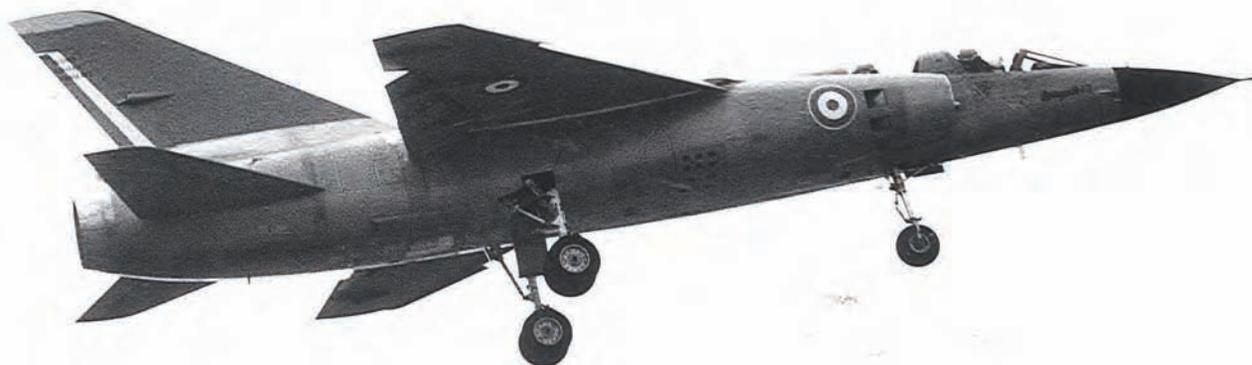
rectamente a verle. Por alguna razón había preferido no contar nada a sus dos Directores, Deplante y Cabriere. Quería saber como resultaría un futuro avión, ya en proyecto, si se le adaptaba un motor distinto. Eso era todo. Acto seguido, se fue. Jacques, entonces, se limitó a clavar el papel en la mesa de dibujo y, sobre el plano del avión, trazar la línea del eje longitudinal. Luego, miró el reloj y sencillamente se fue a comer. Al regreso, a poco de ponerse de nuevo manos a la obra, vio al señor Dassault venir hacia su mesa, dispuesto a comprobar la marcha del trabajo. Obviamente, solo iba a ver aquella línea. Por un instante, Jacques deseó que se lo tragara la tierra. Pero no sucedió nada; el señor Dassault miró la línea y con exquisita corrección se limitó a decirle: está bien, siga en ello, buenas tardes,...

#### EL DESPEGUE VERTICAL

Con apenas treinta años Jacques fue nombrado *Chef d'Avion* del primer avión de despegue vertical francés, el Dassault Balzac V-001, lo que se convertiría sin duda en el trabajo más emblemático de su carrera. El Balzac se construyó básicamente aprovechando las alas del prototipo del *Mirage III*. El fuselaje, a su vez, ensanchado para albergar los ocho reactores de empuje vertical, lo hizo *Sud Aviation*. Jacques

nunca olvidará la primera prueba. Corría el año 1962. El Balzac estaba sujeto al suelo por cables lo suficientemente flexibles como para que le dieran libertad de elevarse. El piloto de pruebas, que era Rene Bigand, aplicó toda la potencia a los reactores de sustentación; y el Balzac empezó a elevarse despacio, sostenido por ocho rugientes chorros de aire. Cuando a los pocos instantes volvió a tierra sobre sí mismo, el personal de Dassault que se encontraba allí prorrumpió en gritos de alegría. Después, todo el mundo corrió a felicitar a Bigand, que ya salía de la cabina. Jacques estaba muy emocionado. Después de tantas pesadillas imaginando catástrofes, ahora, finalmente, había visto a su avión de seis toneladas despegar en vertical y quedarse suspendido como un helicóptero. Recordará siempre como en aquel momento, entre tanta algarabía, se le acercó Jean Cabriere, el padre del Dassault *Ouragan*. –Tendrás el estómago revuelto, ¿no? –le comentó Cabriere– lo comprendo, se lo que sientes, a mi me pasó lo mismo cuando vi el *Ouragan* en su primer vuelo; obviamente, sabía que si el avión aspira aire por el morro, lo calienta, lo comprime y luego lo eyecta por la tobera...eso te da empuje y el avión avanza. Pero había que verlo para creerlo...

