
EL DON DE VOLAR



Richard Bach

Autor de Juan Salvador Gaviota



El don de volar

RICHARD BACH



Título original: A Gift of Wings
Traducción: Gregorio Vlastelica
1.ª edición: noviembre 2011

© 1974 Alternate Futures, Inc.
© Ediciones B, S. A., 2011
para el sello Zeta Bolsillo
Consell de Cent, 425-427 - 08009 Barcelona (España)

www.edicionesb.com

Publicado por acuerdo con Dell Publishing, un sello de The Bantam Dell Publishing Group, una división de Random House, Inc., New York, U.S.A.

ISBN EPUB: 978-84-9872-578-0

Todos los derechos reservados. Bajo las sanciones establecidas en el ordenamiento jurídico, queda rigurosamente prohibida, sin autorización escrita de los titulares del copyright, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, así como la distribución de ejemplares mediante alquiler o préstamo públicos.

RICHARD BACH es escritor y aviador. Ex piloto de combate de las Fuerzas Áreas de Estados Unidos, continúa volando en aviones de su propiedad. Durante las últimas tres décadas se ha dedicado a escribir artículos y cuentos para revistas de aviación, además de otros libros, entre ellos *Un puente hacia el infinito*, *Ilusiones*, *El don de volar*, *Alas para vivir* y *Nada es azar*. Su último libro, *Vuela conmigo* (publicado por Vergara en 2009) ha tenido una calurosa acogida. Juan Salvador Gaviota, su obra más célebre, fue traducida a más de treinta idiomas, lleva vendidos más de treinta millones de ejemplares, ha sido llevada al cine y ha inspirado obras musicales.

«Un relato de gran belleza, narrado con maestría.»

The New York Times Book Review

«Richard Bach es un hombre extraordinario, que transita caminos no convencionales para conocerse a sí mismo y al mundo.»

Time

«Aunque explora el mismo territorio que *The Secret* (El secreto), el nuevo libro de Richard Bach es mucho más valioso. Plantea cuestiones provocativas, y logra un equilibrio perfecto al dar respuestas sin sugerir que sean las únicas posibles.»

Publishers Weekly, sobre Vuela conmigo

Nota del editor de la edición inglesa

Cuando escribí a Richard Bach la carta que tuvo como resultado la publicación de *Juan Salvador Gaviota*, lo conocía muy bien, aunque nunca había tenido un encuentro personal con él, ni habíamos hablado, ni yo le había escrito antes. La lectura de su primera obra, *Ajeno a la Tierra*, esas 278 páginas en las que realicé con él un vuelo por Europa, me dijeron lo suficiente como para manifestarle seis años más tarde: «Tengo la impresión muy especial de que usted podría escribir una obra que en cierto modo tuviese algo que decir a las décadas venideras...»

En este libro hay muchas cosas relacionadas con la aviación, pero el lector encontrará muchas más sobre Richard Bach y sus últimos quince años de búsqueda, y sobre algunas de las respuestas que encontró. El que se interese por conocerle, lo hallará todo en este libro.

Los relatos y recuerdos fueron ordenados por el autor para dar ritmo al conjunto y hacer más grata su lectura: no siguen un orden cronológico. El lector que quiera conocer la secuencia de vida de estas historias hallará en las últimas páginas de este volumen una lista de ellas con el año en que fueron escritas.

ELEANOR FRIEDE

Dicen que cuando despertamos...

Tenemos diez segundos para recordar lo que hemos soñado la noche anterior. Con los ojos cerrados, recibimos mensajes en la oscuridad, intentamos atrapar imágenes fragmentarias y descubrir qué sucede en nuestra mente y qué dirá el yo del sueño al yo de la vigilia.

Durante un tiempo intenté rescatar mis sueños relatándoselos a un pequeño magnetofón que mantenía junto a mi almohada. No dio resultado. Por unos pocos segundos recordaba lo que había ocurrido en la noche, pero nunca logré entender el significado de los sonidos que reproducía la cinta. Tan sólo oía una extraña voz de ultratumba que mascullaba, vieja y sepulcral como la puerta de una cripta; parecía que el sueño fuese la muerte misma.

Un lápiz y un papel dieron mejor resultado, y, cuando logré no escribir una línea sobre otra, comencé a enterarme del ir y venir de esa parte de mí mismo que nunca duerme. Muchas montañas en las regiones del sueño, largas horas de vuelo, grandes cardúmenes en océanos que arremeten con fuerza contra altos acantilados, muchos sucesos triviales y extraños y, de vez en cuando, un momento precioso perteneciente quizás a una vida anterior o a una por venir.

No mucho tiempo después, me di cuenta de que mis días eran también sueños y que desaparecían tan completamente olvidados como ellos. Cuando descubrí que no conseguía recordar lo que me había ocurrido el miércoles anterior, o incluso el último sábado, inicié un diario de mis días y mis noches, y durante un largo tiempo temí haber olvidado la mayor parte de mi vida.

Pero, cuando reuní varias cajas de manuscritos y seleccioné mis historias favoritas de entre las mejores de los últimos quince años, para formar este libro, me encontré con que, después de todo, no era mucho lo que había olvidado. Había escrito sobre todas las extrañas fantasías que me asaltaban en los buenos y malos momentos de mis horas de vuelo; no eran las páginas de un diario, sino varios cientos de cuentos y artículos. Cuando me compré mi primera máquina de escribir, me prometí a mí mismo que nunca escribiría sobre algo que no me importara verdaderamente, que no hubiese cambiado mi vida. He estado muy cerca de cumplir esa promesa.

Sin embargo, hay algunos relatos que no están bien conseguidos. Tengo que lanzar el lápiz al otro extremo de la habitación para impedirme volver a escribir *Algo les ocurre a las gaviotas* y *Nunca he escuchado el viento*, los primeros cuentos que vendí a una revista. Incluyo mis primeras historias porque, a pesar de su desmañado estilo, se puede ver

algo que le importaba en ese momento al principiante, y al intentar expresar ciertos conceptos quedó en ellas algo que aprendió y quizás una sonrisa para el pobre tipo.

En los primeros meses del año en que perdí mi coche por no pagar los plazos, me escribí una nota en algún calendario, en un lugar donde un futuro y lejano Richard Bach pudiera encontrarla:

¿Cómo has conseguido sobrevivir hasta hoy? Visto desde este momento, parece que necesitabas un milagro. ¿Se publicó *Juan Salvador Gaviota*? ¿Alguna película? ¿Cuáles son esos nuevos proyectos que aún no logras concebir? ¿Marchan mejor las cosas? ¿Qué piensas de mis temores?

R. B. 22 de marzo de 1968

Quizá no sea demasiado tarde para aparecer en medio de una nube de humo y responder a sus preguntas.

Has sobrevivido porque decidiste no cejar cuando la batalla empezaba a dejar de ser entretenida... Ése era el único milagro que necesitabas. Sí, finalmente se publicó *Juan Salvador Gaviota*. Las ideas para una película y algunas otras que no se te habían ocurrido comienzan a surgir. Por favor, no pierdas el tiempo con tu miedo y tus preocupaciones.

En sus apariciones, los ángeles siempre dicen cosas así: no te inquietes, no temas, todo se va a solucionar. Probablemente mi yo de entonces hubiese mirado ceñudo al yo de ahora y espetado: «¡Para ti es muy fácil decirlo, pero se me está acabando la comida y no tengo un centavo desde el martes!»

Aunque quizá no lo hiciera. Él era una persona confiada y optimista. Hasta cierto punto. Si le digo que cambie ciertas palabras y algunos párrafos, que elimine esto y agregue esto otro, me va a pedir por favor que desaparezca, que vuelva al futuro, que él sabe muy bien cómo expresar lo que quiere decir.

Una antigua máxima dice que un escritor profesional es un principiante que no ha desistido. De algún modo, quizá porque no pudo permanecer mucho tiempo en ningún otro trabajo, el torpe aficionado se convirtió en un principiante que no cesa y todavía lo es. Nunca he podido verme a mí mismo como Escritor, como una de esas complejas almas que viven sólo para la palabra escrita. De hecho, el único momento en que puedo escribir se produce cuando una idea se me presenta con tal intensidad que me engancha por el cuello y me arrastra, a gritos y golpes, hasta la máquina de escribir. A lo

largo del recorrido quedan las huellas de mis tacones en el suelo y los arañazos de mis uñas en las paredes.

Me llevó mucho tiempo terminar algunos de estos cuentos. Tres años para escribir *Carta de un hombre temeroso de Dios*, por ejemplo. Lo intentaba una y otra vez sabiendo que tenía que escribirlo, que había allí muchas cosas que me importaban y que debía expresar. Forzado a instalarme ante la máquina de escribir, todo lo que conseguía era rodearme de montañas de papel arrugado, como los escritores que aparecen en las películas. Solía levantarme gruñendo y rechinando los dientes, y me iba a la cama, me hundía en una almohada e intentaba escribirlo a mano en un cuaderno nuevo, un truco que a veces da resultado con los cuentos difíciles. Pero la idea del vuelo como religión seguía apareciendo tan gris como el plomo y diez veces más pesada. Mascullaba algún áspero comentario y arrancaba la hoja, como si una página solemnemente mal escrita pudiera ser arrugada y arrojada contra la pared, como se hace con la hoja de un cuaderno.

Pero de pronto un día estuvo terminado. Fueron esos tipos de la fábrica de jabón los que me hicieron conseguirlo. Sin el grupo de la Tina n.º 3, que apareció no sé de dónde, el cuento todavía sería una pelota de papel arrugado en alguna cesta.

Me costó algún tiempo aprender que lo difícil de este oficio es dejar que el cuento se escriba solo, mientras uno sentado ante la máquina piensa lo menos posible. Ocurrió muchas veces y finalmente el principiante aprendió que, cuando comienza a descifrar las ideas y a disminuir la velocidad de los dedos sobre las teclas, la historia empieza a salir cada vez peor.

Todo esto me hace recordar *A la deriva en el Aeropuerto Kennedy*, un relato que me llevó al límite de la locura y que originalmente iba a ser un libro. Como me sucedió con la *Carta de un hombre temeroso de Dios*, las palabras caían en un invisible y pestilente aburrimiento; sobre el papel aparecían toda clase de números y estadísticas. Esto me ocurrió durante casi un año. Pasé días y semanas en ese monstruoso circo-aeropuerto creyendo que tenía la cabeza llena de palomitas de maíz y de algodón de azúcar, pero todo se convertía en grises desperdicios al ponerlo en el papel.

Cuando finalmente decidí que no me importaba lo que quería el editor, y ni siquiera lo que yo mismo quería, y que simplemente iba a seguir adelante de forma ingenua e imprudente y me iba a olvidar de todo y escribir, el relato se desperezó y empezó a moverse.

El editor lo rechazó cuando advirtió que me había lanzado por la pista sin una sola estadística a mis espaldas. Pero *Air Progress* lo publicó de inmediato, tal como estaba: no era un libro, ni un artículo, ni un ensayo. Francamente no sé si gané o perdí esa partida.

Todo el que da a conocer sus amores, sus temores y su aprendizaje en las páginas de

una revista se despidió de los secretos de su mente y los entrega al mundo. Cuando escribí *El placer de su compañía*, una cara de esta despedida era muy clara y muy simple: «La manera de conocer a un escritor no consiste en tener un encuentro personal con él, sino en leer lo que escribe.» El cuento llegó al papel como producto de mi repentino caer en la cuenta de que... algunos de mis amigos más íntimos son seres a los que nunca conoceré personalmente.

Me llevó unos años reconocer que había otra cara en este despedirse de los secretos. ¿Qué se puede decir a un lector que se acerca al escritor en algún aeropuerto y que lo conoce mejor que a su propio hermano? Resultaba difícil creer que no había estado confiando mi vida interior a una solitaria máquina de escribir o a una hoja de papel, sino a seres de carne y hueso que, de vez en cuando, aparecerían para estrecharme la mano. Esto no resulta en absoluto entretenido para una persona que prefiere la soledad del cielo y el aluminio, y los lugares apacibles durante la noche. Oír una voz que dice ¡HOLA! en un lugar que había permanecido siempre oculto y en silencio resulta aterrador, por muy bien intencionado que sea el saludo.

Ahora me alegro de que, cuando descubrí que amaba a Nevil Shute, a Antoine de Saint-Exupéry y a Bert Stiles y todo lo que ellos representan, ya era demasiado tarde para llamarlos por teléfono. Sólo habría conseguido asustarlos con mis elogios y los hubiese obligado a levantar un muro de frases amables para protegerse de mi intromisión. Ahora los conozco mejor porque nunca hablé con ellos ni me los encontré firmando autógrafos en alguna librería. No sabía esto cuando escribí *El placer de su compañía*, pero eso no tiene nada de malo... las verdades nuevas encajan con las antiguas suavemente y sin necesidad de costuras.

La mayoría de los cuentos que aparecen aquí fueron publicados en revistas especializadas. Es probable que algunos miles de personas los hayan leído y amontonado para donarlos a alguna organización benéfica. Escribir para revistas es adentrarse en un mundo vertiginoso. Allí la vida es efímera como la de una mariposa, y la muerte consiste en que a uno no le publiquen sus cuentos.

Aquí están reunidos los mejores de mis hijos de papel, sin ninguna cronología, rescatados de toneladas de basura, salvados de las llamas y el humo, vivos una vez más, arrojándose desde las torres de los castillos porque creen en la felicidad de volar. Hoy los leo y me escucho a mí mismo en medio de una habitación vacía diciendo: «¡Qué hermoso cuento, Richard! ¡Eso es lo que yo llamo escribir bien!» Ésos me hacen reír y algunas veces, en ciertos momentos, me hacen llorar, y los quiero más por eso. Cuando uno está en el borde del techo del castillo, es bueno tener amigos bien situados.

Quizás uno o dos de mis hijos puedan ser suyos también y lo tomen de la mano y, tal vez, le ayuden a tocar esa parte de su mundo que es el cielo.

RICHARD BACH
Agosto de 1973



Gente que vuela

A lo largo de 14.000 kilómetros escuché al hombre que estaba sentado junto a mí en el vuelo 224 de San Francisco a Denver.

—¿Cómo llegué a ser viajante? —dijo—. Bueno, ingresé en la Marina cuando tenía diecisiete años, en plena guerra...

Y se había hecho a la mar y había participado en la invasión de Iwo Jima trasladando tropas y pertrechos, en una barcaza de desembarco, bajo el fuego enemigo. Escuché muchos incidentes y detalles de aquellos días en los que este hombre había estado vivo.

Luego en cinco segundos me informó sobre los veintitrés años que habían seguido a la guerra:

—... Así que en 1945 conseguí un puesto en la compañía y trabajo en ella desde entonces.

Aterrizamos en el aeropuerto de Stapleton, en Denver. Nuestro vuelo había terminado. Me despedí del viajante y nos separamos en medio de la muchedumbre que llenaba la terminal. Por supuesto que nunca volví a verlo. Pero no lo he olvidado.

Lo había dicho él mismo: la única vida auténtica que había conocido, los únicos amigos verdaderos, las únicas aventuras reales, las únicas cosas que valía la pena recordar y revivir desde su nacimiento eran unas pocas horas dispersas pasadas en el mar en medio de una guerra mundial.

En los días que me alejaban de ese encuentro en Denver, volé en aeroplanos ligeros a pequeños encuentros de verano, organizados por los pilotos deportivos en diversas partes del país, y con frecuencia pensé en el viajante. Me pregunté una y otra vez: ¿Qué es lo que recuerdo? ¿Qué época de genuinas aventuras, verdaderos amigos y auténtica vida volvería a vivir?

Empecé a prestar mayor atención a la gente a mi alrededor. Escuchaba cuando me sentaba junto a los pilotos, agrupados sobre el césped, en la noche, bajo las alas de cien aviones diferentes. Escuchaba cuando me detenía, junto a ellos, al sol y cuando caminábamos sin rumbo, sólo por el gusto de conversar, entre las filas de una exhibición de modelos antiguos, pintados con colores brillantes, de aeroplanos hechos en casa y aviones deportivos.

—Sospecho que lo que nos hace volar, sea lo que sea, es lo mismo que empuja al marinero a hacerse a la mar —dijo una voz—. Algunas personas nunca lograrán entenderlo y no se lo podemos explicar. Si tienen el deseo y un corazón abierto podemos mostrárselo, pero decirlo es imposible.

Es cierto. Si me preguntaran por qué vuelo, no les respondería nada, sino que los llevaría a algún aeropuerto, un sábado en la mañana, a fines de agosto.

Es una mañana de sol y hay una nube en el cielo; abajo corre una brisa fresca que sisea entre esas esculturas de precisión que son los aviones ligeros, todos bañados por un arco iris y colocados cuidadosamente sobre el césped. Hay en el aire un olor a tela y a metal limpio, y se oye el sibilante petardeo de un pequeño motor que hace girar una hélice como un pequeño molino y se prepara para volar.

Acompáñenme un momento y acérquense a algunas de las personas que han decidido poseer esas máquinas y volar en ellas, y vean qué clase de gente es y por qué vuela. Comprueben si, a causa de ello, son ligeramente diferentes del resto del mundo.

Tomen por ejemplo, un piloto de la Fuerza Aérea que pule el morro del avión ligero que pilota en sus horas libres, cuando se han acallado los ocho motores de su bombardero a reacción.

—Supongo que me apasiona volar, pero lo más importante es ese tremendo entendimiento que se produce entre un hombre y un avión. No cualquier hombre (permítanme una restricción y cierto romanticismo) es capaz de volar, sino aquel que siente que volar es su vida, que sabe que el cielo no es un lugar de trabajo o de diversión, sino que es su casa.



Escuchen a un par de pilotos mientras uno observa críticamente cómo su esposa

hace prácticas de aterrizaje sobre la pista de hierba.

—A veces la observo cuando cree que ya me he ido. Todas las noches antes de cerrar el hangar besa ese avión en el cono de la hélice.

Con un pequeño pincel, el capitán de una línea aérea da unos últimos toques en las alas al avión de carreras que ha construido él mismo.

—¿Por qué volar? Muy simple. No me siento feliz a menos que haya un poco de aire entre el suelo y yo.

Más tarde hablamos con una joven que se ha enterado esa misma mañana de que un viejo biplano ha quedado totalmente destruido en el incendio de un hangar.

—Creo que una nunca vuelve a ser la misma después de haber visto el mundo enmarcado entre las alas de un biplano. Si hace un año alguien me hubiese dicho que iba a llorar por la pérdida de un avión, me habría reído. Pero me había encariñado con ese viejo trasto...

¿Se dan cuenta de que, cuando esta gente habla de por qué vuela y de su modo de ver los aeroplanos, ninguno de ellos menciona la posibilidad de hacer viajes? ¿O de ahorrar tiempo? ¿O de lo útil que puede ser un avión para los negocios? Da la impresión de que ninguna de esas cosas son importantes y mucho menos la razón principal por la que hombres y mujeres se sienten atraídos por el cielo. Hablan, cuando llegamos a conocerlos, de amistad y de regocijo, de belleza y amor, y de vivir, de vivir realmente, en contacto directo, en la lluvia y el viento. Y es eso lo que recuerdan de sus vidas, y ninguno de ellos querría saltarse los últimos veintitrés años. Ni uno solo.

—Bueno, así de buenas a primeras recuerdo que el mes pasado salimos en formación liderados por Shelby Hicks en su gran biplano Stearman, en dirección a Council Bluffs. Shelby pilotaba y Smitty señalaba el rumbo desde la carlinga delantera (ustedes saben cómo es él para estas cosas, cuidadoso y con todas las distancias y direcciones determinadas con la mayor exactitud) y de repente el viento atrapa el mapa y de un golpe lo levanta y lo saca de la carlinga como una enorme mariposa verde que se desplaza a 140 kilómetros por hora. El pobre Smitty trata de agarrarlo y no lo consigue, y en su rostro se pinta una expresión de horror. Shelby se alarma en un primer momento pero luego se pone a reír. Yo vuelo a un lado y desde mi avión alcanzo a ver que Shelby tiene un ataque de risa y que las lágrimas ruedan detrás de sus gafas y que Smitty está furioso, y luego al minuto comienza a reírse, señala hacia mí y dice: «Tú eres el jefe.»

Una escena grabada en la memoria porque se trataba de algo divertido, disparatado, compartido.

—Recuerdo la vez en que John Purcell y yo tuvimos que aterrizar en un prado en South Kansas porque el tiempo empeoró de repente. Todo lo que cenamos fue una

barra de chocolate. Dormimos bajo un ala y al amanecer encontramos algunas fresas silvestres que no nos atrevíamos a comer. Y John quejándose de que mi avión era un pésimo hotel porque se había mojado un poco con la lluvia. Nunca se enterará de que estuve a punto de despegar y dejarlo allí en ese lugar desconocido. Por un momento...

Viajes hacia lo Desconocido.

—Recuerdo el cielo que había en Scottsbluff. Las nubes debían de estar a unos 20 kilómetros sobre nuestras cabezas. Te aseguro que nos sentíamos como unas malditas hormigas...

Aventuras en el país de los gigantes.

—¿Qué recuerdo? ¡Recuerdo lo que me ha ocurrido esta mañana! Bill Garraan me apostó un dólar a que podía despegar en su Champ en menos espacio del que necesito para el T-Craft. Y perdí. No lograba entender por qué, porque yo siempre le gano a ese tipo. Y en el momento en que iba a pagarle me doy cuenta de que ha metido un saco de arena en mi avión. Así que tuvo que pagarme un dólar por hacer trampa y otro porque perdió la apuesta cuando despegué sin el saco...

Competiciones de destreza con furtivas trampas que no se habían hecho desde la niñez.

—¿Qué recuerdo? ¡Qué no recuerdo! Pero no voy a volverme atrás y vivirlo todo de nuevo. Tengo muchas cosas que hacer ahora.

Y un motor arranca y el hombre se aleja hasta desaparecer en el horizonte.

Descubrí que llega un momento en que uno empieza a comprender que una persona no pilota un avión para llegar a algún lugar, aunque en realidad llega a muchas partes.

No vuela para ahorrar tiempo, pero lo recupera cada vez que se baja de su automóvil para subirse a un avión.

No vuela en beneficio de la educación de sus hijos, aunque los mejores alumnos de las clases de historia y geografía son los que han visto el mundo y su historia con sus propios ojos desde su avión.

No vuela por economía, aunque el precio y el mantenimiento de un pequeño avión usado resulten inferiores a los de un gran coche último modelo.

No vuela por dinero ni para obtener beneficios en los negocios, aunque subió al avión para llevar a almorzar al señor Robert Ellison y luego a una partida de golf y regresó con él a tiempo para la reunión del consejo de dirección.

Todas estas cosas que a menudo se dan como razones para volar no lo son en realidad. Son agradables, por cierto, pero no por eso dejan de ser sólo subproductos del verdadero motivo. La única razón es el encuentro con la vida, vivido en el presente.

Si los subproductos fuesen el único objetivo de los que vuelan, la mayoría de los aeroplanos de hoy nunca habrían sido contruidos, porque hay muchas molestias que

obstruyen el paso al piloto de aviones ligeros, y los inconvenientes se aceptan sólo cuando la recompensa es algo más que ahorrar un minuto.

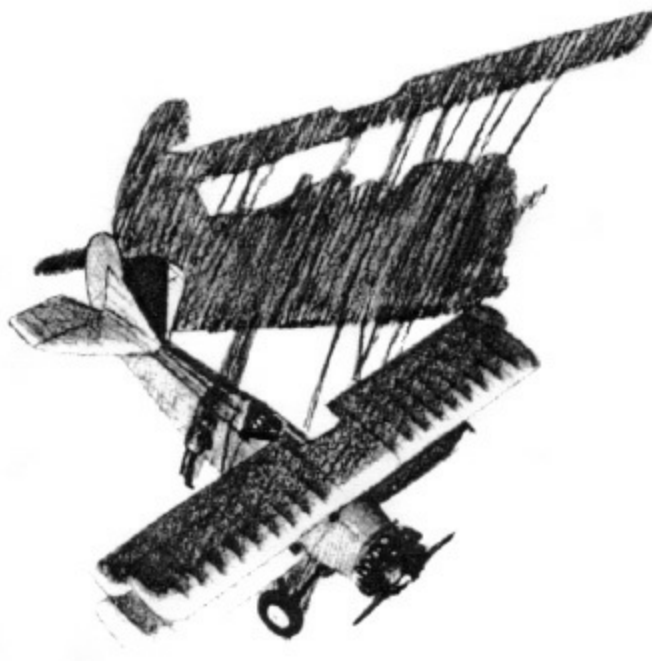
Un avión ligero no es exactamente un medio de transporte como un automóvil. Cuando hay mal tiempo no es raro verse forzado a permanecer en tierra durante horas o incluso días. Si el aficionado mantiene su avión afianzado sobre la hierba del aeropuerto, se preocupa con cada ventarrón y escudriña las nubes temeroso de que caiga una granizada, como si el avión fuese una esposa que espera a la intemperie. Si lo guarda en un gran hangar, se preocupa por los incendios y teme que algún auxiliar torpe estrelle otro aparato contra el suyo.

Sólo cuando el avión está guardado en un hangar privado el dueño recupera la tranquilidad, y los hangares privados, especialmente cerca de las ciudades, cuestan más caros que el mismo avión.

Volar es el único deporte en que el castigo por una falta grave es la muerte. Al principio parece algo espantoso y el público queda horrorizado al enterarse de que un piloto ha muerto a consecuencia de un error imperdonable. Pero éstos son los términos que esta afición establece para los pilotos: Ámame y conóceme, y podrás disfrutar de un gran gozo. No me ames ni me conozcas, y te estarás metiendo en un lío serio.

Los hechos son muy simples. El que vuela es responsable de su propio destino. Prácticamente no existe un accidente que no haya podido ser evitado mediante la acción del piloto. En el aire no sucede nada equivalente al niño que sale corriendo de entre dos coches aparcados. La seguridad del piloto depende de sus propias manos.

Ante una tempestad de truenos no se puede decir: Nubes y lluvia, prometo volar sólo 30 kilómetros más y luego aterrizar. Eso no sirve de nada. Lo único que libra a un hombre de una tormenta es su propia decisión de no penetrar en ella, las manos que conducen el avión de vuelta a un cielo despejado, su propia destreza para llevarlo a un aterrizaje sin riesgos.



Desde tierra, nadie puede controlar el vuelo por él, por mucho que desee ayudarlo. Volar sigue siendo patrimonio del individuo, un mundo en el que, o acepta la responsabilidad de sus actos o se queda en tierra. Rechace la responsabilidad durante un vuelo, y no le quedará mucha vida.

Entre los pilotos se habla mucho de la vida y la muerte.

—Yo no voy a morir de viejo —dice uno—. Voy a morir en un avión.

Así de simple. La vida sin volar no vale la pena ser vivida. No se asombre ante el número de pilotos que profesan este breve credo; quizá dentro de un año usted sea uno de ellos.

Lo que decide a una persona a volar no es la necesidad de contar con un avión para sus negocios ni el deseo de practicar un deporte nuevo que le signifique un desafío, sino lo que ella quiere de la vida. Si desea vivir en un mundo en que su destino esté totalmente en sus manos, es muy posible que usted sea un piloto nato.

No olvide que el porqué de volar no tiene nada que ver con las características del avión, nada que ver con los subproductos, esas «razones» que a menudo aparecen en los panfletos para futuros compradores. Si usted cree que es una persona que puede apasionarse por el vuelo, encontrará un lugar donde ir cada vez que se canse de un mundo de alimentos congelados y gente hecha en serie. Se encontrará con personas y aventuras llenas de vida y aprenderá a descubrir el significado que hay detrás de todo ello.

Mientras más deambulo por los aeropuertos, mejor comprendo que la razón por la

que la mayoría de los pilotos vuela es simplemente eso que ellos llaman vida.

Hágase este sencillo examen y responda estas preguntas:

¿A cuántos lugares puede dirigirse cuando se siente harto de tanta charla vacía?

¿Cuántos sucesos reales, dignos de recordar, le han ocurrido en los últimos diez años?

¿Para cuántas personas ha sido usted un verdadero amigo y cuántos son sus verdaderos amigos?

Si su respuesta a estas preguntas es «¡Muchos!», entonces no se moleste en aprender a volar.

Pero, si su respuesta es «Pocos», quizá valdría la pena que se acercara un día a algún pequeño aeropuerto, se diera una vuelta por el lugar y descubriera la sensación que produce estar sentado en la carlinga de un avión ligero.

No olvido al viajante que encontré en el vuelo entre San Francisco y Denver. Él había perdido toda esperanza de volver a encontrar el sabor de la vida justamente en el momento que se trasladaba por el mismo cielo que se lo ofrecía.

Debería haberle dicho algo. Por lo menos haberle hablado de ese lugar especial donde unos cientos de miles de personas en el mundo han encontrado una respuesta para el vacío. Siento no haberlo hecho.

Nunca he escuchado el viento

Las carlingas abiertas, las botas especiales y las gafas protectoras han desaparecido. Se imponen las cabinas estilizadas, el aire acondicionado y los parabrisas de cristal antirreflectante. Muchas veces había pensado en esta idea, pero de pronto tomé conciencia de ella como algo tan definitivo que resultaba perturbador. Debemos aceptar el aumento de las comodidades y la capacidad de operar en malas condiciones atmosféricas que poseen los aviones ligeros modernos. Pero ¿es éste el único criterio para disfrutar de un vuelo?

Disfrutar fue la única razón por la que muchos de nosotros comenzamos a volar; queríamos probar el estímulo que produce. Quizás en el fondo de nosotros mismos, mientras llevamos hacia el cielo una cabina de ala semialta, pensamos: «No es exactamente lo que yo esperaba pero es volar, y supongo que tendré que conformarme con ello.»

Una cabina cerrada protege de la lluvia y le permite a uno fumar un cigarrillo con imperturbable calma. Esto es una gran ventaja para los vuelos por instrumentos y los fumadores empedernidos. ¿Pero es realmente volar?

Volar es sentir el viento y la turbulencia, el olor del escape y el rugido del motor, una nube húmeda en la mejilla y el sudor bajo el casco.

Nunca he volado en un avión de cabina abierta. Nunca he escuchado el viento en los cables ni sentido que sólo un cinturón de seguridad me separa del suelo. Pero lo he leído y sé que una vez fue así.

¿Nos ha condenado el progreso a ser un grupo anónimo que se encarga de llevar un cuarto lleno de instrumentos desde A hasta B? Es posible que toda la emoción que nos produce volar consista en decir que mantuvimos las agujas centradas durante todo el aterrizaje por instrumentos. ¿Puede el goce de volar provenir de lograr constantemente ciertas comprobaciones con una diferencia de más o menos 15 segundos? Quizá no. Por supuesto que los instrumentos y las comprobaciones son importantes, pero ¿acaso el viento en la cara y el crujir de los cables no tienen también su lugar?

Hay viejos pilotos cuyas raídas bitácoras de vuelo se detienen en las diez mil horas. Ellos pueden cerrar los ojos y volver a sentirse en el Jenny, con el viento de la hélice tamborileando sobre la tela del fuselaje. Toda la emoción de la ráfaga de viento que acompaña un viraje en pérdida vuelve a sus corazones cada vez que ellos quieren. Lo han vivido.

Pero yo no la llevo conmigo. Yo comencé a volar en un Luscombe 8E, en 1955. No

había cabinas abiertas ni cables para los pilotos que se iniciaban. Era un aparato cerrado y pintado con colores chillones, pero me llevaba por encima del tráfico de las carreteras. Yo pensaba que eso era volar.

Luego vi los Nieuports de Paul Mantz. Toqué la madera y la tela y los cables que permitieron a mi padre mirar desde arriba a los hombres que luchaban sobre el barro de la tierra. Nunca experimenté esa deliciosa y emocionante sensación al tocar un Cessna 140, un Tri-Pacer o incluso un F-100.

En la Fuerza Aérea me enseñaron a volar aviones modernos con un sistema moderno y eficaz; allí no era necesario proteger el anemómetro. He pilotado T-Birds y aparatos F-86, C-123 y F-100. El viento nunca me ha rozado el cabello; tendría que atravesar la carlinga («ATENCIÓN. No abrir a más de 50 nudos IAS») y luego el casco («Señores, una pulgada cuadrada de esta fibra de vidrio puede resistir el impacto de una fuerza equivalente a 40 kilogramos»). Una máscara de oxígeno y una visera baja completan mi separación de todo posible contacto con el viento.

Ahora tiene que ser así. No se puede enfrentar a un Mig con un SE-5. Pero el espíritu del SE-5 no tiene necesariamente que desaparecer, ¿verdad? Después de aterrizar en un F-100 («Corte gases cuando el tren de aterrizaje principal toque tierra, baje el morro, suelte el paracaídas y aplique los frenos hasta que pueda sentir el sistema antibloqueo»), ¿por qué no puedo dirigirme a una pequeña pista de hierba y despegar en un Fokker D-7 con 150 caballos de fuerza en el morro? ¿Daría cualquier cosa por esa posibilidad!

Mi F-100 puede superar la barrera del sonido, pero yo no siento la velocidad. A los 12.000 metros, el monótono paisaje se arrastra lentamente bajo el depósito eyectable, como si me encontrara en una zona en que rige un límite de velocidad de 40 kilómetros. El Fokker alcanzará los 170 kilómetros por hora, pero a 150 metros y al aire libre, por el placer de hacerlo. El paisaje no perderá su color debido a la altura, y los árboles y arbustos conservarán la precisión de sus contornos. Mi anemómetro no será una esfera con una línea roja en algún sitio sobre Mach 1, sino que el mismo sonido del viento se encargará de decirme que baje el morro un poco y esté atento al timón de dirección porque este avión no aterriza solo.

—¿Construir un aparato de la Primera Guerra Mundial con un motor moderno? ¡Por ese dinero se podría comprar un avión de cuatro plazas!

Pero no quiero uno de esos aviones. Yo quiero volar.



Derribé al Barón Rojo... ¿y qué?

No era un sueño descabellado. No se trataba en absoluto de una alucinación. Ése era un rugiente y negro motor atornillado a la pantalla cortafuego, a unos centímetros de mis botas; esas alas con la cruz de Malta sobre mi cabina eran auténticas, ése era el mismo cielo de hielo y relámpagos que había conocido durante gran parte de mi vida, y a un lado había una larga caída hacia tierra, que también era muy real.

Pues bien, allá abajo, frente a mí, se hallaba un caza inglés SE-5 color oliva pardusco, con franjas circulares azules, blancas y rojas en las alas. Yo tenía exactamente la misma sensación que supe que experimentaría cuando leí esos viejos libros sobre la guerra aérea, exactamente esa misma sensación.

Oprimí con fuerza la barra de los pedales del timón de dirección, tiré de la palanca de mando y bajé en dirección a él, haciendo girar el mundo a mi alrededor en vertiginosas manchas de tierra esmeralda, nubes de harina y ráfagas de viento azul.

Mientras tanto el pobre diablo seguía volando sin advertir mi presencia.

No utilicé la mira porque no la necesitaba. Situé el avión inglés frente a mí entre las dos ametralladoras Spandau del morro y apreté el disparador situado en la palanca de control.

Las bocas de las ametralladoras despedían pequeñas llamaradas naranjas y amarillas, con un débil petardeo, mientras yo ejecutaba mi asalto en picado. Sin embargo, lo único que hizo el SE fue agrandarse entre mis ametralladoras.

No grité: «¡Muere, cerdo inglés!» como solían hacerlo los pilotos alemanes en los libros de historietas.

Nerviosamente pensé: «Mejor te incendias de una vez porque si no será demasiado tarde y tendremos que hacerlo todo de nuevo.»

En ese momento una ráfaga oscura se tragó al SE. Saltó en un giro agónico y soltó una negra estela desde el motor. Dejando tras de sí un fuego blanco y el humo del aceite quemado, arrojaba basura al cielo.

Bajé en picado y pasé junto a él como un tiro; sentí el sabor ácido de su fuego y giré en mi asiento para verlo caer. Pero no cayó. Derramando un negro océano de humo, se volvió bamboleándose en la mitad de un viaje, apuntó hacia mí y abrió fuego con su ametralladora Lewis. La luz anaranjada del cañón vaciló sobre mi cabeza centelleando en medio del silencio mortal de toda esa catástrofe. Todo lo que pude pensar fue: «Bien hecho. Y seguramente así había sido.»

El Fokker se lanzó en un ascenso vertical en el mismo momento en que yo oprimía

el botón que indicaba HOLLÍN (desde debajo del motor me llega el ruido que hace al salir) y luego el siguiente que dice HUMO. La carlinga se oscureció con un irritante humo amarillento que respiré entrecortadamente. Desplazar el timón de dirección derecho para llevar el avión en un resbale con caída hacia la derecha, palanca de mando hacia atrás para entrar en barrena. Una vuelta... dos... tres... el mundo gira como una centrifugadora descontrolada. Luego recuperar el mando y bajar en espiral seguido por ese río de espantosa neblina.

De pronto la carlinga se despejó y estabilicé el vuelo a unos cien metros sobre las verdes granjas de Irlanda. Chris Cagle, que volaba en el SE-5, apareció a unos 500 metros de distancia y balanceó las alas para indicar que nos uniéramos en formación y volviéramos al aeródromo.

Mientras sobrevolábamos los árboles uno junto al otro, y luego, cuando nuestros patines de cola tocaban la hierba del aeródromo de Weston, consideré que había sido un día lleno de emociones. Desde el amanecer había derribado un avión alemán y dos ingleses, y yo mismo había sido derribado cuatro veces: dos en un SE-5, una en un Pfalz y una en este Fokker. Era una animada introducción a la manera como un piloto se gana la vida en el cine. Y todavía nos quedaba un mes.

Se trataba de la película de Roger Corman *Von Richthofen and Brown*, un film épico que incluía una buena cantidad de sangre, algo de sexo, ciertas interpolaciones históricas y veinte minutos de filmación aérea, que, para conseguirla, varios pilotos por poco pierden la vida. La sangre, el sexo y la historia eran simulados, pero los vuelos, como siempre, eran absolutamente reales. Ese primer día, Chris y yo aprendimos lo que todo piloto del cine sabe desde que se filmó *Wings*: nadie ha dicho nunca a los aviones que todo eso es en broma. Los aparatos de todas maneras pierden velocidad y entran en barrena, y se estrellarán en el aire si uno los deja hacerlo. Sólo los pilotos pueden comprender esto.

La torre de la cámara era un ejemplo excelente: una plataforma construida con postes de teléfonos que se levantaba nueve metros sobre una elevación del terreno llamada Pigeon Hill. El operador y dos ayudantes se encaramaban en la plataforma todas las mañanas, con la tranquila seguridad de que se trataba sólo de una película y de que sobrevivirían para bajar otra vez por la tarde. Tenían confianza en Chris, en mí, en John Hutchinson y en la docena de pilotos del Irish Air Corps que realmente se podía calificar de ciega; actuaban como si los aviones que se lanzaban en picado hacia ellos, para las tomas de frente, con las ametralladoras lanzando llamas, fuesen ya inofensivos rollos de película.

Son las diez de la mañana. Vuelan dos Fokker D-7 y dos SE-5. El ruido del viento y los motores martillea nuestras cabezas, y allá abajo a la derecha del extremo del ala está

la solitaria protuberancia de Pigeon Hill, con su torre en la punta y los operadores sobre la plataforma.

—Queremos una persecución muy de cerca esta mañana —nos dicen por la radio—. Un SE seguido por un Fokker, otro SE y luego el otro Fokker. ¿Entendido?

—Roger.

—Por favor, acérquense a la torre y luego inclinen un ala y giren en torno de nosotros de modo que podamos ver la parte superior de los aviones. Lo más cerca posible los unos de los otros, por favor.

—Roger.

De modo que aquí vamos, a 300 metros de altura, uno tras otro en formación cerrada. El avión que va delante surge gigantesco y amenazador en mi parabrisas. Ahora viene el picado hacia la torre, esa pequeña pirámide situada allá abajo.

—¡Acción! ¡Estamos rodando!

El SE que va a la cabeza se estremece violentamente mientras vira en dirección a tierra y hacia la torre. Lo sigo en el Fokker, disparando cortas ráfagas de oxiacetileno con nuestras ametralladoras simuladas, sabiendo que tengo otro SE muy cerca de la cola, disparando, y que el otro Fokker lo sigue. Cada cierto tiempo nos atrapa el rebufo de la hélice del avión que va delante y nos empuja en una inclinación que exige toda la fuerza del alerón y del timón de dirección para luchar contra ella. Esto no es ningún problema si uno tiene espacio debajo. Pero el espacio disminuye rápidamente y en pocos segundos la torre se ve bastante grande y luego se convierte en un monstruo y el operador lleva una camisa blanca y una chaqueta azul y una bufanda listada rojo y azul y el SE se ladea con violencia junto a la torre y estamos en la TURBULENCIA, CONTROLA EL TIMÓN, CUIDADO QUE VAMOS A ESTRELLARNOS CONTRA...

Los motores rugen y se estremecen. Los controlamos a tiempo, la torre ha pasado veloz y aún estamos vivos; por un momento pensé que de ésta no salíamos. ¡Qué manera de comenzar el día! ¡Vaya, vaya, esto no es diversión, esto es trabajo!

—Muy bien. Eso ha estado muy bien, muchachos —nos comunica la radio—. Inténtenlo de nuevo, pero ¿esta vez podrían acercarse un poco más a la torre y no venir tan separados? Júntense un poco más, por favor.

—Roger.

¡Dios del Cielo, quiere que nos acerquemos más!

Volvemos a bajar en formación disparando nuestras ametralladoras en medio de agitados y bruscos virajes, lo más próximos que nos obligamos a atrevernos, cayendo en la ráfaga de las hélices que nos agarra como una mano enorme y que si no luchamos con todas nuestras fuerzas nos retuerce hasta dejarnos cabeza abajo. La torre se agiganta ante nosotros como una pirámide azteca para el sacrificio humano, y entonces:

—¡Humo ahora, número uno, humo, humo!

El SE que perseguimos suelta el humo a unos cien metros de la torre, y es como meterse en un nubarrón. El aparato gira violentamente hacia la izquierda y no veo nada excepto un borroso trozo color verde que hace un instante era la tierra, y no podemos respirar, y en algún sitio a un segundo de distancia está la torre con esos confiados imbéciles haciendo funcionar la cámara Mitchell. Piso con fuerza el pedal derecho del timón de dirección, por mi vida, tiro de la palanca de mando y salgo disparando de en medio del humo, a 20 pies de la torre, por el lado izquierdo. Por escasos 6 metros no nos estrellamos con la torre. Es interesante comprobar lo rápido que un casco de cuero se puede empapar de sudor.

—Perfecto. Eso es exactamente lo que quiero. Ahora repitámoslo otra vez...

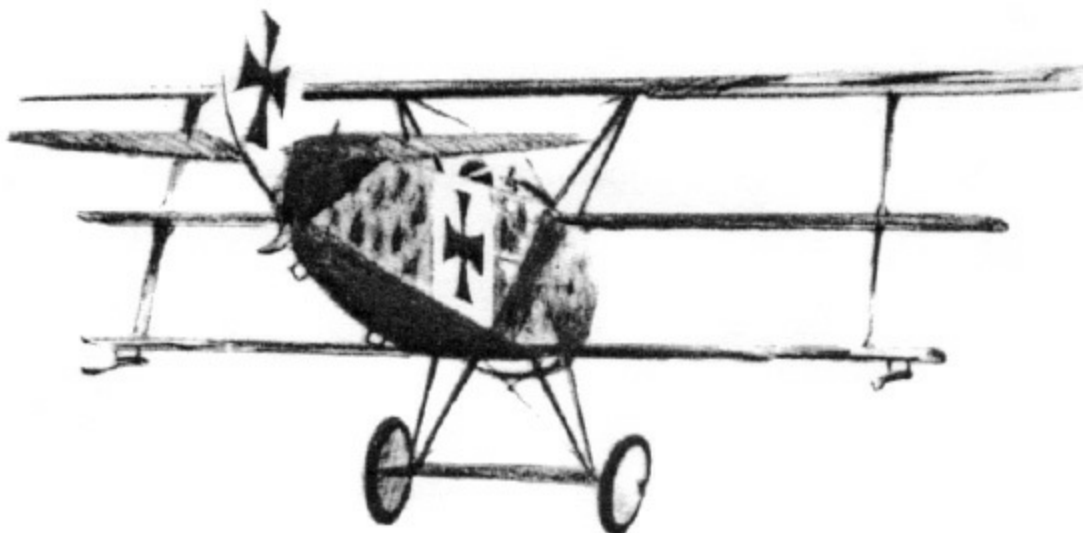
—¿Una vez más? ¡No olviden que son nuestras vidas las que están en juego!

Lo dijo uno de los pilotos irlandeses, y recuerdo que pensé que había escogido bien las palabras.

No podía dejar de pensar en el cómico que sostiene una tarta en la mano mientras otro le grita: «¡Dame esa tarta! ¡Dame esa tarta! ¡Dame esa tarta!» Uno siente la tentación de lanzar el avión contra esa Mitchell, destrozarla en un billón de pedazos que vuelen por toda la zona, luego llevar el avión hacia arriba y decir: «¡Ahí tienen! ¿Nos acercamos lo suficiente? ¿Era eso lo que querían?»

El único que cedió a la tentación fue Chris Cagle. Se precipitó sobre la cámara con furia, desde debajo de la torre, y, acelerando al máximo, durante unos pocos segundos, se lanzó en dirección al objetivo. Se elevó en el último cuarto de instante y tuvo el macabro placer de ver durante una milésima de segundo al equipo de operadores arrojar al suelo. Fue la única vez en ese mes en que pensaron que después de todo los aviones podían ser de verdad.

La mayor parte de la fotografía aire-aire en *Von Richthofen and Brown* fue filmada desde un helicóptero, un Alouette 11. El operador que iba en el helicóptero no fue víctima del mismo deseo homicida que el equipo de la torre, pero un helicóptero resulta un objetivo inquietante si uno tiene que volar en dirección hacia él. No basta que el aparato apunte hacia delante para que se mueva en esa dirección, por supuesto: se podría detener o subir o bajar o retroceder. ¿Cómo calcula un piloto adónde debe apuntar para llegar a una distancia prudente de un objeto cuya velocidad desconoce?



—Bien, ya estoy detenido —solía decirnos el piloto—. Pueden acercarse cuando quieran.

Pero la velocidad de aproximación a un helicóptero parado es la misma con que podemos acercarnos a una nube, lo cual quiere decir que en los últimos segundos puede ser peligrosamente grande. Uno tampoco deja de pensar que los pobres tipos que están en el Alouette no llevan paracaídas.

Pero, trozo a trozo y con mucha angustia, terminamos la película. En primer lugar, nos habituamos a nuestros aviones. La mayoría de los aparatos reproducidos subían a 200 pies por minuto después del despegue, pero algunos días teníamos mucha suerte si lográbamos pasar sin tocar los hangares de lona, al extremo de la pista. John Hutchinson nos dejó unas inmortales palabras: «Tengo que repetirme todo el tiempo: “Hutchinson, esto es bello, esto es maravilloso, ¡estás volando en un D-7!” Porque si no lo hago tengo la sensación de que el aparato es un maldito cerdo enorme.»

Los cuatro modelos a escala de SE-5 no sólo tenían toda la energía suficiente para competir con los otros aviones, sino que a veces se superaban a sí mismos. Durante un ataque, perseguí a un triplano Fokker con una cámara instalada en el morro de un mini SE y sólo para poder permanecer en el mismo cielo que el Fokker, a 120 kilómetros por hora, conseguía 2.650 rpm en un motor en que una línea roja señalaba el límite en 2.500. En esos cincuenta minutos de vuelo, pasé cuarenta y cinco más allá de la máxima aceleración. La película, como la guerra, era una misión que teníamos que cumplir. Si un motor estallaba era una lástima... teníamos que aterrizar de alguna manera y tomar otro avión.

Resulta extraño, pero uno se acostumbra a este tipo de vuelos. Llegado el momento, incluso junto a la torre de Pigeon Hill, atrapado por la ráfaga de la hélice y bajando nueve metros sin control, uno piensa: «Lo lograré. Se sobrepondrá en el último

segundo. Siempre lo ha hecho...», mientras aplica a los controles toda la fuerza de Charles Atlas, luchando para salir de aquello.

Un día vi a uno de los pilotos irlandeses que llevaba una espiga de brezo en la solapa de la chaqueta de su uniforme alemán.

—¿Volando bajo o me equivoco? —le dije en broma.

Había una expresión grave en su rostro y no sonrió.

—Creí que me había llegado la hora —comentó—. Debo de tener mucha suerte para estar vivo.

El tono era tan sombrío que sentí una curiosidad morbosa. Las hojas de su solapa provenían de una de las faldas de Pigeon Hill y las había recogido con el tren de aterrizaje de un Fokker.

—Lo último que recuerdo es la turbulencia y todo lo que veía era la tierra. Cerré los ojos y tiré de la palanca de mando con toda la fuerza de que era capaz. Y aquí estoy.

El equipo de la torre lo confirmó esa tarde. El Fokker había girado sobre sí mismo, caído en picado frente a la torre, rebotado contra un lado de la colina y vuelto a elevarse. La cámara apuntaba hacia el lado opuesto.

Entre los aeroplanos que había en Weston, se encontraba un biplaza, un Caudron 277 *Luciole*, traducido para nosotros como *Luciérnaga*. Era un biplano cuadrado, lento, con una ametralladora Lewis montada en la cabina trasera de tal manera que no había espacio suficiente para que el que la manejaba llevara paracaídas. Hutchinson, que acababa de aterrizar en el aparato, mientras yo me preparaba para despegar en él, me lo describió con toda la pureza de sus matices británicos:

—De hecho, es una bella *Luciole*, pero nunca será un aeroplano.

Pensando en eso, me amarré el cinturón del asiento, hice arrancar el motor y partí en una misión en la que tenía que ser derribado por un par de Pfalzes. No era una escena en la que pudiese disfrutar. Resultaba demasiado real.

El pobre Caudron apenas podía apartarse de su ruta. Como la gran mayoría de los verdaderos biplazas de la Primera Guerra, no podía virar ni subir ni bajar en picado. El piloto quedaba situado directamente entre las dos alas de modo que le resultaba imposible mirar hacia arriba o hacia abajo. El que manejaba la ametralladora bloqueaba la parte trasera y el piloto tenía que conformarse con lo que le quedaba: un trozo de cielo adelante y otro, enmarcado por cables y soportes, a los lados.

Yo creía haber comprendido muy bien que la vida no era fácil para los pilotos de biplazas en 1917, pero en realidad no había entendido nada. No podían atacar, no podían escapar, apenas podían enterarse de que los atacaban, a menos que su pequeño ataúd de tela estallara en llamas, y luego no tenían paracaídas para escapar de aquello. Quizá yo haya sido un piloto de biplazas en otra vida, porque, a pesar de mí mismo, a

pesar de que me repetía: «Esto es una película, Richard, sólo estamos haciendo unas escenas para una película», me sentí aterrado cuando se acercaron los Pfalzes. Sus ametralladoras centellearon en dirección a mí, y el director gritó:

—¡Humo, *Lucy*, humo, humo!

Oprimí los dos botones del humo, me dejé caer pesadamente en el asiento y lancé el *Luciole* en un lento picado en espiral.

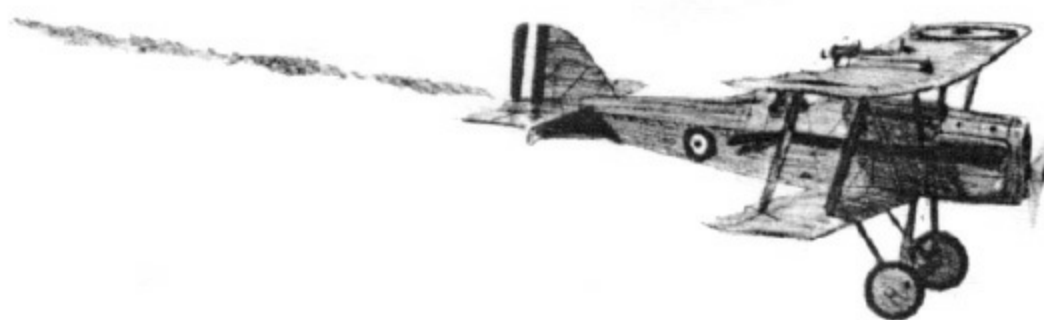
Ahí terminaba la escena para mí. Era muy simple, pero me arrastré de vuelta a Weston como un caracol exhausto.

Viraba contra el viento para aterrizar cuando de pronto vi una escuadrilla de Fokkers que se volvían hacia mí y me quedé helado de la impresión. Me costó unos segundos recordar que no estábamos en 1917 y que yo no iba a quedar incinerado en mi propia trayectoria. Entonces me reí nerviosamente y aterricé lo más pronto que pude. No tenía ningún deseo de volver a volar en un biplaza, y nunca lo hice.

Nadie se mató en esa época en que volé con *Von Richthofen and Brown*, nadie se hizo daño. Hubo dos aviones averiados: a un SE le falló el eje mientras rodaba y un Pfalz capotó. Pero a la semana ambos volvían a estar en el aire.

Las cámaras rodaron cientos de metros de película en color, horas de filmación. En gran parte se veía bastante aburrido, pero, por cada vez que un piloto se había sentido realmente asustado, seguro de que se iba a estrellar en medio del espacio, convencido de que esa vez el aparato no se iba a recuperar a baja altura, había una emocionante escena fijada en el celuloide.

Nos reuníamos en pequeños grupos para ver en la pantalla de seis pulgadas de la moviola las escenas filmadas el día anterior. No había sonido excepto el ronroneo del proyector, en medio de un silencio como de biblioteca de provincia. De vez en cuando se escuchaba un comentario:



—Para un momento.

—Liam, ¿ibas tú en ese Pfalz?

—Eso no estuvo mal...

Cuando iniciamos la última semana de rodaje, los pintores se dirigieron a los monótonos aviones alemanes y a fuerza de brochazos los convirtieron en los arcos iris del Circo Richthofen. Volamos en los mismos aviones de siempre, pero ahora resultaba divertido hacerlo en un Fokker rojo que aparecería en la pantalla como el mismo Richthofen o el Pfalz que pertenecería a Hermann Goering.

Volé en el Fokker rojo una vez para la innoble escena en que un miembro de mi escuadrilla era derribado por el inglés. Luego, una vez más, como el Barón Rojo para precipitarme rugiendo al rescate de Werner Voss, disparando a un SE que lo perseguía.

Al día siguiente yo era Roy Brown y perseguía a Von Richthofen (ahora un triplano Fokker rojo) y lo derribaba para la escena final de la película.

Cuando salí de la cabina después de ese vuelo, y me dirigí a nuestro remolque llevando mi paracaídas, intenté decir: «Derribé al Barón Rojo.»

Pensé en eso. ¿Cuántos pilotos pueden afirmarlo?

—Oye, Chris —dije. Él se había estirado sobre su mitad del remolque—. ¡Derribé al Barón Rojo!

Su respuesta fue mordaz.

—Ah —dijo, y ni siquiera abrió los ojos.

Con lo cual quería decir: «Y qué? Sólo estamos filmando una película, y además de segunda categoría, y si no fuera por las escenas de vuelo no cruzaría la calle para verla.»

En ese momento se me ocurrió que en una guerra verdadera sucedería lo mismo que en la que simulábamos. Los pilotos no van a las guerras o a ver las películas porque les gusta la sangre o el sexo o la trama de segunda clase de todo aquello. Volar es más importante que la película; volar es más importante que la guerra.

Probablemente sea una pena tener que decirlo: ni a las películas ni a las guerras le faltarán nunca hombres para que vuelen en sus aviones. Yo mismo soy uno de los muchos que se presentaron como voluntario en ambos casos. Pero seguramente algún día, dentro de mil años, podamos construir un mundo en que el único lugar en que se pueda registrar un combate sea en el objetivo de algún director que grite: «¡Ahora humo, humo!»

Todo lo que necesitamos es la voluntad de hacerlo, más algunos Migs simulados, algunos viejos Phantom con falsas ametralladoras y proyectiles de serrín... Si quisiéramos, dentro de mil años, podríamos hacer unas películas realmente estupendas.



Peticiones

Ten cuidado con lo que pides —dijo alguien una vez—, porque lo vas a recibir.

Pensaba en eso mientras hacía virar bruscamente un veterano Fokker D-7, desempeñando el pequeño papel que me correspondía en la gran escena del combate aéreo de *Von Richthofen and Brown*. El plan había parecido muy claro y seguro cuando lo trazamos en la pizarra de la sala de reuniones, pero ahora, en el aire, resultaba aterrador: catorce reproducciones de cazas apiñados en un pequeño cubo de cielo, persiguiéndose unos a otros, con unos pocos que perdían su posición y bajaban en un picado ciego entre los demás, pinturas irisadas que reflejaban la coloreada luz del sol, la fuerte y rápida explosión de un motor Pfalz, mientras el avión bajaba como un rayo sin lograr ver nada, excepto estelas de humo y un denso olor a fuegos artificiales en el aire.

Todo el mundo sobrevivió esa mañana, pero a mí todavía me impresionaba pensar que uno debe tener cuidado con lo que pide. Porque hace dos años, en mi primer artículo para una revista, yo pedía que los que aprendimos a volar en aeroplanos de cabina cerrada pudiéramos tener un lugar donde alquilar uno de cabina abierta, para divertirnos... «...y despegar en un Fokker D-7 con 150 caballos de fuerza en el morro».

Y en ese momento, provisto de mi casco, mis gafas protectoras y una bufanda, pilotaba un aeroplano amarillo, azul, blanco y verde, con las letras Fok. DVII escritas auténticamente en el fuselaje. Al terminar la película, volví a Estados Unidos con 48 horas en Fokkers, Pfalzes y SE-5s, con mis peticiones concedidas hasta tal punto que durante mucho tiempo no volví a sentir deseos de realizar ese tipo de vuelos.

Pocos años después de haber pedido la posibilidad de volar en un Fokker, había salido a dar una vuelta en el J-3 Cub de Chris Cagle, durante un encuentro de pilotos en Merced. Tengo la impresión de que Chris había completado mil horas solo en ese Cub. Y mientras volábamos en el transcurso de esa tarde me mostró cómo volar a cero millas por hora y cómo hacer rizos y barrenas con el aparato. Recuerdo haber mirado por la puerta abierta el hinchado neumático que hacía pensar en un grueso donut, y luego más abajo hacia tierra, diciéndome que ése era un estupendo aparato y jurándome que algún día poseería uno. Hoy lo tengo, con sus grandes ruedas hinchadas como gruesos donuts y las puertas que se abren durante el vuelo, y miro hacia abajo y recuerdo. Por supuesto, volvió a suceder: recibí lo que pedí.

Lo he visto ocurrir una y otra vez en mi vida y en las vidas de gente que conozco. He intentado encontrar a alguna persona que no haya recibido lo que pidió, pero hasta el momento no la he hallado. Yo creo en eso: todo lo que anhelamos en sueños se abre

algún día a nuestra experiencia.

En Nueva York, conocí una chica que vivía en una atestada habitación en Brooklyn, rodeada por viejos edificios de hormigón y ladrillos agrietados, por la frustración y el miedo, y por la pronta y descontrolada violencia en las calles. Me pregunté en voz alta por qué no salía de allí, por qué no se trasladaba a Ohio o Wyoming, donde podría respirar con libertad y tocar la hierba una vez en su vida.

—No podría hacerlo —me dijo—. No sé lo que es vivir allí.

Y luego agregó algo muy honesto y sagaz:

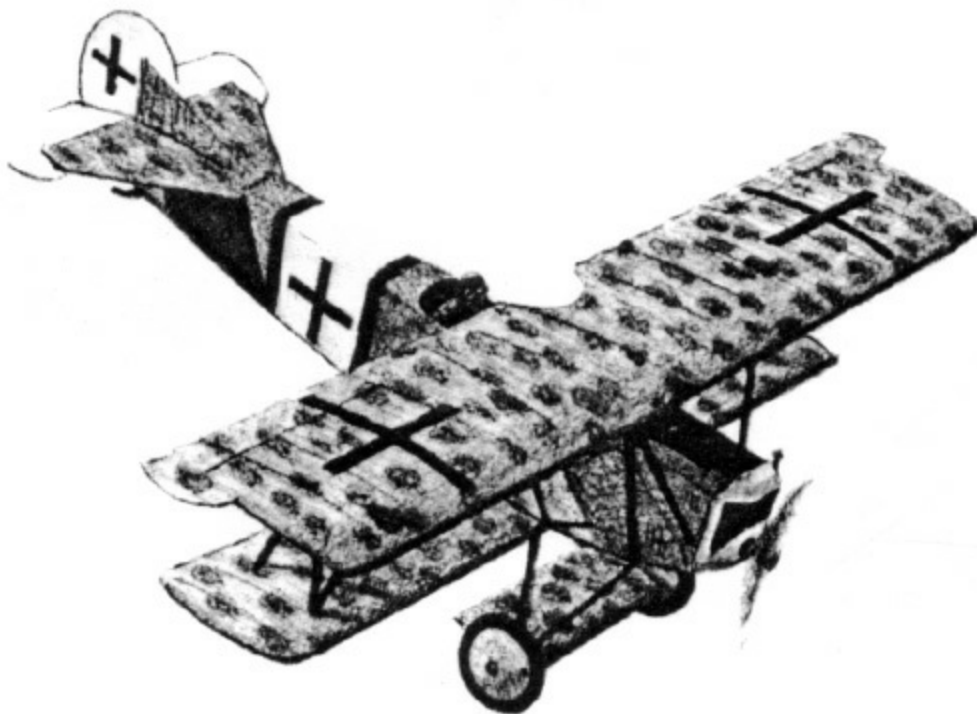
—Supongo que el miedo a lo desconocido es superior al odio que siento por lo que me rodea...

En su petición decía:

Prefiero los motines callejeros, la miseria, los metros y las aglomeraciones, a lo desconocido. Recibió lo que pidió: no hay nada en su vida que no haya conocido antes.

De inmediato comprendí que era un hecho obvio: el mundo es como es porque así deseamos que sea. Sólo en la medida en que cambian nuestros deseos cambia el mundo. Recibimos todo lo que pedimos.

Miren a su alrededor y lo comprobarán. Todos los días podemos dar pasos hacia la respuesta de nuestra petición, sólo tenemos que inclinarnos e ir dándolos uno a uno. Di muchos pasos para llegar al Fokker. Hace unos años, trabajé con un hombre en su revista y así lo conocí. Sus peticiones tenían que ver con aviones antiguos, negocios y películas y aprovechó la oportunidad de comprar, en una transacción con un estudio cinematográfico, una flota de cazas de la Primera Guerra Mundial. Cuando me dijo eso, comenté que si alguna vez necesitaba un piloto, contara conmigo, es decir, di un paso que se me ofreció espontáneamente. Un año más tarde, necesitó dos pilotos norteamericanos para unirse al grupo que volaba los Fokker en Irlanda. Cuando me llamó, yo ya estaba preparado para llegar al final del sendero que había comenzado con ese primer artículo, esa primera petición acerca del D-7.



Hace algunos veranos, cuando recorría el Midwest llevando gente a volar por tres dólares, uno o dos pasajeros solían decirme:

—¡Qué estupenda vida hace usted, libre para ir donde quiera, cuando se le ocurra...! Ojalá yo lo pudiera hacer.

Como si realmente lo desearan.

—Entonces, vengan conmigo —les replicaba yo—. Pueden vender billetes, mantener a la muchedumbre fuera de la pista y poner los cinturones de los pasajeros en el asiento delantero. Podríamos hacer suficiente dinero como para sobrevivir o no ganar un céntimo. En todo caso, los invito.

Decía esto porque en primer lugar me sería útil tener a alguien que vendiera los billetes y luego porque sabía la respuesta: primero un silencio y a continuación:

—Gracias, pero veré, tengo este trabajo. Si no fuera por eso, me iría con usted...

Todo lo cual sólo quería decir que ese ansioso deseo no era tal, que cada uno había pedido con más fuerza por su trabajo que por la vida de un piloto gitano, de igual modo que la chica de Nueva York había rogado más por su vivienda que por la hierba de Wyoming o por cualquier otra cosa desconocida.

Cuando vuelo, pienso con frecuencia en todo esto. Siempre recibimos lo que pedimos, nos guste o no, y no se aceptan excusas. Cada día más nuestras peticiones se convierten en hechos, nos convertimos en lo que más deseamos ser. A mí todo esto me suena a justicia; no puedo decir que me preocupe la forma en que está hecho el mundo.

Regreso de un piloto perdido

Volábamos hacia el norte sobre el desierto de Nevada en un par de cazas, en formación a baja cota. Esa vez iba yo de líder y el avión de Bo Beaven me seguía al lado derecho, a 6 metros del extremo del ala. Recuerdo que era una mañana despejada y que navegábamos a 90 metros de altura. Tenía problemas con el radiogoniómetro, e inclinado en mi cabina inspeccionaba un interruptor de circuitos, revisando el registro del control desde ANT a LOOP para ver si la aguja daba alguna señal de vida. De pronto, cuando ya comenzaba a pensar que el problema estaba en la antena y que muy probablemente no deberla contar con la ayuda de la radio, me llegó la voz de Beaven, filtrada a través de mis auriculares. No fue ni una orden ni una advertencia, sólo una tranquila pregunta:

—¿Piensas estrellarte contra esa montaña?

Alarmado, levanté bruscamente la cabeza y allí, formando un ángulo frente a nosotros, había una pequeña y áspera montaña, toda cubierta de rocas, de arena y arbustos, inclinándose y volando hacia nosotros a algo más de 550 kilómetros por hora. Beaven no agregó nada más. No alteró la formación ni hizo movimiento alguno para separarse. Me habló de la misma manera como volaba su avión...

—Si decides seguir adelante, no habrá un hoyo en las rocas sino dos.

Solté la palanca de mando hacia atrás, mientras me preguntaba de dónde habría aparecido esa montaña. Pasó veloz a 30 metros bajo nuestros aparatos y desapareció, silenciosa como una oscura y mortal estrella.

Nunca he olvidado ese día ni la forma en que el avión de Beaven se enfrentó a la montaña junto a mí, ala con ala, sin salvar la cumbre hasta que lo hicimos juntos. Fue nuestro último vuelo en formación. Un mes más tarde habíamos terminado nuestro período, en tiempo de paz, en la Fuerza Aérea. Volvíamos a ser civiles y prometíamos que, por supuesto, volveríamos a encontrarnos porque la gente que vuela siempre vuelve a encontrarse.

De vuelta en mi ciudad, sentí verme alejado de los vuelos de alto rendimiento, pero sólo hasta que comprobé que las mismas pruebas me esperaban con aviones ligeros en vuelos deportivos. Descubrí la acrobacia aérea en formación, las carreras y los aterrizajes lejos de los aeródromos, y todo en aviones pequeños que pueden despegar y aterrizar cinco veces en la distancia que necesita un F-100 para elevarse una vez. Mientras volaba, pensaba que Bo estaba descubriendo las mismas cosas, que estaba volando tal como yo.

Pero no era así. En cuanto salió de la Fuerza Aérea se sintió perdido y, en cuanto se estableció en el mundo de los negocios, se empezó a morir, la angustiada muerte del piloto que vuelve la espalda al cielo. Comenzó a asfixiarse lentamente; el hombre de negocios de traje azul había tomado el mando, lo había empujado a un rincón mal ventilado detrás de una pared de órdenes de compra y gráficos de ventas, bolsas de palos de golf y copas de cóctel.

Una vez, en el curso de un vuelo por Ohio, lo vi bastante tiempo como para tener la seguridad de que el hombre que dirigía su cuerpo no era el mismo que ese día había volado junto a mí hacia la montaña. Tuvo la amabilidad de reconocer mi nombre y darme los buenos días, pero escuchó sin interés toda referencia a los aeroplanos y quiso saber por qué lo miraba extrañado. Insistió en que él era en realidad Bo Beaven y que se sentía muy feliz como ejecutivo de una compañía que fabricaba lavadoras automáticas y productos plásticos.

—Existe una gran demanda de lavadoras automáticas —me aseguró—, mucho más de lo que te puedes imaginar.

Allá en el fondo de sus ojos me pareció ver una débil señal de desesperación de parte del amigo que estaba atrapado dentro, me pareció escuchar un apagado grito de socorro. Pero desapareció en un segundo, enmascarado rápidamente por el hombre de negocios instalado en su escritorio, detrás del pequeño letrero con el nombre *Frank N. Beaven*. ¡Frank!

Cuando volábamos juntos, cualquiera que hubiese llamado a Bo por su nombre de pila, hubiese anunciado claramente que no era su amigo. Y ahora el torpe hombre de negocios había cometido el mismo error: no tenía nada en común con el hombre que había condenado a morir.

—Por supuesto que soy feliz —dijo—. Claro que fue entretenido volar en ese F-100, pero eso no podía durar para siempre, ¿verdad?

Nos separamos. Yo partí en mi avión y él volvió a su trabajo en su despacho y no volvimos a saber el uno del otro. Quizá Bo salvara mi vida con su tranquila pregunta en el desierto, pero, cuando me necesitó para que salvara la de él, no supe qué decir.

Diez años después de que ambos abandonáramos la Fuerza Aérea, recibí una nota de Jane Beaven: «Pensé que te gustaría saber que Bo tomó una decisión y finalmente vuelve a su primer amor, la aviación. Está en American Aviation, en Cleveland, y es un hombre nuevo...»

«Bo, amigo mío, perdóname. Estuviste encerrado durante diez años y ahora apareces derribando las paredes. No se te puede matar tan fácilmente, ¿verdad?»

Dos meses después, yo aterrizaba en el aeródromo de Cuyahoga County, en Cleveland, y me dirigía a la fábrica American Aviation, con su depósito de Yankees

pintados de colores vivos, que esperaban ser entregados. Bo salió a mi encuentro cruzando una rampa. Llevaba una camisa blanca y corbata, por supuesto, pero ya no era Frank el ejecutivo, era mi amigo. Sólo quedaban fragmentos de la máscara de Frank, fragmentos que él mismo había conservado porque le servían en su trabajo. Pero el hombre que había sido emparedado y alejado del cielo estaba ahora vivo y bien, y totalmente al mando de su ser.

—¿No necesitarás entregar alguno de éstos en el Este, ¿verdad? —dije—. Quizá tú y yo podamos llevar uno.

—Quién sabe. Quizá tengamos que mandar uno —replicó con absoluta seriedad.

Ahora su despacho es el del Director de Adquisiciones, una plataforma medianamente desordenada, con una ventana que da al piso principal de la fábrica. Allí, sobre un archivo, hay una rayada y maltrecha miniatura de un F-100; falta el tubo pitot y la calcomanía se ha descascarillado, pero se yergue orgulloso, ladeado hacia el cielo raso. En la pared cuelga una fotografía de un par de Yankees en formación sobre el desierto de Nevada.

—¿Reconoces algo? —preguntó bruscamente.

Yo no sabía si se refería al desierto o a la formación; ambas resultaban conocidas para mí y para Bo. Frank, el hombre de negocios, no había visto nunca nada de eso.

Me mostró la fabricación de los Yankees. Se sentía cómodo en ese lugar en que este avión sin juntas nace del metal como si naciera de la carne. Bo se refirió a la manera como las partes del Yankee se unen en vez de remacharse, acerca de la sección alveolar de la cabina, de la planificación de la cobertura metálica y la forma de un volante de control. La conversación técnica de un empresario, sin duda, pero ahora se trataba de aviones.

—Bien, muchacho, ahora dime cómo fueron, qué han significado realmente para ti, estos últimos diez años —le pregunté, mientras me instalaba cómodamente en el coche.

Él observaba el camino sin mirarme.

—Solía pensar en ello —comenzó lentamente— el primer año que pasé sin volar, cuando iba al trabajo por la mañana y estaba un poco nublado. Me imaginaba el sol allá arriba. Era terriblemente duro para mí. —Tomaba las curvas con velocidad, sin despegar los ojos del camino—. El primer año fue malo; al término del segundo, casi nunca pensaba en ello; pero alguna vez quizás escuchara en algún rincón de mi oído un aeroplano que volaba sobre las nubes y pensaba un poco en ello. O tal vez, por negocios, hiciera un viaje a Chicago y volara sobre las nubes y entonces recordaba todas esas cosas: «Sí, yo solía hacer esto con frecuencia, era entretenido, disfrutaba con ello, me hacía sentir limpio y todo eso.» Pero luego aterrizaba, me dedicaba a mis negocios y tal vez me quedara dormido en el vuelo de regreso y no pensara en ello y ni siquiera por la

mañana o al día siguiente. —La sombra de algunos árboles cayó brevemente sobre el coche—. No me sentía feliz en esa empresa; no tenía nada que ver con algo que yo conociera o me interesara. No me importaba si no vendían una lavadora automática más o una tonelada de goma regenerada o un cargamento de cubos para pañales. No me importaba en lo más mínimo.

Nos detuvimos frente a su casa, una construcción blanca rodeada por césped y una verja, a la sombra de la calle Maple, en Chagrin Falls, Ohio. Esperó un momento antes de abandonar el coche.

—Pero entiéndeme bien. Creo que nunca, aparte de cuando volaba solo, sin objetivo, nunca pensaba en cosas como atravesar las nubes. Cuando veía el sol, sentía que era lo que esperaba encontrar. Era hermoso, me gustaba ver las limpias crestas de las nubes mientras quedaban abajo las sucias partes inferiores. Pero creo que nunca tuve pensamientos elevados ni piadosos cuando volaba, quiero decir. Puede que por casualidad de repente soltara en mi mente: «Bueno, Dios, estoy aquí arriba mirando las cosas como tú las ves.» Y Dios respondería: «Roger», y eso sería todo. O haría escuchar un golpecito seco a través de su micrófono para darse por enterado de que yo había hablado. Siempre me asombra ver todo lo que hay sobre las nubes. Y el hecho de que yo me encontrara allá arriba, disfrutando de la grandeza de todo aquello, orillando una gran tormenta o algo parecido, mientras en tierra la gente sólo se pregunta si valdrá la pena llevar un paraguas. A veces pensaba en estas cosas cuando me iba al trabajo...

Nos dirigimos hacia la casa y yo traté de recordar: No, nunca había hablado así, nunca había dicho nada parecido en voz alta durante todo el tiempo que lo había conocido.

—Y ahora —dijo después de la cena—, bueno, la gente sabe muy poco de American Aviation. O no la conocen o cometen el error de decir: «Ah, ésa es la firma que está a punto de quebrar o que ya quebró.» Y eso me gusta porque entonces puedo soltarles mi pequeño discurso: «No, esta empresa no está a punto de quebrar, ésta es American Aviation. Contamos con gente que son verdaderos profesionales...», y ese tipo de cosas. Y en realidad lo son. Ésta es otra de las cosas que quería hacer cuando dejé el trabajo de las lavadoras automáticas... no quería trabajar con un pelotón de... bueno, deseaba trabajar con una organización más profesional.

Revisamos el Yankee para su traslado a Philadelphia y recordé lo que Jane Beaven había dicho el día anterior:

—No lo conozco y creo que nunca llegare a hacerlo. Pero cuando Bo se alejó completamente de la aviación se convirtió en un hombre distinto. Lo afectó mucho, se sentía aburrido, sin estímulo. No le gusta hablar mucho acerca de lo que siente, nunca se explaya sobre nada. Pero, cuando finalmente dejó ese trabajo, recibió dos ofertas

excelentes. Una era en una compañía metalúrgica y significaba quedarse allí para siempre, y la otra era con American Aviation, que, por lo que sabíamos, podía quebrar al día siguiente. Pero después de una entrevista pude darme cuenta de hacia dónde íbamos —terminó la frase con una carcajada—. Por supuesto que no dejaba de decir que lo de la compañía metalúrgica sería maravilloso y mucho más seguro y todo eso, pero para mí era puro cuento... yo sabía hacia dónde íbamos.

El Yankee se dirigió hacia la pista, uno de los primeros viajes de Beaven después de sus años en tierra.

—Ya lo tienes, Bo —dije—, tu avión.

Aceleró a fondo, siguió la línea del centro de la pista y descubrimos que el Yankee, demasiado grande, en un día de calor, no es un aeroplano para pistas cortas. Despegamos un buen trecho más allá del final del campo, en un ángulo largo y cerrado.

Se notaron los diez años de ausencia, incluso en un hombre que en un momento había sido mucho mejor piloto de lo que yo podía aspirar a ser. No pensaba antes que el avión, forzaba los controles y el sensible Yankee cabeceaba y se balanceaba bajo su mando.

Pero, curiosamente, demostraba una total confianza. Estaba actuando con dureza y lo sabía, el avión se le adelantaba y también lo sabía, pero tampoco ignoraba que todo eso era normal mientras volvía a acostumbrarse a volar, y que volvería a dominar la situación en cuestión de minutos.

Manejaba el Yankee del modo como recordaba haberlo hecho la última vez, como un North American F-100D. La vuelta que dimos, por supuesto, no fue un giro suave y majestuoso; ladeó bruscamente un ala, la enterró en el aire y luego enderezó el avión con un furioso latigazo.

No pude dejar de reírme. Por primera vez podía contemplar lo que otro ser humano veía, asomarme al interior de su mente: ante mis ojos no tenía un Yankee civil desplazándose a 190 kilómetros por hora, con un cien caballos y haciendo girar una hélice de paso fijo, sino un caza diurno F-100D, monoplaza, que se precipitaba veloz llevado por 1.500 libras de empuje, lanzando destellos por el tubo de propulsión mientras la tierra se hacía borrosa allá abajo y la palanca de mando llena de botones permanecía en su mano esperando ese toque mágico que basta para hacer girar el mundo o invertirlo totalmente u oscurecer el cielo.

El Yankee entró en el juego porque sus controles están casi a la altura del F-100. El volante de la palanca de manos es ligero y seguro, como el de un Ferrari de carreras, de modo que uno se siente tentado de realizar rápidos y compactos toneles sólo por el gusto de hacerlo.

Bo descubría el cielo que una vez había conocido tan bien.



—¿Tendremos alguna vez nuestro propio avión? —se había preguntado Jane—. Así lo espero. Porque entonces él volaría. No puedo explicarte por qué, porque siempre se guarda lo que piensa, pero creo que se siente mejor, con más vida... Quizá parezca una frase cursi, pero la vida tiene más sentido para él cuando puede volar.

No me pareció cursi en absoluto.

Bo dio una ojeada al horizonte.

—Parece que las nubes se abren allí. ¿Qué dices, arriba o abajo?

—Tú eres el piloto.

—Abajo.

Lo decidió por el placer de hacer un descenso. Empujó la palanca de gases, el Yankee alzó las alas como un murciélago diurno y nos lanzamos en dirección a los árboles. Bo ya empezaba a pensar antes que el avión y se sentía feliz, aunque por supuesto no sonreía. Las alas se nivelaron y nos encontramos sobre la autopista de Pennsylvania, en dirección al Este.

—Le asusta un poco la idea de dejarse llevar y entregarse por completo —había intuido Jane—. Se muestra un poco escéptico ante la posibilidad de verse otra vez tan completamente entregado como antes. No se va a dejar llevar. Pero Bo tiene una cosa: no necesita usar muchas palabras, volar ya es una forma de comunicarse.

Tenías razón, Jane. Lo sentía allí mientras volaba: diez años pasados en tierra que querían gritar porque había llegado la hora de volver a volar y advertía su tristeza porque nuestra misión se limitaba a entregar el avión en Philadelphia y no podíamos llevarlo allí en rizos y lentos toneles. No tuvo que decir ni una sola palabra.

—¿Recuerdas algo del vuelo instrumental? —le pregunté.

—No, nada.

—Bien, tú estás a cargo de los indicadores. Yo seré tu control: Aquí Lima cuatro

nueve, contacto radar, ascienda y mantenga 1.050 metros, vire hacia la derecha a uno dos cero grados, comuníquese cruce del radial uno seis cero del radiofaro de Pottstown.

Había intentado sepultarlo en instrucciones, pero no dio resultado. Todo lo que le había dado era un objetivo al que disparar y él apuntó y disparó, sin presentar ninguna excusa. El Yankee subió, viró suavemente bajo su mando y se enderezó. Recordó en voz alta:

—«Radial» quiere decir siempre hacia fuera de la estación, ¿verdad?

—Exacto.

Hizo la comunicación correspondiente al cruzarlo.

De modo que ahí estaba yo viendo cómo mi amigo volvía a aprender, cómo el cielo le quitaba el polvo y las telarañas a un hombre que había sido un estupendo piloto y que podría volver a serlo.

—Me voy a incorporar al club aéreo de los Yankees —me había dicho, y luego, más tarde—: No sería demasiado caro comprarse un Cub o un Champ, ¿verdad? Sólo para volver en él. Además de que por supuesto sería una inversión; los precios suben de tal manera que probablemente sería una buena inversión.