El Balzac no tardó en desprenderse de los cables y volar solo. Verlo despegar era todo un espectáculo. En ju-



*El Mirage F-2. Partiendo de él, Jacques Alberto proyectó una versión monoplaza de interceptación.*



*Una copa tras el primer vuelo del Balzac V-001. De izquierda a derecha, Claude Péreard, a su lado, con chaqueta a cuadros, un ingeniero de Rolls Royce, fabricante de los motores; junto a él, mirando a la cámara, Jacques Alberto, y casi de espaldas, brindando con entusiasmo, el piloto de pruebas, René Bigand. Era el 18 de octubre de 1962.*

nio de 1963 se convirtió en la vedette del Salón Aeronáutico de Le Bourget, en un momento no del todo amargo para aquella Europa que entre el Kestrel, que prefiguraba ya el Harrier, y el Balzac un futuro Mirage IIIV, era líder en la tecnología del despegue vertical.

Tanto fue así que un año más tarde se produjo un sorprendente acuerdo entre Avions Marcel Dassault y Boeing, al que desde luego no debieron ser ajenos los respectivos gobiernos. Según el pacto, Boeing se llevaba a Jacques un año a Seattle para que, como Asesor, compartiera sus conocimientos en la tecnología del despegue vertical. A cambio, Boeing se comprometía en el proceso de certificación y entrada en servicio del Mystere Falcon 20 en los Estados Unidos.

## GEOMETRÍA VARIABLE

Ambas partes cumplieron sus compromisos y en 1965 Jacques regresó a

Francia. Para entonces existía, aunque limitada, una cierta "entente" aeronáutica entre Londres y París. Se movía entre los proyectos del Concorde y del Jaguar y la negativa del presidente francés, general De Gaulle, a que Gran Bretaña se integrase en el Mercado Común europeo.

Dentro de ese ambiente, los políticos empujaron a los Estados Mayores francés y británico a abordar juntos un avión de combate de geometría variable, al que llamaron AFVG y de cuyo desarrollo se encargarían British Aircraft Corporation, (BAC) y Avions Marcel Dassault. El equipo francés lo encabezaban Pierre Bohn y Jacques Alberto, que eran, además, grandes amigos.

Las discusiones técnicas con el equipo de diseño inglés no tardaron en volverse bizantinas, interminables; y además siempre se atascaban en el sitio donde poner los ejes para que el ala pivotara. En la British Aircraft Corporation estaban convencidos de

que había que mantenerlos bien separados del fuselaje, como finalmente haría Tupolev en el bombardero Backfire. La solución de Dassault era justamente la opuesta: acercarlos lo más posible. Un día el propio Jacques trató de convencer a sus colegas de BAC demostrándoles con dibujos del F-111 que en los Estados Unidos se había elegido exactamente la misma solución. La respuesta de los ingleses, sin embargo, le dejó perplejo: "hombre, no nos irás a contar ahora que quieres copiar a los americanos" —dijeron—. Ironías del destino, terminaron haciéndolo, al cabo de pocos años, en el Tornado.

Después de dieciocho meses así, el AFVG, como es lógico, se abandonó. El señor Dassault, que lo esperaba, y tal vez lo deseara en secreto, lograría construir en el mismo plazo su propio avión de geometría variable.

En aquella época, la oficina de proyectos de Dassault estaba en uno de sus momentos de mayor creatividad. Para sus nuevos aviones había tomado como base el poderoso turbofan americano Pratt & Whitney TF30. Aunque SNECMA nunca conseguiría subsanar del todo sus múltiples problemas, su enorme potencia hizo posibles el Mirage IIIV de despegue vertical, proyectado para volar a Mach 2; el Mirage F-2, con ala alta en fuerte flecha, y el Mirage G de geometría variable. Ciertamente, el caza de despegue vertical fue un sueño efímero; se descartó en 1966 por su elevado costo y escasa capacidad militar. Pero con los otros dos, sin embargo, los Servicios Oficiales vivieron un año de impasse, tratando de decidirse entre la solución menos arriesgada, que era el ala en flecha del F-2, y la más revolucionaria, la geometría variable del G. De hecho, Jacques Alberto llegó a proyectar una variante del primero para misiones de interceptación denominada Mirage F-3.



*El Mirage G8, bimotor de ataque y reconocimiento propulsado por dos Atar 9K50. Jacques Alberto formó parte de su equipo de diseño.*

Sin embargo, en aquellos momentos, los vaivenes en la política de defensa se sucedían muy deprisa. De un lado, la decisión del presidente francés, general De Gaulle, de separarse militarmente de los americanos dio al traste con el motor TF30. En consecuencia, el Mirage F-2 quedó sin desarrollar; y el F-3 fue abandonado a medio construir en favor del F-1, más pequeño, con motor francés y por tanto libre de posibles vetos americanos a la exportación. De otra parte, el Mirage G de geometría variable, que voló en diciembre de 1967, resultó un éxito tecnológico de tal magnitud que movió a los Servicios Oficiales franceses a pensar en una versión más grande y con motores franceses, en cuyo equipo inicial de diseño se encontraría Jacques Alberto.