Seguimos la trayectoria del circuito de espera y una vez más veía las cosas a través de sus ojos y ahí delante estaba el morro plateado y la flecha del tubo pitot, y nos acercábamos al término del viaje a 160 nudos más dos nudos por cada mil libras de combustible que superaran las mil, los frenos preparados, la palanca hacia abajo, los flaps bien situados...

El J-57 del F-100 rugía suavemente en nuestros oídos, 85% rpm en final, disminuye la velocidad de descenso, listo el sistema antibloqueo, atentos para desplegar el paracaídas de frenado. Aterrizamos, ambos, en un 1959/1969 F-100/Yankee en Nevada/Pennsylvania, EE.UU.

Y luego, después del aterrizaje, levantó el morro hasta el punto que casi raspó el patín de cola.

—Bo, ¿qué haces?

Lo había olvidado. En nuestros tiempos, levantábamos el morro en el frenado aerodinámico para disminuir la velocidad del avión y ahorrarnos un paracaídas. Por supuesto que él también lo había olvidado; ¿quién podría querer levantar el morro de un avión después que ha aterrizado?

—Que aterrizaje tan espantoso —comentó.

—Sí, ha sido bastante malo. Realmente no sé si hay esperanzas para ti, Bo.

Pero las tenía. Porque mi amigo, el que había salvado mi vida y luego había estado muerto por tanto tiempo, volaba, volvía a vivir.

Palabras

Me hallaba a ochenta kilómetros al noroeste de Cheyenne volando a 3.750 metros de altura. El motor del Swift zumbaba calladamente ahí delante, como lo había hecho durante las tres horas que habían transcurrido desde mi despegue y como esperaba que siguiera durante treinta horas de vuelo a campo traviesa. Los instrumentos se veían alertas y confiados allí en el tablero; señalaban presiones, temperaturas, velocidad y viento y me decían que todo marchaba bien. La visibilidad era ilimitada. Yo no había registrado un plan de vuelo.

Estaba allí arriba volando solo, pensando en la semántica, sin la más mínima sospecha de lo que iba a ocurrir dentro de cuatro minutos y medio. Miraba las montañas y el desierto, la altitud y la presión del aceite, el amperímetro y las primeras nubes dispersas del día y pensaba en algunas de las palabras que se utilizan en la aviación y lo que ellas significan para el resto del mundo.

Tomemos *plan de vuelo*, por ejemplo. El significado resulta obvio para cualquiera que lo piense. Un plan de vuelo implica un cierto orden, disciplina, responsabilidad, un objetivo.

Temperatura del aceite, 75 centígrados... uno se siente bien al pensar que el Swift tiene ese refrigerador del aceite.

«Pero —pensé—, para la Administración Federal de Aviación un plan de vuelo no es en absoluto un plan para volar. Es un formulario AFA 7233-1. Un plan de vuelo es una hoja de papel de 12 cm por 20 que queda archivado para alertar a la AFA sobre la necesidad de búsqueda y rescate de un avión que no ha llegado a destino. Para los que saben, el plan de vuelo es una hoja de papel. Los que no saben creen que un plan de vuelo es un plan para volar.»

Pensaba en eso mientras me dirigía hacia el oeste de Cheyenne. Recordé las noticias que había leído: un avión de transporte a reacción de una línea aérea chocó contra un Cessna ligero, de entrenamiento, estacionado y amarrado en el aeropuerto. El Cessna, que quedó aplastado, no había registrado un plan de vuelo...

No había registrado un plan de vuelo, en el lenguaje de las noticias, quiere decir *Culpable, Causante del accidente, Merece todo lo que le ocurrió*.

¿Por qué la AFA no ha definido nunca a los reporteros el significado de *plan de vuelo*? ¿Acaso la Administración quiere hacerlos creer que cualquiera que no haya pedido búsqueda y rescate a través de un formulario 7233-1 es culpable y causante del accidente? Es extraño lo cómodo que resulta, ante cualquier contratiempo, mencionar a

los reporteros que el avión ligero no llevaba un plan de vuelo. O mejor aún, cuando preguntan: «Había presentado un plan de vuelo?, replicar de mala gana y con dolor: «Bueno, señores, no. Lamentamos mucho decirlo, pero el avión no había registrado un plan de vuelo.»

A menos de dos minutos del suceso, los instrumentos siguen estabilizados. Dirección 289 grados. Altitud 3.738 metros. Pero yo sigo pensando en las palabras. Son tantas, hay tantos términos y descripciones tan cuidadosamente elegidos por los organismos oficiales que los pilotos desconfiados podrían llegar a pensar que se trata de trampas armadas astutamente para el ciudadano corriente que ha aprendido a volar.

Torre de control. Controlador del tráfico aéreo. ¿De dónde salieron esos nombres? No controlan en absoluto. La gente de la torre habla con los pilotos y los aconseja sobre las condiciones del momento. Son los pilotos los que llevan a cabo todo el control que se hace. ¿Un detalle semántico y sin importancia? Cuántas veces ha escuchado al profano decir: «¿Su aeropuerto no tiene torre de control? ¿Pero no es peligroso?». Imagínense la impresión que se llevarán cuando se enteren de que según la terminología oficial un campo aéreo sin torre es un ¡aeropuerto incontrolado! ¡Traten de explicarle eso a un reportero! Las mismas palabras hacen pensar en un accidente inminente, en aviones que se estremecen antes de caer sobre escuelas y orfanatos. La siguiente es una descripción de millones y millones de despegues, del tipo que se hace cada día, cada minuto: «El avión ligero despegó de un aeropuerto incontrolado, sin control de radio y sin un plan de vuelo.» ¡Qué barbaridad!

Una ruta aérea no tiene nada que ver con una autopista; esta última es una franja lisa sobre la tierra, en la que los coches se mueven en forma rápida y eficiente. Una ruta aérea es de hecho un canal que obliga a los aviones a volar lo más próximos unos de otros, en lo que de otro modo sería un cielo ilimitado.

Altitud de cuadrante. Un término autorizado, muy técnico, que describe un sistema que, en el mejor de los casos, asegura que no se producirán choques frontales en el aire.

Mire a su alrededor y compruebe si no hay otros aviones. Resulta demasiado sencillo. En cualquier sociedad que rehúsa confiar en el ser humano, en cualquier civilización que exige una seguridad garantizada a través de una cajita de hierro infalible, en vez de confiar en el individuo, *mire a su alrededor* resulta vergonzosamente poco digno. Vaya, no tiene ninguna sofisticación, esto es lo que ocurre.

Me había llegado el momento. Volaba exactamente a 3.741 metros, nueve metros bajo la altitud de cuadrante prescrita para los vuelos al Oeste. Me encontraba en la Victor 138, la ruta aérea que va de Cheyenne a Medicine Box, Wyoming.

El otro avión también iba en la Victor 138, también a 3.741 metros, pero volaba directamente en una línea que atravesaba de frente el cono de la hélice del Swift, la

carlinga y el fuselaje de popa y de ahí hasta el timón y luego salía al aire libre. El otro avión volaba 9 metros más abajo de la altitud establecida. Yo tenía el paso, pero él volaba un C-124, que en un momento dado fue el cuatrimotor de transporte más grande del mundo.

El Swift y yo decidimos no discutir a propósito de quién tenía la razón y me aparté suavemente de su camino. Me di cuenta de que el 124 es en realidad un avión enorme.

Yo estaba asombrado. Santo Dios, ese hombre era un piloto profesional, ¡un piloto de la Fuerza Aérea! Y estaba volando a mi altura. ¡Está equivocado! Vuela hacia el Este en la altura que corresponde al Oeste. ¿Cómo puede hacer algo así un piloto profesional, cómo puede equivocarse tanto y en un avión tan gigantesco?

No nos acercamos demasiado. El 124 es un pedazo de hierro lo suficientemente monstruoso como para ser visto mucho antes de estar a punto de chocar. Pero de todos modos ahí estaba, exactamente a mi altitud, cien toneladas de acero y aluminio que habían equivocado el camino.

Si me hubiese entretenido demasiado con mi mapa y el gigante hubiese volatilizado al Swift, no tengo ninguna duda respecto de la información que hubiese aparecido en los periódicos. Después de explicar que el Swift se había hecho polvo contra un carenado secundario del ala del transporte, mostrando quizá la pequeña hendidura que había hecho allí, la noticia habría terminado así: «Un portavoz de la AFA expresó su pesar por el accidente, pero al ser interrogado admitió que el avión ligero no había registrado un plan de vuelo.»

Por el país con un indicador de la presión del aceite

¿Tiene alguna vez la sensación de que toda la gente sabe algo que usted desconoce? ¿Que el resto del mundo da por sentado algo de lo cual usted ni siquiera ha oído hablar, como si no hubiese asistido a la Gran Reunión en que se dieron las instrucciones en el cielo, o algo parecido?

Aparentemente uno de los puntos principales tratados en la Gran Reunión decía que La Gente No Vuela De Costa A Costa En Aviones Antiguos. Es decir, la gente cuerda. Y luego apareció ese tipo, Bach, que no había asistido a la Reunión.

El avión que yo quería era un Detroit-Parks P-2A Speedster 1929, biplano de cabina abierta. Y se encontraba en Carolina del Norte. Yo deseaba cambiarlo por mi Fairchild 24 y estaba en California. Ahora bien, ¿no parece lo más lógico del mundo volar a California en el Fairchild, subir al biplano y volver a California? Si le suena lógico quiere decir que tampoco estuvo en la Reunión. Nunca faltamos nosotros, ese dos por ciento que nunca se entera.

Por lo tanto, sin tener mayor idea, volé en mi suave monoplano de uniforme ronroneo y cabina llena del murmullo de los instrumentos a Lumberton, Carolina del Norte, y lo cambié por un biplano que crujía y se sacudía con estrépito y cuyo único instrumento confortable era un indicador de la presión del aceite, que no sospechaba lo que era un sistema eléctrico, y mucho menos una radio, y se mostraba sumamente receloso de cualquier piloto que no hubiese aprendido a volar en un JN-4 o un American Eagie.

Estoy seguro de que en la Reunión también se habló de que Hay Que Ser Un Muy Buen Aviador Para Aterrizar En Un Viejo Biplano Con Viento De Costado En Una Pista Dura. Lo cual explica por qué de repente me encontré en Crescent Beach, Carolina del Sur, escuchando un extraño ruido de algo que crujía y se destrozaba cuando al tomar tierra con un violento derrape se aplastaba la sección derecha del tren de aterrizaje, se destrozaba la rueda y se convertía el ala derecha inferior en una maltrecha rosquilla. Poco después escuché un momento el distante rugir del océano Atlántico y más tarde el triste tamborileo de la lluvia sobre el hangar al que había remolcado un montón de escombros. Y sólo me faltaban 4.000 kilómetros. Lo único que quería en ese momento era un buen trago de cicuta o un puente desde donde tirarme al mar. Pero los que no asistimos a la Reunión quedamos tan desamparados y necesitados de compasión que de alguna manera nos arreglamos para arrastrarnos por la vida a pesar de nuestras deficiencias. En este caso la compasión provino del antiguo dueño del Parks, un señor

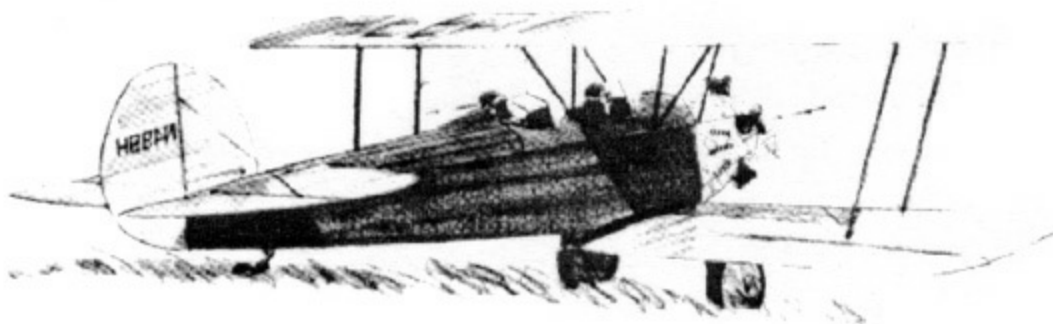
llamado Evander M. Britt, custodio de una inagotable fuente de hospitalidad sureña.

—Vamos, no te preocupes, Dick —me dijo cuando lo llamé—. Voy en seguida con un nuevo equipo de palancas de aterrizaje. Aquí tengo también un ala por si la quieres. No te preocupes, voy en este momento.

Y con él, en medio de la lluvia, llegó el coronel George Carr, piloto de caza, comandante de escuadrilla, restaurador de aviones antiguos.

—¿Es eso todo lo que le pasó? —preguntó Carr cuando vio el destrozo—. Por lo que me dijo Vander, ¡pensé que se había estropeado algo! Ayúdeme con este gato y mañana lo tendremos de nuevo en el aire.

La cómoda red de la Asociación de Aviones Antiguos se entretejió sobre sus miembros en desgracia y, de parte de Gordon Sherman, presidente de la filial de las Carolinas y Virginia, como si hubiese venido de la misma Ciudad Celestial, me llegó una antigua y poco común rueda que provenía de su Eaglerock, para mi pata principal derecha. A los pocos días el Parks y yo estábamos tan bien como si acabásemos de salir de la fábrica. Habiendo aprendido algunas lecciones acerca de la mezcla de vientos de costado y las pistas de superficie dura, dimos las gracias humildemente a nuestros benefactores, aceptamos del coronel Carr un paquete con una ración de emergencia y comenzamos las pequeñas etapas de nuestros 4.000 kilómetros de recorrido.



Realizaba el viaje 35 años después, pero descubrí que los pilotos gitanos pioneros, que volaban en los Parks y en otros aparatos del mismo tipo eran los tipos más muertos de frío y más grasientos de su época. Pude comprobarlo personalmente. Después de cada día de vuelo, ya fuese en un campo o en un aeropuerto, aparecía una pistola engrasadora para introducir la pegajosa sustancia en cada uno de los alojamientos de las cajas de balancines. Cinco cilindros, diez cajas. Después de cada vuelo, hay que pasar un trapo para limpiar la grasa de las cajas que se ha desparramado por encima de todo lo que queda detrás del motor: gafas protectoras, parabrisas, fuselaje, tren de

aterrizaje, estabilizadores. Quítela rápidamente antes de que se endurezca. El Wright J-6-5 Whirlwind tampoco desdena el aceite y abrir el morro todas las mañanas para echar el combustible deja al piloto gitano cubierto de una tenaz capa, la señal de su vocación.

Sabía, por supuesto, por haber leído mis indicadores de la temperatura del aire en otros aviones, que mientras más alto se vuela, más frío se hace el aire. Pero descubrí que mirar el FRÍO en un indicador y sentir que salta y se retuerce por la cabina introduciéndose en chaquetas de cuero y camisas de lana, son dos experiencias muy claras y distintas. Sólo acurrucado bajo el parabrisas podía esquivar los veloces cuchillos helados de un viento de 160 kilómetros por hora, y permanecer encorvado durante tres horas puede resultar muy poco cómodo.

Descubrí un hecho básico importante en las primeras etapas de mi encuentro con los Park, mientras volaba hacia el oeste con los primeros días de la primavera de 1964: uno disfruta del paisaje sobre el que vuela en proporción directa a la velocidad con que se desplaza. Atrapado por vientos de cara sobre los prados de Alabama, vi por primera vez que, en primavera, cada árbol es una fuente verde y brillante que lanza resplandecientes hojas hacia el sol. En algunos lugares, la hierba es como el cuidado césped del más exclusivo club de campo. Y tenía que hacer un gran esfuerzo para resistir el deseo de aterrizar sobre él sólo por el placer de corretear sobre la pradera intacta y brillante. El Parks no estaba en absoluto convencido de que yo era digno de ser su piloto, pero de vez en cuando me permitía ver el mundo de esta manera, visiones de Como Era Entonces: viejas granjas maltratadas por la intemperie se separaban unas de otras, reinando cada una al final de su camino de tierra, custodiando sus campos y sus bosques tal como lo hacían cuando el Parks era nuevo y lo veía todo por primera vez. Frente a más de una, vi coches y camiones de 1930; sobre los prados pastaban vacas de 1930 y por un momento me convertí en el frío y grasiento Buzz Bach, piloto gitano de casco y gafas por los cielos inexplorados. La ilusión era tan extraordinaria que resultaba verdadera.

Pero, al apartar la vista un momento para escribir una nota en el borde de mi mapa, el Parks se mostró abiertamente celoso. Volaba en vuelo recto y nivelado cuando miré hacia un lado y escribí «los árboles son fuentes verdes». En el momento en que mi lápiz terminaba de escribir «... es», el rugido del motor se hizo más fuerte y el viento comenzó a aullar en los cables. Levanté bruscamente la cabeza, vi la tierra inclinada que se precipitaba sobre mí para aplastarme y escuché una voccita que me decía: «Cuando vuele en un Parks, debe controlarlo y no ponerse a tomar notas o a pensar en otras cosas...» Y tenía toda la razón, era imposible organizarlo de modo que pudiera volar sin

tener las manos encima y por mucho que lo intenté invariablemente caía en una actitud descabellada cada vez que yo de manera inconsciente desviaba mi atención de sus necesidades.

Las horas se mezclaron y se convirtieron en largos días de vuelo en que el rostro del sur de Estados Unidos se mostraba allá abajo. Tres horas de vuelo bastaban para cubrir el parabrisas delantero de aceite y grasa proveniente de la caja de balancín, pero los cinco cilindros del Whirlwind seguían rugiendo estrepitosamente sin saltarse una revolución.

Cuando el Parks pensó que yo ya estaba preparado para aprender, me enseñó algo acerca de la gente. «Aléjate de las ciudades —me dijo—, y la gente tendrá tiempo para ser amistosa, extravertida y sumamente amable. Toma, por ejemplo, un lugar pequeño como Rlayville, Louisiana. Aterrizas en el reducido campo aéreo mientras se pone el sol. Dirígete a una corta fila de hangares junto a una bomba de combustible. No hay un alma. Apaga el motor al llegar a un letrero que dice Servicio Aeronáutico de Reparaciones Adams, con un Grumman A6-Cat y un fumigador Piper PA-18 amarrados afuera. Sal de la cabina, estírate y comienza a quitar la grasa del parabrisas. Y de pronto aparecerá una camioneta y una voz te dirá: «¡Hola!»

En la puerta del vehículo se lee Servicio Aeronáutico de Reparaciones Adams y el chófer lleva un viejo sombrero de fieltro con el ala levantada en la parte delantera y mira sonriente.

—En un primer momento cuando lo vi pasar sobre mi granja pensé que era un Stearmen, pero resultaba demasiado pequeño y eso no sonaba como un motor de 220. ¿Qué avión es?

—Un Detroit-Parks. Como un Kreider-Reisner 34, si conoce ese tipo.

Empezamos a hablar de aeroplanos. El hombre resultó ser Lyle Adams, dueño de una compañía de fumigación aérea, domador de potros, piloto de charters para grupos que querían pescar y cazar en lugares no hollados por el hombre. Durante la cena, Adams habló sobre vuelos y vientos de costado y capotajes. Me hizo algunas preguntas y contestó algunas de las que yo le hice. Invitó al helado y grasiento piloto gitano a su casa para que conociera a su familia, para mostrarle fotografías de aviones y de vuelos.

A las cinco y media de la mañana siguiente ya estaba listo para llevar al aeronauta a desayunar y ayudarlo a hacer partir el motor. Otro despegue, otra despedida con un movimiento de las alas, y las largas y frías horas de la mañana, sintiendo el penetrante cuchillo del viento mientras el sol ascendía por el cielo.

Seguimos la autopista 80 por el desierto del oeste de Texas durante varios cientos de kilómetros, en gran parte a 150 metros de altura sobre la desierta carretera para evitar el infaltable viento contrario. Esas grandes extensiones de tierra están siempre allí,

siempre esperando, siguiendo cada vuelta de la hélice de los aviones que se atreven a cruzarla. Pensé en mis raciones de emergencia y en mi cantimplora y me alegró saber que las tenía conmigo.

Delante de mí, una tempestad se alzaba sobre el ancho pilar inclinado de una lluvia intensa y gris. «¡Nos espera una aventura!», dije al Parks y me apreté el cinturón de seguridad. Podía seguir la línea férrea hacia la derecha y evitar la lluvia o continuar hacia la izquierda por la carretera y atravesarla. Siempre he pensado que es una buena costumbre recoger los guantes que le lanzan a uno, de modo que seguimos por la autopista. Cuando había terminado de atarme al mástil, por decirlo así, y las primeras gotas de lluvia golpearon contra el parabrisas, el motor se detuvo. Las aventuras de una en una. Comencé a pensar rápidamente y mientras hacía girar el avión hacia la derecha me di cuenta de que estaba pensando en el equipo de emergencia. El desierto se veía terriblemente vacío. Por propia iniciativa, el Whirlwind volvió a funcionar, ahogándose y chisporroteando. Bombas de combustible conectadas, mezcla rica; había suficiente en el depósito. ¡Las magnetos! Las magnetos se habían mojado. Conecto la magneto derecha y el Whirlwind deja de toser y ronronea suavemente. Conecto la izquierda y se detiene, comienza a fallar, petardea. Vuelvo rápidamente a la derecha. El mapa, el mapa, ¿dónde está el mapa? El pueblo más próximo es, veamos... (aumenta el rugido del viento en los cables)... es Fabens, Texas, a 32 kilómetros al Oeste, es decir, entre Fabens y este lugar... (el viento empieza a aullar)... ¡Oh, no, aeroplano, ahora no! ¡Sólo estoy consultando el mapa! ¡Acaso no es lo que tengo que hacer! Levanto el morro hacia el horizonte, corrijo la orientación del estabilizador... Fabens está a 32 kilómetros y si sigo la línea férrea aparecerá a la izquierda... (el viento se apacigua, se hace suave y silencioso, algunas sombras cruzan el mapa)... ¡De acuerdo! ¡De acuerdo! Por favor, no me crees problemas en este momento. ¿No ves el desierto allí abajo? ¿Quieres perder un ala o una rueda en una de esas rocas?

El Parks siguió tranquilamente la línea férrea, pero cada vez que yo quería darme un susto llevaba el interruptor de las magnetos a la izquierda y sentía cómo el motor se ahogaba y dejaba de funcionar. Fue un alivio aterrizar en Fabens, minutos más tarde, en medio de la arena que levantaba el viento. Extendí el saco de dormir bajo un ala, puse el paracaídas y mi chaqueta como almohada y no tuve sueños aquella noche.

Por la mañana las magnetos se habían secado y estaban listas para trabajar; el trabajo significaba recorrer 1.100 kilómetros de desierto. No se puede negar que hay mucha arena en nuestro país. Y rocas. Y hierba secándose al sol. Y líneas férreas rectas como un pino derribado que se pierde en el horizonte.

Cuando cruzábamos la frontera con Arizona, la magneto de la izquierda comenzó a quejarse de nuevo. Así que hicimos ochocientos kilómetros con la magneto derecha,

entre la artillería de las sierras al sur de Phoenix y a través de una tormenta de arena sobre Yuma. Finalmente, la magneto izquierda dejó de asustarme porque una magneto puede hacer funcionar el motor si la otra se estropea. Los aviones solían tener motores de encendido único. Si falla la magneto derecha, aterrizo en la autopista y abro el paquete de mi equipo de emergencia. Al llegar a Palm Springs, California, la magneto izquierda había vuelto a funcionar. Seguramente empieza a fallar cuando se calienta, déjela enfriar un poco y todo está resuelto.

«Ya casi hemos llegado», pensé. «Ya casi hemos llegado», dije al Parks. «Ya no falta mucho.»

Pero había tormentas al oeste de las montañas y llovía y soplaban fuertes vientos por los pasos. ¡Si sólo tuviera el Fairchild con sus instrumentos y su radio! Tratamos de cruzar en Julian, pero el Parks y yo fuimos zamarreados, atrapados y lanzados de vuelta al desierto por nuestra audacia. Lo intentamos en San Diego y, por primera vez en mi vida, con el indicador señalando 110 kilómetros por hora, me vi volando hacia atrás. La experiencia resulta muy extraña y hace que uno mire rápidamente el anemómetro para asegurarse. Pero, a pesar de eso, el Parks era simplemente incapaz de volar hacia el Oeste contra el viento. Seguirnos hacia el Norte para iniciar una larga batalla personal con el paso de Banning y con el Monte San Jacinto. «¡Valiente matón!», pensé y miré ferozmente a la montaña con su cima envuelta en nieve y nubes de tormenta. Nos envolvió la lluvia una vez más, pero esta vez las magnetos, furiosas con la montaña, no se dejaron intimidar.

De todos modos fue una batalla y tuvimos que luchar hasta que finalmente nos abrimos paso, palmo a palmo, hasta aterrizar en la pista de Banning, que la lluvia había puesto resbaladiza.

Una hora después, descansado y listo para seguir luchando, vi que se abrían las nubes hacia el Oeste, sobre una larga cadena de montañas. Partimos y nos volvió a atrapar la lluvia, una lluvia que golpeaba como si arrojaran perdigones y que limpiaba las gafas. Y con ella, la turbulencia provocada por el viento sobre las montañas de modo que el motor se detuvo una y otra vez cuando la gravedad cero extraía aceite del carburador.

Y de pronto todo había concluido. Habíamos pasado la última cadena de montañas y delante de nosotros había nubes atravesadas por gigantescos rayos de sol que caían a tierra. Todo fue muy repentino, como llegar volando a la Tierra Prometida, como si en alguna parte alguien hubiese decidido que el pequeño Parks ya había luchado bastante, había probado su valor, y que la batalla ya no era necesaria. Uno de esos momentos que un piloto no olvida: después de la sibilante metralla de la lluvia, el sol; después de la violenta turbulencia, un aire suave y transparente; después de las ceñudas montañas y

las furiosas nubes, un pequeño aeropuerto. Aterrizar finalmente y encontrarse en casa.

No asista a esa Gran Reunión en el Cielo, y tendrá que descubrir personalmente lo que significa volar de costa a costa en un avión antiguo. Si nadie le pasa el dato, un aeroplano tendrá que enseñárselo.

¿Y la moraleja? La gente puede volar miles de kilómetros en biplanos antiguos de cabina abierta, puede aprender muchas cosas sobre su país, sobre los primeros pilotos, a los que la aviación debe su vida, y sobre ella misma. Algo que quizás en ninguna Reunión puedan enseñarle.

Siempre hay un cielo

Lo que yo tenía que hacer era escribir un cuento acerca de aquel hombre, no matarlo a sangre fría. Pero de algún modo no pude conseguir que me creyera —fue una de las pocas veces que he visto a una persona tan aterrada que me quedé allí, incapaz de comunicarme con él como si yo hablara urdu arcaico. Resultaba desconcertante descubrir que a veces las palabras no tienen significado y no producen ningún efecto. El hombre que debería haber sido el personaje principal de la historia me advirtió claramente que me había calado en el acto, que sabía que yo era un títere, un patán, un ingrato y una multitud de otros personajes indeseables envueltos en una desteñida chaqueta de piloto.

Unos años atrás, quizás hubiese recurrido a la violencia para comunicarme con él, pero esta vez decidí abandonar la habitación. Salí a respirar el aire de la noche, a la orilla del mar, bajo la tenue luz de la luna —porque ésta iba a ser la historia de un hombre y su paradisíaco lugar de descanso.

Grandes olas se alzaron por la oscura playa, lanzando destellos de fósforo azul verdoso como pacíficos obuses disparando en la noche, y contemplé ese océano salado precipitarse suave y parejo y retirarse lentamente, silbando con suavidad. Caminé durante media hora quizá, tratando de comprender al hombre y sus temores y, finalmente, me di por vencido pensando que era una tarea inútil. Sólo entonces, cuando aparté la vista de la playa, miré de pronto hacia arriba.

Y allí, encima de esos elegantes lugares de descanso, sobre el mar y los indolentes huéspedes del bar y sobre mí y todos mis pequeños problemas, estaba el cielo.

Aminoré mi marcha por la arena y por último me detuve y miré directamente hacia arriba. Desde el otro lado del horizonte Norte hasta el otro lado del horizonte Sur, desde más allá del final del mundo hasta más allá de las profundidades del mar, se extendía un cielo de un billón de kilómetros. Estaba muy tranquilo, muy inmóvil.

Algunos altos cirros pasaban a la deriva bajo una tajada de luna, arrastrados cuidadosamente por un viento muy débil, muy débil. Y esa noche advertí algo que nunca había notado antes.

Que el cielo siempre se está moviendo, pero nunca se va.

Que ocurra lo que ocurra, el cielo está siempre con nosotros.

Y que al cielo no se le puede molestar. Para el cielo mis problemas no existían, no habían existido nunca, ni nunca existirían.

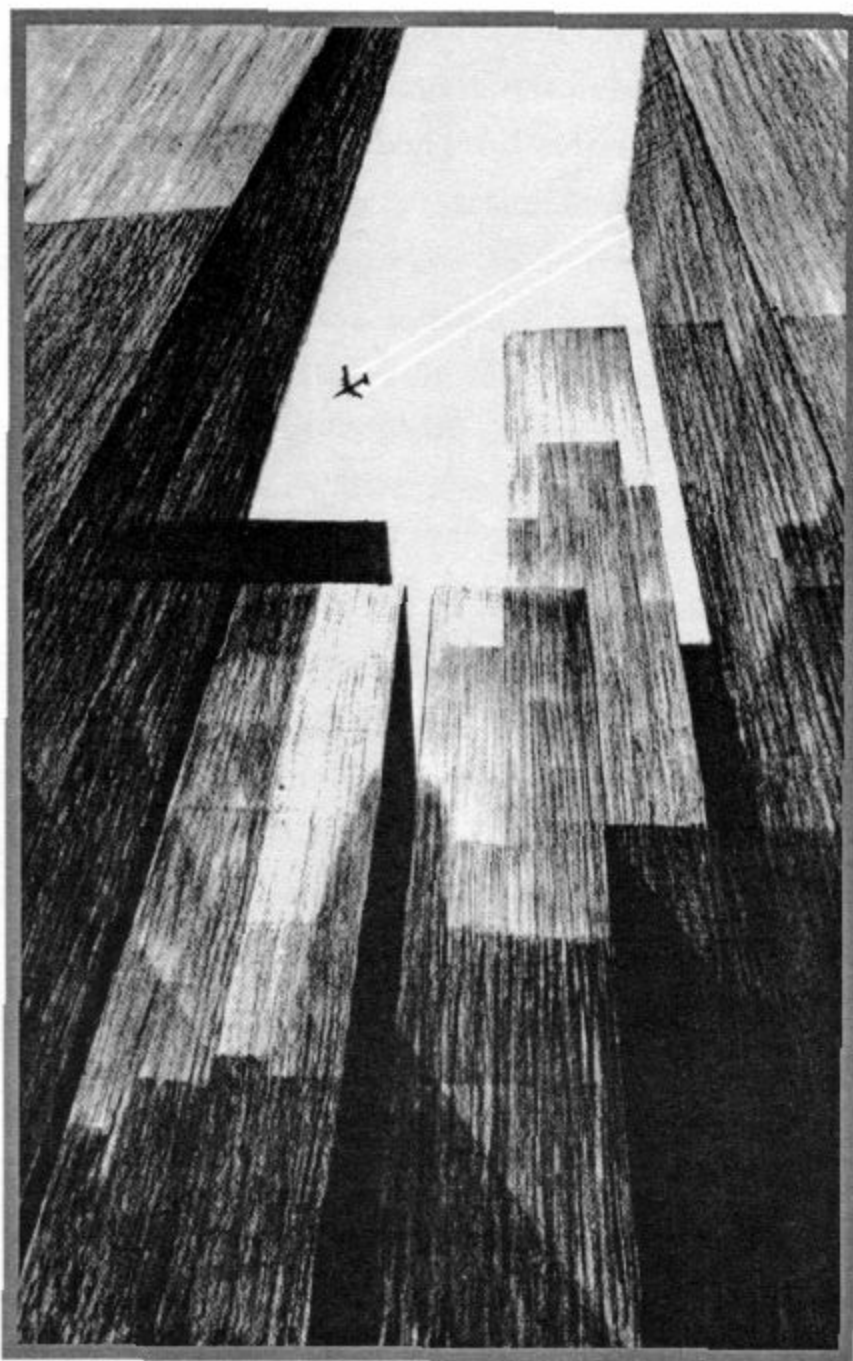
El cielo no interpreta mal.

El cielo no juzga.

El cielo, simplemente, es.

Es, queramos o no aceptar el hecho o enterrarnos bajo millas de tierra o incluso más profundamente, bajo el impenetrable techo de la rutina sin reflexión.

Un año más tarde me encontraba en Nueva York; todo me salía mal y mi capital ascendía a 26 centavos y tenía hambre y el último lugar donde deseaba encontrarme era en la prisión de las calles de Manhattan al anochecer, con ventanas abarrotadas y puertas de cinco llaves. Pero ocurrió que miré hacia arriba, que es algo que uno nunca hace en Manhattan, por supuesto, y nuevamente, como había sucedido junto al mar, allá muy arriba, por encima de las gargantas de Madison Avenue y Lexington y Park, estaba el cielo. Se hallaba allí. Sin prisa, inalterable. Cálido y acogedor como mi hogar.



«Qué te parece», me dije. «Lo que son las cosas. Por muy complicada y angustiosa que se presente la vida para un piloto, siempre tiene un hogar que lo espera. Siempre lo aguarda el gozo de volver a encontrarse en el aire, de mirar hacia abajo o hacia arriba para ver las nubes, ese grito interior está siempre esperando. ¡Estoy en casa de nuevo!»

«Es un montón de niebla, sólo el aire vacío», dirá la gente que se queda en tierra. «Saque la cabeza de las nubes y ponga los pies en el suelo.» Sin embargo, en momentos tan lejanos como el de la playa solitaria y la atestada calle de Manhattan, pude alzarme

de la negra desesperación hacia la libertad. Del fastidio, la furia y el temor, a un pensamiento: «Vaya, ¡no me importa! ¡Soy feliz!»

Sólo por mirar al cielo.

Quizás esto ocurra porque los pilotos nunca se alejan demasiado en sus vagabundeos. Puede que los pilotos sólo se sientan felices cuando se encuentran en casa. Y tal vez sólo estén en casa cuando de alguna manera pueden tocar el cielo.

Acero, aluminio, tuercas y tornillos

Un avión es una máquina. No es posible que tenga vida. Tampoco puede desear, esperar, odiar o amar.

La máquina llamada «avión» está formada por dos secciones: el «motor» y la «estructura», cada una de las cuales se construye con materiales corrientes para estos casos. No hay ningún secreto, ninguna magia negra. No hay misteriosos conjuros que lo hagan despegar. Vuela debido a leyes conocidas e invariables y que no pueden ser alteradas.

Brevemente, un motor es un bloque de metal en el que se han practicado ciertos orificios y se han instalado algunos muelles, válvulas y engranajes. De ningún modo cobra vida cuando es atornillado a la parte delantera de la estructura del avión. Las vibraciones de un motor son producidas por el combustible que se quema rápidamente en sus cilindros, por la acción de sus piezas movibles, por las fuerzas que crea una hélice que gira.

Una estructura es una especie de jaula hecha de tubos de acero y láminas de aluminio. Es hojalata, tela y alambre, tuercas y tornillos. Una estructura se construye de acuerdo con los cálculos de un diseñador de aviones, que es un hombre muy práctico y prudente que se gana la vida en este tipo de cosas y no se mete en conjuros esotéricos.

En un avión no hay ninguna pieza que no haya sido realizada según un plano. No hay ninguna parte que no pueda ser desatornillada y convertida en simples láminas y trozos de metal fundido. El aeroplano fue inventado. No fue creado ni apareció por generación espontánea. Un avión es una máquina tal como lo es un automóvil, una sierra de cadena o una fresadora.

¿Hay alguna voz que se alce en desacuerdo, quizás entre los más jóvenes aspirantes a pilotos, y diga que un aeroplano es una criatura del aire de modo que hay fuerzas especiales que actúan sobre ella, que una fresadora no tiene?

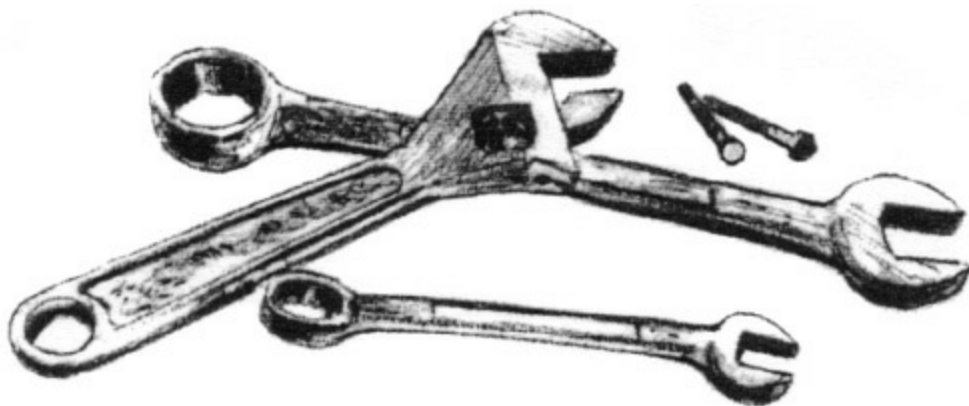
Error. Un aeroplano no es una criatura. Es una máquina: ciega, muda, fría, muerta. Todas las fuerzas que actúan sobre ella son conocidas. Un millón de horas de investigación y de vuelos de pruebas han mostrado todo lo que hay que saber respecto de un aeroplano: Sustentación-Peso-Empuje-Resistencia. Ángulos de ataque, centros de presión, rendimiento exigido contra rendimiento disponible.

Sin embargo existen algunos pilotos que de algún modo quieren creer que esta máquina es un animal, que está viva. Asegúrese de que usted no es uno de ellos porque eso es absolutamente imposible.

El rendimiento de un avión durante el despegue, por ejemplo, depende de la carga alar, de la carga por unidad de potencia, de los coeficientes de superficie aerodinámica, de la altitud correspondiente a la densidad de la atmósfera, del viento y de la inclinación y superficie de la pista. Todas estas cosas pueden ser medidas con cintas métricas y máquinas especiales y, cuando son estudiadas mediante gráficos y computadoras, nos dan la distancia mínima absoluta de despegue.

En ningún manual técnico que se haya publicado alguna vez aparece una frase, una palabra o una afirmación indirecta que sugiera, ni siquiera remotamente, que esta distancia puede cambiar debido a las esperanzas o los sueños del piloto, o al bondadoso trato que da a su avión. Es de fundamental importancia que usted sepa esto.

Le daré un ejemplo. Elegiremos un piloto. Supongamos que su nombre es... eh... Everett Donnelly. Digamos que aprendió a volar en el Aeronca 7AC, N2758E. Comentemos que años más tarde llegó a ser primer oficial de la United Air Lines y luego ascendió a capitán y que sólo por gusto se puso a buscar ese mismo Aeronca Champion. Digamos que hizo preguntas, escribió cartas y lo buscó durante un año y medio por todo el país y que finalmente encontró los restos del N2758E aplastados bajo un hangar derrumbado en un aeródromo fuera de servicio. Pongamos que pasó poco menos de dos años reconstruyendo el avión, puliendo y pintando cada tornillo, tuerca, polea y junta. Y luego, tal vez voló en ese Champ durante cinco años y quizá rehusó un buen número de interesantes ofertas de gente que lo quería comprar y lo mantuvo en perfectas condiciones porque era parte de su vida, de la que él disfrutaba y porque ese avión se había convertido en algo que él amaba.



Pues bien, digamos que un día aterrizó en un campo de una alta montaña porque se le había roto el conducto del aceite. Agreguemos que arregló el desperfecto, puso aceite en el motor, de unas latas que siempre llevaba, y estaba preparado para despegar.

Bien, ahora lea cuidadosamente lo que sigue: si Everett Donnelly no despega en este

momento, quedará sepultado por la ventisca del 8 de diciembre de 1966. No hay camino de acceso a esta montaña ni civilización en las proximidades. El campo está rodeado por todos lados de pinos de veinte metros y no hay viento.

Ésa es la situación. Luego pongo estos datos en una computadora que ha sido programada con las especificaciones de rendimiento de ese Champ particular y de ese terreno y atmósfera concretos. La suma final que presenta la computadora, después de un breve tamborileo, es la siguiente: la distancia mínima para salvar un obstáculo de 20 metros es de 478 metros, suponiendo que la técnica del piloto sea perfecta.

Everett Donnelly, sin la precisión de una computadora, pero sabiendo que el despegue no va a ser fácil, mide a pasos la distancia y se encuentra con que tiene 354 metros desde el avión hasta la base de los árboles. Introduciendo la cola del Champ entre dos árboles puede aumentar la longitud del campo a 356 metros. Lo cual no significa nada, pues de todos modos le faltan 122 metros.

Ahora le informaré de algunos hechos que no pueden tener ninguna influencia en el despegue del Aeronca Champion N2758E.

Digamos que Everett Donnelly piensa en la ventisca que se aproxima, en su muerte congelado y en la destrucción de su avión, si no sale de ese campo de inmediato.

Recuerda el primer día que vio el Champ, pintado de amarillo solar y rojo terroso, salpicado de barro, que trasladaba pasajeros e instruía estudiantes en el pequeño aeródromo de Pennsylvania después de la guerra. Recuerda que trabajó los fines de semana y luego todo el verano para pagarse las clases y aprender a volar ese avión.

Recuerda sus quince mil horas de vuelo y el encuentro del Champ bajo ese hangar. Recuerda el tiempo que pasó reconstruyéndolo y el primer vuelo de Jeanne y cómo ella no vuela en ninguna otra máquina que no sea el N2758E. Piensa en el primer vuelo de su hijo y en la instrucción que le proporcionó y en su primer vuelo solo, hace sólo una semana, la mañana en que el muchacho cumplió dieciséis años.

Y hace girar la hélice de su máquina, se sube a la cabina empuja la palanca de gases a fondo, y el Champ empieza a moverse hacia los árboles al otro extremo del campo porque ya es hora de irse a casa.

Por favor, créanme que mi investigación sobre los aeroplanos es exhaustiva. No hay errores en ella. Mi trabajo abarca todos los conocimientos de todos los ingenieros aeronáuticos, diseñadores de aeroplanos y mecánicos desde que el primer hombre se puso a volar. No hay ninguna teoría que estos hombres no hayan verificado y probado en la práctica.

Y cada uno de ellos y cada uno de los hechos señalan, sin lugar a dudas, que no hay ninguna esperanza para Everett Donnelly, si intenta despegar de un campo que tiene 122 metros menos que la distancia mínima. Es mejor que excave una cueva en la

montaña y trate de sobrevivir a la ventisca. Es mejor dejar que el avión se haga jirones en el viento mientras el piloto trata de salir de las montañas: cualquier cosa menos intentar salvar un obstáculo que es absolutamente imposible de salvar.

Un avión, como he demostrado, es una máquina. Ésta no es una idea mía, no es una creación de mi fantasía. Y ni siquiera soy yo, que escribe esto, quien lo dice, sino las decenas de miles de brillantes inteligencias que han dado a la humanidad la velocidad y la tecnología del vuelo. En mi investigación, me he limitado meramente a preguntar si existe alguien que crea que un avión es algo más que una máquina. Y en un millón de libros medio millón de páginas, diagramas y fórmulas, no he hallado una palabra, una velada esperanza que contradijera los resultados obtenidos por la computadora en relación con el despegue de Everett Donnelly. No se alzó ninguna voz para decir que, si las condiciones eran apropiadas, si un piloto ama su avión y se lo demuestra, entonces el aeroplano por una sola vez y sólo durante unos segundos podría convertirse en algo vivo que puede devolver el amor y demostrarlo durante el vuelo. No se ha encontrado ni una sola palabra que diga que eso puede ocurrir.

La computadora entregó su respuesta y eso es definitivo.

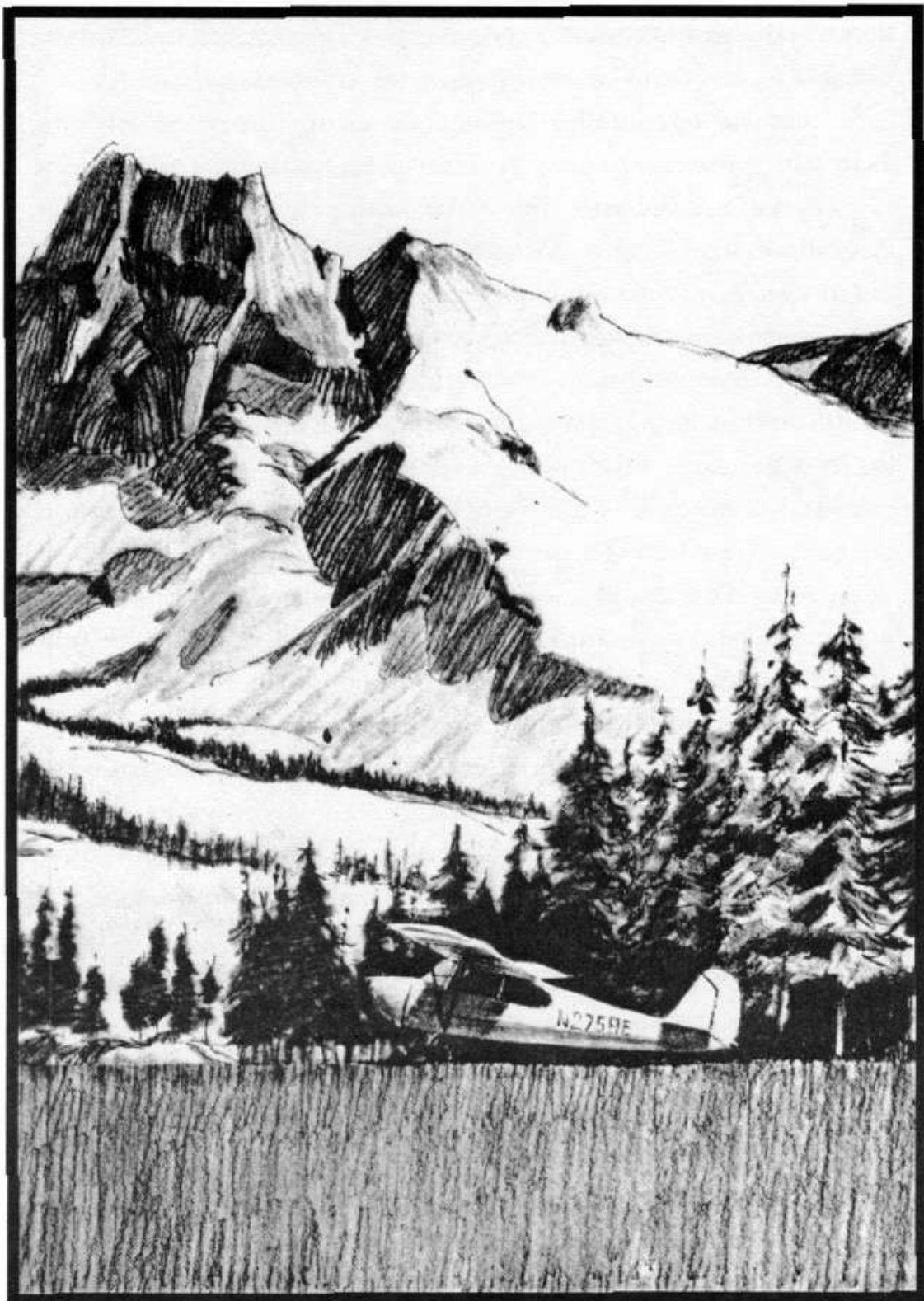
El número correspondiente a la distancia mínima absoluta de despegue es 478 metros.

No hubo ningún error, se lo aseguro. El Champ simplemente no podía salvar esos árboles. Era imposible que lo consiguiera. Según cálculos precisos, debe estrellarse contra los árboles a 8 metros del suelo y a una velocidad de 82 kilómetros por hora. El impacto, centrado sobre el larguero principal del ala derecha, a 1,80 metros del borde de ataque del ala, bastaría para romper el larguero principal y el trasero. La inercia del peso del resto del aeroplano, actuando a través de un nuevo centro de gravedad, habría volcado el avión hacia la derecha, precipitándolo a tierra. Este último impacto haría una presión sobre el motor que superaría los factores de carga del diseño. El motor caería hacia atrás rompiendo la pantalla cortafuego y el depósito de combustible. La gasolina derramada sobre el colector de escape produciría un vapor inflamable que se encendería al contacto con la llama producida por la ruptura de los cilindros. El fuego consumiría la estructura básica del aeroplano en cuatro minutos y treinta y siete segundos, lo que puede ser o no ser un período suficiente para que el ocupante se recupere de cualquier pérdida de conocimiento que pueda haberle provocado el impacto y abandone la máquina. Este último punto, referente a la suficiencia o insuficiencia del período, resulta dudoso porque no cae dentro del campo de la aerodinámica ni del análisis de tensiones.

Lo único que pretendo con este informe es que recuerden lo siguiente: el aeroplano que usted maneja es una máquina. Aunque usted lo ame y lo trate bien, sigue siendo

una máquina. Un avión es una máquina.

De modo que no es posible que yo haya visto a Everett Donnelly esta mañana aterrizar en su Champ y dirigirse a llenar el depósito de combustible. No puedo haber dicho:



—¡Everett, estás muerto!

Tampoco es posible que él se riera y me contestara:

—¿Te has vuelto loco? Estoy tan muerto como tú. Pero dime: ¿cómo ocurrió la muerte?

—Aterrizaste en las montañas a 67 kilómetros al norte de Barton's Flat y el campo sólo tenía 356 metros de largo y la altitud correspondiente a la densidad de la atmósfera era de 1.359 metros y tu carga alar era de 6.45 libras por pie cuadrado.

—Ah, te refieres a eso. Pues claro que tuve que aterrizar. Se me rompió el conducto del aceite, pero le puse una abrazadera, añadí otro poco de aceite, volví a despegar y volé a casa antes de que me pillara la tormenta. No me iba a quedar ahí, ¿verdad?

—Pero la distancia...

—¡Ya puedes creermelo! Tenía agujas de los pinos en el tren de aterrizaje cuando llegué a casa. Pero el Champ hace esas cosas de vez en cuando, si lo trato bien.

Es imposible que eso haya ocurrido. Es imposible que nunca haya ocurrido nada parecido. Si alguna vez ha escuchado que le ha sucedido una cosa así a un piloto, o incluso a usted mismo, no puede haber sucedido. Eso es imposible.

Un avión no puede tener vida.

Un avión no puede saber qué es el amor.

Un avión es metal inerte.

Un avión es una máquina.

Una chica de hace mucho tiempo

—Quiero ir contigo.

—Va a hacer frío.

—De todas maneras quiero ir.

—Y haber viento y grasa y tanto ruido que ni siquiera vas a poder pensar.

—Lo sé. Desearé no haberlo hecho nunca; pero quiero ir contigo.

—Y por las noches tendrás que dormir bajo el ala y soportar las tempestades y la lluvia y el barro. Además, comerás en pequeños cafés de pueblo.

—Lo sé.

—Y no se permiten quejas. No puedes quejarte ni una sola vez.

—Lo prometo.

Y así, después de pasar sin decidirse durante un número de días que no recuerdo, mi esposa me dijo que quería acompañarme en la cabina de mi biplano 1929, en un vuelo en el que proyectaba cruzar 5.600 kilómetros del erizado oeste norteamericano: desde la Pradera hasta las colinas bajas de Iowa y luego de regreso a California a través de las Montañas Rocosas y la Sierra Nevada.

Nada me obligaba a realizar el vuelo. Una vez al año, cientos de ruidosas y lentas máquinas, antigüedades salidas de viejos cielos, se dirigen por una semana a un campo aéreo cubierto de césped en la mitad del verano de Iowa. Un lugar donde los pilotos conversan de alegrías, de lona y barniz, y de penas rociadas con aceite, felices de encontrarse con amigos tan locamente enamorados de los aviones como ellos. Esta gente forma una verdadera familia, y yo era uno de ellos. El encuentro iba a tener lugar y ésa era la única razón que necesitaba para acudir allí.

Para Bette era más difícil. Mientras se preocupaba de buscar quién se ocupara de los niños durante esas dos semanas, tenía que admitir que iba a realizar el vuelo porque realmente quería ir, porque iba a ser entretenido, porque podría decir que lo había hecho. Se necesitaba coraje para eso, por supuesto, pero yo no podía dejar de preguntarme si acaso lo conseguiría, y estaba convencido de que ella no tenía idea de lo que iba a ser ese viaje.

Yo había realizado un largo trayecto en el biplano al traerlo a Los Ángeles desde Carolina del Norte, una semana después de habérselo comprado a un coleccionista de aviones antiguos. Durante ese vuelo tuve un pequeño accidente: un fallo de motor, tres días de frío glacial y dos días por el desierto con un calor que hacía que la temperatura del motor subiera hasta el límite. Había batallado con vientos que hacían retroceder el

avión y en un momento dado había tenido que volar a tan poca altura, bajo las nubes, que mis ruedas rozaban las copas de los árboles. En ese vuelo me habían sobrado las preocupaciones y lo había hecho solo, y en este que hacía con mi esposa iba a recorrer 1.600 kilómetros más.

—¿Estás segura de que quieres hacerlo? —le pregunté, mientras sacaba el avión del hangar y el sol encendía en el cielo la primera débil luz del amanecer.

Ella, con mucha concentración, levantaba los sacos de dormir y sumaba un último artículo a nuestro equipo de emergencia.

—Sí; estoy segura —respondió, con aire ausente.

Yo tengo que reconocer que abrigaba una feroz curiosidad por ver cómo se las arreglaría en esta aventura. Ninguno de nosotros siente demasiado interés por acampar al aire libre o despreciar ciertas comodidades; nos gusta leer, ver de vez en cuando una obra de teatro y, como yo fui piloto de la Fuerza Aérea, nos gusta volar. Yo disfruto en mi avión, pero le tengo un tremendo respeto. Sin ir más lejos, el día anterior había terminado de repararle el motor por quinta vez en otros tantos meses. Esperaba que a esa altura ya le hubiese reparado todos los posibles fallos, pero con todo decidí volar de modo que siempre pudiera deslizarme a algún tipo de terreno plano si el motor volvía a fallar. No tenía ninguna seguridad de que fuésemos a llegar a Iowa, las probabilidades eran cincuenta y cincuenta.

Ninguna de estas cosas la hizo cambiar de parecer.

Mientras hacía girar la manivela del viejo motor y éste arrancaba en medio de un humo azul y un ruido ensordecedor, y mientras verificaba los instrumentos y lo dejaba calentarse, pensaba: «Ahora sabré exactamente con qué clase de mujer me casé hace siete años.» Para Bette, instalada en la cabina abierta, con su cinturón amarrado, vestida con un traje de vuelo de 1929, bajo un enorme y peludo abrigo que ya empezaba a sentir el azote de la ráfaga de viento que lanzaba la hélice, la prueba había comenzado.

Una hora y media más tarde, con dos grados bajo cero de temperatura, se nos unieron otros dos aviones, ambos monoplanos de cabina cerrada, ambos, lo sabía, con calefacción. A 1.500 metros de altura y 140 kilómetros por hora, me aproximé a los aparatos de mis amigos y les hice un saludo. Me alegraba de verlos allí. Si me fallaba el motor, no estaríamos solos.

Volando a poca distancia de los monoplanos, podía ver que las esposas vestían blusas y faldas. Yo tiritaba bajo mi bufanda y mi chaqueta de cuero y, en medio del aire de la mañana, me preguntaba si Bette lamentaba ya su decisión.

Aunque nuestras cabinas estaban apenas a un metro de distancia, el viento y el motor rugían con tal furor en derredor nuestro que ni siquiera se oiría un grito. No llevábamos radio ni ningún sistema de intercomunicación. Cada vez que teníamos que

decirnos algo usábamos un lenguaje de signos o nos pasábamos un trozo de papel ajado por el viento con palabras garabateadas a saltos.

En ese momento en que tiritaba y me preguntaba si mi abrigada esposa estaba ya dispuesta a reconocer que todo había sido un lamentable error, la vi coger el lápiz. Aquí viene, pensé, y traté de adivinar cómo lo diría. Escribiría «Abandonemos», así como así. O «No soporto el frío.» Nuestro aliento eran blancas bocanadas de escarcha que desaparecían instantáneamente por la borda. O sólo «Lo siento.» Depende de cómo soporte el frío y el azote del viento. Alcanzaba a ver que su parabrisas había recibido una rociada de grasa de la caja de balancín del motor y la vi también sobre sus gafas cuando se volvió para entregarme la nota. Sus pequeños dedos enguantados se alargaron desde la enorme manga peluda. Sosteniendo la palanca de mando entre las piernas, me incliné para tomar el trozo de papel doblado. Estábamos sólo a 240 kilómetros de casa y podía llevarla de vuelta en dos horas.

Había escrito una sola palabra: «¡DIVERTIDO!», con una cara sonriente dibujada al lado.

Me observó mientras leía y cuando levanté la vista, sonrió.

¿Qué puede hacer uno con una esposa así? Devolví la sonrisa, me toqué el casco de cuero con el guante e hice un saludo.

Tres horas después, tras haber parado brevemente a repostar combustible, nos hallábamos en el centro del desierto de Arizona. Era casi mediodía, e incluso a 1.500 metros el viento estaba caliente. El abrigo de Bette estaba amontonado en el asiento junto a ella, con un extremo azotado por la caliente ráfaga de la hélice. Una milla más abajo y hasta donde llegaba nuestra visión, se encontraba el significado de la palabra «desierto»: áridos montones de rocas desiguales, kilómetros y kilómetros de arena, total y completamente vacíos.

Una vez más me alegré de tener compañía. Si el motor decidía fallar en ese momento, no sería difícil aterrizar en la arena sin siquiera dañar el aparato. Pero allá abajo ondulaba un calor abrasador y pensaba agradecido en la cantimplora que habíamos colocado en nuestro equipo de emergencia.

Y de pronto, en acción retardada, una idea me golpeó con toda su fuerza. ¿Con qué derecho llegué siquiera a pensar en la posibilidad de que mi esposa viajara en esa cabina delantera? Si el motor se detenía, se encontraría a 800 kilómetros de su hogar y sus hijos, detenida junto a un diminuto biplano en el centro del desierto más grande de América en medio de la arena y las serpientes, bajo un calcinante sol blanco y sin una brizna de hierba ni una rama de árbol por ningún lado. ¿Qué clase de marido ciego, atolondrado e irresponsable era yo, que permitía a esa chica, mi propia esposa, verse expuesta a eso? Mientras me revolvía furioso contra mí mismo, Bette miró hacia atrás e

hizo con la mano el signo correspondiente a «montaña», todos los dedos juntos señalando hacia arriba. Luego frunció el entrecejo por encima de su signo para indicarme que se trataba de una montaña bastante impresionante e indicó hacia abajo.

Tenía razón. Pero la montaña era sólo un poco menos impresionante que el resto del árido paisaje que nos rodeaba.

Sin embargo al mirar la tierra descubrí que tenía derecho a llevarla allí. Con aquel signo, la esposa que había tratado de cobijar y proteger durante siete años comenzaba a descubrir su país tal como era. Mientras pudiera mirarlo así, con alegría en vez de temor, con gratitud en vez de angustia, tenía derecho a mostrárselo. En ese momento, me sentí feliz de que me hubiese acompañado.

Arizona empezó a alejarse y el desierto, un poco a pesar de sí, dio paso, pulgada a pulgada, a tierras más altas y a algunos pinares. Y luego se rindió precipitadamente ante enormes bosques de pinos y pequeños ríos y algunos solitarios prados con apartadas casas.

El biplano navegaba suavemente por el cielo, pero yo estaba preocupado. La presión del aceite en el motor no funcionaba bien. Lentamente disminuyó de 60 a 47. Seguía dentro de los límites, pero me inquietaba, porque en un aeroplano la presión del aceite debe ser algo muy regular.

Bette se había quedado dormida en la cabina delantera dejando que el viento rozara su cabeza mientras descansaba sobre un montón formado por el peludo abrigo. Me alegré de que estuviese dormida y me concentré en diagramas mentales del interior del motor, tratando de imaginar cuál podría ser el problema. Luego, a 600 metros de altura, el motor se detuvo. El silencio resultó tan anormal que Bette se despertó y miró hacia abajo en busca del aeropuerto en el que debíamos estar aterrizando.

No había ninguno. Nos encontrábamos a 80 kilómetros del más próximo. Y mientras más trabajaba en el motor moviendo el selector del combustible y conectando interruptores de encendido, más me daba cuenta de que nunca llegaríamos a un aeropuerto.

El biplano comenzó a bajar velozmente y yo mecí las alas para indicar a nuestros amigos que teníamos dificultades. Se volvieron de inmediato hacia nosotros, pero no podían hacer nada aparte de vernos descender.

Por todos lados las montañas se veían cubiertas de bosques. Nos deslizamos hacia un estrecho valle y en un extremo divisamos una casa y un prado cercado. Viré en dirección a él; era la única franja de tierra pareja en la región.

Bette se volvió hacia mí y levantó las cejas. No parecía asustada. Con un gesto le indiqué que todo iba bien y que íbamos a aterrizar sobre la hierba. Estaba dispuesto a permitirle que se asustara, porque si hubiera estado en su lugar me habría ocurrido lo

mismo. Para ella era el primer aterrizaje forzoso, para mí el sexto. Una parte de mí mismo se detuvo a observarla críticamente, a descubrir cómo tomaba este fallo del motor, este suceso que, según lo que ella había aprendido a través de los periódicos, concluía en un gigantesco y fatal accidente, y grandes titulares.

Había dos franjas, una al lado de la otra. Elegí la que me pareció más pareja y me deslicé en un último círculo para aterrizar. Bette apuntó hacia la otra franja y levantó las cejas con una interrogación. Respondí que no con un gesto. Sea lo que sea lo que me estés preguntando, Bette, la respuesta es no. Sólo déjame aterrizar y después hablaremos.

El biplano descendió velozmente, perdiendo altura con mucha rapidez, pasó por encima de la cerca y cayó con fuerza a tierra. Saltó una vez y volvió a caer, sacudiéndose con estrépito por el áspero y duro terreno. Esperaba que no hubiese algunas vacas ocultas; alcanzaba a ver alguna en la falda de la colina. A los pocos segundos, el problema de las vacas era sólo teórico porque nos habíamos detenido. Había un tremendo silencio y me quedé esperando el primer comentario de mi esposa después de su primer aterrizaje forzoso. Traté de adivinar lo que me diría: «Así termina nuestro viaje a Iowa.» «¿Dónde está el ferrocarril más próximo?» «¿Qué vamos a hacer ahora?» Esperé.

Se subió las gafas hacia la cabeza y sonrió.

—¿No viste el aeródromo?

—¿Qué?

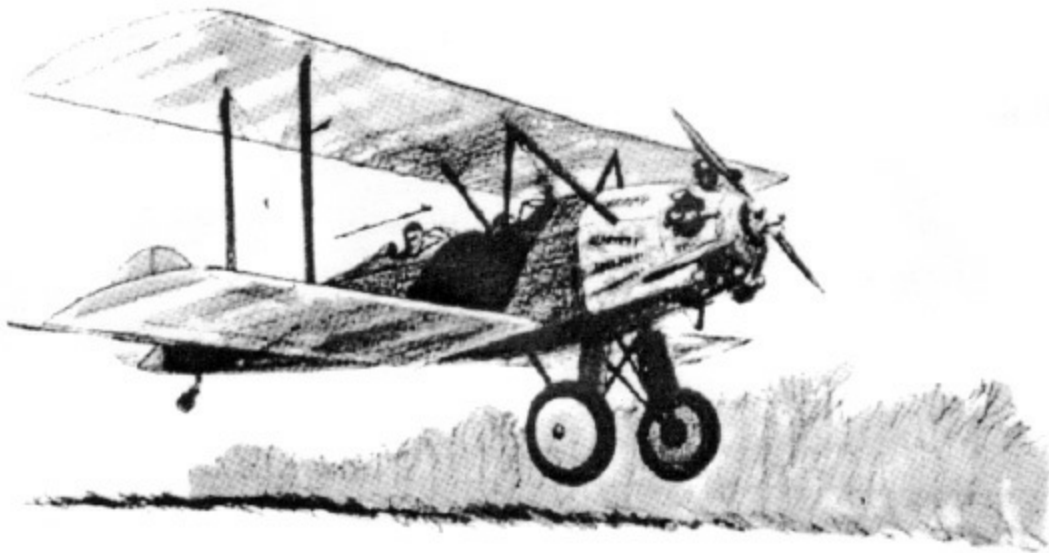
—El aeródromo, querido. Una pequeña pista ahí al lado, ¿no la viste? Tiene una manga para indicar el viento y todo. —Bajó de la cabina con un salto y señaló—. ¿Ves?

En efecto, había una manga. Sólo me consolaba el hecho de que la pista de tierra se veía más corta y desigual que el prado sobre el que habíamos aterrizado.

La parte de mí mismo que estaba observando, examinando y calificando a mi esposa, y que en ese momento era el total de mí mismo, no resistió más y se echó a reír a carcajadas. Estaba ante una chica a la que no conocía, que no había visto nunca antes, una hermosa muchacha con el pelo revuelto y un borde de aceite alrededor de los ojos que señalaba donde habían estado las gafas, y que me sonreía con expresión traviesa. Nunca he quedado tan fascinado por alguien como me ocurrió con esa increíble muchacha esa tarde.

No tenía palabras para decirle lo bien que había aprobado el examen.

En ese momento yo había dado por terminada la prueba y arrojado el libro de calificaciones.



Durante un segundo todo pareció estremecerse, mientras nuestros compañeros volaban encima de nosotros. Les hicimos señas para indicarles que nos encontrábamos bien y que el biplano no había sufrido daños. Dejaron caer un mensaje en el que nos decían que si hacíamos una señal aterrizarían. Les hice un gesto para que se fueran. Estábamos bien. Yo tenía en Phoenix algunos amigos aficionados a los aviones antiguos que podrían ayudarme a reparar el motor. Los monoplanos volaron a poca altura una vez más, mecieron las alas y desaparecieron hacia el Este por las montañas.

Esa noche, después de arreglar el motor, saludé a la hermosa joven que viajaba en la cabina delantera de mi avión. Extendimos nuestros sacos de dormir en la helada oscuridad, juntamos nuestras cabezas, miramos el resplandeciente y vertiginoso centro de nuestra galaxia y hablamos sobre cómo se siente una criatura que vive a la orilla de tantos soles.

Mi biplano me había llevado de vuelta a su propio año, a 1929, y esas colinas que nos rodeaban eran de 1929, y también aquellos soles. Supe lo que sentían los que viajaban en la máquina del tiempo y se alejaban sin rumbo hacia los años anteriores a su nacimiento y allí se enamoraban de una joven y esbelta mujer de ojos oscuros que lleva casco y gafas de aviadora. Sabía que nunca volvería a mi verdadera época. Esa noche, dormimos, la extraña joven y yo, al borde de nuestra galaxia.

El biplano continuó su vuelo por Arizona y Nuevo México sin la compañía de los monoplanos. Fueron vuelos largos y duros: cuatro horas en la cabina, un momento para comer un sandwich, para repostar combustible y un cuarto de galón de aceite y volver a enfrentar el cielo. Esas notas maltratadas por el viento que me alcanzaba mi esposa mostraban una mente tan despierta e inteligente como su cuerpo, provenían de una muchacha que mira un mundo nuevo con los ojos deslumbrados por lo que ha visto.

«El globo rojo del sol se asoma por encima del horizonte al amanecer como si un niño lo hubiese dejado escapar.»

«En las mañanas los rociadores de los prados son plumas blancas cuidadosamente entretejidas.»

Eran las cosas que yo había visto en diez años de vuelo y nunca había observado hasta que otra persona que tampoco las había visto antes las capturara en un trozo de papel y me las devolviera.

«La configuración irregular de las haciendas de Nuevo México paulatinamente da paso a la distribución, de tablero de ajedrez, de Kansas. Las cumbres de Tejas pasan de incógnito bajo el ala. Ni siquiera un toque de trompeta o un pozo de petróleo para señalarlo.»

«Maizales de horizonte a horizonte. ¿Cómo puede el mundo comer tanto maíz? Copos de maíz, pan de maíz, maíz cocido, maíz picado, crema de maíz, budín de maíz, harina de maíz, maíz, maíz.»

Y de vez en cuando, durante el vuelo, una pregunta práctica: «¡Quiero saber por qué volamos hacia la única nube que hay en el cielo!» La respuesta fue un encogimiento de hombros y ella se volvió para continuar mirando y pensando.

«No parece tan entretenido mirar pasar un tren si uno puede ver al mismo tiempo la locomotora y el furgón de cola.»

Una de las ciudades de la llanura se movió majestuosamente hacia nosotros adelantándose desde un horizonte que era como un océano.

«¿Qué ciudad es ésta?», escribió.

Formé el nombre con los labios.

«¿Hominy?», anotó y puso el papel frente a mi parabrisas. Sacudí la cabeza y repetí la palabra.

«¿Homlick?»

Lo repetí varias veces, mientras el viento de la hélice arrebatava la palabra.

«¿Amandy?»

«¿Almondic?»

«¿Albany?»

«¿Abany?»

Seguí repitiendo el nombre, cada vez con mayor rapidez.

«¡Abilene!»

Asentí y ella se asomó a un lado de la vida para mirar la ciudad; ahora ya podía inspeccionarla.

El biplano voló durante tres días hacia el Este, satisfecho de haberme llevado de vuelta a su época y presentando a esa inteligente joven. El motor no volvió a detenerse y

no vaciló en ningún momento, ni siquiera cuando lo sorprendió la lluvia en las últimas millas antes de llegar a Iowa.

—¿Vamos a acompañar esta tormenta hasta Ottumwa?

Yo sólo podía asentir y limpiar mis gafas.

Durante el encuentro, volví a ver amigos de todo el país, con mi esposa callada y feliz a mi lado. Habló poco, pero escuchó con atención y sus penetrantes ojos no se perdieron nada. Parecía feliz de que el viento de medianoche jugara en su cabello.

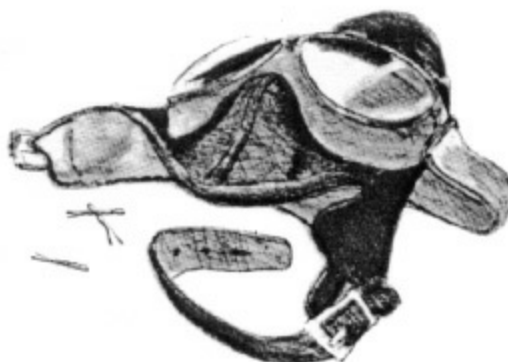
Cinco días después emprendíamos el camino de vuelta a casa. En alguna parte de mí se ocultaba el temor de volver a una esposa a la que ya no conocía. ¡Cómo hubiese preferido quedarme y vagar por el país en compañía de esa joven!

«Un encuentro entre pilotos —decía la primera nota cuando ya hacía horas que habíamos salido de Iowa y nos hallábamos sobre las llanuras de Nebraska—, es una comunicación entre individuos: adónde han ido, qué han hecho, qué han aprendido, cuáles son sus planes para el futuro.»

Y luego se quedó en silencio durante largo tiempo mirando los dos biplanos que volvían al Oeste y que junto con nosotros volaban todas las tardes hacia un crepúsculo en llamas.

Llegó la hora, como sabía que tendría que suceder, en que habiendo cruzado llanos y montañas y una vez más el desierto, los dejamos lanzando su desafío silenciosamente al cielo. Su última nota decía: «Creo que Estados Unidos serían un lugar más feliz si a cada ciudadano, al llegar a los 18 años, se le regalara un tour aéreo de todo el país.»

Los otros biplanos hicieron sus señales de despedida y se alejaron de nosotros con una rotura en picado, en dirección hacia sus aeropuertos. El viaje había terminado.



Después de dejar al biplano en el hangar, nos subimos al coche y volvimos en silencio a casa. Me sentía triste, de la misma manera como cuando cierro un libro y debo despedirme de una heroína a la que he llegado a amar; ya sea real o imaginaria,

siento el deseo de pasar más tiempo con ella.

Estaba sentada en el coche junto a mí, pero dentro de pocos minutos todo habría terminado. Peinaría cuidadosamente su cabello de medianoche, lejos del viento y de la ráfaga de la hélice, para convertirse una vez más en el centro de las exigencias de sus hijos. Volvería a su mundo protegido, un mundo de rutina que no le pide que mire con ojos perspicaces o que se asome a contemplar las montañas del desierto o que luche contra orgullosas tempestades de viento. Una rutina que no ha visto nunca la otra mitad del arco iris.

Pero el libro no había quedado totalmente cerrado. Destellando de repente, en uno u otro lugar, en momentos extraños e inesperados, la joven que descubrí en 1929 y que amé antes de nacer, me mira traviesa, y hay una débil huella de aceite alrededor de sus ojos. Pero desaparece antes de que yo pueda hablarle, antes de que pueda cogerle la mano y decirle que espere.

A la deriva en el Aeropuerto Kennedy

Cuando vi por primera vez el Aeropuerto Internacional Kennedy, no cabía ninguna duda de que se trataba de un lugar especial, una gran isla de hormigón, arena, vidrio y pintura, de grúas que inclinaban sus cuellos de acero y agarraban vigas con los dientes y las elevaban por el aire hacia nuevas construcciones, bajo un cielo de queroseno quemado. Nunca se me ha ocurrido dudarlo. Es un desierto estéril antes del amanecer, es una visión de las horas puntas del siglo XXI cuando, en medio de un estruendo infernal, entre cuarenta y sesenta aviones a reacción esperan el turno para despegar, y los vuelos llegan con cinco horas de retraso, y los niños se sientan sobre las maletas y lloran, y de vez en cuando algún adulto llora también.

Pero, mientras más miraba, más me convencía del hecho siguiente: el Aeropuerto Kennedy es un pensamiento de acero y cemento, con sólidos y agudos bordes en las esquinas; una orgullosa idea de piedra que nos dice que tenemos algún tipo de control sobre el espacio y el tiempo, y que aquí, dentro de estos límites, hemos decidido reunirnos y creer en ella.

Uno puede maravillarse teóricamente y pensar en un mundo que se hace cada vez más pequeño, en llegar a Inglaterra en cinco horas y en almorzar en Nueva York y cenar en Los Ángeles. Pero aquí no existe la abstracción, no hay lugar para vagas discusiones. Aquí ocurre. A las diez en punto según nuestros relojes subimos a bordo del avión Boac, vuelo 157, y esperamos que a las tres de la tarde hayamos muerto en un monstruoso accidente o estemos haciendo parar un taxi en Londres.

En el aeropuerto todo ha sido construido para convertir esa idea en un hecho. El hormigón está allí por esa razón, y también el acero y el vidrio, los aviones y el rugir de los motores; el mismo terreno fue excavado y luego arrojado a los pantanos de Jamaica Bay para convertir esa idea en realidad. Aquí no se dan conferencias acerca de cómo fragmentar el espacio-tiempo, aquí es donde se realiza. Se hace con el contorno borroso y veloz de un ala en el aire, con el estruendo de la aceleración de gigantescos motores que se inclinan hambrientos hacia el viento, con sus redondas bocas de metal abiertas, devorando diez toneladas de aire por minuto, atacándolo cuando está frío, calentándolo con anillos de fuego hasta que queda negro de agonía, lanzándolo cien veces más rápido por los tubos de escape, convirtiendo el aire en calor, en impulso, en velocidad, en vuelo.

El Aeropuerto Kennedy es un acto estupendo realizado por un mago excelente. Creamos lo que creamos, dentro de cinco horas Londres aparecerá ante nuestros ojos y,

una vez terminado el almuerzo, cenaremos en Los Ángeles.

Muchedumbre. No me gusta la muchedumbre. Pero entonces, ¿qué hago aquí en uno de los aeropuertos más grandes del mundo a la hora punta? ¿Por qué observo a los miles de personas que se arremolinan a mi alrededor y me siento cómodo y feliz?

Quizá porque esto es otro tipo de muchedumbre.

Los ríos de gente que se encuentran en otras partes del mundo, los que se derraman por las calles, los que se aprietan en los metros, en las estaciones y en las terminales de los autobuses, en las mañanas y en las tardes, son ríos de gente que sabe exactamente dónde está y hacia dónde va; ya han pasado antes por allí y están convencidos de que volverán a hacerlo. Sabiendo esto, no es mucha la humanidad que aparece en las máscaras que llevan —esa humanidad permanece en el interior, luchando con problemas, pensando en alegrías del pasado y el futuro—. Esas muchedumbres no están formadas por personas, sino por portadores de personas, vehículos con gente dentro y con todas las cortinas corridas. No es mucho lo que se puede decir de una procesión de coches cerrados.

Pero las muchedumbres del Aeropuerto Kennedy no pasan por allí todos los días mañana y tarde, y nadie se siente muy seguro de dónde está o de dónde debería estar. Ante esto, el aire se reviste de un brumoso estado de emergencia en el que está permitido hablar con un desconocido, pedir ayuda o echar una mano a alguien que esté un poco más perdido que nosotros. Las máscaras no están tan firmemente colocadas, las cortinas no han sido corridas del todo y podemos ver a las personas en el interior.

Parado sobre un balcón del segundo piso, se me ocurrió pensar que esta gente, venida de todos los rincones del mundo, es la que hace progresar sus países, la que está dirigiendo el curso de la historia. Resultaba sorprendente ver la inteligencia, el sentido del humor y el respeto por los demás que había en esa humanidad. Éstas son las personas que controlan los gobiernos, los que protestan contra las injusticias y producen los cambios; éstos son los miembros del jurado decisorio de sus países, con más poder que cualquier tribunal o que cualquier militar, que puede derribar cualquier injusticia que llegue hasta sus corazones reunidos. Los hombres que desean realizar un bien apelan justamente a los ideales de esta gente. Para ellos se publican los periódicos, se crean las cosas, se hacen las películas, se escriben los libros.

También debe de haber criminales entre la muchedumbre del aeropuerto y hombres mezquinos, codiciosos y crueles. Pero el número de los otros los supera con mucho, porque, de otro modo, ¿cómo iba a sentir ese calor humano al mirarlos?

Por ejemplo, aquí en las salas del edificio destinado a las llegadas internacionales hay una chica de pelo negro y traje color vino que avanza lentamente junto con una apretada muchedumbre que ella desearía dejar atrás rápidamente. Son las ocho y

catorce minutos de un viernes. Se abre camino hacia las puertas automáticas de la pared norte del edificio. No sabernos si llega o parte. Su rostro no se muestra del todo impasible, está algo preocupada por el problema de desplazarse, pero no demasiado; avanza con paciencia y constancia.

Desde la derecha, la muchedumbre ha comenzado a dar paso a un pesado carro que transporta equipaje, un montículo de cuero y tela a cuadros, que se desplaza. Ella no se da cuenta de que se aproxima amenazador. Le corresponde dejar la preferencia de paso al carro y sigue en dirección a la puerta sin verlo.

—¡Apártese, por favor! —grita el mozo y trata de detener el carro en el último momento.

Consigue desviarlo un poco y las ruedas de acero pasan a dos pulgadas de ella.

La chica del pelo negro y el traje color vino ve el carro finalmente, se detiene al instante, en la mitad de un paso, y sin producir un sonido dice «¡Ah!» con un gesto.

El carro rueda junto a ella y ella sonríe para sí misma por su drama y sonríe al mozo excusándose de su distracción.

Él le dice: «Tenga cuidado, señorita», y cada uno sigue su camino con una sonrisa. Él ha salido por una puerta y ella por otra y yo permanezco allí y de algún modo siento amor y ternura por toda la humanidad.

Contemplar a la gente en el aeropuerto era como mirar un incendio o el mar. Permanecí allí durante semanas dedicado a observar y a comerme un sandwich alguna vez. Encontrando, conociendo, despidiendo en cuestión de segundos a miles de personas que no sabían ni les importaba que las mirara, entregadas a la tarea de dirigir sus vidas y sus naciones.

No me agradan las muchedumbres pero hay algunas que me gustan.

El formulario decía:

Lenora Edwards, nueve años. Habla inglés, menor que viaja sola; pequeña para su edad. Dirección: Martinsyde Road Kings Standing 3B Birmingham, England. Llega sola en un vuelo de la TWA y sigue viaje a Dayton, Ohio. Por favor, recíbanla y ayúdenla con el cambio de vuelo. La niña viene a hacer una visita de tres semanas a su padre. Padres divorciados.