Dassault construyó dos bimotores de geometría variable Mirage G8. El primero, que voló en 1971, era biplaza, prefigurando un avión de ataque y reconocimiento a larga distancia. El segundo, que lo hizo un año más tarde, fue transformado sobre la marcha a monoplaza. Se adaptaba así a las

directrices cambiantes del Estado Mayor que parecía decantarse ahora por un interceptor. Ambos volaron provisionalmente con los mismos motores Atar de los Mirage F-1 en espera del entonces futuro M53, que no pudo llegarles a tiempo. Los G8 fueron aviones fantásticos, con un diseño impecable y una aerodinámica purísima. Pese al limitado empuje de los Atar, el prototipo monoplaza llegó a volar a Mach 2.34, velocidad nunca alcanzada por un avión europeo. Su elevado precio, sin embargo, los dejó sin futuro.

### ESPAÑA EN ABRIL

Después de trabajar intensamente en la primera fase de diseño del Mirage G8, Jacques es nombrado Adjunto al Director General para Aviones Civiles. Ello le permitió, desde abril de 1968, encargarse con éxito de organizar y coordinar la producción multinacional del Dassault Mer-

cure, birreactor de pasajeros para distancias cortas fabricado en una mínima serie por las industrias de Francia,



*El Balzac V-001 comienza a elevar en vertical sus seis Toneladas de peso.*

España, Italia y Bélgica. Poco después, con la compra por el Ejército del Aire de los Mirage IIIE y los Falcon 20, acepta ser el delegado de Dassault para España durante tres años. Ironías de la vida, cuando ve la fecha de su nombramiento no puede reprimir una sonrisa: el 1 de abril de 1970. Abril, de nuevo. Tal vez una última inocentada del destino, solo que esta vez se rebelaría contra ella, al menos simbólicamente, adelantándola al 30 de marzo. Tampoco iba a importar mucho, porque los tres años de trabajo previstos en España acabaron convirtiéndose en veinte; y su tercer hijo, José, nacería precisamente en Madrid.

En los años que siguieron, el Ejército del Aire incorporó, directamente de Dassault, setenta y dos Mirage F-1C y E, un Falcon 50 y cinco Falcon 900. Y a su vez, Construcciones Aeronáuticas S.A fabricó las alas de los Falcon 10 y diversos componentes de los Mirage III y Mirage F-1. Durante todo ese tiempo, Jacques Alberto sirvió de nexo permanente entre Burdeos, Manises, Los Llanos, Gando, Getafe, París y Madrid. Ayudó en los trabajos de certificación del C-212 Aviocar en los Esta-



*Marcel Dassault en una imagen de los años cincuenta, cuando empezaba a consolidar su imperio.*

dos Unidos. Hizo una enorme cantidad de amigos.

Jacques Alberto fue el hombre en España de Marcel Dassault, pero a veces se tiene la impresión de que llegó a ser algo más que eso, tal vez un elemento de certidumbre que en determinados momentos resultó muy útil en las relaciones entre París y Madrid. De hecho fue uno de los impulsores de la Asociación de Amistad Hispano Francesa "Diálogo",

creada en un año tan difícil como 1983, cuando los recelos mutuos y los malentendidos podían provocar heridas muy profundas.

Hoy, Jacques Alberto vive su segunda juventud en Majadahonda, elevado sobre jardines y ventanales que dominan todo el horizonte. En los estantes de su casa, separadas de los libros de economía de su hijo José, guarda varias carpetas con fotos y multitud de notas escritas en letra muy pequeña, metódica, letra de alumno empollón de la Sup Aero. También en el ordenador archiva retazos de su vida, tal vez el embrión de unas memorias jugosísimas cuya puerta, de momento, no abre. Ya puestos, hoy prefiere abrir una botella de buen vino. Elige para la ocasión una reserva especial que su hijo Marc le trajo de Argentina. Sorprendentemente, en la etiqueta lleva su nombre: Jacques Alberto. Estamos en abril, pero no hay poisson escondido. Es un vino con cuerpo, con color, que cae suavemente hasta llenar dos copas de recuerdos, de historias vividas. No es un vino para olvidar, sino para todo lo contrario; para que el tiempo ya nunca pueda arrebatarnos un mes de abril. •