Por un día me incorporé a la organización de ayuda a los pasajeros porque es una institución que siempre me ha despertado mucha curiosidad; los había visto en sus pequeños puestos en las estaciones y, hasta donde yo podía ver, sin ayudar nunca a

nadie.

Marlene Feldman, una chica muy bonita, ex asesora legal, fue la encargada de entregarme el brazalete de la institución, darme el formulario y llevarme al edificio de las llegadas internacionales. El avión de la chica debería haber aterrizado a las 3.40 horas de un fin de semana que incluía un día de fiesta. A las seis de la tarde nos enteramos de que a las siete podríamos saber la hora en que se esperaba su llegada.

—Lo más probable es que pierda el avión a Ohio —dijo Marlene, con una voz acostumbrada a preparar a la gente para lo peor. Debe de haber sido una buena asesora legal. En ese momento, controlada e imperturbable, recogía los hilos que había logrado desenmarañar y volvía a reunirlos en un plan para ayudar a Lenora Edwards.

»Una puede pasar todo el día aquí, pero ver un avión aterrizar o despegar resulta siempre fascinante. Es simplemente hermoso. Y cada vez que ve uno elevarse, una piensa: “Ojalá estuviera allí...” Óigame, ¿United? Aquí Ayuda al Pasajero. Necesitamos un vuelo de última hora de Kennedy a Dayton, Ohio...

No había vuelos a Dayton esa noche.

Eran las ocho y el avión que traía a bordo a Lenora Edwards todavía no aterrizaba. El aeropuerto se había convertido en una sofocante masa de pasajeros que pululaban en medio de los amigos que habían acudido a recibirlos y el ruido de los motores en el aire.

Marlene Feldman, teléfono en mano, debería haber terminado su trabajo a las cinco de la tarde. Eran las ocho y media y no había cenado.

—Espere un minuto. Hago una llamada más y nos vamos a comer algo.

Llamó a la TWA por décima vez y finalmente obtuvo la hora de llegada... El avión sería descargado dentro de veinte minutos.

—Bueno, ya podemos despedirnos de la cena —comentó Marlene. Lo cual no resultó del todo cierto. Los restaurantes del aeropuerto estaban llenos, incluso las colas estaban atiborradas de gente, pero las máquinas expendedoras casi no tenían clientes. Ella compró un sándwich de queso y cacahuete y yo una barra de chocolate.

Encontramos a Lenora con el grupo que se hallaba junto a la Aduana. Esperaba su equipaje: una maleta blanca.

—Bienvenida a Estados Unidos —le dije.

No me contestó, pero se dirigió a Marlene con una clara voz británica:

—Habré perdido el avión, ¿verdad?

—Me temo que sí, y no tienes otro vuelo hasta mañana por la mañana. Pero no te preocupes. Nosotros nos encargaremos de todo. ¿Has tenido un buen viaje?

Pasamos rápidamente la Aduana sin ni siquiera detenernos en el mostrador. Yo tenía la débil esperanza de que la maleta que llevaba no contuviera diamantes o heroína.

No lo parecía, pero siempre es difícil de saber.

La muchedumbre había aumentado y había adquirido la densidad de una celebración de Año Nuevo. Nos abrimos paso lentamente hacia la oficina. «¿Me permite? ¿Me permite, por favor? ¿Podríamos pasar?» ¿En qué pensaría la pobre chica? Todo ese caos, entre dos desconocidos, ha perdido el avión, no puede volar hasta el día siguiente. Se la veía totalmente tranquila, Si yo me hubiese encontrado en ese lugar a los nueve años, con cinco horas de retraso en un país extranjero, habría terminado subiéndome por las paredes.

Marlene estaba al teléfono nuevamente. Hacía una llamada a cobro revertido al padre de la chica en Dayton.

—Señor Edwards, aquí Ayuda al Pasajero del Aeropuerto Kennedy. Lenora está con nosotros. Perdió el vuelo a Dayton así que no acuda al aeropuerto. Se quedará aquí esta noche. Nosotros nos encargaremos de eso. Volveré a llamarlo en cuanto pueda darle mayores informaciones.

Volvió a marcar un número y preguntó a la chica:

—¿Cómo estás?

Se solucionó el problema. Lenora se quedaría esa noche en el International Hotel con una azafata de la TWA del vuelo en que había llegado y ella se encargaría de llevarla a la terminal de United Air Lines por la mañana.

Se volvió a telefonar al padre para darle el nombre y el número de la azafata y el hotel.

—Lenora llegará a Dayton a las 10.26 en el vuelo 521. Sí, exacto. Sí. Por supuesto que me encargaré de ello. De nada. Adiós.

El teléfono quedó finalmente en silencio.

—Bien, Lenora, mañana nos encontraremos a las 8.15 en la oficina de información de United y te embarcaremos en ese avión. ¿De acuerdo?

La azafata de la TWA pasó a buscar a la chica y, antes de desaparecer en medio del gentío, Lenora guardó en su bolso el libro que había estado leyendo. Se llamaba *Animales de los bosques*.

—Creí que no empezabas a trabajar hasta las 8.30, Marlene —dije—. ¿No te quedas dormida si has trabajado cinco horas más la noche anterior?

Se encogió de hombros.

—Ocho treinta, ocho quince. Quince minutos no me van a matar.

—El ochenta por ciento de la gente que se encuentra en el aeropuerto en este momento —me dijo una chica de la oficina de información— está perdida. Algunas

personas se ponen tan nerviosas que realmente no piensan. Y no saben para dónde van. Y hay muchos letreros, pero la gente no lee los letreros...

ÁREAS DE EMBARQUE DE LA NÚM. 1 A LA 7 CORRESPONDENCIAS INTERNACIONALES CUBIERTA DE OBSERVACIÓN VUELE EN UNITED SALIDA AEROPUERTO DE LOS ÁNGELES PARADA DE BUS RUTAS AÉREAS NUEVA YORK SERVICIO DE HELICÓPTEROS PARA INFORMACIONES RESERVA Y UTILIZACIÓN DEL BUS USE LOS TELÉFONOS COLOCADOS DETRÁS DE LA PUERTA NO ENTRAR LLEGADAS SALIDAS SERVICIO ESPECIAL RESERVAS CUIDADO CON LOS RATEROS EN LAS ESCALERAS MECÁNICAS PERSONAS SIN BILLETES NO MÁS ALLÁ DE ESTE PUNTO AUTOMÓVILES DE ALQUILER CON TAXÍMETRO AUTORIZADOS POR EL DEPARTAMENTO DE POLICÍA SERVICIO DE BUSES A TODAS LAS LÍNEAS AÉREAS DEL AEROPUERTO 25 CENT ALQUILER DE COCHES Y LIMUSINAS INFORMACIÓN EN LA OFICINA SITUADA ENTRE LAS PUERTAS A Y B TRANSPORTE GRATUITO DESDE LAS TERMINALES DEL LADO ESTE LA ESCALERA AL VESTÍBULO SUPERIOR ESTÁ SITUADA JUNTO AL MOSTRADOR EL EQUIPAJE SIN RECLAMAR SERÁ TRASLADADO A LA OFICINA DEL SERVICIO DE EQUIPAJE A LAS ÁREAS DE EMBARQUE 1234567 PARE TOME UN BILLETE LOS PASAJEROS CON BILLETE PRESENTARSE AQUÍ PARA LOS VUELOS 53, 311, 409 SE PROHÍBE FUMAR DESPUÉS DE ESTE PUNTO BUS PARA EL HANGAR APARCAMIENTO SÓLO PARA AUTOMÓVILES DE ALQUILER UTILICE LA PISTA DE LA IZQUIERDA NUEVA YORK BROOKLYN LONG ISLAND Y APARCAMIENTO SIGA A LA IZQUIERDA ALTURA MÁXIMA 3 M ÁREA DE REFUGIO EMPUJE TRANSPORTES TERRESTRES TIRE EL COMEDOR PERMANECERÁ ABIERTO HASTA LAS TRES TERMINAL AEROFLOT MOCKBA CORRESPONDENCIA DE BUSES EXPRESO A LA GUARDIA SALA DE VISITANTES CINE UNITED SKYPORT RESERVAS CON ANTELACIÓN DESCUBRA QUE PUEDE VOLAR EL BAR ESTARÁ ABIERTO DESDE LAS 10.30 HASTA MEDIANOCHE SELLOS COMPARE SU BOLETO CON EL TALÓN DE SU EQUIPAJE MUCHAS MALETAS TIENEN IDÉNTICO ASPECTO GRACIAS OFICINAS INFORMACIÓN SOBRE BILLETES Y BILLETES PARA HACER LLAMADAS DIRECTAS GRATUITAS 1. OPRIMA EL BOTÓN CON EL NÚMERO QUE DESEA 2. DESCUELQUE EL AURICULAR Y ESTABLECERÁ LA COMUNICACIÓN EN CASO DE INCENDIO ROMPA EL VIDRIO ABRA LA PUERTA TIRE DEL GANCHO TAXIS TIMES SQUARE 9 DÓLARES GRAND CENTRAL STATION 9 DÓLARES LA GUARDIA 4 DÓLARES LUGARES FUERA DE NUEVA YORK TARIFA UNIFORME UNA A 4-5 PERSONAS SERVICIO DE AUTOBUSES A GREENWICH RIVERSIDE STANFORD DARIEN NORWALK WESTPORT BRIDGEPORT MILFORD NEW HAVEN MERIDIAN Y HARTFORD PARA INFORMACIÓN UTILICE ESTA LÍNEA DIRECTA NEW JERSEY SERVICIO DE LIMUSINAS TRENTON WOODBRIDGE PRINCEPTON BERGEN COUNTY BRUNSWICK AEROPUERTO DE NEWARK WESTCHESTER LIMUSINAS A NEW ROCHELLE WHITE PLAINS TERRYTOWN Y RYE ROICKLAND COUNTY A NYACK Y SPRINT VALLEY

AYUDA A LOS PASAJEROS POR FAVOR PASE OBJETOS PERDIDOS SEGUROS TRANSPORTE TERRESTRE BAR OFICINAS POR FAVOR PERMANEZCA EN EL CENTRO DE LA ESCALERA APÓYESE EN EL PASAMANOS VISITE EL SALÓN HORIZONTE PARA CÓCTELES ALMUERZOS Y CENAS INFORMACIÓN SOBRE EL TIEMPO INFORMACIÓN SOBRE LOS VUELOS SALIDA SALIDA SALIDA APARCAMIENTO NÚMERO 3 LLEGADA DE PASAJEROS EN EL NIVEL SUPERIOR PROPIEDAD PRIVADA PROHIBIDO APARCAR SIN AUTORIZACIÓN AVISAMOS GRÚA PASO DE PEATONES ¿CERRÓ CON LLAVE SU COCHE? TAQUÍGRAFO PÚBLICO PROHIBIDO FUMAR MÁS ALLÁ DE ESTE PUNTO MÁQUINA PARA CAMBIAR MONEDAS ÁREA DE REFUGIO EMPUJE PUERTA AUTOMÁTICA PEATONES DESPEJEN CARRILES ABIERTOS NO ENTRAR EN LA EXPLANADA SALIDA CAMBIO DE MONEDAS EXTRANJERAS INFORMACIÓN CAJERO ENTRE NIVEL INFERIOR PROHIBIDO DETENERSE EN ESTA ÁREA CAFETERÍA PARADA DE EMERGENCIA LAS HORAS FIJADAS PUEDEN SER ALTERADAS LAS MISMAS LÍNEAS AÉREAS PROPORCIONARÁN INFORMACIÓN SOBRE LOS VUELOS INDICADOS PARA LOS VUELOS NO SEÑALADOS DIRÍJASE AL PRIMER PISO ESCUCHE LA RADIO DE LA TORRE DE LOS PILOTOS UTILICE UNA MONEDA DE DIEZ CENTAVOS O DOS DE CINCO ELIJA A SU GUSTO DESPUÉS DE RETIRAR EL EQUIPAJE DIRÍJASE AL VESTÍBULO DEL PRIMER PISO INFORMACIÓN DEUTSCH ESPAÑOL FRANÇAIS ITALIANO HACIA AIR CANADA NATIONAL TRANSCARIBBEAN SÓLO AUTOBUSES AUTORIZADOS LLEGADAS INTERNACIONALES DESCARGA LAS VEGAS LISBOA LONDRES ROMA PARÍS CLEVELAND LOS ÁNGELES SAN FRANCISCO MADRID CHICAGO OAKLAND BOSTON ST. LOUIS TEL AVIV ATENAS CINCINNATI NO FUNCIONA PUERTA AUTOMÁTICA TOME UN BILLETE ARTÍCULOS LIBRES DE IMPUESTOS CORRESPONDENCIA TODAS LAS LÍNEAS BEBIDAS LIBRES DE IMPUESTOS 322 323 PROHIBIDO APARCAR PARE CEDA EL PASO DOS SALIDAS LLEGADAS SIGUIENTE A LA IZQUIERDA ÁREA DE CARGA NORTE TERMINAL DE PASAJEROS SÓLO TAXIS PARA SU COMODIDAD ESTAMOS AMPLIANDO EL EDIFICIO DE LLEGADAS INTERNACIONALES EL PUERTO DE NUEVA YORK VEHÍCULOS NO AUTORIZADOS SERÁN RETIRADOS CON GRÚA EL DUEÑO SERÁ RESPONSABLE DE LOS GASTOS SÓLO PARA PASAJEROS DE LA TWA DESCARGA PROHIBIDO APARCAR ENTREGA DE EQUIPAJE TELÉFONOS PARA LOS AVIONES PASAJEROS CON BILLETE EXPOSICIÓN DE ARTESANÍA PERSONAL DE CABINA DE LA TWA SALIDAS 8-15 POR FAVOR MÁS ALLÁ DE ESTE PUNTO SÓLO PASAJEROS ARMARIOS LIMPIABOTAS PERIÓDICOS DEL MUNDO PERSONAL SERVICIO DE TRENES NÚMERO 7 APARCAMIENTO ESPEJO DE AGUA TORRE DE CONTROL NO ATRAVESAR USE LA ACERA PARA DIRIGIRSE AL APARTACAMIENTO Y LAS ÁREAS DE RECOGIDA DE PASAJEROS SALIDA ENTRE PARADA DE AUTOBUSES PROHIBIDO IR DE PIE EDIFICIO DEL ALA ESTE SALIDAS TRANSPORTES PÚBLICOS PASO DE PEATONES PRESIONE EL BOTÓN ZONA DE DESCARGA SABENA LOFLEIDIR CUIDADO CAMIONES HOMBRES TRABAJANDO BUSES A NUEVA YORK MÁS ALLÁ DE ESTE PUNTO SOLO PASAJEROS CON BILLETES.

Hay muchos letreros, pero la gente no los lee .

El Aeropuerto Kennedy es un acuario. Ha sido construido en el fondo de un enorme océano y llegamos hasta él en pequeños vehículos llenos de aire. Rápidamente entramos en cámaras también provistas de aire y completamente autosuficientes bajo el mar; cada una tiene sus propias cafeterías, restaurantes, librerías y lugares de descanso, que permiten contemplar las hundidas llanuras de un universo acuático.

Desde ese universo penetran los peces en el océano, bajando desde los niveles superiores, girando, posándose, en medio del temblor iridiscente de los líquidos que los rodean. Son peces tropicales que han aumentado mil veces su tamaño y despiden destellos de oro y plata, de rojo y anaranjado, de verde y negro. Peces ángel de cien toneladas y peces mariposa de medio millón de libras muestran distintos ángulos ante los ventanales; los hay de diversos colores, formas y tamaños y cada familia se agrupa en torno del lugar donde recibe el alimento.

Más largos que una locomotora la mayoría de ellos, con monstruosas aletas que se elevan a quince y veinte metros, se desplazan de forma pesada y lenta, cada uno con una paciencia infinita, en dirección a su respectiva gruta. Todos son apacibles devoradores de hombres que pueden tragarse a cien o trescientos Jonases, más o menos temerosos de su destino, que confían en que el gran pez siga mostrándose amistoso durante un viaje más.



Los peces mismos no muestran ningún miedo. Monstruosas y gigantescas narices se alzan hacia el cristal que nos separa y podemos mirarlos a los ojos y ver en ellos movimiento y resolución, observar cómo el pez piensa y se prepara para un viaje que cubre y salta continentes.

Cuando el último Jonás ha quedado herméticamente encerrado en su interior, las branquias comienzan a respirar y se agitan las aletas. Las criaturas se deslizan con

cautela, giran, muestran sus colores y sus manchas y se alejan hacia un lugar donde saben que hay espacio para el largo impulso con el que se alzan del fondo del océano.

Los vemos empequeñecerse en la líquida distancia e iniciar su avance, concentrar sus mentes acuáticas en este viaje, olvidarse de todo lo demás, abrirse paso en medio de torrentes de viento marino, surgir del fondo en una nube de arremolinado sedimento, girar centelleando hacia las regiones superiores del mar, estabilizarse en dirección hacia un lejano horizonte y desaparecer en el azul.

Yendo y viniendo, liberando y llevando a bordo, cuidadosamente, a los Jonases del mundo, estos rugientes peces que se desplazan por el planeta se dan a conocer a la gente que los observa. Algunos de los espectadores son expertos y han memorizado nombres científicos en latín, conocen sus hábitos y su hábitat. Otros, sólo saben que se trata de peces muy grandes y poderosos y esperan sobrevivir para contarlos.

Hace muchos años, antes de que los aeroplanos tuviesen radios, cuando se construyeron las primeras torres de control, se encontraba en cada una de ellas un proyector de control de tráfico con el cual el controlador podía lanzar un rayo de luz al piloto y comunicarle lo que pensaba que debía hacer. Verde intermitente: despejado para rodar por la pista. Rojo continuo: pare. Verde continuo: despejado para aterrizar.

Hoy en día todas las comunicaciones se hacen a través de un equipo de radio de primera que funciona maravillosamente. Cuando una línea aérea se ha gastado tres mil dólares en una radio, espera, naturalmente, que funcione muy bien.

Sin embargo, lo primero que me llamó la atención cuando subía los últimos peldaños que dan acceso a la cúpula de cristal de la torre de control del Aeropuerto Kennedy fue el proyector que colgaba del techo unido a un cable. Se mantenía perfectamente inmóvil y estaba cubierto de polvo.

La sala tiene unos seis metros cuadrados y por todos lados se ven consolas de radio y de radar, hileras de interruptores para controlar las luces de las pistas de aterrizaje, aparatos para comunicarse con las cabinas de control de tráfico aéreo, teleindicadores de las condiciones atmosféricas de las pistas, indicadores de la velocidad y dirección del viento. (Siempre me ha parecido curioso que un avión de cien toneladas siga preocupándose de aterrizar contra el viento. Se podría suponer que ya no prestábamos atención a un espíritu tan insustancial como el viento, pero no es así.)

Hay cinco hombres en esta habitación, cuatro jóvenes y un veterano, el supervisor de la guardia; este último se encuentra sentado en su escritorio mientras los demás permanecen de pie y miran por los ventanales hacia su reino.

Son un poco menos de las doce en un día oscuro y la neblina se ha depositado en un

gran cubo encima de nosotros. Hacia el Este apenas se divisa Jamaica Bay lo mismo ocurre hacia el Sur, más allá de la pista 13 derecha. Al Norte y al Oeste sólo alcanzamos a divisar el borde del aeropuerto.

La torre es el extremo de un mayo, con aviones que se desplazan en círculos alrededor: en la dirección de las agujas del reloj en el sector sur, en dirección contraria, al lado norte de la torre, todos convergen hacia una senda que los lleva al extremo de la 13 derecha, la pista de despegue. Su pareja, la 13 izquierda, es sólo para llegadas y por el momento prácticamente nadie aterriza. La 13 izquierda parece una chica castigada y se ve muy sola ahí fuera en medio de la niebla.

Los aviones toman velocidad antes de despegar y se lanzan en un ascenso excesivamente pronunciado. Y yo no puedo evitar un gesto de sorpresa al verlos aferrarse al cielo buscando la altura. Eso es máximo rendimiento, el piloto realmente se está ganando el dinero en ese tipo de despegue. Los aviones desaparecen en las tinieblas con sus morros exageradamente levantados.

Pero ahora hay un retraso de veinte minutos en las salidas, una espera de veinte minutos en la cola para despegar; sin embargo no se nota ninguna tensión en la torre. En este cubo de aire acondicionado los jóvenes tienen tiempo para decidir a quién le corresponde tomar vacaciones, tiempo para bostezar y encender un cigarrillo.

Allá abajo se han detenido los surtidores de la fuente. Hay espacios en los aparcamientos. A lo largo del anillo de edificios que nos rodean veo operar a un pequeño y disperso ejército de grúas de construcción: tres en la nueva sección al norte de la Boac, cuatro en la National, tres en la TWA, dos en Pan American, todas amplían sus instalaciones para albergar nuevos y más grandes aviones. Hay quince grúas trabajando, levantando baldes de cemento y vigas de acero.

El supervisor, el veterano, abre una arrugada bolsa blanca y coloca sobre la mesa tres grandes sandwiches de jamón. El control de tierra, que se comunica con todos los aviones que se desplazan por la pista, le dice:

—Eastern quiere saber la demora para salir. ¿Tenemos algún nuevo plazo?

—Bueno, tenemos seis... —dice el supervisor para sí mismo y luego agrega—: Dígale que media hora.

El controlador de tierra presiona el botón de su micrófono.

—Eastern 330, tenemos una demora de media hora aproximadamente.

Todos los controladores llevan audífonos de modo que no pueden oír lo que contestó Eastern, pero probablemente fue: «Ah.»

—Este sandwich está muy bueno —dice el supervisor, pensativo y para consideración de todos.

Sus palabras dan pábulo a una conversación sobre la forma de hacer sandwiches,

sobre almuerzos en general, el pollo asado en particular, y las salchichas con judías.

Hay cuatro pantallas de radar en la torre.

Y un ejemplar del *New York Post*.

Se abre la puerta y un hombre sube los escalones, sin prisa, masticando un mondadientes.

Muy lejos, al borde de la neblina, hay un 707 que aterriza sobre la 13 izquierda.

Desde aquí, la terminal de la TWA parece la cabeza de un insecto, con las mandíbulas abiertas y las alas y el cuerpo enterrado en la arena. Está mirando hacia la torre.

Hay una cola de veinte aviones esperando para despegar.

—Aquí tienes, Johnny —dice el controlador de salidas, y le entrega una cinta de papel marcada con números.

—Hummm, otra complicación —replica Johnny, mirando las cifras—. Se amontonan ante las puertas.

—Oye, Bob, aquí se nos está terminando el espacio con todos eso... American 183, señor, tendrá que dar la vuelta por aquí, ese sector de la pista está cerrado.

Abajo, en el perímetro más alejado, un 727 Trijet disminuye la velocidad hasta detenerse, luego vira con un movimiento lento, dentro de un reducido espacio. Cien metros delante de él, la pista es una masa de tierra desnuda y llena de surcos, recorrida por máquinas niveladoras que la barren en uno y otro sentido.

—Ojalá nos devolvieran el aeropuerto —dice Johnny.

—Digamos que son cuarenta minutos. Cuarenta minutos de demora...

Cuando abandoné la torre ya había una hora de demora y en la cola para despegar se alineaban cuarenta aviones.

Existen dos reinos separados en el Aeropuerto Kennedy. Uno es el Reino de los Pasajeros, en el que el cliente gobierna y todo el mundo se inclina ante sus deseos. El cliente reina sobre los terrenos exteriores, las explanadas, las tiendas y los servicios, las aduanas, los mostradores donde se venden los billetes, las oficinas de las líneas aéreas y los nueve décimos posteriores de los aviones, donde las azafatas lo atiborran de bebidas y confianza.

El otro décimo de ese avión es el Reino del Piloto. Y los pilotos constituyen una raza estereotipada y fascinante. Está formada casi exclusivamente por hombres que prefieren volar antes que cualquier otra cosa, que trabajan en las cabinas de los aparatos a reacción no por el deseo de ayudar a los pasajeros a llegar pronto a sus distintos puntos de destino, sino porque les gusta volar y saben desempeñar su labor, en su gran

mayoría, y no serían de mucha utilidad en otro tipo de trabajo. Las excepciones a la regla, los que podrían dar resultado en otras actividades, no son los mejores pilotos. Pueden hacer lo que les dictan los números, por supuesto, pero cuando se necesita verdadera pericia para volar (como sucede en ocasiones cada vez más contadas en nuestros días) son unos extraños en el cielo.

Los mejores pilotos son los que comenzaron a volar cuando eran muchachos, los que consiguieron galones dorados a través de turbulentas historias de angustia y fracaso en las actividades que se realizan sobre la tierra. Sin el temperamento o la capacidad para soportar la disciplina y el aburrimiento de la universidad, fracasaron o la abandonaron y se dedicaron a volar el día entero, se alistaron en el Air Corps o lo consiguieron con sacrificio: barriendo hangares, bombeando combustible como aviadores aprendices, fumigando plantaciones, pilotando aviones de alquiler, enseñando, vagando de un aeropuerto a otro y decidiendo por último probar suerte en alguna de las líneas aéreas, ya que no tenían nada que perder, intentándolo y, ¡aleluya!, siendo finalmente contratados.

Todos los pilotos del mundo viven en el mismo cielo, pero los de las líneas aéreas tienen más galas y hacen una vida más rígida que los demás, incluso que los pilotos militares. Tienen que lustrarse los zapatos, usar corbata, ser amables con los pasajeros, seguir el reglamento de la compañía y de la Federal Air Regulation, y no perder nunca los estribos.

A cambio de esto, reciben (a) más dinero por menos trabajo que cualquier funcionario y, lo que es más importante, (b) el privilegio de volar en excelentes aviones, sin tener que dar excusas a nadie.

Actualmente, las líneas aéreas más importantes exigen a sus postulantes preparación universitaria y de ese modo pierden a los hombres que se han formado en la práctica. Éstos se incorporan a líneas aéreas sin horario fijo (que necesitan mejores pilotos para resolver una gama de problemas mucho más amplia) y a organizaciones relacionadas con la agricultura o el comercio. No se ve claro por qué exigen una educación universitaria ya que el piloto que ha estudiado zoología, por ejemplo, sólo puede recurrir a su curso de ictiología, mientras que el que ha aprendido por la experiencia — hay miles en sus filas, pero lentamente el número disminuye— lleva un avión a su destino gracias a un conocimiento nacido de su propio interés y amor, y no de las exigencias de una empresa.

El camino que une estos dos sectores del aeropuerto es, en el mejor de los casos, en un solo sentido: nadie llega al reino de los pilotos si no es piloto. Pero el camino está casi cerrado. Los mejores pilotos no se sienten cómodos en tierra a menos que estén hablando acerca de vuelos y aviones, que es lo que hacen habitualmente.

Observen a los pilotos que salen después de haber terminado su trabajo: todos llevan uniformes tradicionales y gorras de visera redondeada, sin que importe el país de la línea aérea a que pertenecen. Se los ve cohibidos e incómodos en su mayoría, miran directamente hacia delante y sienten prisa por salir del reino de los pasajeros hacia un lugar más cómodo.

Cada uno tiene dolorosa conciencia de ser un forastero en las explanadas y en los decorados vestíbulos. Para ellos no hay nada tan indescifrable como el hombre que eligió ser pasajero en vez de piloto, aquel que preferiría cualquier clase de vida antes que la de piloto, que puede mantenerse lejos de los aviones sin ni siquiera pensar en ellos, y sin embargo ser feliz. Los pasajeros son una raza diferente y los pilotos mantienen toda la distancia que permite la cortesía. Pregúntenle alguna vez a un piloto cuántos amigos tiene que no sean pilotos y se verá en dificultades para nombrar uno.

El piloto tiene la feliz ventaja de que nada de lo que ocurre en el aeropuerto lo afecta directamente, excepto lo relacionado con su vuelo —por lo que se refiere al piloto, el reino de los pasajeros no existe realmente, aunque de vez en cuando mire a la gente con una especie de afecto paternal—. Su mundo es muy puro, sin cínicos ni aficionados, y es muy simple. Su realidad se centra en su avión y se amplía para incluir la velocidad y la dirección del viento, la temperatura, la visibilidad, el estado de la pista, los accesorios para la navegación, la fluidez del tráfico aéreo, el destino y las condiciones atmosféricas. Y aproximadamente eso es todo. Hay también otros elementos: antigüedad, el examen médico cada seis meses, verificaciones en el aparato, pero todo eso es secundario en su reino, no es lo esencial de él. Si la circulación está detenida por un embotellamiento de diez mil automóviles, si los obreros de la construcción están en huelga, si el crimen organizado está en todas partes y anualmente le roba millones al aeropuerto, él permanece inmovible. La única realidad para el piloto es su avión y las fuerzas que lo afectan durante el vuelo. Por eso el avión es el medio de transporte más seguro de la historia del hombre.

Perspectiva

Recuerdo que hace algunos años solía sentirme intrigado por las líneas férreas. Me paraba entre ellas, las miraba alejarse hacia el mundo y comprobaba que las dos vías se acercaban y se unían en el horizonte, sólo 8 km al oeste. Por el pueblo pasaban máquinas descomunales que se dirigían rugiendo y pitando hacia el Oeste. Como una locomotora es un gigante que necesita sus vías dispuestas de cierta manera, yo sabía que debía de haber un gran montón de humeantes escombros al otro lado del lugar en que las líneas se juntaban. Imaginaba que los ingenieros tenían que ser hombres ferozmente valientes, pues veía sus figuras, veloces y borrosas, pasar por el cruce de Main Street con una sonrisa un saludo, para dirigirse a una muerte segura en el horizonte.

Con el tiempo descubrí que las vías férreas realmente no se unían más allá de mi pueblo, pero no me recuperé de la impresión que me producían los que maneja los trenes hasta el día en que volé en mi primer aeroplano. Desde entonces he seguido las vías por todo el país y todavía no las he visto juntarse. Nunca. En ninguna parte.

Recuerdo que hace algunos años solía sentirme intrigado por la neblina y la lluvia: ¿por qué algunos días toda la tierra era un lugar gris y húmedo, todo el mundo un lugar monótono y triste en que vivir? Me intrigaba que el frío y el viento se apoderaran del planeta y que el sol, tan brillante el día anterior, tuviese ese color ceniciento. Los libros intentaban explicarlo, pero no fue hasta que empecé a conocer un aeroplano cuando descubrí que las nubes no cubren toda la tierra, que, incluso parado bajo una intensa lluvia, empapado sobre la pista de aterrizaje, todo lo que tenía que hacer era volar y atravesar las nubes.

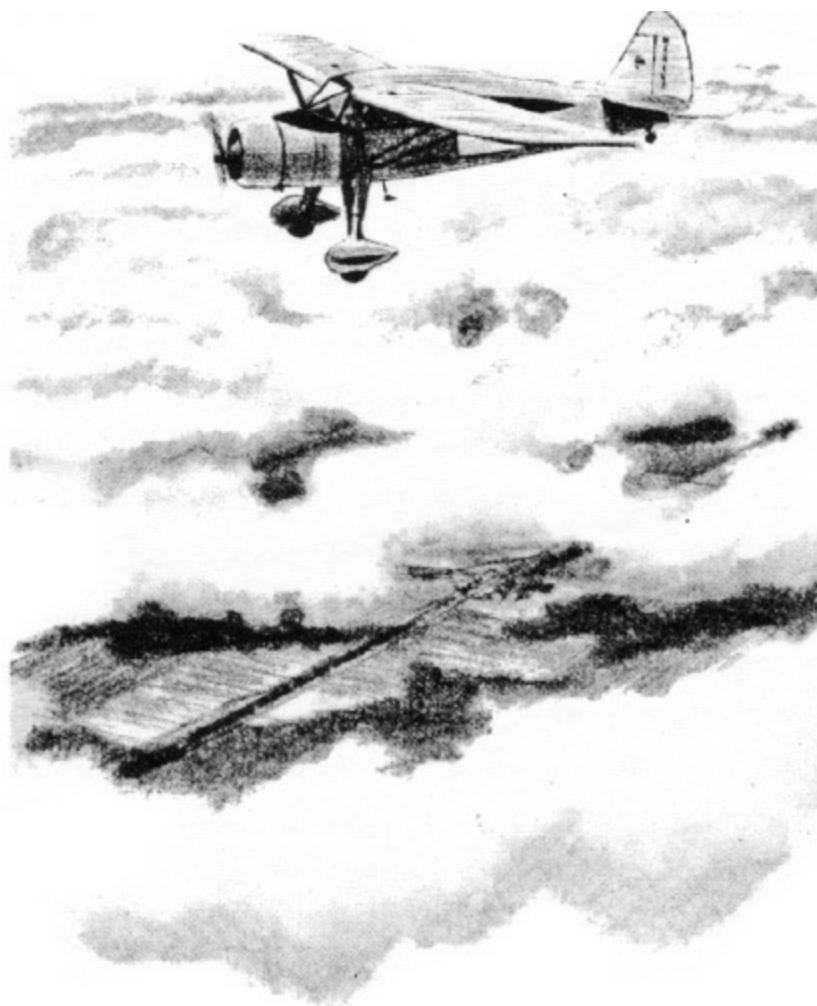
No era fácil hacerlo. Había ciertas reglas que cumplir, si realmente quería ganar la libertad que da el aire despejado. Si decidiera ignorar esas reglas, si decidiera lanzarme por mi cuenta e insistir en que podía decidir por mí mismo cuál es la parte de arriba y cuál la de abajo, siguiendo el impulso del cuerpo en vez de la lógica del entendimiento, invariablemente me precipitaría a tierra. Incluso hoy día, para encontrar ese sol tengo que ignorar lo que parece correcto a mis ojos y mis manos y confiar totalmente en los instrumentos que me han sido dados, por muy extraño que sea lo que dicen y por muy insensatos que parezcan. Confiar en esos instrumentos es la única manera posible para que una persona pueda abrirse paso hacia la luz del sol. Descubrí que mientras más densa y oscura fuese la nube más cuidadosamente tenía que confiar en mis indicadores y en mi talento para interpretar lo que dicen. Lo comprobé una y otra vez: con sólo continuar subiendo se puede llegar a la cima de cualquier tormenta y finalmente salir

hacia el sol.

Cuando empecé a volar, aprendí que las fronteras entre las naciones, con todos sus pequeños caminos, sus barreras, sus controles y sus letreros, son muy difíciles de distinguir desde el aire. De hecho, desde la altura no podría decir en qué momento he cruzado los límites de un país o cuál es el idioma que se usa en tierra.

Con el alerón derecho un avión se ladeará a la derecha sin que importe si es norteamericano, soviético, inglés, chino, francés, checo o alemán, sin que importe quién lo pilota o qué insignias tiene pintadas en las alas.

Volando he podido comprobar muchas de estas cosas y todo cabe bajo un rótulo: Perspectiva. Es justamente la perspectiva —situarse por encima de la vía férrea, en este caso— lo que nos muestra que no necesitamos preocuparnos por el destino de las locomotoras. Es la perspectiva la que nos muestra que la muerte del sol es una ilusión, la que nos dice que si nos elevamos lo suficiente nos daremos cuenta de que el sol no nos ha abandonado. La perspectiva nos muestra que las barreras entre los hombres son imaginarias y que las hemos convertido en realidad sólo porque creemos que existen, sólo porque nos inclinamos y temblamos con un permanente miedo a su poder para limitarnos.



La perspectiva es lo primero que se graba en la persona que realiza su primer vuelo. «Vaya, la circulación allá abajo... ¡los coches parecen juguetes!»

Mientras aprende a volar, el piloto descubre que los coches allá abajo son juguetes después de todo. Cuanto más se eleva, más lejos llega su vista y menos importantes aparecen los asuntos y las crisis de los que se aferran al suelo.

De vez en cuando, entonces, caminando por este pequeño planeta redondo, es bueno saber que gran parte de ese camino se puede hacer volando. Quizás al final del viaje descubramos que la perspectiva que hemos contemplado desde el cielo tenga más sentido para nosotros que todos los polvorientos kilómetros que hemos recorrido en nuestras vidas.

El placer de su compañía

—Tienes que apretar ese pequeño émbolo allí... ahoga el carburador antes de arrancar.

Hacía un mes que había llegado el verano y un minuto desde la salida del sol. Nos hallábamos en el extremo de un prado de siete hectáreas, unos dos kilómetros al norte de Felixstowe, junto al camino a Ipswich. El Gipsy Moth de David Garnett, recién sacado de su cobertizo, descansaba con las alas desplegadas y trabadas en su lugar y el patín de cola sumergido en la hierba. Al otro lado del campo despertaban los primeros pájaros, alondras o algo parecido. No había viento.

Oprimí el émbolo y el débil chirrido metálico que produjo fue el único sonido provocado por un hombre hasta que el combustible del motor cayó sobre la oscura hierba.

—Puedes ir en la cabina trasera si quieres. Yo también voy a subir —dijo—. Ten cuidado con la brújula al entrar. Yo ya la he aplastado dos veces. Si no me resultara cómodo tenerla instalada ahí en el suelo ya la habría tirado y conseguido una mejor. Desconecta los interruptores.

Con su traje de vuelo de algo que parecía tweed, permaneció junto a la hélice, sin ninguna prisa especial, disfrutando de la mañana.

—¿Tienes interruptores en este aparato, David?

Me sentí un estúpido aprendiz. Se suponía que yo era un piloto y no conseguía encontrar el botón de la magneto.

—Ah, sí, perdona. Debí habértelo dicho. Al lado fuera de la cabina, junto al parabrisas. Arriba quiere decir encendido.

—Ya veo —comenté y comprobé que estuvieran abajo—. Están apagados.

Tiró de la hélice un par de veces con la facilidad y la calma del que lo ha hecho más de mil veces y todavía disfruta con ello. Había aprendido a volar más bien tarde en su vida y había necesitado nada menos que veintiocho horas de vuelo acompañado antes de poder pilotar solo el Moth. No se jacta ni se excusa por ello. Lo mejor que tiene David Garnett es que es honesto consigo mismo y con el mundo, y por eso es un hombre feliz.

—Conecta los interruptores —me indicó.

Los deslicé hacia arriba.

—De acuerdo. Marchando.

—¿Qué?

—Conectados.

Dio un rápido impulso a la hélice con un experto giro de la muñeca y el motor arrancó de inmediato. Después de rugir un momento, se puso a ronronear tranquilamente a 400 rpm, con el sonido de un pequeño Chris Craft detenido en la mañana azul de un lago.

Garnett se subió sin mucha elegancia a la cabina delantera, se ató su casco de cuero y ajustó sus gafas Meyrowitz —de las que se siente muy orgulloso porque son de excelente calidad—. Cuando no vuela, su casco y sus gafas cuelgan encima de su chimenea, en Hilton.

Dejó que el motor del Gipsy se calentara durante algunos minutos, empujé ligeramente la palanca de gases y oscilando nos arrastramos hacia la pista. El Moth no tenía frenos, de modo que verifiqué rápidamente las magnetos durante el despegue y, a pleno rendimiento, el aparato estuvo de un salto en el aire.

Fue un poco como en esas películas espectaculares en las que para conseguir un efecto visual se inician en blanco y negro y luego cambian a color. Apenas despegamos de la hierba, el sol hizo su aparición y derramó su luz amarilla por toda Inglaterra, con lo cual curiosamente todos los árboles y prados mostraron un denso y oscuro verde inglés y los senderos parecieron dorados y acogedores.

Jugué con el avión un poco: un lento ocho y un viraje con un pronunciado descenso; pero en gran parte sólo di pequeñas vueltas y una vez subí a 300 metros para precipitarme hacia el nivel del mar, bajo los acantilados, en el océano, esquivando las gaviotas.

La neblina surgió una hora más tarde y las nubes la cubrieron empujándola hacia la tierra. Alzamos vuelo penetrando la atmósfera gris, y manteniendo la velocidad entre sesenta y setenta hasta que llegamos a cielo descubierto a 900 metros y volamos «sobre una llanura de vapor», como diría David. El sol brillaba intensamente y arrojaba la sombra de los cables y las riostras sobre las alas. Esa mañana nos encontrábamos solos con las nubes y nuestros pensamientos. De vez en cuando un triángulo verde se deslizaba allá abajo para recordarnos que en alguna parte todavía existía la tierra.

Finalmente apagué el motor y repetí un vuelo que él me había descrito: «Sí, allí estaban los hangares y el aeródromo... (y de hecho allí estaban, a tres kilómetros se encontraba nuestro prado) ... hice un amplio resbale lateral, pero de todos modos me pasé y tuve que dar la vuelta... (lo mismo me ocurrió a mí: iba a sesenta metros de altura cuando crucé la verja) ... Esta vez mi aproximación fue perfecta y mi aterrizaje curiosamente suave y como si hubiese ocurrido en sueños. Me encontraba en tierra, pero había algo irreal en ella, una atmósfera de neblina y blanda luz solar. La realidad estaba allá arriba...»

He volado mucho en compañía de este amigo de voz serena. En esta época en la que se encuentran pocos amigos, en la que un hombre debe darse por afortunado si puede contar más de tres, David Garnett es un verdadero amigo. Nos gustan las mismas cosas: el cielo, el viento, el sol. Cuando uno vuela con alguien que valora las mismas cosas que uno, se puede decir que es un amigo. Cualquiera que volara en el Moth y no disfrutara del cielo no sería más amigo que ese hombre de negocios sentado doce filas más adelante en un 707, aunque voláramos mil veces juntos.

En cierto modo, conozco a Garnett incluso mejor de lo que lo conoce su propia esposa, porque ella nunca ha podido comprender totalmente por qué pierde horas en ese ruidoso armatoste que le deja a uno la cara llena de aceite. Yo sí entiendo por qué.

Pero probablemente lo más curioso de mi relación con David Garnett es que, aunque hemos volado mucho juntos y lo conozco muy bien, no sospecho qué aspecto tiene y ni siquiera sé si está vivo. Porque David Garnett no es sólo un piloto, sino también un escritor y según una manera de ver las cosas, las conversaciones que hemos sostenido y los vuelos que hemos hecho juntos han tenido lugar entre las ajadas páginas de su libro *A Rabbit in the Air*; publicado en Londres en 1932.

La manera de conocer a un escritor no consiste en tener un encuentro personal con él, sino en leer lo que escribe. Sólo el papel le permite mostrar el máximo de su claridad, de su verdad y de su honestidad. Lo que pueda decir en sociedad o dirigiéndose a algún congreso no tiene ninguna importancia; sólo en sus escritos encontramos al verdadero hombre.

David Garnett, por ejemplo, escribe que después de volar esas veintiocho horas de instrucción acompañada, después de cumplir esas treinta y seis lecciones de vuelo, todo lo que hizo después de su primera experiencia solo en el Moth fue salir de la cabina, sonreír e inscribirse para volver a volar. Y eso es todo lo que hubiésemos visto, si lo hubiésemos estado observando ese miércoles por la tarde, a fines de julio de 1931, en el aeródromo de Marshall.

¿Pero es que no se sintió impresionado por su primer vuelo solo? Tenemos que abandonar el aeródromo para descubrirlo.

«Camino a casa, me pregunté a mí mismo con el tono de voz que tantas veces había escuchado:

»—¿Has volado solo?

»—Sí.

»—¿Has volado solo?

»—¡Sí!

»—¿Has volado solo?

»—¡Sí!»

¿Les suena a conocido? ¿Recuerdan cuando estaban aprendiendo a volar y volvían a casa después de cada lección, recuerdan esa compasión condescendiente que sentían por los otros conductores, prisioneros de sus pequeños coches y sus pequeñas autopistas? «¿Cuántos de ustedes acaban de volar? ¿Cuántos de ustedes acaban de dar una mirada por encima del horizonte, cuántos han ganado una batalla contra un viento de costado en una pista estrecha? ¿Ninguno? Pobre gente... pues yo lo he hecho», y empujando hacia atrás el volante casi podía sentir más ligero el coche.

Si recuerda todo eso, encontrará un amigo en David Garnett y conocerlo cuesta aproximadamente un dólar en una librería de saldos.

Se han escrito miles de volúmenes sobre la aviación, pero no encontramos automáticamente mil amigos especiales y verdaderos en sus autores. Los escritores reviven en una página sólo cuando han entregado algo de ellos mismos, cuando han escrito sobre el sentido de las cosas y no sólo sobre hechos o cosas que les han ocurrido. Los que han escrito sobre la aviación y han conseguido esto, se encuentran generalmente en una sección especial de algunas bibliotecas privadas.

La Segunda Guerra Mundial nos dejó cientos de libros sobre aviación, pero casi todos se concentran en hechos y aventuras emocionantes; el autor evita referirse al significado de los hechos y a lo que representa la aventura. Quizá tema que lo tomen por un egocéntrico, quizás haya olvidado que cada uno de nosotros, en el momento en que persigue una meta digna y valiosa, se convierte en un símbolo de toda la humanidad que lucha. En ese momento, la palabra «yo» no se refiere a un David Garnett personal, egocéntrico, se refiere a todos los que hemos amado, deseado y luchado para aprender y que finalmente hemos conseguido volar solos en nuestro Moth.

Existe algo en la unión de hechos, sentido y honestidad que da «presencia» a un libro, que para mejor o peor nos pone en la cabina y nos lleva hacia el encuentro con nuestro destino. Y cuando uno hace este camino con un hombre, es muy probable que ese hombre se convierta en su amigo.

En un libro llamado *Serenade to the Big Bird*, nos encontramos con Bert Stiles, un piloto de la Segunda Guerra. El Big Bird es una fortaleza volante Boeing B-17, que sale desde Inglaterra en misiones de combate a Francia y Alemania.

Volar con Bert Stiles nos hace sentirnos hastiados de la guerra y de pasar ocho horas diarias en el asiento derecho, sentado luchando con el aparato o sentado sin hacer nada, mientras el comandante del avión se encarga de él. Se ha viciado el oxígeno en nuestras máscaras, el fuego antiaéreo sube negro, amarillo y silencioso, los Messerschmitts de cruces negras y los Focke-Wulf nos atacan de frente, el fuego amarillo centellea desde el cañón del morro, las astillas atraviesan el avión y caen las bombas y todo el High Squadron ha sido derribado; se oye un golpe sordo y hay una llamarada color naranja

en el ala derecha y tiramos de la manecilla de incendios y luego aparece el Canal, finalmente el hermoso Canal, y nos apresuramos a aterrizar y estamos de vuelta en la base listos para la comida sin sabor y la noche sin dormir, y el teniente Porada aparece de inmediato, enciende la luz y dice desayuno a las dos y media, instrucciones a las tres y media y arrancar los motores y despegar y permanecer allí en el asiento mientras el oxígeno se ha viciado en nuestras máscaras, el fuego antiaéreo sube negro, amarillo y silencioso, los Messerschmitts de cruces negras y los Focke-Wulf nos atacan de frente, el fuego amarillo centellea desde el cañón del morro...

Volando con Stiles nos hallamos muy lejos de la gloria. Un bombardeo no es ni siquiera volar; es un trabajo sucio y terrible que hay que hacer.

«Pasará mucho tiempo antes de que tome una resolución respecto de esta guerra. Soy norteamericano. Tuve la suerte de nacer al pie de las montañas de Colorado. Pero algún día me gustaría poder decir que vivo en el mundo y no tener que añadir nada más.»

«Si sobrevivo a todo esto, tendré que enterarme de muchas cosas y aprender algo sobre economía, sobre la gente... Al fin y al cabo, la gente es lo único que cuenta, toda la gente del mundo. Toda tierra es maravillosa para alguien, siempre hay alguien dispuesto a luchar por ella. De modo que no es la tierra. Es la gente. Creo que de eso trata la guerra. Más allá de eso no llego muy lejos.»

Después de sus combates en bombarderos, Stiles se ofreció como voluntario para volar en un P-51. El 21 de noviembre de 1944 fue derribado en una misión de escolta que se dirigía a Hannover. Murió a los 23 años.

Pero, antes de morir, Bert Stiles tuvo la oportunidad de completar doscientas páginas de escritura, y al hacerlo se convirtió en una voz dentro de nuestras cabezas y una visión dentro de nuestros ojos y nos permite mirar y preguntarnos y hablar francamente acerca de su propia vida y por lo tanto también de la nuestra.

La única parte importante de Bert Stiles quedó registrada en unas hojas de papel cerca de una pista de la Eighth Air Force hace treinta años. Y esas mismas hojas están aquí a nuestro alcance en este minuto. Esa parte importante hace a un hombre lo que es, da sentido a su vida.

Para hablar personalmente con Antoine de Saint-Exupéry, por ejemplo, tendríamos que haber atisbado a través de la permanente nube de humo de su cigarrillo. Tendríamos que haberlo escuchado quejarse de enfermedades imaginarias. Tendríamos que haber permanecido en el aeropuerto preguntándonos: ¿se acordará de bajar la palanca del tren de aterrizaje hoy día?

Pero en cuanto a Saint-Exupéry se le terminaron las excusas para no escribir (y eran muchas), en cuanto encontró el tintero en medio del desorden de su habitación y

cuando finalmente su pluma tocó el papel, puso en libertad algunas de las más hermosas y conmovedoras ideas acerca del vuelo y el hombre que se hayan escrito. Son pocos los pilotos que al leer esto puedan dejar de asentir y decir: «es cierto», que puedan dejar de llamarlo amigo:

«—Cuidado con ese arroyo (dijo Guillaumet), divide todo el campo. ¡Señálalo en tu mapa! ¡Ah, me iba a acordar de esa serpiente en la hierba, cerca de Motril! Extendiendo su longitud por la hierba de ese paraíso de pista de aterrizaje, yacía allí esperándome, a miles de millas de donde yo me encontraba. Si le diera la oportunidad, me transformaría en un llameante candelabro. Y esas treinta denodadas ovejas listas para embestirme en la falda de la colina.»

«Uno se imagina que el prado está vacío y de repente, ¡zas!, tienes treinta ovejas entre las ruedas.»

«Una sonrisa de asombro fue todo lo que pude oponer a tan cruel amenaza...»

Podríamos suponer que entre los mejores escritores que se han dedicado a este tema encontraríamos pensamientos muy elevados y difíciles. Pero no ocurre así. De hecho, mientras más alta sea la calidad del escritor, mejor es el amigo que encontramos y más claro y sencillo el mensaje que nos trae. Y, cosa extraña, no es un mensaje del que nos enteramos, sino que más bien recordamos, descubrimos algo que siempre hemos sabido.

En *El principito*, Saint-Exupéry muestra esa amistad especial que los pilotos pueden tener con otros pilotos que han escrito sobre la aviación.

«—Éste es mi secreto —dijo el zorro al principito—, un secreto muy simple: sólo se ve bien con el corazón; lo esencial es invisible a los ojos.»

«—Lo esencial es invisible a los ojos —repitió el principito para no olvidarlo.»

Saint-Exupéry escribe para usted y para mí, para los que nos sentimos atraídos por la aviación de la misma manera que él y buscamos los mismos amigos dentro de ella. Sin ver lo invisible, sin admitir que tenemos más en común con Saint-Exupéry y David Garnett y Bert Stiles y Richard Hillary y Ernest Gann que con nuestro vecino, los hemos dejado sin domesticar y no son más amigos que los mil rostros de una muchedumbre. Pero, cuando llegamos a conocer al verdadero hombre que está allí en el papel, ese hombre al que el escritor dedicó su vida, cada uno de ellos se convierte para nosotros en algo único en el mundo. Lo esencial de ellos y de nosotros no está al alcance de los ojos.

Nos hacemos amigos de un hombre no porque tenga pelo castaño u ojos azules o una cicatriz en el mentón que le quedó de un accidente aéreo, sino porque soñamos los mismos sueños, porque ama el mismo bien y odia el mismo mal, porque le gusta escuchar el ruido de un motor marchando en el vacío en una tibia y tranquila mañana.

Los hechos por sí mismos no tienen sentido.

HECHO: El hombre que llevaba uniforme de comandante de la Fuerza Aérea Francesa, que había registrado siete mil horas en su bitácora de vuelo con el nombre de Saint-Exupéry, no regresó de un vuelo de reconocimiento sobre su país.

HECHO: Hermann Korth, oficial del servicio de inteligencia de la Luftwaffe, la tarde del 31 de julio de 1944, la tarde en que el avión de Saint-Exupéry era el único que faltaba, anota un mensaje: «Informe telefónico... destrucción de un avión de reconocimiento, cayó envuelto en llamas al mar.»

HECHO: La biblioteca de Hermann Korth, en Aix-la Chapelle, con su venerado estante para los libros de Saint-Exupéry, fue destruida por las bombas de los aliados.

HECHO: Ninguna de estas cosas destruyó a Saint-Exupéry. Ni las balas en su motor ni las llamas en su cabina ni las bombas que redujeron a polvo sus libros, porque el verdadero Saint-Exupéry, el verdadero David Garnett, el verdadero Bert Stiles no son ni carne ni papel. Son una manera especial de pensar, quizá muy parecida a nuestra propia manera de pensar, pero de todos modos, como el zorro del principito, únicos en el mundo.



¿Y el *sentido*?

Estos hombres, la única parte de ellos que es verdadera y permanente, viven todavía. Si los buscamos, podemos mirar el mundo con ellos, reírnos con ellos y aprender con ellos. Sus bitácoras de vuelo se confunden con las nuestras y nuestro volar y nuestro vivir se hace más rico porque las conoce.

La única manera en que estos hombres pueden morir es que sean completamente olvidados. Tenemos que hacer por nuestros amigos lo que ellos han hecho por nosotros: ayudarlos a vivir. Existe la posibilidad de que usted no conozca a algunos de ellos, ¿me permite el honor de presentárselos?

HAROLD PENROSE, *No Echo in the Sky* (Arno Press, Inc.).

RICHARD HILLARY, *The Last Enemy* (hay ed. en catalán: *El darrer enemic*; ed. Nova Terra, Barcelona, 1967).

FLT. LT. JAMES LIEWELLEN RHYS, *England is my Village* (Books for Libraries, Inc.).

MOLLY BERNHEIM, *A Sky of my Own* (Macmillan Publishing Co., Inc.).

ROALD DAHL, *Over to You*.

DOT LEMON, *One-One*.

SIR FRANCIS CHICHESTER, *Alone over the Tansman Sea*.

GIL ROBB WILSON, *The Airman's World*.

CHARLES A. LINDBERGH, *The Spirit of St. Louis* (Charles Scribner's Sons).

ANNE MORROW LINDBERGH, *North to the Orient* (Harcourt Brace Jovanovich, Inc.).

NEVIL SHUTE, *Round the Bend; Pastoral* (Ballantine Books, Inc.); *El arco iris y la rosa* (ed. Planeta, Barcelona, 1960).

GUY MURCHIE, *Song of the Sky* (Houghton Mifflin Company).

ERNEST K. GANN, *Blaze of Noon* (Ballantine Books, Inc.); *Fate is the Hunter* (Simon and Schuster, Inc., Ballantine Books, Inc.).

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY, *El principito* (Ultramar, Madrid, 1974).

Si el libro está disponible, se indica el editor; de lo contrario búsquelo en bibliotecas o en librerías de saldos.

Una luz en la caja de herramientas

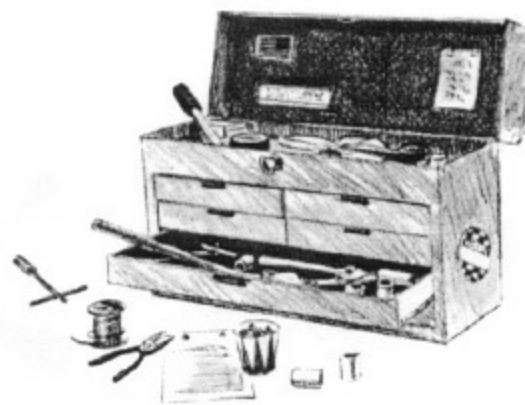
Según los filósofos, aquello en lo que el hombre cree se convierte en su realidad. Así ocurrió durante años mientras me decía una y otra vez: «No entiendo nada de mecánica.» No entendía nada de mecánica. Solía decir: «Ni siquiera sé con qué extremo del destornillador se enroscan los tornillos.» Aparté de mí mismo todo un mundo de luz. Tenía que haber alguien que se encargara de mis aeroplanos, o yo no podía volar.

Pero luego tuve un descabellado biplano con un anticuado motor en el morro y no me tomó mucho tiempo descubrir que el aparato no estaba dispuesto a tolerar un piloto que no supiera algo de la personalidad de un Wright Whirlwind de 175 caballos, algo acerca de cómo reparar anillos de madera y lona barnizada.

Y así fue como me ocurrió uno de los sucesos más extraños de mi vida: cambié mi modo de pensar. Aprendí la mecánica de los aviones.

Lo que todo el mundo sabía desde hacía mucho tiempo era para mí una novedosa aventura. Por ejemplo, un motor desarmado y repartido sobre una mesa de trabajo es sólo una colección de piezas de extraño diseño, es acero frío e inerte. Sin embargo, esas mismas piezas montadas y atornilladas a la fría e inerte armazón de un avión, se convierten en un ser diferente, en una escultura terminada, una forma artística digna de cualquier galería de arte. Y como ninguna otra escultura en la historia del arte, el motor y la estructura cobran vida bajo la mano del piloto y unen su existencia a la de él. Separados, el acero, la madera, la tela y el hombre permanecen encadenados a la tierra. Juntos, pueden elevarse hacia el cielo y explorar lugares que ninguno de ellos ha visitado. Aprender todo esto fue una sorpresa para mí porque siempre había pensado que la mecánica se reducía a artefactos estropeados y palabrotas entre dientes.

En el momento en que abrí los ojos, estaba todo allí en el hangar, listo para que yo lo admirara, como una exposición en un museo en el momento en que se enciende la luz. Vi sobre el banco la elegancia de un juego de llaves, la tersa y sencilla gracia de unas tenazas a las que habían quitado la grasa. Como un estudiante de bellas artes que en un día ve por primera vez las obras de Vincent Van Gogh, Auguste Rodin y Alexander Calder, del mismo modo advertí de repente la obra de Snap-On, Craftsman y la Crescent Tool Company, brillando en silencio, esperando en maltratados estantes de cajas de herramientas.



El arte de las herramientas me llevó al arte de los motores y con el tiempo llegué a comprender el Whirlwind, a considerarlo un amigo que tiene sus caprichos y sus antojos, y no como algo desconocido, enigmático y siniestro. ¡Qué gran descubrimiento fue enterarse de lo que ocurría dentro de esa caja de acero gris, detrás de la ráfaga de las palas de la hélice y las vibrantes explosiones del rugido del motor! Ya no había oscuridad en el interior de esos cilindros ni en torno del eje del cigüeñal; había llegado la luz, ¡lo sabía! Allí encontrábamos admisión, compresión, explosión y escape; cojinetes para sostener ejes de alta velocidad que funcionaban con un zumbido; despreocupadas válvulas de admisión y torturadas válvulas de escape que se agitaban precipitadamente en programas de microsegundos, derramando y bebiendo fuego. Estaba el frágil impulsador del sobrealimentador, girando siete veces por cada vuelta de la hélice. Varas y pistones, las levas y el balancín, todo comenzaba a tener sentido, todo respondía a la misma sencilla lógica de las herramientas que las había colocado en su lugar.

En mis investigaciones, pasé de los motores al armazón de los aviones y aprendí lo que eran haces soldados y mamparas, cerchas y costuras, poleas y cartillas de trazado, reglaje y ángulo de incidencia. Hacía años que volaba y sin embargo era ésta la primera vez que veía realmente un aeroplano, lo estudiaba y me daba cuenta de qué era. Todas esas pequeñas partes que calzaban unas con otras para formar un avión... ¡era fabuloso! Sentía la furiosa necesidad de poseer un campo lleno de aviones porque eran muy hermosos. Los necesitaba para poder caminar a su alrededor y examinarlos desde cien ángulos distintos, bajo mil luces diferentes de día y de noche.

Empecé a comprar mis propias herramientas y a dejarlas sobre mi escritorio sólo para mirarlas y tocarlas de vez en cuando. Descubrir la mecánica del vuelo no es cosa de poca monta. Pasé horas en el hangar admirando aviones de Miguel Ángel y en las tiendas estudiando cajas de herramientas de Renoir.

La expresión más elevada del arte es un ser humano en control de sí mismo y su

avión, en pleno vuelo, impulsando al espíritu de la máquina para que se ponga a su altura. También aprendí, por cortesía de un viejo y descabellado biplano, que para ver la belleza y encontrar el arte no necesito volar todo el tiempo. Me basta sentir el terso metal de una llave inglesa, caminar por un silencioso hangar, simplemente abrir los ojos ante los magníficos pernos y tuercas que han estado durante tanto tiempo tan cerca de mí.

¡Qué extraña y maravillosa creación son las herramientas y los motores y los aeroplanos y los hombres, cuando se enciende la luz!

En cualquier sitio se está bien

Dos horas después de la medianoche, pareció como si alguien hubiese arrojado un petardo de cincuenta kilos. Alguien que había encendido la mecha y lo había lanzado al oscuro cielo, encima de nuestros aviones y nuestras cabezas, y luego había escapado como loco.

Una explosión de dinamita nos despertó bruscamente, sólidas balas de lluvia se deshacían como granizo sobre nuestros sacos de dormir, oscuros vientos nos atacaban como animales enloquecidos. Nuestros tres aviones se agitaban frenéticamente entre sus cuerdas, las empujaban hacia arriba, tiraban, pateaban y arañaban desesperados por irse tambaleándose por la noche con ese viento descontrolado.

—¿Tienes el puntal, Joe?

—¿Qué?

El viento se llevó su voz y desapareció ahogada por la lluvia y el trueno. Con el destello del relámpago quedó paralizado, bajo el color de diez millones de voltios, como ocurrió con los árboles, las hojas desprendidas y las gotas de lluvia que cruzaban en sentido horizontal.

—¡El puntal! ¡Sujeta el puntal y afirmalo!

Dejó caer su peso sobre el ala en el momento en que la tormenta empezaba a arrancar ramas de los árboles. Entre los dos impedimos que el Cub nos llevara debajo de su ala rodando por el valle.

Joe Giovenco, un adolescente hippy de Hicksville, Long Island, crecido a la sombra de la ciudad de Nueva York, cuya única noción respecto de una tempestad de truenos era un ruido sordo que se escuchaba a lo lejos en verano, se aferró a ese puntal con la fuerza de una serpiente pitón, luchando personalmente con el viento, los relámpagos y la lluvia, con su pelo agitándose al viento en una negra maraña sobre su rostro y sus hombros.

—¡Hombre! —gritó un segundo antes de la segunda explosión de dinamita—. ¡Aquí sí que estoy aprendiendo meteorología!

En media hora la tempestad había pasado y dejado una tibia y oscura calma. Aunque vimos el cielo parpadear y crujir sobre las colinas hacia el Este y aunque inquietos observamos el Oeste en espera de más relámpagos, la calma se mantuvo y reptamos nuevamente para introducirnos en nuestros mojados y maltrechos sacos de dormir. Aunque dormimos empados, no había uno entre los seis que nos encontrábamos allí esa noche que no considerara la Aventura a Campo Traviesa entre las cosas mejores de

su vida. Sin embargo no era nada que tuviese demasiadas posibilidades. Todo lo que nos llevaba a ella, o ella a nosotros, era el hecho de que compartíamos cierta curiosidad por la otra gente que vive en nuestro planeta y en nuestra época.

Quizá fueran los titulares de los periódicos los que nos lanzaron a la aventura o los artículos de las revistas o las noticias de la radio. Todos contribuyeron con su incesante hablar de la juventud alienada, y de la brecha entre las generaciones convertida en un abismo profundo e insalvable y que la única esperanza que los chicos ven para el país es echarlo abajo y no reconstruirlo por ningún motivo... quizá fue allí donde comenzó. Considerando todas estas cosas, descubrí que en realidad yo no conocía chicos así, no conocía a nadie que no quisiera hablar con aquellos de nosotros que no hacía mucho habíamos sido muchachos. Sabía que había algo que se le podía decir a una persona que dice «Paz» en vez de «Hola», pero no sabía exactamente qué podía ser.

¿Qué pasaría, pensé, si un hombre en un pequeño aeroplano de alas de lona aterrizara en un camino y se ofreciera para llevar a un autoestopista que espera junto a su mochila? O mejor aún, ¿qué ocurriría si un par de pilotos llevaran en sus aviones a un par de chicos de ciudad a dar un paseo de 200 kilómetros, o de 2.000 kilómetros, un vuelo de una o dos semanas por las colinas, las granjas y las llanuras de Estados Unidos? Invitar a muchachos que nunca han visto el país más allá de lo que divisaban desde la verja de la escuela o del paso elevado que atraviesa la carretera.

¿Quiénes cambiarían, los chicos o los pilotos? Quizás ambos. ¿Pero qué tipo de cambio sería ése? ¿En qué puntos se tocarían sus vidas y en cuáles estarían a tal distancia que no serviría de nada dar voces desde otro lado del abismo?

La única manera de saber qué puede ocurrir con una idea consiste en llevarla a la práctica, y así surgió la Aventura a Campo Traviesa.

El primer día de agosto de 1971 —en realidad ya era una tarde nublada cuando aterricé en Sussex Airport— llegué a Nueva Jersey para reunirme con los demás.

Louis Levner poseía un Taylorcraft 1946; le gustó la idea del vuelo y no lo pensó dos veces. Como objetivo elegimos el encuentro de pilotos de la EAA, en Oshkosh, Wisconsin, una razón suficiente para volar incluso si los demás se arrepentían a última hora.

Glenn y Michelle Norman, de Toronto, Canadá, se enteraron del vuelo y aunque no eran hippies, no conocían Estados Unidos y se sentían ansiosos de ver el país desde su Luscombe 1940.

Me esperaban en el aeropuerto dos muchachos que tenían un aspecto que los anunciaba como hippies ante todo el mundo. El pelo hasta los hombros, un trapo amarrado alrededor de la cabeza, tejanos desteñidos, mochilas y rollos de mantas a los pies.

Christopher Kask, serio, no violento y prácticamente mudo ante extraños, había obtenido una beca Regents al salir de la escuela secundaria, una distinción reservada para el dos por ciento superior del total de los estudiantes. Sin embargo, no estaba seguro de que la universidad fuese la mejor amiga de los jóvenes, y la idea de obtener un título para conseguir un trabajo mejor no le parecía que fuese una verdadera educación.

Joseph Giovenco, más alto, más abierto con los demás, lo miraba todo con el cuidadoso ojo de un fotógrafo. Sabía que había un futuro en el vídeo como forma artística, y eso estudiaría llegado el otoño.

Ninguno de nosotros sabía lo que iba a suceder, pero la idea de volar resultaba entretenida. Nos encontramos en Sussex y echamos ansiosas miradas al cielo, a las nubes y la neblina, sin decir mucho porque todavía no estábamos seguros de cómo teníamos que hablarnos entre nosotros. Finalmente, con un gesto de asentimiento, metimos nuestras cosas en el avión, hicimos arrancar los motores, corrimos velozmente por la pista y nos elevamos hacia el cielo. Con el ruido de los motores, resultaba imposible intentar averiguar qué pensaban los chicos al verse en el aire.

Lo que yo pensaba era que no íbamos a llegar muy lejos en ese primer vuelo. Las nubes se arremolinaban en grises calderos sobre las cadenas del Oeste y había retazos de neblina humeando entre las ramas de los árboles. Bloqueado el Oeste, nos dirigimos hacia el Sur. Avanzamos 15, 20, 25 kilómetros y, finalmente, sintiendo que la atmósfera hervía y se espesaba sobre nuestras cabezas, aterrizamos en una pequeña franja de hierba cerca de Andover, Nueva Jersey.

En medio del silencio de aquel lugar, la lluvia empezó a caer suavemente.

—No es lo que llamaríamos un comienzo afortunado —dijo alguien.

Pero el entusiasmo de los muchachos no había disminuido.

—¡Hay mucho terreno en Nueva Jersey! —dijo Joe—. ¡Yo creía que estaba todo poblado!

Yo tarareé la melodía de «Mosquitos, apártense de mi puerta» y extendí mi manta sobre la hierba, feliz de que no estuviéramos todos tristes y pesimistas ante el pésimo tiempo que nos había tocado, y con la esperanza de que al día siguiente amaneciera despejado y siguiéramos nuestro camino por encima del horizonte.

Llovió toda la noche. La lluvia golpeaba las alas con el ruido de piedrecillas que caen sobre un tambor. Al principio se precipitaba silenciosamente sobre la hierba, pero luego salpicaba cuando el pasto se convirtió en un pantano. A medianoche, ya habíamos perdido toda esperanza de ver las estrellas y de no dormir en el barro; a la una, nos habíamos acomodado dentro de los aviones, intentando por lo menos dar una cabeceada. A las tres de la mañana, después de horas sin pronunciar una palabra, Joe

dijo:

—Nunca en mi vida había estado en medio de una lluvia tan intensa.

Amaneció tarde a causa de la neblina... tuvimos neblina y nubes y lluvia, durante cuatro días seguidos. Cuatro días de despegar aprovechando cada pequeña señal de calma en el cielo, cuatro días de esquivar las tormentas, de desviarnos, de saltar de un pequeño aeródromo a otro. En total habíamos volado 100 kilómetros en dirección a Oshkosh, situado a 1.600 kilómetros de distancia. Dormimos en un hangar en Stroudsburg, Pennsylvania; en la oficina de un aeropuerto en Pocono Mountain; en la escuela de un club aéreo de Lehighton.

Decidimos llevar un diario del vuelo. A raíz de eso y de nuestras conversaciones bajo la lluvia y entre la neblina, empezamos a conocernos un poco.

Joe, por ejemplo, se convenció de inmediato de que los aviones tenían una personalidad, que tenían su temperamento como la gente, y no le importaba decir que el aparato blanco y azul, allí en el rincón del hangar, lo ponía nervioso.

—No sé por qué. Es la manera que tiene de quedarse allí mirándome. No me gusta.

Los pilotos no dejaron pasar la ocasión y contaron historias de aviones que tenían características propias y hacían cosas que parecían imposibles: despegar en distancias increíblemente cortas cuando tenían que hacerlo para salvar la vida de alguien, o deslizarse por largos trechos sobre terrenos desiguales. Luego se habló sobre cómo funcionan las alas y los controles de vuelo y los motores y las hélices y luego acerca de escuelas atestadas y de la droga en las universidades, luego de cómo ocurre que, tarde o temprano, aquello a lo que el hombre se aferra en su mente, se convierte en realidad en su vida. Afuera, la negra lluvia; dentro, el eco y el murmullo de voces.

En el diario escribíamos todo lo que no teníamos ganas de decir en voz alta.

«¡Esto sí que vale la pena! —anotó Chris Kask al cuarto día—. Cada mañana trae una serie de sorpresas. Han sucedido cosas realmente increíbles. Un tipo nos presta su Mustang, otro nos presta el Cadillac, todo el mundo nos permite dormir en los aeropuertos y hace lo imposible por ser amable. No importa dónde estemos y ni siquiera si llegaremos alguna vez a Oshkosh. En cualquier sitio se está bien.»

La bondad de la gente era algo que los chicos apenas podían creer.

«Yo solía entrar con Chris a alguna tienda o caminar con él por la calle —escribía Joe— y miraba a la gente que lo observaba. Tenía el pelo tan largo como ahora, o quizá más. Pasaban junto a él y lo examinaban, incluso a veces se detenían y mostraban una expresión de sorpresa o hacían algún comentario. Lo censuraban. Uno podía ver el desagrado en sus ojos ¡y ni siquiera sabían quién era!»

Después de eso me dediqué a observar a la gente que observaba a nuestros hippies. Al verlos por primera vez siempre sufrían un desagradable sobresalto, la misma

sorpresa que me llevé cuando yo los vi por primera vez. Pero, si alguno de ellos tenía la posibilidad de decir algo, de demostrar que eran personas amables y que no planeaban repartir bombas y volarlo todo, ese destello de hostilidad se desvanecía en cuestión de segundos.

Una vez nos vimos atrapados por el tiempo sobre las sierras del oeste de Pennsylvania. Descendimos, dimos una vuelta y aterrizarlos en un largo campo de heno cortado, junto al pueblo de New Mahoning.

Apenas nos habíamos bajado cuando llegó el dueño de la granja en su camioneta, haciendo crujir suavemente el húmedo rastrojo.

—¿Tienen algún problema? —preguntó, y luego frunció el ceño al ver a los muchachos.

—No, señor —respondí—. Casi nada. Las nubes estaban un poco bajas y pensé que sería mejor aterrizar en vez de estrellarse con alguna colina allá arriba. Espero que no le importe...

Hizo un gesto de asentimiento.

—No se preocupe. ¿Están todos bien?

—Gracias a su campo, sí.

A los pocos minutos aparecieron por el camino de tierra que llevaba al campo otras tres camionetas y un coche. Por todos lados se hablaba con curiosidad y animación.

—... los vi volando bajo sobre la casa de Nilsson y me imaginé que tendrían problemas. ¡Luego aparecieron los otros dos y bajaron y de repente todo estaba en silencio y no sabía qué había ocurrido!

Toda la gente llevaba el pelo bien cortado y se había afeitado cuidadosamente. Parpadearon al ver el pelo largo y los trapos amarrados a la cabeza y ya no estaban muy seguros de qué se habían encontrado allí.

Luego oyeron lo que Joe Giovenco estaba diciendo a Nilsson.

—¿Ésta es una granja, una auténtica granja? Es que nunca he visto una verdadera... Soy de la ciudad... eso no será maíz, ¿verdad?, eso que crece allí en el suelo...

Los entrecejos fruncidos se desvanecieron en una sonrisa como velas que se encienden lentamente.

—Por supuesto que es maíz, hijo, y ahí es donde crece. A veces da algunas preocupaciones. Esta lluvia ahora, por ejemplo. Mucha lluvia y luego un gran viento y tienes toda la cosecha en el suelo, y ahí sí que estás en dificultades, sí señor...

Por alguna razón, era una buena escena para mirar.

Uno podía ver en sus ojos lo que pensaban. Los hippies que un tipo combate son los hoscos, aquellos a los que no les importa la lluvia ni el sol ni la tierra ni el maíz... los que no hacen otra cosa que hablar mal del país. Pero estos chicos, se ve que no son de ese

tipo, uno se da cuenta de inmediato.

Cuando se despejaron las colinas, les ofrecimos llevarlos a dar una vuelta en el avión, pero ninguno estaba totalmente dispuesto. Hicimos arrancar los motores, dimos un salto que nos llevó del heno al cielo, mecimos las alas para despedirnos y seguimos nuestro camino.

«¡Asombroso! —escribió Chris en el diario esa noche—. Hemos aterrizado en un campo y hablado con granjeros que tenían acento sueco e irlandés. No tenía idea de que existieran en Pennsylvania. Todo el mundo es sumamente amable. Amistoso. Realmente me ha abierto los ojos. He echado abajo muchas de mis defensas. Simplemente no me preocupo y confío en que las cosas resultarán. Todos mis pequeños planes para el futuro se han venido al suelo. Sencillamente ya no estoy seguro de nada y eso es bueno porque te enseña a seguir la corriente de las cosas.»

Desde ese día, flotamos hacia el Oeste en un transparente aire azul sobre verdes tierras y granjas, que eran como luz del sol que ha germinado.

Después de todas las explicaciones que les habíamos dado en tierra, Chris y Joe estaban preparados para hacerse cargo de los controles. Hicieron sus primeras horas de instrucción acompañada volando en formación.

—Haz pequeñas rectificaciones, Joe, ¡Pequeñas rectificaciones! Tienes que dejar el otro avión más o menos... allí, bien. ¿De acuerdo? Ya lo tienes, estás volando. Pequeñas rectificaciones ahora. Un poco más de potencia ahora, cierra un poco. ¡Rectificaciones!

Antes de que pasaran muchas horas, podían de hecho mantenerse en formación. Era difícil para ellos, se les hacía más complicado de lo que en realidad tenía que ser, pero de todos modos les encantaba y después del despegue esperaban como buitres para hacerse cargo de los controles y practicar un poco más.

Luego comenzaron a despegar ellos mismos... Al principio se desplazaban de un lado a otro como ardillas asustadas; en el último momento se lanzaban sobre las luces de la pista o los indicadores de la nieve, en los costados. Cuando consiguieron despegar con suavidad, practicamos ejercicios de pérdida de velocidad y una o dos barrenas, al deshacer la formación, y por último empezaron a aterrizar, aprendiendo y absorbiéndolo todo como esponjas en el agua.

Por nuestra parte, todos los días aprendíamos algo de sus vidas y de su idioma. Practicábamos el uso de expresiones hippies, y mi libreta se convirtió en un diccionario de esa lengua. Joe insistía en que yo debía ligar las palabras con más cuidado; repetíamos la frase «eh, hombre, ¿qué pasa?» una y otra vez, pero resultaba más difícil que volar en formación... Nunca conseguí la entonación exacta.

—«Sabes» —explicaba Joe— significa «Hmm» o «Ah.» «Adelante» quiere decir «Estoy totalmente de acuerdo», y sólo se emplea después de una afirmación obvia y en

general la dicen los idiotas.

—¿Qué es «hacer la escena»? —pregunté.

—No sé. Nunca la he hecho.

Aunque en mi libreta había muchas notas respecto del idioma de las drogas (marihuana es también Mary Jane; hierba, «pot», humo y *Cannabis sativa*; un «nick» es una bolsa de marihuana de cinco dólares; «en el espacio» se usa para describir cómo se siente la persona que la fuma), ninguno de los muchachos había llevado hierba a la Aventura a Campo Traviesa. Esto me dejaba perplejo ya que pensaba que todo hippie que se preciara de tal tenía que fumarse por lo menos un pitillo al día. Les pregunté entonces qué ocurría.

—Uno fuma sobre todo por aburrimiento —dijo Chris.

Esto explicaba que no los viera consumir drogas; luchar contra una tormenta, aterrizar en un campo de heno, aprender a volar en formación, a aterrizar y despegar... el aburrimiento no era un problema que tuviesen que afrontar.

En medio de mis prácticas idiomáticas, me di cuenta de que los chicos habían comenzado a aprender la jerga aeronáutica sin necesidad de diccionarios.

—Hombre —pregunté a Joe un día—, esta palabra «lanzarse», sabes. No la capto. ¿Cómo la usarías en una frase?

—Puedes decir: «Hombre, estoy lanzado.» Es la sensación que tienes cuando fumas marihuana y sientes que la parte superior del cuello empieza a penetrar en tu cabeza. —Pensó un momento y luego se iluminó—. Es lo mismo que experimentas cuando sales de una barrena.

De pronto comprendí lo que era lanzarse.

Palabras como «picado», «barrena» y «viento de cola» aparecían en su conversación. Aprendieron a hacer girar la hélice para echar a andar el motor, seguían en el doble control cualquier error, patinazo, aterrizaje en una pista corta o despegue en pista blanda, que hacíamos. Incluso captaban detalles.

Luego una noche, sentado junto al fuego, Chris preguntó:

—¿Cuánto cuesta un avión? ¿Cuánto dinero se necesita para volar, digamos, durante un año?

—Mil doscientos, mil quinientos dólares —le informó Lou—. Puedes volar por dos dólares la hora...

—¡Mil doscientos dólares! —exclamó Chris, asombrado.

Se produjo un largo silencio.

—Sólo son seiscientos por cabeza, Chris —dijo Joe.

El encuentro en Oshkosh resultó una feria que no los impresionó. Los aeroplanos no les interesaban tanto como la idea de volar, la idea de conducir alguna motocicleta

aérea que los sacara del camino y dejara atrás las calles y los semáforos, y los lanzara al descubrimiento de su país. Esta idea empezó a ocupar cada vez mayor parte de sus pensamientos.



Al regreso, nuestra primera parada fue en Rio, Wisconsin. Allí llevamos un total de treinta pasajeros a dar un paseo y sobrevolar el pueblo. Los muchachos los ayudaron a subirse a los aviones y a los que habían ido a mirarlos y les explicaron lo que era volar. Descubrieron que era posible que una persona saliera sin ganar ni perder, si tenía un avión propio. Esa tarde recibimos cincuenta dólares entre contribuciones y donaciones, con lo cual compramos combustible, aceite y comida para algunos días. En Rio, el pueblo nos invitó a una merienda en la que había ensaladas, perros calientes, judías y limonada, lo cual compensó por aquellas noches de mantas mojadas y mosquitos hambrientos.

Glenn y Michelle Norman nos dejaron en este punto para seguir hacia el Sur, visitar amigos y ver algo más de Estados Unidos.

«No hay nada más poético, nada más triste y alegre —escribió Chris en el diario— que ver a un amigo alejarse en un avión.»

Volamos hacia el Sur, cuatro en dos aviones, luego hacia el Este y finalmente al

Norte.

En cuanto a cielos atestados, ese lunes por la tarde vimos un total de dos aviones en todo el espacio aéreo del área metropolitana de Chicago.

Y en lo que respecta a 1984, vimos los caballos y los coches del Indiana Amish en los caminos rurales y yuntas de tres caballos que arrastraban el arado por los campos.

El último día aterrizamos en el campo de heno del señor Roy Newton, no lejos de Perry Center, Nueva York. Conversamos con él un momento y le pedimos autorización para pasar la noche en sus tierras.

—Por supuesto que pueden quedarse —dijo—. Sólo les pido que no hagan fuego... La paja, ustedes saben...

—No haremos fuego, señor Newton —prometimos—. Gracias por permitir que nos quedemos.

Más tarde, fue Chris el primero que habló.

—Realmente uno consigue lo que quiere con un aeroplano.

—¿Qué quieres decir?

—Imagínate que hubiésemos llegado en un coche o en bicicleta o caminando. ¿Qué posibilidades hubiésemos tenido de que nos dejara quedarnos aquí con tanta amabilidad? Pero, como vas en un avión y está oscureciendo, ¡puedes aterrizar donde quieras!

No parece justo, pero es así. Es un privilegio que uno tiene como piloto y los chicos lo comprendieron.

Al día siguiente habíamos aterrizado en el Sussex Airport, Nueva Jersey, y la Aventura a Campo Traviesa había concluido oficialmente. Diez días, 3.200 kilómetros, treinta horas de vuelo.

—Me da pena que haya terminado —comentó Joe—. Fue fabuloso, y ahora ha terminado.

Esa noche volví a abrir el diario y advertí que Chris Kask había hecho una última anotación.

«He aprendido toneladas. Esto ha abierto mi mente y me ha permitido ver una serie de cosas que existen fuera de Hicksville. Lo veo todo bajo una perspectiva nueva. Puedo retroceder un poco y observarlo todo desde un punto de vista diferente. Y me he dado cuenta de que esto es muy importante no sólo para mí, sino también para los que hacíamos el viaje y para la gente que encontrábamos, y me di cuenta de ello mientras me estaba sucediendo, lo que produce una sensación muy extraña. Me ha provocado muchos cambios tangibles e intangibles en la mente. Gracias.»

Allí estaba la respuesta que yo buscaba; eso es lo que podemos comunicar a los chicos que nos dicen «Paz» en vez de «Hola.» Podernos responder «Libertad», y gracias

a un avión ligero de segunda mano y alas de lona, pudimos mostrarles lo que queríamos decir.

Demasiados pilotos estúpidos

«El problema no es que haya demasiados pilotos —dijo sabiamente alguien—; ¡lo que ocurre es que hay demasiados pilotos estúpidos!»

¿Existe algún aviador que no esté de acuerdo? Incontables como las hojas de un bosque son las veces en que he seguido la línea de vuelo a la altitud exacta, a una perfecta distancia de la pista —la distancia precisa para planear si fallaba el motor—, todo cuidadosamente calculado para iniciar la aproximación final. Y he mirado y visto a un patán en los últimos 3 kilómetros de la aproximación, llevando el avión hasta el máximo sólo con el motor, sin pensar en la remota posibilidad de que la hélice pudiese dejar de girar.

Y con eso me despedía de mi hermosa trayectoria, disminuía la aceleración y levantaba el morro para un vuelo lento que me permitiera salvar lo que pudiera. Más de una vez he dicho a mi tablero de instrumentos que allá abajo había un hombre de sólida cabeza de piedra al que no le importa el hecho de que cuando vuela de forma descuidada destruye la trayectoria de vuelo de los demás también, porque cada uno tiene que luchar para obtener espacio. Pero yo, que normalmente soy amable con la gente y nunca murmuro contra la demoníaca estupidez que me rodea en las carreteras, he criticado duramente a otro piloto. ¿Por qué?

Quizá lo critique porque puedo esperar de vez en cuando cierta ignorancia en la gente que camina por la superficie de la tierra, pero exijo perfección de cualquiera que ha elegido elevarse hacia el cielo. Descubrir lo contrario me produce una aplastante decepción.

¿Demasiados pilotos estúpidos? Sí, en realidad. Vaya, si todo el mundo fuese tan buen aviador como usted y yo, no habría ningún problema ni ninguna inquietud respecto del futuro de la aviación.

La respuesta está en la educación. Enseñarle a este patán a volar según una trayectoria adecuada mediante la sencilla técnica metodológica de apagarle el motor en esa desenfrenada aproximación final. ¡Con eso aprenderá! Construyan nuevos aparatos garantizados de fábrica para fallar por lo menos una vez cada 500 horas y habrá buenos pilotos en el cielo.

Éstas son las cosas que mascullo, fulminante, frente a mi tablero de instrumentos, fijándome dónde aterrizan los infractores (dando botes por supuesto), mirándolos con tranquila ira allá en tierra. Pero se recuperan en cuanto salen del aparato; se convierten en seres normales, amables y sonrientes, sin sospechar en lo más mínimo los estragos

que han causado en mi trayectoria de vuelo. Los miro y finalmente sacudo la cabeza, guardo silencio y me alejo.

Pero, sin embargo, hubo una vez en que me equivoqué en un aterrizaje. Yo... fallé.

Aunque nadie me estaba mirando y aunque nunca repetiría la falta, resultaba inquietante.

Esta inquietud adquirió mayores proporciones en la pequeña ciudad de Mount Ayr, Iowa, un atardecer en que nos acercábamos a una estrecha pista de hierba que había quedado a cargo de los gorriones y las alondras.

Otros tres aviones volaban conmigo y estaban pilotados por 1) un piloto de charters, 2) un capitán de una línea aérea, que se encontraba de vacaciones y 3) un alumno de tercer año de la universidad al mando de su primer avión.

Empezaba a oscurecer y yo me sentía preocupado por el muchacho. Descendí para aterrizar y por alguna razón me costó muchísimo trabajo controlar el recorrido en tierra. Me multipliqué por la cabina tratando de mantener derecho el biplano y en esa tarea utilicé cada centímetro de la pista. El capitán fue el siguiente, y también tuvo dificultades y necesitó mucho espacio. El piloto de charters no tuvo mejores resultados; dadas las condiciones, lo hizo tan mal como nosotros. A estas alturas, ya estaba bastante preocupado por el muchacho. No era un desafío fácil, pero el pobre chico no tenía otra alternativa. Los que estábamos en tierra salimos de nuestras cabinas y nos juntamos en un pequeño nudo de inquietud.

—Spence, éste es un aterrizaje difícil —dije al capitán—. ¿Crees que Stu podrá hacerlo bien?

—No sé. Hay una maldita corriente al final de la pista...

Todos arrugamos la frente y nos quedarnos observando.

El chico no bajó de inmediato. Sobrevoló la hierba a poca altura y luego hizo algo extraño: dio la vuelta y aterrizó en la dirección contraria. Hermoso como una pintura de Amendola... El avión tocó tierra, rodó unos pocos cientos de pies y se detuvo. Los tres permanecemos mudos. En medio del silencio, el chico apagó el motor y se bajó del aparato.

—¿Eh, qué os ha pasado a vosotros? —preguntó, con el tono respetuoso del joven inexperto—. ¿Por qué habéis aterrizado a favor del viento? ¿O soy yo el equivocado? Hay que aterrizar contra el viento, ¿verdad?

Se quedó en silencio un momento y luego preguntó:

—¿Dick? ¿Spence? ¿John? ¿Por qué habéis aterrizado a favor del viento?

Recayó sobre mí la designación de portavoz de los pilotos experimentados; entre los tres llevábamos algo más de quince mil horas de vuelo.

—Bueno, sabes, se trata de lo siguiente... aterrizamos a favor del viento... eh...

aterrizamos a favor del viento porque no queríamos que nos diera el sol en los ojos, por el vértigo, tú sabes, cuando el sol te da en los ojos a través de la hélice...

Dije todo eso en voz baja y rápida con la esperanza de que los demás cambiaran rápidamente de tema.

—¿Qué quieres decir? —preguntó Stu, perplejo—. El sol se acaba de poner. ¡Hace diez minutos que está detrás de esas colinas! Oíd, muchachos, no habréis... aterrizado a favor del viento por error, ¿verdad?...

—Pues bien, sí, yo iba a la cabeza y aterricé a favor del viento por equivocación si quieres saberlo, y Spence y John me siguieron e hicieron lo que yo hice; eso es lo que ocurrió, tengo hambre; ha sido un día muy largo, ¿no es cierto, Spence?; no nos vendría mal comer algo ¿no creéis?, vamos a buscar un lugar donde cenar...

—¡Por error! ¡Pero si allí hay una manga para indicar la dirección del viento! Estos tres fabulosos pilotos... ¡han aterrizado a favor del viento por error!

Creo que actualmente se enseña a los chicos a insistir en esa forma sobre ciertas cosas.

Entonces se echó a reír y sólo se detuvo cuando advirtió que nuestra hosca mirada indicaba que no nos parecía divertido y que lo tiraríamos de cabeza al río si no mostraba más respeto por sus mayores.

Y aquí termina la historia. De vez en cuando, como los veteranos que llevan cuarenta años de vuelo y aterrizan ocasionalmente en un aeropuerto equivocado, somos nosotros los que tenemos la cabeza de piedra... ¡ese estúpido patán en el cielo somos nosotros!

¿Qué se puede hacer cuando un piloto tan bueno como usted o como yo tiene un lapso momentáneo?

La respuesta no ha cambiado. Educación. Pero en este caso lo que tenemos que aprender es que no importa el número de veces que hayamos aterrizado o despegado, nunca podemos darnos el lujo de hacerlo medio dormidos o por costumbre; que junto con la familiaridad debe llegar el conocimiento de que, mientras más nos perfeccionamos, más penetrante, abrumadora e intolerable se hace la estupidez al hallarla en nosotros.

Esto es aprendizaje. Ninguno de los tres veteranos ha vuelto aterrizar a favor del viento en los últimos dos años y hay posibilidad de que nunca volvamos a hacerlo. Y les garantizamos solemnemente, como promesa y servicio a la aviación, que la primera vez que ese chico aterrice a favor del viento no podrá olvidarlo ni una sola vez durante el resto de su vida.

Piense en el color negro

Piense en el color negro. Imagíneselo encima, debajo y a su alrededor; no un tono intenso como el alquitrán, sino sólo una oscuridad sin horizonte ni luna que le den una referencia o una luz.

Piense en el color rojo. Imagínese un poco de suave matiz rojo delante de usted, sobre el tablero de los instrumentos. Permítale mostrar apenas las esferas de veintidós instrumentos con fantasmales agujas que señalan borrosas indicaciones. Deje que el rojo se extienda suavemente hacia uno y otro lado. Si mira, sólo alcanza a ver su mano izquierda sobre la palanca de gases y la derecha sobre la palanca de control.

Pero no mire hacia el interior, lleve la vista hacia afuera, a la derecha. A tres metros del plexiglás que mantiene la presión a su alrededor hay una luz roja que parpadea. Está unida al ala izquierda del avión que guía la formación. Usted sabe que el avión es un F-86F, que sus alas se inclinan en un ángulo de 35 grados, que en su fuselaje lleva un motor a reacción J47-GE-27 de flujo axial, seis ametralladoras calibre cincuenta, una carlinga como la suya y un hombre. Pero para todo eso usted hace un acto de fe; lo único que ve es una borrosa luz roja que parpadea.

Piense en sonido. El quejido bajo, incesante y misterioso de una dinamo detrás. En algún lugar del difuso tablero un instrumento le está diciendo que el motor marcha al noventa y cinco por ciento de sus rpm; que la inyección del combustible se está realizando a una presión de doscientas libras por pulgada cuadrada; que hay treinta libras de presión del aceite en los cojinetes; que la temperatura en la tobera de salida, detrás de las cámaras de combustión y del rotor de la turbina, es de quinientos setenta grados centígrados. Sigue escuchando el quejido.

Piense en sonido. Piense en el siseo de la estática en la espuma plástica de los audífonos de su casco. Estática que otros tres hombres en un radio de 18 m están escuchando. Un radio de 18 m, a 10.800 m de altitud, cuatro hombres juntos y solos surcando veloces el enrarecido aire negro.

Presione con su pulgar izquierdo, y cuatro hombres lo escucharán hablar, podrán enterarse de lo que siente, a 11 kilómetros de una tierra que no puede ver. Pero usted no habla ni ellos tampoco. Cuatro hombres solos con sus pensamientos, volando tras la luz intermitente del avión del jefe.

En su vida todo lo demás es normal y corriente; usted va al supermercado y a la gasolinera y a veces dice: «¡Salgamos a comer fuera esta noche!» Pero de vez en cuando se aleja de ese mundo, hacia la distante oscuridad de un cielo tachonado de estrellas.

—Jaque Tres, comprobar el oxígeno.

Usted aleja ligeramente el avión de la luz intermitente y mira hacia el difuso color rojo del interior de su carlinga. Oculta en un rincón hay una aguja luminosa que señala dos-cincuenta.

Su pulgar da un golpecito en el botón del micrófono, no hay ninguna razón para iniciar una conversación.

Sus propias palabras suenan extrañas después del largo silencio.

—Jaque Dos, oxígeno normal, dos-cincuenta.

Llegan otras voces en la oscuridad.

—Jaque Tres, oxígeno normal, dos-treinta.

—Jaque Cuatro, oxígeno normal, dos-treinta.

El silencio vuelve a llenarlo todo, y usted se acerca de nuevo a la luz intermitente.

¿Qué es lo que me hace diferente del hombre que está detrás de mí en la cola del supermercado?, se pregunta. Quizás él piense que soy distinto porque tengo el glorioso trabajo de piloto de caza. Piensa en mí en términos de fragmentos de noticiarios y en un difuso borrón plateado en los festivales aéreos. La película y la velocidad son sólo parte de mi trabajo, así como preparar el informe sobre el presupuesto anual es parte del suyo. Mi trabajo no me hace distinto a los demás. Sin embargo, sé que soy diferente porque tengo una posibilidad que él no tiene. Puedo ir a lugares que nunca verá, a menos que levante la vista hacia las estrellas.

En todo caso, no es el hecho de encontrarme aquí lo que me separa de aquellos que pasan su vida en tierra, es el efecto que este distante y solitario lugar tiene sobre mí. Experimento impresiones que no pueden ser igualadas en ninguna otra parte, impresiones que él nunca tendrá. Sólo pensar en la realidad del espacio que rodea esta cabina produce una sensación extraña. A tres metros a mi derecha o izquierda hay un lugar donde el hombre no puede vivir, al que no pertenece. Lo atravesamos veloces como ciervos asustados en un campo abierto, donde detenerse es jugar con la muerte.

Uno realiza pequeños movimientos automáticos con la palanca de control para mantenerse en posición con la luz roja.

Si fuera de día, me sentiría a mis anchas; una mirada hacia abajo nos mostraría lagos y montañas, ciudades y carreteras, cosas conocidas hacia las que podemos planear y sentirnos cómodos. Pero no es de día. Nadamos a través de un fluido negro que oculta nuestro cielo y nuestra tierra. Si el motor falla ahora, no habrá lugar hacia donde planear, ni ninguna decisión que tomar. Mi avión puede planear durante 160 kilómetros si las rpm bajan a cero y se enfría la tobera de cola, pero se supone que tengo que tirar de las empuñaduras, apretar el disparador y flotar hacia abajo a través de la oscuridad en mi paracaídas. A la luz del día, se espera que intente salvar el avión,

llevarlo hacia alguna pista de aterrizaje. Pero es de noche, afuera está oscuro, no puedo ver.

El motor sigue ronroneando fielmente y las estrellas no dejan de brillar. Uno vuela siguiendo la luz intermitente y se hace preguntas.

Si en este momento fallara el motor de nuestro jefe, ¿qué podría hacer yo para ayudarlo? La respuesta es muy simple: nada. En ese momento vuela a seis metros de distancia, pero si necesitara mi ayuda, yo estaría tan distante como Sirio, allá arriba. No puedo introducirlo en mi carlinga ni sostener su avión en el aire, ni siquiera guiarlo hasta una pista iluminada. Podría dar su posición para las patrullas de rescate y desearle «Buena suerte» antes de que disparara su asiento eyectable hacia la oscuridad. Volamos juntos, pero estamos tan solos como cuatro estrellas en el cielo.

Uno recuerda haber conversado con un amigo al que le ha ocurrido justamente eso: abandonó su avión en la noche. Se le había incendiado el motor, y el resto de la formación había sido totalmente incapaz de prestarle ayuda. Mientras su avión disminuía la marcha y empezaba a descender, uno de ellos le dijo: «No esperes demasiado para saltar.» Esas impotentes palabras fue lo último que escuchó antes de salir disparado hacia la noche. Ése era un hombre al que conocía y con el que había volado, un hombre con el que había cenado y con quien se había reído de los mismos chistes y en ese momento le estaba diciendo: «No esperes demasiado...»

Cuatro hombres volando juntos y solos a través de la noche.

—Jaque, comprobación del aceite.

Una vez más, la voz del jefe interrumpe el silencio del ligero rugido del motor. Una vez más uno se aleja y lee lo que señala la borrosa aguja.

—Jaque Dos, dos mil cien libras —responde mi voz, como si fuera la de un extraño, dirigiéndose a la débil estática.

—Jaque Tres, dos mil doscientas.

—Jaque Cuatro, dos mil cien.

Vuelve a ocupar su lugar, vuelve el parpadeo de la luz roja.

Despegamos hace sólo una hora y el indicador de combustible ya señala que ha llegado el momento de descender.

Acatamos lo que nos dice. Qué extraño es el completo respeto que sentimos por el indicador de combustible. Pilotos que no respetan las leyes de Dios ni las del hombre respetan ese indicador. No hay forma de hurtarle el cuerpo a esa ley, no presenta una difusa amenaza de castigo en un futuro indefinido. No es nada personal. Si no aterriza pronto, dice fríamente, su motor se detendrá mientras todavía se encuentra en el aire y se verá lanzado hacia la oscuridad.

—Jaque, verificar descenso y frenos... ahora.

Un viento negro ruge en el exterior mientras las dos planchas de metal que son nuestros frenos oponen resistencia al empuje del motor. La luz roja sigue parpadeando, pero ahora uno empuja la palanca hacia delante para seguirla hacia abajo, en dirección a la tierra invisible. Pensamientos abstractos vuelan hacia las profundidades de la mente y uno se concentra en el vuelo en formación durante el abrupto descenso. Esos pensamientos son para las alturas, porque, a medida que se acerca la tierra, hay más cosas que hacer para llevar el avión sin riesgos. Pensamientos temporales, concretos, vitales se mezclan en la mente.

Aléjate un poco, estás demasiado cerca del ala. Vuela suavemente, no dejes que un viento te haga salir de la formación.

Una turbulencia impersonal golpea tu avión mientras viras hacia la doble hilera de luces blancas que señalan la pista.

—Jaque, iniciando aproximación, tres fuera con cuatro.

—Roger Jaque, tiene primer lugar en el tráfico, vientos Oeste Noroeste a cuatro nudos.

Es curioso que en nuestras cabinas herméticas, a trescientas millas por hora, todavía tengamos que enterarnos de qué hace el viento, el viejo viento.

—Jaque, en aproximación final.

No hay que pensar ahora, sólo vale el hábito y los reflejos. Frenos y palanca del tren de aterrizaje, flaps y palanca de gases. Uno sigue la trayectoria de aterrizaje y al minuto siente el tranquilizador chillido de las ruedas sobre el asfalto.

Piense en el color blanco. Piense en una deslumbrante luz artificial reflejada a través de las enceradas cubiertas de las mesas del barracón de los pilotos. Un anuncio en la pizarra: «Fiesta para el escuadrón... esta noche a las 21 horas. Toda la cerveza que sea capaz de beber, ¡gratis!»

Ya está en tierra. Ha vuelto a casa.

Encontrado en Pharisee

Ocurrió un día martes en Pharisee, Wyoming. Recuerdo que acababa de enterarme de que me quedaría detenido en tierra durante una semana porque los mecánicos autorizados estaban ocupados y no podrían cambiar el aceite del avión hasta el martes siguiente. Había volado durante veinticuatro horas y cincuenta y siete minutos desde mi último cambio de aceite, que hacía cada veinticinco horas, de modo que, por supuesto, no podía volar.

Cuando me volvía para abandonar el taller de reparaciones autorizado por la AFA, se escuchó un gran trueno en el cielo y una docena de aviones ligeros aterrizaron repentinamente en la hierba, en un lugar donde estaba prohibido aterrizar, y, según me enteré más tarde, sin radio. Convergieron en dirección al taller de reparaciones, autorizado por la AFA, como múltiples relámpagos, y una docena de enmascarados vestidos de negro saltaron de las cabinas y nos rodearon. Llevaban en la mano pistolas del 44 amartilladas.

—Nos apoderaremos de sus archivos técnicos en el acto —dijo el jefe de los proscritos, con voz baja y tranquila. Una capa de seda negra colgaba de sus hombros y de la fría manera en que apuntaba el revólver se desprendía que había hecho esto muchas veces antes—. Todo lo que tienen, cualquier cosa escrita sobre un aeroplano o un motor, sáquenlo, por favor.

Resultaba absurdo, increíble, en nuestros días... ¡un atraco! Empecé a dar voces, pero el inspector autorizado por la AFA dijo, sin mover un músculo:

—Hagan lo que les dice, muchachos; denle los archivos con los datos técnicos.

Tres de los mecánicos autorizados retrocedieron hacia el despacho, seguidos por los bandidos.

—¿Qué pasa aquí? —pregunté—. ¿Qué es esto?

—Silencio ahí.

—¿Qué es eso de silencio? ¡Esto es ilegal! ¡Socorro! ¡A-F-A!, ¡bandidos!

Cuando desperté, yacía sobre un catre de campaña en una cueva en la roca. Estaba bien iluminada y aparentemente formaba parte de un vasto complejo, una comunidad oculta. Mi avión estaba metido en un hangar de piedra practicado frente a un enorme muro inclinado. Un proscrito vestido de negro acababa de cambiarle el aceite y en ese momento quitaba el montaje del interruptor de la magneto, con lo cual me precipitó a la acción.

—¡Deténgase! ¡No puede hacer eso! Usted no es un mecánico autorizado. ¡Vuelva a

ponerlo en su lugar!

—Si no soy un mecánico autorizado no puedo hacerlo, ¿no es así? —replicó tranquilamente, sin mirarme—. Siento que hayamos tenido que traerlo con nosotros, pero Pharisee tenía más datos de los que pensábamos y tuvimos que tomar su avión para ayudar a transportar la carga. Pensamos que no querría que lo dejáramos. Y su magneto izquierda redujo cincuenta las revoluciones de subida.

Uno no intenta razonar con gente así, pero yo todavía me sentía confundido y no podía pensar con claridad.

—¿Qué pasa con las cincuenta? Puedo tener una reducción de setenta y cinco y siempre estaría dentro de lo permitido.

—Claro que puede, pero lo permitido no es necesariamente lo correcto —replicó, y luego guardó silencio un momento—. Del mismo modo que una cosa correcta no tiene forzosamente que estar permitida. El encendido de esta magneto falla cada minuto y medio en el aire. ¿No se había dado cuenta?

—¿Cómo iba a darme cuenta de eso? Nunca vuelo con una sola magneto. Verifico ambas antes de despegar y, si hay una reducción de menos de setenta y cinco rpm...

—... usted sigue adelante y despegas.

—Por supuesto que sí. Aprendí según las reglas y vuelo según ellas. Siempre me he sentido orgulloso de eso.

—Que Dios nos ampare —fue la única respuesta del proscrito.

Unos minutos más tarde, mientras él trabajaba, me armé de valor y pregunté:

—¿Qué van a hacer conmigo?

—Dejarlo en libertad. En cuanto le paguemos por el uso de su avión. El precio que le cobraremos por reemplazar el resorte del interruptor cubrirá aproximadamente ese valor.

—¿Pagarme? ¡Pero si ustedes son bandidos! ¡Ésta no es una reparación legal! ¿Quién va a poner el visto bueno en el libro de vuelo?

El proscrito se rio desde el fondo de la garganta.

—Ése es su problema, amigo. Lo que a nosotros nos importa es que el avión funcione como debe funcionar. La burocracia se la dejamos a usted.

—¿Y qué me dice de todos los datos técnicos que robaron? —Mis palabras eran cortantes como navajas—. ¿Fueron tan nobles como para pagar por ellos?

—De sobra, ya que me lo pregunta. Pero así es como le gustan las cosas a Drake. Dejamos un motor comprobado en Pharisee... tolerancia de un diez milésimo en todo momento, como en nuestros mejores trabajos. La garantía personal de Drake para tres mil horas de vuelo. Ésas son las cosas que hacemos para obtener mayores datos técnicos...

—Pero, si unos proscritos como ustedes lo revisan aquí, ¡no quedará constancia, no recibirá el visto bueno!

Volvió a reírse, mientras instalaba un disco de distribución, en el eje de la hélice.

—Tiene razón. No ha recibido el visto bueno. Les hemos dejado el motor mejor revisado que existe en el mundo y no es legal. Tendrán que desarmarlo, ¿verdad?... alterar las tolerancias, destruir la garantía. Cuando vuelvan a poner las piezas en su lugar, será sólo un motor más, con una garantía de cincuenta horas. ¡Pero legal, amigo, legal!

Tocó una serie de botones bajo una esfera instalada en la pared.

—Parece que tendrá que pasar la noche aquí. Hay un viento de 32 kilómetros por hora en la pista norte y 37 en la sur.

Sus palabras parecieron definitivas, y eso me asustó.

—Treinta y dos kilómetros por hora no son ningún problema —dije—. Eso es menos de la mitad de la velocidad de desplome de mi avión y, de acuerdo con las reglas, si el viento es menor que...

—Ese viento en estas montañas lo hará pedazos, con lo que usted sabe de su aeroplano.

—Si usted se hubiera dado el trabajo de examinar mi bitácora de vuelo —dije con voz glacial—, habría visto que...

—... que usted tiene un tiempo total de vuelo de 2.648 horas y 29 minutos. Nuestros ordenadores han analizado el tipo de vuelo que usted realiza. Mil de esas horas fueron hechas con piloto automático y las demás volando como si usted mismo fuera un piloto automático. Su verdadero tiempo de vuelo es de dieciséis horas y dieciséis minutos, realizados según lo que nosotros llamamos volar. Y eso no es suficiente para despegar sin riesgos con una brisa de 32 kilómetros.

Hizo girar la hélice ligeramente.

—Espere un momento. Ignoro qué tipo de chifladura padece su ordenador, pero yo sé que puedo manejar mi propio avión.

—Claro que puede hacerlo. Ha registrado 2.648 horas en su bitácora —dijo, y se volvió tan rápido que di un salto. Sus palabras ametrallaron las paredes de roca—: ¿Cuánta altitud se pierde en un viraje uno-ochenta a favor del viento, si el motor se para al despegar? ¿Cuánto tarda en actuar el mecanismo del tren de aterrizaje sólo con la energía de la batería? ¿Qué ocurre cuando aterriza con las ruedas sólo parcialmente abajo? ¿Cómo se lleva a cabo un aterrizaje forzoso con el mínimo daño? Si tiene que cruzar cables eléctricos ¿con qué parte debe golpearlos?

Se produjo un largo silencio.

—Bueno, uno nunca vuelve a la pista si el motor se para al despegar; lo dicen las

reglas...

—¡Las reglas mienten! —exclamó, e inmediatamente lamentó su explosión—. Perdón. Digamos que el motor se detiene durante el despegue después que ha subido a 1.500 metros y virado, de modo que se encuentra sobre el final de la pista.

—Bueno, por supuesto que podría volver...

—¿A 300 metros?

—Es una altitud suficiente para...

—¿Ciento cincuenta metros? ¿Noventa? ¿Treinta? ¿Se da cuenta de lo que quiero decirle? Nuestros instructores nos enseñan que un piloto debe saber la altitud de viraje en cada despegue que hace.

—Entonces, ¿hay proscritos instructores también?

—Sí.

—Y supongo que enseñarán a entrar en barrena y a hacer amplios ochos...

—... y a planear con el motor parado y a realizar aterrizajes forzosos y acrobacia aérea y a volar a la estima y... y montones de cosas que usted ni siquiera ha imaginado en sus horas de vuelo con piloto automático.

—Supongo que sus alumnos —repliqué con penetrante sarcasmo— obtienen sus permisos con las treinta y cinco horas mínimas.

—Nuestros alumnos nunca obtienen un permiso. Somos proscritos, ¿recuerda? Juzgamos nuestra capacidad a diario, según la forma como nos conocemos a nosotros mismos y a nuestros aviones. Dejamos la burocracia y los permisos a la gente que vive de acuerdo con un reglamento y no según un conocimiento. —Terminó con la magneto y retiró el disco de distribución—. Vamos a cenar.

El comedor era una gigantesca caverna subterránea, iluminada por brillantes tableros adornados con diagramas y piezas de motores y con partes de un avión. Había un buen número de hombres vestidos de negro, y de las negras perchas colgaban sombreros negros y negras cartucheras. Advertí con sobresalto que de la primera percha colgaba una capa de seda negra.

—Drake quisiera tener el placer de cenar con usted.

Lo último que quería era cenar con el jefe de esa banda, pero no me atreví a negarme. Seguí a mi guía hasta una mesa instalada en un rincón, en la que se hallaba una figura delgada, de mentón cuadrado, vestida de negro.

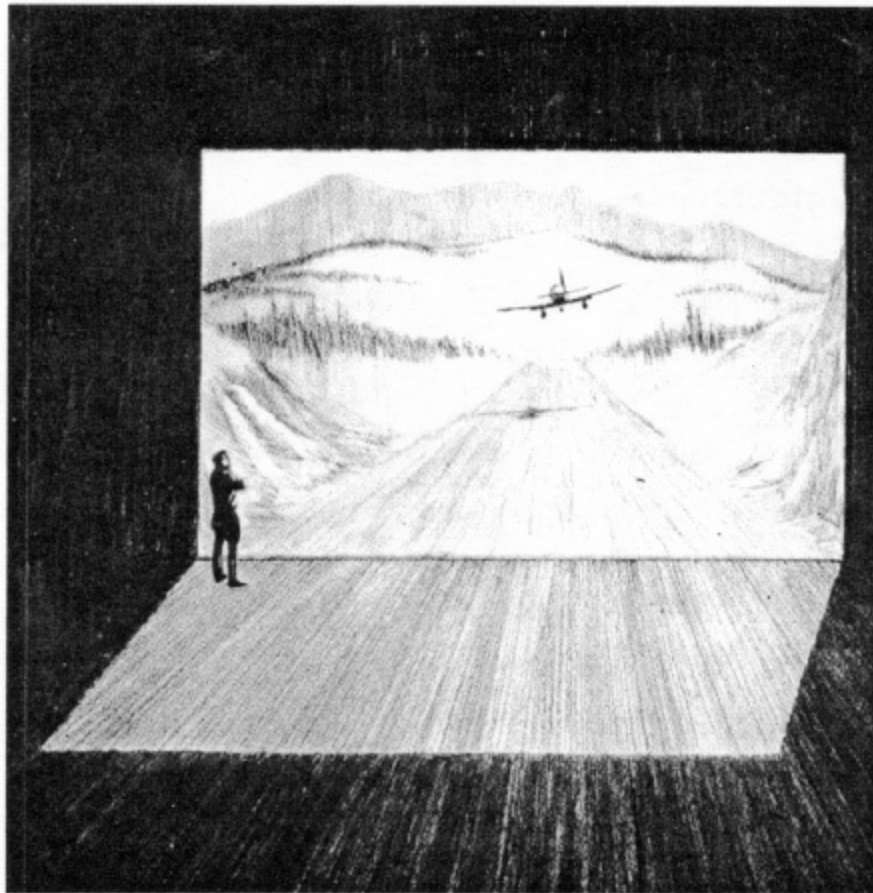
—Aquí lo tienes, Drake. Hemos hecho un nuevo resorte para el interruptor de su magneto izquierda y con eso queda pagado lo que le debemos.

—Gracias, Bart —respondió una voz baja y tranquila, obviamente la de un loco, un hombre al que había que tratar como tal.

—Exijo que se respeten mis derechos —manifesté con firmeza—. Insisto en que se

me deje en libertad de inmediato y se me permita abandonar esta cueva de ladrones.

—Tiene todos sus derechos —replicó— y puede irse cuando desee. Está enterado, por supuesto, de que en este momento el viento supera su capacidad para hacer despegar su avión. También hemos descubierto que su varilla de conexión número cuatro está hecha trizas y puede fallar en cualquier momento. Si falla a menos de 80 kilómetros de este lugar, usted no será capaz de aterrizar sin destruir su aparato. Si a pesar de esto quiere irse, puede hacerlo. Podría tener suerte con el viento y quizá la varilla no se rompa de inmediato.



Obviamente se trataba de un pistolero demente e hice polvo su argumento en el acto.

—He volado más de 1.500 horas en ese mismo aeroplano, señor Drake, y ciertamente soy capaz de hacerlo sin problemas con ese insignificante viento. Y si usted no hubiese tenido tanta prisa por secuestrarme, se habría dado cuenta de que mi motor ha volado sólo cincuenta horas desde que fue revisado completamente por una prestigiosa firma, revisión que me costó 1.750 dólares. Tengo el recibo y la firma de un inspector en mi bitácora de vuelo.

Se sirvió la comida en silencio y durante el proceso Drake me observó con la mirada desesperada y ligeramente triste de un cobarde criminal.

—La varilla de conexión de sus cilindros no sospecha lo que puede ser una bitácora de vuelo. ¿Le servirá de consuelo leerla y comprobar la firma del inspector cuando su hélice se detenga y usted no tenga dónde aterrizar?

Tuve que reconocer que ese hombre resultaba sorprendente. De hecho, si pudiese ocurrir algo tan improbable como un motor con cincuenta horas de vuelo que se detiene en el aire, sería un consuelo volver a leer la firma del inspector, pero por la forma en que lo dijo daba la impresión de que la idea de depender de una firma era estúpida. Decidí ponerlo en su lugar.

—Una posibilidad en un millón, querido Drake, y no me tocará a mí. Mientras un piloto actúe según el reglamento, está a salvo. Además, cualquier cosa que viole los reglamentos de la Agencia Federal de Aviación es peligrosa. Sin duda que una agencia del gobierno tendrá que saber qué es peligroso y qué no lo es.

La risa del loco me dejó asombrado. No se burlaba, pero se reía como si hubiera pensado en algo cómico.

—Usted es divertidísimo —dijo, sin dejar de reírse—. O quizá no lo entiendo bien. Cuando usted habla de esta infalible agencia gubernamental, ¿se refiere a la misma agencia que eliminó de las exigencias para los pilotos la práctica de barrenas? ¿La misma agencia que ahora dice que está bien enseñar sólo aproximaciones y reducción de velocidad en vez de pérdida de sustentación, cuando esta última es una de las principales causas de accidentes fatales entre los pilotos modernos? ¿Se refiere usted a ese organismo que pone a un mecánico novato a trabajar en un motor radial antiguo, mientras califica de proscrito a su dueño, que no tiene autorización, y que sabe del motor mucho más de lo que nunca aprenderá el mecánico? ¿La misma agencia que se obliga a contratar diez burócratas incompetentes por cada hombre capacitado que tiene? —Volvió a reírse y colocó el tenedor sobre el plato—. ¿La misma agencia a la que escribí hace mucho tiempo para pedir informaciones y me contestó que «no se considera esencial para la seguridad en el vuelo que una persona conozca el factor de carga exacto del diseño de su aeroplano» y rehusó enviarme informaciones contenidas en archivos públicos?

—Me refiero a la Agencia Federal de Aviación —dije, enfatizando las palabras con solemne dignidad. Resultó obvio que los bandoleros que me rodeaban no tenían ningún respeto por la autoridad, porque me miraron y sonrieron como si pudiesen oír lo que yo estaba diciendo y también como si se les hubiese ocurrido algo cómico. Decidí entonces echar por tierra la posición de su jefe frente a todos ellos y levanté la voz para que todos me escucharan—: ¿Quiere decir entonces que usted piensa que la Agencia Federal de

Aviación no sirve para nada, señor Drake, y debe ser abolida?

—Por supuesto que no —replicó serenamente—; algunos tipos de transporte aéreo, como las líneas aéreas, por ejemplo, necesitan una coordinación central para volar de forma eficaz, para servir a sus clientes y al país.

—Pero entonces, si no piensa que debe ser abolida, ¿por qué no es usted un hombre respetuoso de la ley, una persona que obedece el reglamento?

Había destruido al hombre con su propia lógica y no pude dejar de sonreír. Quedé esperando sus rastreras concesiones.

—Amigo mío, el hecho de que me guste comerme un bistec de vez en cuando no quiere decir que me gustaría tragarme una vaca. Nosotros los proscritos usamos y mantenemos nuestros aviones para disfrutar de ellos, no volamos en DC-8 en rutas aéreas internacionales.

¡Maldito!

—Pero hombre, el reglamento, ¡el reglamento! ¡Está hecho por la AFA para nuestra propia seguridad!

—Ah, mi distinguido huésped —dijo el proscrito, y se inclinó sobre la mesa—, usted busca a su dios en libros de instrucciones y en ídolos hechos por los hombres, y mientras tanto ese dios ha estado siempre dentro de usted. Seguridad es lo que usted sabe, no lo que otra persona cree que sería bueno que usted hiciera. Pregunte a su agente de la AFA por la definición autorizada de «seguridad». No existe. ¿Cómo puede una agencia orientarlo hacia algo que ni siquiera puede definir?

—Pobres proscritos solitarios —dije con toda la compasión que pude fingir por los dementes—, son tan pocos...

—¿Usted cree? —preguntó mi secuestrador—. Abra los ojos. En las ciudades que tienen pistas de aterrizaje de hormigón y en las que las oficinas de la AFA se amontonan en las terminales, somos pocos. Pero algún día aléjese de esos centros para el transporte de ejecutivos y vea lo que ocurre en el otro 99 por ciento del país. Proscritos. No sólo es imposible volar todos los días sin violar el reglamento de la Federación Aérea, sino que seguirlo a pie juntillas puede matar a un hombre.

—Un eslogan vacío, querido señor.

—¿Usted cree? Acérquese alguna vez a un aeropuerto controlado, con dos millas de visibilidad y sin radio. No está permitido aterrizar, ¿verdad? Si a usted lo ven hacerlo y la AFA no está de humor para pasar por alto la ley, se le contabilizará una infracción. De modo que usted sigue volando con la esperanza de encontrar un aeropuerto sin controlar en las proximidades. El tiempo empeora, pero usted nunca ha aterrizado sobre la hierba —eso se considera peligroso y no está entre las exigencias del entrenamiento de vuelo—. Empieza a llover intensamente y todavía no puede encontrar

un aeropuerto, de manera que usted decide que con sus cinco horas de entrenamiento con instrumentos es capaz de atravesar las nubes y llegar hasta un espacio aéreo no controlado. ¡Para qué sirve el entrenamiento con instrumentos si no para utilizarlo en caso de emergencia! Si recuerda la sección de prerrogativas de emergencia del Reglamento General de Operaciones, incluso puede hacerlo de forma legal. Pero no tiene ninguna posibilidad de salir con vida. Sólo un ejemplo —continuó—, una situación lógica que ocurre a diario y en la que la obediencia ciega a la ley lo matará. ¿Quiere más? Se dan muchos casos y también muchos proscritos. Nos conformamos con dejar que la AFA viva en su reino de ensueño mientras no nos obligue a vivir allí también. Y de hecho no lo hace. Yo fui director de una revista de aviación y tuve la oportunidad de hablar con muchos agentes oficiales de la AFA. Descubrí que los hombres de experiencia estaban de acuerdo con los proscritos en toda línea, siempre que yo prometiera no citarlos. Uno de ellos me dijo: «¡Hay más proscritos dentro de la AFA que fuera de ella!» Textual, amigo mío, de un alto oficial regional de su agencia.

Obedeciendo a una orden mía, el hombre me pasó la sal.

—Hay un buen número de pilotos veteranos en la AFA que nos conocen bien —continuó— y saben que nuestro tipo de seguridad funciona mejor que la oficial y no nos aplican la ley o la hacen muy flexible para nosotros. Todos hemos estado de acuerdo en quedarnos muy callados acerca del hecho de que un gran número de reglas constituyen ridículas violaciones del sentido común, y nosotros hemos acordado que no les vamos a crear problemas. Nos sentimos agradecidos de que haya veteranos allí, por supuesto. Si alguien intentara hacer cumplir en serio las normas respecto del mantenimiento, por ejemplo, prácticamente todos los dueños de aviones ligeros de bajo costo tendrían un precio sobre sus cabezas y tendrían que contraatacar para poder sobrevivir como dueños de un avión. La magnitud de ese contraataque destruiría a mucha gente en la AFA y conseguiría que se reformara la ley. El resultado final sería bueno, por cierto, pero el proceso resultaría tan ingrato que ninguno de nosotros tiene el valor de iniciarlo. Somos felices mientras nos dejen tranquilos. La AFA es feliz mientras puede soñar que todo el mundo respeta la ley.

Se me terminó la paciencia; ya había soportado bastante su hipócrita parloteo.

—Drake —estallé—, confiese que lo que busca es una autorización para volar de forma imprudente, para hacer lo que se le ocurra, con o sin riesgos. A usted le da igual vivir o morir, pero ¿y la gente inocente que morirá en tierra cuando su temeraria estupidez dé cuenta de usted?

Se rio.

—Amigo mío —dijo—, usted vuela con frecuencia de noche, ¿verdad?

—Por supuesto que sí. Un avión es un medio de transporte que se puede utilizar de

día y de noche. ¿Qué tiene que ver eso con su inconsciencia?

—¿Lleva paracaídas?

—Por supuesto que no. ¿Qué idea tan infantil!

—¿Y entonces qué hace si se le para el motor en mitad de la noche?

—Nunca me ha fallado el motor durante un vuelo, señor Drake, y no tengo ninguna intención de permitir que suceda.

—¡Qué interesante! —exclamó, y se quedó en silencio un momento, estudiando el diagrama de un motor que estaba bordado en el mantel—. Aquí no hay un solo proscrito que vuele de noche sin paracaídas, a menos que la luna brille con tal intensidad que tuviese constantemente un lugar donde aterrizar a la vista. Estamos convencidos de que los motores algunas veces fallan, y si no tenemos visibilidad para aterrizar y no podemos llevar un paracaídas, no volamos. Aquí no hay un solo piloto, con excepción de usted, que quiera volar sobre una capa de neblina o sobre un techo bajo que no le permita un aterrizaje forzoso. Sin embargo, volar de noche sin paracaídas es perfectamente legal y volar sobre cualquier neblina está autorizado por la AFA. Nuestro reglamento dice que la seguridad es conocimiento y control. No importa si nuestro avión tiene uno o dos motores. Si no podemos ver dónde aterrizar y si no podemos llevar paracaídas, no volamos.

Naturalmente, no presté atención a nada de lo que el hombre dijo. La única seguridad que ese salvaje podía conocer en su vida era la seguridad de una prisión.

—Su varilla de conexión —continuó— está ahora legalmente perfecta, autorizada por la AFA y con el visto bueno correspondiente. Pero está agrietada y muy pronto se va a romper. Si pudiera elegir, ¿qué preferiría, la grieta en la varilla o la firma en el libro de vuelo?

No pude menos que reaccionar con firmeza.

—Señor, el mecánico y el inspector son responsables de su trabajo. Tengo completo derecho a volar en ese aparato tal como está.

Se rio una vez más y el sonido de su risa sonó curiosamente amistoso como si realmente tuviera buenas intenciones. En ese momento, supe que me escaparía de su madriguera, y pronto.

—Muy bien —dijo, sin adivinar mis pensamientos—. El inspector es responsable y usted es inocente. Todo lo que tiene que hacer es dejar que su avión se estrelle contra estas montañas porque a usted no se le exige que sepa sobrevivir en la tierra sobre la que vuela. Todos los demás son responsables, usted es sólo el tipo que se encarga de morir. ¿No es eso?

Eso era exactamente, por supuesto, pero una vez más se las arregló para que sonara erróneo y estúpido. ¿Pero quién puede creer a una banda de proscritos que vive en el

desierto y que maneja y mantiene sus aviones sin autorización, sólo porque casualmente saben cómo funciona un motor o cómo vuela un avión? Extremistas de izquierdas, sin duda. Debería de haber una ley que los persiguiera. Bueno, claro, existe una ley.

Proscritos, eso es lo que son y cuando regrese a una ciudad respetuosa de la ley, me encargaré de que la AFA presente serios cargos contra ellos y revoque sus... y venga aquí y se los lleve presos a todos. Se creen muy superiores a los demás sólo porque saben manejar una llave inglesa y aterrizar sin motor. ¿Pero conocen el control de aproximación? ¿Qué hacen si la torre no les da permiso para aterrizar? Cambiarían totalmente el tono entonces y cuando me rogaran que los salvara, yo me inclinaría y pediría a la torre: «Ruego respetuosamente permiso para aterrizar.» Entonces no tendré que conocer mi avión ni enterarme de por qué vuela, porque la torre me habrá dado preferencia.

Bruscamente me despedí de Drake y de sus indeseables seguidores y ni él ni sus hombres hicieron un gesto para detenerme. Sin duda, advirtieron mi furia y pensaron que lo más seguro era no decir nada.

Volví al hangar de roca y encontré el botón que hacía deslizar la pared. Como resultaba evidente que los proscritos temían a un ciudadano respetuoso de la ley, me di tiempo para escribir todo esto, palabra por palabra, para utilizarlo como prueba en el proceso de la AFA que enviaría a esos hombres a la cárcel. Esos simples y maravillosos procesos en los que la AFA, porque ella sabe lo que es mejor para nosotros, puede acusarnos y juzgarnos con justicia. Afortunadamente, estoy seguro de que estos forajidos son los únicos tipos de su calaña que hay en el país.

Nota para mí mismo: Escribe estas notas a máquina cuanto antes ya que el viento hace que el manuscrito resulte difícil de leer y el fiscal no lo va a entender. El viento parece demasiado fuerte para ir a 32 kilómetros. Guarda este papel, muéstrales a los proscritos que estaban equivocados. Puedes salir de estas montañas con una mano, haz las anotaciones con la otra.

Malos vientos de cola. Bajo a 1.500 rpm a pesar de que aplico el máximo de potencia y velocidad para subir. Debo llegar pronto a corrientes superiores.

Ya está, ha pasado lo peor, y muy pronto la justicia se encargará de estos proscritos. Veo el aeropuerto de Pharisee y casi podría alcanzarlo desde aquí, a menos que —una posibilidad en un millón... una posibilidad en un billón— el motor fa...

Escuela de perfección

Había volado hacia el Oeste durante largo rato. Hacia el Oeste a través de la noche, luego hacia el Sur y luego supongo que hacia el Suroeste; no me importaba demasiado. Uno no se preocupa mucho de mapas y direcciones cuando acaba de perder un alumno. Uno sale solo después de medianoche y piensa en ello. Había sido un accidente inevitable; una de esas raras veces en que la neblina se forma instantáneamente en mitad del aire y en cinco minutos la visibilidad baja de diez kilómetros a cero. No había ningún aeropuerto en las cercanías; no podía aterrizar. Inevitable. A la salida del sol, la región que sobrevolaba tenía un extraño aspecto montañoso. Debía haberme alejado un poco más de lo que pensaba. Los indicadores de combustible empezaban a señalar que se acababa. Perdido, con el sol recién aparecido, tuve mucha suerte al ver un Piper Cub color verde que mecía las alas en dirección a mí y se volvía a aterrizar en una pequeña pista de hierba en la falda de una montaña. Tocó tierra, rodó y luego desapareció bruscamente en una pared de sólida roca. El paraje estaba vacío y en silencio, como un desierto. Por un momento pensé que el Cub había sido imaginación mía.

De todos modos, esa pequeña franja era el único lugar donde podía aterrizar un avión. Me alegré de haber escogido uno de los 150 en vez del Comanche o el Bonanza. Seguí hacia el extremo de la pista, utilizando al máximo los flaps y la potencia para frenar, enfrentado con esa pared de granito. Conseguí el aterrizaje más corto que podía hacer, pero no fue suficiente.

Con el motor a ralentí, con los flaps arriba y aplicando los frenos, seguía rodando a veinte nudos y supe que me iba a estrellar contra la pared. Pero no se produjo ningún impacto. La pared desapareció y el 150 se detuvo en el interior de una enorme caverna de piedra. El lugar debía tener 2 kilómetros de largo, con una amplia y larga pista. Había aviones de diverso tipo y tamaño estacionados por todos lados, todos pintados con el verde moteado del camuflaje. El Cub paraba el motor en ese momento y un tipo alto, vestido de negro, salió del asiento delantero y me hizo un gesto para que me estacionara al lado.

Dadas las circunstancias, sólo me quedaba hacer lo que me pedía. Cuando me detuve, salió otra figura del Cub. El hombre estaba vestido de gris. No podía tener más de dieciocho años y me observaba con ligera desaprobación.

Cuando el motor de mi avión se detuvo, el hombre de negro habló con tono bajo y regular. Sólo podía ser la voz de un capitán de una línea aérea.

—No debe de ser muy divertido perder un alumno —dijo—, pero no debería hacerle olvidar cómo debe volar. Tuvimos que pasar tres veces delante de usted para que nos viera. —Se volvió hacia el muchacho—. ¿Observó su aterrizaje, señor O'Neill?

La postura del chico adquirió cierta rigidez.

—Sí, señor. A unos cuatro nudos de más, setenta pies para aterrizar, seis pies a la izquierda del centro...

—Lo analizaremos más adelante. Reúnase conmigo en la sala de proyecciones dentro de una hora.

El joven volvió a erguirse rápidamente, inclinó la cabeza y se alejó.

El hombre me escoltó hasta un ascensor y apretó un botón que decía Séptimo Nivel.

—Hace tiempo que Drake quiere verlo —dijo—, pero hasta este momento usted no estaba preparado para encontrarse con él.

—¿Drake? ¿Se refiere a Drake *el...*?

—Por supuesto —replicó, sin poder contener una sonrisa—, Drake *el Proscrito*.

Al momento siguiente, la puerta se abrió con un siseo y caminamos por un largo y ancho pasadizo, decorado con buen gusto, en el que se veían pinturas y detallados diagramas de aviones en vuelo.

Así que realmente existe, pensé. De modo que hay una persona que es el Proscrito. Cuando uno dirige una escuela para pilotos, oye toda clase de cosas extrañas, y de una y otra parte había escuchado hablar de este hombre y su banda de aviadores. Según el rumor, para esa gente el volar se había convertido en una profunda y verdadera religión, y su dios era el mismo cielo. Se decía que para ellos lo único que importaba era alzarse y tocar la perfección que es el cielo. Pero la única prueba de la existencia de Drake habían sido unas pocas páginas encontradas entre los restos de un avión que no consiguió hacer un aterrizaje forzoso con éxito. Una vez fueron publicadas en una revista, como una curiosidad, y luego olvidadas.

Entramos en una habitación amplia, revestida con paneles, amueblada con tanta sencillez que resultaba elegante. Había una pintura de Amendola auténtica, que representaba un C3R Stearman, en una de las paredes, en otra se encontraba una talla cuidadosamente detallada de un motor A-65. Mi guía desapareció y no pude dejar de examinar el C3R. No tenía ni el más pequeño defecto. Estaban las abrazaderas del morro, la costura en las alas, el brillo sobre la tela barnizada. El Stearman casi vibraba en la pared, captado en el instante en que levanta el morro antes de aterrizar sobre la hierba.

Si la realidad pudiese ser tan perfecta como esa pintura, pensé. Yo, que había asistido a tantos seminarios y escuchado a tantos expertos afirmar con sus voces de papagayos: «Después de todo somos humanos, no podemos alcanzar la perfección...»

Por un segundo deseé que ese Drake fuese capaz de estar a la altura de su leyenda, de decirme alguna palabra mágica, decirme...

—Podemos ser perfectos, amigo mío.

Medía alrededor de 1,80 metros, vestía de negro y tenía el rostro enjuto y anguloso de los hombres independientes. Podría haber tenido cuarenta años o sesenta, no se podía saber,

—El Proscrito en persona —dije sorprendido—. Y no sólo maneja aviones, sino que también adivina el pensamiento.

—En absoluto. Pero creo que quizás usted esté cansado de buscar disculpas para el fracaso. Para el fracaso —añadió— no hay excusas.

Sentí como si después de haber estado atravesando nubes durante toda mi vida, en ese momento viera el cielo abierto. Si él pudiera defender esas palabras...

Sin embargo, de pronto me sentí muy cansado y dejé caer sobre él todo el peso de mi depresión.

—Me gustaría creer en esa perfección, Drake. Pero a menos que me muestre la perfecta escuela para pilotos, la planta perfecta de instructores sin fracasos ni excusas, no puedo creer ni una palabra de cuanto me está diciendo.

Era mi última esperanza en el mundo; debía poner a prueba a este jefe de esos proscritos tan especiales. Si guardaba silencio ahora, si pedía disculpas por sus palabras, vendería la escuela y volvería a Nicaragua en el Super Cub para ganarme la vida.

La respuesta de Drake fue una breve sonrisa.

—Sígueme —dijo.

Me llevó hacia un largo vestíbulo revestido con el brillante arte de la aviación, en el que había pedestales con trozos y piezas de famosos aviones. Luego bajamos por un corredor estrecho y repentinamente nos hallamos al aire libre, al borde de una empinada ladera cubierta de hierba. El pasto bajaba unos quince metros y cuando se unía con la llanura había un enorme cuadrado de aspecto blando y suave que debía estar hecho de plumas. Tenía unos cien metros por lado y quizás unos diez pies de profundidad.



Un hombre de pelo cano, vestido de negro, permanecía junto al montón de plumas y daba voces hacia la ladera.

—Bien, señor Terrel, cuando quiera. No corre prisa. Tómese todo el tiempo que desee.

El señor Terrel era un muchacho de unos catorce años y estaba parado a nuestro lado izquierdo, en el borde superior. Sobre los hombros sostenía un frágil par de alas de tela blanca, que medían 9 metros de extremo a extremo y arrojaban una sombra transparente sobre la hierba. Preparado, respiró hondo, alzó las manos y aferró la barra del travesaño principal de las alas. Luego corrió hacia delante, inclinó las alas hacia arriba y se lanzó al espacio. Voló quizá durante unos doce segundos, balanceando el cuerpo con la destreza de un gimnasta, en movimientos lentos, con los pies juntos, equilibrando suavemente las alas por el aire.

En ningún momento estuvo a más de tres metros sobre la ladera y se dejó caer un segundo antes de que sus pies tocaran las plumas. Todo ocurrió lentamente, con libertad y elegancia, una especie de sueño convertido en tela blanca y verde hierba.

Una voz lejana llegó desde el prado.

—Quédate sentado allí un momento, Stan. Tómate todo el tiempo que quieras. Recuerda lo que has sentido. Recuérdalo segundo a segundo, y cuando estés listo subiremos las alas y volarás otra vez.

—Estoy listo, señor.

—No. Revíelo una vez más. Estás en la cima de la colina, sostienes el travesaño, das tres pasos largos...

Drake se volvió y me condujo por otro largo corredor hacia otra sección de sus dominios.

—Usted preguntaba acerca de una escuela para pilotos —dijo—. El joven Terrel está comenzando a volar, pero ha pasado un año y medio estudiando el viento y el cielo y la dinámica del vuelo sin motor. Ha construido cuarenta planeadores, desde 20 centímetros de envergadura hasta lo que usted acaba de ver: 9,30 me-tros. Hizo su propio túnel de viento, y ha trabajado en el túnel de tamaño normal que tenemos en el Nivel Tres.

—Con ese ritmo —comenté— va a tardar toda la vida en aprender a volar.

Drake me miró y levantó las cejas.

—Por supuesto que sí.

Atravesamos un laberinto de vestíbulos y corredores.

—La mayoría de los alumnos deciden pasar alrededor de diez horas diarias con los aeroplanos. El resto del tiempo lo dedican a otras cosas: sus investigaciones particulares, por ejemplo. Terrel está armando un motor que él mismo ha diseñado, y aprende a usar máquinas y a fundir en los talleres.

—Vamos —interrumpí—, todo eso está muy bien, pero simplemente no es...

—¿Práctico? —sugirió Drake—. ¿Iba usted a decir que no es práctico? Piense un poco antes de decirlo. Piense que la manera más práctica de hacer que un piloto logre la perfección es trabajar con él mientras está fascinado por la idea del vuelo puro, antes de que decida que el piloto es un operador de sistemas que presiona botones y levanta palancas que mantienen una extraña máquina en el aire.

—Pero... alas de pájaro...

—No puede haber perfección sin ellas. Imagínese a un piloto que no sólo ha estudiado a Otto Lilienthal, sino que él mismo ha sido Otto Lilienthal y ha saltado de la colina con sus alas de pájaro. Luego imagínese a este mismo piloto no sólo estudiando a los hermanos Wright, sino también construyendo y volando en el mismo planeador biplano con motor, un piloto que lleva dentro de sí el mismo entusiasmo que inspiraba a Orville y Wilbur, en Kitty Hawk. Después de un tiempo podría convertirse en un piloto bastante bueno, ¿no cree?

—Quiere decir que usted educa a sus alumnos a través de un contacto directo y personal con toda la... historia...

—Exactamente —replicó—. El paso siguiente después de los Wright podría ser... —esperó para que yo completara la frase.

—¿Un... un... Jenny?

Salimos nuevamente a la luz del sol y nos encontramos al borde de una plataforma de madera surcada por las huellas que habían dejado los patines de cola. Había allí un JN-4 pintado con el mismo color verde camuflaje de los aviones de la caverna principal. El motor OX5 impulsaba una gran hélice de madera con el sonido de una gigantesca y

suave máquina de coser que da veloces puntadas en un grueso terciopelo.

Un instructor vestido de negro se hallaba junto a la carlinga trasera.

—Le resultará un poco más ligera, señor Blame —dijo, por encima del ruido de máquina de coser—, y despegará un poco más rápido sin mi peso. Aterrice tres veces y luego vuelva aquí.

Un momento después, el Jenny comenzaba a moverse contra el viento, acelerando la marcha, levantando el patín de cola casi a la altura de la hierba hasta que finalmente todo el delicado aparato se elevó lentamente y pude ver el cielo bajo sus ruedas.

El instructor se acercó a nosotros e inclinó la cabeza con ese curioso saludo.

—Drake —dijo.

—Sí, señor —replicó Drake—. ¿Cómo lo está haciendo el joven Tom?

—Muy bien. Tom es un buen piloto, incluso algún día podría llegar a ser instructor.

No pude contenerme más.

—¿No les parece que el muchacho es demasiado joven para ese antiguo aeroplano? Lo que quiero decir es: ¿qué pasa si se le para el motor?

El instructor me miró perplejo.

—Perdone, pero no entiendo su pregunta.

—¡Si se para el motor! —repetí—. ¡Es un motor antiguo! Puede fallar durante el vuelo.

—Bueno, por supuesto que puede fallar.

El hombre miró a Drake como si no estuviese seguro de que existiera gente como yo.

El jefe de los proscritos explicó pacientemente.

—Tom Blame revisó el OX5 personalmente, incluso fabricó algunas de sus piezas. Puede dibujar el diagrama del motor con los ojos vendados. Conoce sus puntos débiles y qué tipo de fallos puede esperar. Pero sobre todo es un experto en aterrizajes forzosos. Comenzó a aprenderlos con su primer planeador en la colina Lilienthal.

Fue como si se encendiera una luz. Empezaba a comprender.

—Y luego —dije lentamente— sus alumnos recorren los pueblos y participan en carreras, después conocen la aviación militar y toda la historia de la aviación.

—Exactamente. Durante el proceso vuelan en planeadores, veleros, aparatos armados por ellos mismos, hidroaviones, fumigadores, helicópteros, cazas, transportes, aviones de turbohélice y a reacción. Cuando están preparados, salen al mundo y pueden realizar cualquier tipo de vuelo. Luego, cuando ya han dejado de volar en el exterior, pueden volver aquí como instructores. Se hacen cargo de un estudiante y comienzan a entregarle lo que ellos han aprendido.

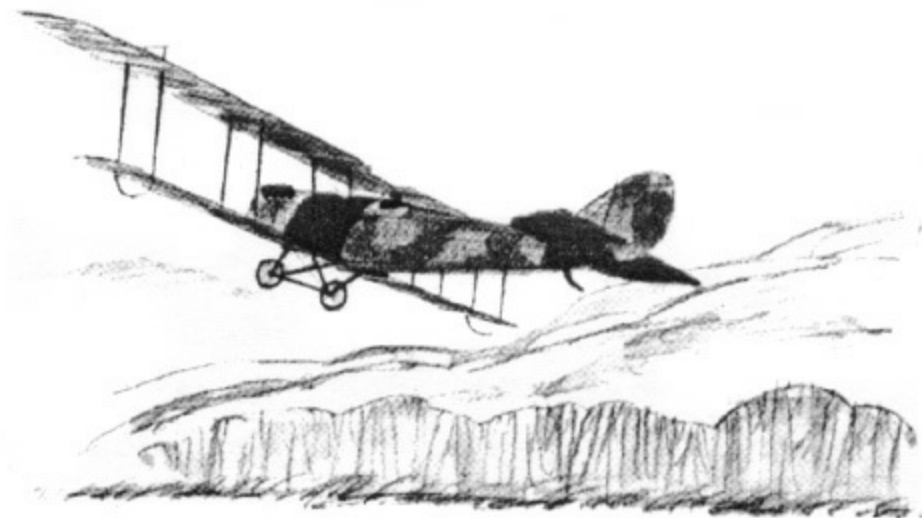
—¡Un estudiante! —exclamé, y no pude dejar de reírme—. Drake, es obvio que usted nunca ha tenido que dirigir una escuela presionado por problemas económicos.

Es mucho lo que está en juego.

—En su escuela —dijo con suavidad—, ¿qué es lo que está en juego?

—¡Su propia supervivencia! Si no estoy constantemente preparando pilotos y recibiendo nuevos alumnos, estoy liquidado, quedo en la calle.

—Para nosotros lo que está en juego es algo ligeramente distinto —dijo—. De nosotros depende mantener viva la aviación en un mundo de conductores de aeroplanos, es decir, el tipo de gente que sale de la escuela preocupada sólo de volar en línea recta de aeropuerto en aeropuerto. Estamos tratando de que haya en el aire algunos pocos pilotos verdaderos. No quedan muchos que no lleven bajo el brazo ese libro de excusas, esas «Doce Reglas de Oro».



Pensé que había escuchado mal. ¿Estaba Drake atacando las Reglas de Oro, producto de tantos años de experiencia?

—Sus reglas de oro son todas «no» y «nunca» —dijo, adivinando mi pensamiento—. El noventa por ciento de los accidentes ocurren en tales y cuales condiciones, de modo que debe evitarlas. Entonces el paso lógico que ellos no han incluido debe decir: «El cien por cien de los accidentes de aviación ocurren durante los vuelos, de modo que para evitar todo riesgo, debe quedarse en tierra.» A propósito, fue la octava regla la que mató a su alumno.

Me quedé estupefacto.

—¡Fue un accidente inevitable! Se produjo el punto de rocío sin que se hubiese hecho ningún pronóstico, la neblina se formó en cinco minutos. ¡No pudo llegar a un aeropuerto!

—Y la octava regla le dijo que nunca aterrizara lejos de un aeropuerto. En sus últimos minutos de visibilidad, voló sobre 837 lugares en los que podía aterrizar — campos llanos y suaves praderas—, pero no eran «aeropuertos señalados, con un comprobado mantenimiento de sus pistas», de modo que ni siquiera se le ocurrió pensar en aterrizar, ¿no es cierto?

Permanecí en silencio durante un largo rato.

—No —respondí—, no se le ocurrió.

Ya estábamos de vuelta en su despacho cuando volvió a hablar.

—Tenemos aquí dos cosas que usted no tiene en su escuela: perfección y tiempo.

—Y talleres... y alas de pájaros...

—Son todos efectos del tiempo, amigo mío. La historia viva, los alumnos motivados, los instructores... todos están aquí porque decidimos tomarnos el tiempo que necesitábamos y dar a los pilotos destreza y comprensión, en vez de una lista de reglas. Usted habla de la crisis que atraviesa la instrucción de vuelo en el exterior y se dedica a renovar todos los permisos de sus instructores. Pero todo eso no sirve de nada a menos que el instructor pase un largo tiempo con su alumno. Recuerde que un hombre aprende a volar en tierra. Y cuando se sube a un avión pone en práctica lo que ha aprendido.

—Pero los trucos, lo que enseña la experiencia...

—Ciertamente. Aterrizajes forzosos con motor parado, despegues a favor del viento, vuelos con controles limitados, pérdida de velocidad con gravedad cero, aterrizajes nocturnos en total oscuridad, aterrizajes fuera de los aeropuertos, vuelos de baja cota a campo traviesa, vuelos en formación, orgullo, volar por instrumentos y sin instrumentos, virajes a baja altura, virajes al plato, barrenas, destreza. Nada de eso se enseña. No porque sus instructores no sepan volar, sino porque no tienen tiempo para enseñarlo todo. Ustedes piensan que es más importante tener ese trozo de papel, esa licencia para volar, que conocer sus aeroplanos. Nosotros no estamos de acuerdo.

Le arrojé mi última resistencia con toda la fuerza que pude.

—Drake, usted vive en una cueva, no tiene ningún contacto con la realidad. Yo sólo puedo pagar a mis instructores por las horas que vuelan y ellos no pueden darse el lujo de pasar el resto del tiempo conversando con los alumnos en tierra. Si quiero sobrevivir tengo que mantener mis aviones y mis instructores en el aire. Debemos conseguir que nuestros alumnos terminen rápidamente el curso. Les damos cuarenta horas de vuelo y un ejemplar de las Doce Reglas de Oro, los preparamos para el examen y comenzamos de nuevo con el grupo siguiente. ¡En un sistema así, forzosamente tienen que ocurrir accidentes!

Escuché mis palabras y de pronto me sentí lleno de desprecio. No era otro el que las

estaba diciendo; el que estaba defendiendo el fracaso, era yo, mi propia voz. La muerte de mi alumno no había sido inevitable: yo lo había asesinado.

Drake no dijo ni una palabra. Parecía como si hubiese rehusado escucharme. Tomó un pequeño planeador de su escritorio y lo lanzó al aire cuidadosamente. Giró hacia la izquierda en un círculo completo y se deslizó hasta detenerse exactamente sobre una pequeña X blanca pintada en el suelo.

—Quizá ya esté preparado para reconocer —dijo finalmente—, que su sistema implica que se produzcan accidentes, y la solución no está en encontrar excusas para esos accidentes. La solución —concluyó— es cambiar el sistema.

Permanecí en la cueva durante una semana y comprobé que a Drake no se le había escapado ni uno solo de los caminos que pueden llevar a la perfección en un vuelo. Los instructores y los alumnos mantenían una relación sumamente respetuosa en tierra, en el aire, en los talleres y en las secciones de estudios especiales. En todos los dominios de Drake se advertía un extraordinario respeto por los hombres y mujeres que se dedicaban a la instrucción, casi se los veneraba. El mismo Drake trataba a sus instructores de «señor». El historial de vuelo de cada uno de ellos había sido publicado y se encontraba a disposición de los estudiantes.

El domingo por la tarde hubo un festival aéreo que duró cuatro horas y en el que vimos vuelos en formación, pruebas de aviones contruidos por los alumnos y una presentación de acrobacia aérea a baja altura, ejecutada por uno de los más famosos pilotos del Suroeste. Las ideas y la influencia de Drake llegaban más allá de lo que había pensado... Empecé a preguntarme acerca de algunos excelentes pilotos que conocía, de capitanes de líneas aéreas que volaban en aviones deportivos en su tiempo libre. ¿Sería posible que tuvieran alguna relación con Drake, con su escuela?

Se lo pregunté, pero Drake contestó de forma enigmática.

—Cuando uno cree en algo tan verdadero como el cielo, no puede menos que encontrar unos pocos amigos.

El hombre dirigía una escuela de pilotos absolutamente increíble y cuando llegó el momento de partir, se lo dije francamente. Pero había algo en lo que no podía dejar de pensar.

—¿Cómo lo financia, Drake? Todo esto no apareció por arte de magia. ¿Cómo obtiene el dinero?

—Los alumnos pagan su entrenamiento —contestó, como si eso lo explicara todo.

Debí mirarlo con una expresión estúpida.

—Oh, no al principio. Cuando se inician, los alumnos no tienen un centavo. Sólo quieren volar y eso es lo que más les importa en el mundo. Pero cada uno paga lo que cree que vale su entrenamiento. La mayoría entrega un diez por ciento de sus entradas,

durante toda su vida. Algunos dan más, otros menos. El promedio es un diez por ciento. Y el diez por ciento pagado por mil pilotos civiles, mil pilotos militares, mil capitanes de líneas aéreas... nos mantienen con aceite y combustible. —Una vez más esa sonrisa de medio segundo iluminó su rostro—. Y les hace saber que vendrán otros pilotos que sabrán algo más que conducir un avión.

Volando hacia el Norte y el Este, de vuelta según mi mapa, no podía quitarme sus palabras de la cabeza. Enseñar más sobre cómo volar que sobre la manera de conducir un avión; darse tiempo con los estudiantes; ofrecerles aquella cosa que no tiene precio: la habilidad de volar.

Puedo cambiar mi escuela, pensé. Puedo seleccionar cuidadosamente a mis alumnos y no aceptar a todo el que aparece por el despacho. Puedo pedirles que paguen lo que creen que vale la instrucción. Puedo pagar a mis instructores cuatro veces más de lo que les pago ahora; hacer de la enseñanza una profesión en vez de un trabajo ocasional. Quizás utilizar algunos elementos que puedan ayudar en la enseñanza: un motor desarmado, una maqueta de la armazón de un avión. Los antecedentes de mis instructores a disposición de los alumnos. Orgullo. Cierta contacto directo y personal con la historia, algo de acrobacia aérea, algo de vuelo de altura. Habilidad. No el trozo de papel, sino comprensión.

Apagué el motor y la bomba de combustible sin dejar de pensar en todo eso. Seleccionar al alumno y darle tiempo.

Mi instructor jefe me alcanzó antes de que saliera del avión.

—¡Estás de vuelta! Te hemos buscado durante toda una semana desde aquí hasta Cheyenne! ¡Pensamos que habías muerto!

—No, no había muerto en absoluto. Estaba empezando a revivir. —E, iniciando una tradición, añadí—: Señor.

A Toronto por el sur

La razón por la que muchas aventuras se llevan a cabo en este mundo es que los aventureros se sientan junto al fuego en sus cómodas salas de estar y no tienen la más mínima idea de aquello en que se están metiendo. Se estiran en sus sillones y no existe ni el frío ni la lluvia ni el viento ni la tempestad, y dicen bueno, ya es hora de que alguien descubra el Polo Norte, y se dejan llevar por un sueño de gloria. Una hora más tarde, sin dejar de soñar, extienden los mapas y echan a correr las ruedas, cambiando la vida de otros abrigados aventureros que dicen: «¿Por qué no?» o «¡Caramba! ¡Habría que hacerlo! ¡Cuenten conmigo!» Todos extasiados por una fantasía en la que dificultades e infortunios son sólo palabras que los corazones débiles buscan en los diccionarios.

Avive el fuego entonces, siéntese en este abrigado sillón y permítame hilar una aventura.

¡CANADÁ EN INVIERNO!

¡Qué panorama! Todos esos pueblecitos cubiertos de nieve allá en el Norte, apiñados a través de un invierno de cuarzo blanco, esperando que alguien caiga desde el cielo y les lleve colores y emociones, en vuelos de diez minutos para ver el pueblo desde el aire, a tres dólares la vuelta. ¡Y qué sonido el de ese suave y virgen febrero crujiendo bajo el peso de nuestros esquíes! Aquí no se presenta ninguno de los problemas de los recorridos de verano; se acabaron las interminables búsquedas de praderas y campos de heno lo suficientemente largos y parejos como para poder aterrizar, y en lo posible situados cerca del pueblo... ¡Vamos, si todo el mundo se habrá convertido en un campo de aterrizaje! Los lagos se han congelado y son más grandes que cien aeropuertos Kennedy; todos los ásperos campos del verano, todas las plantaciones se han transformado en suaves y perfectas pistas para nuestros Cubs. ¡Probemos que en el mundo todavía hay espacio para el individuo, para el hombre que desafía al invierno canadiense a que haga todo lo que pueda para impedirle llevar la posibilidad de volar a aquellos que nunca han abandonado la tierra! Después de todo, los canadienses son hombres curtidos; con sus chaquetas a cuadros rojos y sus gorras de lana azul, con el hacha en una mano y la canoa en la otra, están todo el tiempo riéndose del peligro. ¡Quién va a vacilar en comprar nuestros billetes! ¡Volaremos hasta allá en febrero y estaremos de vuelta en marzo con los bosques vírgenes en nuestras almas, el espíritu de

los pioneros vivo una vez más en nuestros corazones, como sucedía en otros tiempos!

Eso fue todo lo que tuve que contarme a mí mismo para convencerme. Eso y unas cartas de Glenn Norman y Robin Lawless, dos canadienses, sin duda leñadores convertidos en pilotos, que me invitaban a visitarlos en Toronto algún día.

¡Toronto! ¡Qué palabra! Un verdadero puesto de avanzada en las praderas nevadas, un paraíso para los pilotos. Me aparté del fuego y saqué los mapas.

Toronto se ve un poco más grande de lo que uno esperaría de un puesto de avanzada en los bosques, pero más allá existen miles de puestos más pequeños que se extienden a través de millas en derredor: Fenelon Falls, Barrie, Orillia, Owen Sound, Pentanguinishe. Sólo a orillas del lago Simcoe, a 50 kilómetros de Toronto, hay una docena de pueblos, y son sólo el principio de las numerosas aldeas que se extienden en todas direcciones. Imagínense despertar al amanecer, sacar la cabeza del abrigado saco de dormir instalado bajo el ala y encontrar un letrero en el hielo que dice:

¡PENTANGUINISHE!

Contesté a los canadienses a vuelta de correo. ¿Les interesaría incorporarse como guías al Circo Volante de Invierno? Las ruedas de la aventura habían empezado a girar.

Ese mismo día escribí a pilotos estadounidenses que poseían aviones ligeros y esquíes, diciéndoles que en febrero habría espacio disponible en Canadá.

Russell Munson, con su Super Cub, aceptó en cuanto recibió la noticia. De inmediato fijamos la fecha de salida: el 29 de enero nuestros aeroplanos posarían sus esquíes en Toronto, el 30 partiríamos hacia el Norte, al encuentro de emocionantes aventuras.

Nos preparamos durante todo el mes de enero. Hallé un par de esquíes usados en un hangar de Long Island, Munson encontró un par nuevo en una fábrica en Alaska. Estudiamos nuestro proyecto una y otra vez en su oficina de Nueva York. ¿Cuáles eran las cosas imprescindibles que teníamos que llevar?

Ropa gruesa, por supuesto, y antes de que terminara la semana nos encontrábamos dando zancadas por el aeropuerto vestidos con anoraks, ropa de lana de múltiples capas y botas para la nieve. Necesitábamos cubiertas protectoras para las alas y los motores y nos vimos envueltos en metros de plástico y arpillera, que cosimos como pudimos. Llevábamos equipo para abrigarnos las manos y para abrigar los motores de los Cubs, tiendas inflables, gruesas mantas, equipo de emergencia, mapas, recambios, herramientas, aceite y campanillas de trineo para los esquíes. Es increíble la cantidad de equipo que se necesita para hacer un simple viaje por los bosques de Canadá y llevar gente a volar.

Mi avión estaba pintado con esmalte color leche, lo cual no era en absoluto lo más adecuado. ¿Qué cliente iba a ver un Cub blanco aparcado en la nieve? Pasé tres días cubriendo la parte superior de las alas y la cola con una cinta protectora mientras Ed Kalish lo rociaba con un brillante color rojo y recordaba los días que había pasado haciendo unas reparaciones en God's Cape, al norte de Hudson Bay.

—Hubo un día —dijo, desde una nube de pintura escarlata—, en que la temperatura llegó a 30 bajo cero. Se estimaba que mi anorak, la prenda más abrigada que yo poseía, no me protegería hasta esa temperatura.

»Teníamos que hacer arrancar los motores con un soplete en los conductos del escape haciendo girar las hélices al revés y calentando los cilindros a través de las válvulas.

Ese mismo día salí y me compré un soplete de propano. Y calculé que en el peor de los casos podía llenar mi anorak con hojas.

De los otros dos pilotos que había invitado, uno escribió para decirme que le parecía que Canadá en febrero podía resultar un poco frío... ¿No habría estado yo pensando en Nassau?

Cuando finalmente le contesté que este circo volante se dirigía al Norte, me deseó suerte. Recuerdo que me pareció muy raro que alguien rechazara una aventura porque iba a hacer frío. Me advirtió que no olvidara que el Cub no tenía calefacción en la cabina, pero por alguna razón no volví a pensar en su advertencia.

Ken Smith, el otro piloto, se reuniría con nosotros en Toronto el 29 de enero.

Eso nos dejaba con tres Cubs, tres pilotos y un par de guías. Necesitábamos un avión más, un canadiense que se incorporara al grupo de modo que pudiéramos ser un verdadero circo internacional, pero no dudaba de que habría docenas de aviones listos para seguirnos en cuanto llegáramos al país.

A mediados de enero los lagos empezaron a helarse en todo Canadá. Las pistas de esquí de New England estaban abiertas y habían caído unos pocos copos de nieve sobre Long Island.

La noche del 20 decidí entrenarme un poco y dormir entre esos copos. Sólo había 6 grados bajo cero, mucho más abrigado de lo que nos encontraríamos en Canadá, pero cualquier experiencia era mejor que nada. Descubrí que a 6 grados bajo cero se siente bastante frío. Esto último me ocurrió alrededor de las tres de la mañana. No se trataba de que la tienda no sirviera o que las mantas no abrigaran, sucede que el frío, que ha estado esperando durante todo ese tiempo, da una vuelta y ataca desde el suelo. Podía concentrarme y pensar en calor y así defenderme, pero imaginar chimeneas y Saharas exigía tal esfuerzo que no me quedaba tiempo para dormir. A las cuatro me di por vencido, recogí la tienda y todo lo demás y volví a la casa. Fue entonces cuando

comencé a pensar que, por muy entretenido que nos resultara preparar esta aventura, no era un juego para el invierno. Ibamos a vernos envueltos directamente en lo que la Fuerza Aérea solía llamar «situación de supervivencia»: ¡los hombres mueren congelados en climas mucho más cálidos que el de Canadá en febrero! De inmediato añadí una manta a mi equipo.

Norman y Lawless hicieron un vuelo para comprobar las condiciones del lago Simcoe. Estaba sólidamente congelado y la temperatura era de 34 grados bajo cero.

El 27 de enero, Toronto sufrió la peor ventisca del siglo. Los pueblos habían quedado enterrados en la nieve y se iniciaron las operaciones de rescate.

Nos alegramos con la noticia; mientras más nieve, más cerca de los pueblos podíamos aterrizar. Cuando uno va a llevar gente a volar y no puede aterrizar cerca de los pueblos, mejor se vuelve a su casa.

En la mañana del 29, muy temprano, Munson y yo hicimos arrancar nuestros motores, en medio de aquel difuso momento en que la noche va a convertirse en amanecer. Los escapes de nuestros motores se veían azules en esa terrible quietud. La salida del sol es aproximadamente el momento en que los aventureros, por fin, empiezan a comprender que deben haber perdido el juicio, como les decía todo el mundo.

—Russ, ¿te das cuenta de que todo este viaje es una locura? ¿Sabes en qué nos estamos metiendo? Mira, perdóname por haber tenido esta ocurrencia...

Hubiese querido decirlo, pero no tuve valor. Los aventureros son muy cobardes para esas cosas.

Munson tampoco decía nada mientras el cielo se iluminaba y nuestros motores se calentaban. Finalmente, sin pronunciar una palabra nos subimos a nuestros aviones, rodamos por la desierta pista y despegamos hacia el Norte, sobre Long Island Sound y Connecticut. La temperatura exterior a 1500 metros era de 27 grados bajo cero, aunque tengo que reconocer que en la cabina, sin calefacción, no se sentía más frío que si hubiesen sido 15 o 20 grados. En primer lugar, no podía creer que iba a pasar un mes a esa temperatura; y en segundo, había empezado a pensar en el verano, cuando los caminos se calientan tanto que no se puede caminar sin zapatos y la mantequilla se convierte en un charco amarillo si uno la deja fuera de la nevera.

En nuestra primera parada, me di cuenta de que mi motor expulsaba un poco de aceite por el tubo de ventilación. Siempre había perdido algo, pero esto parecía más de lo habitual. Desenganché la extensión y dejé que el tubo se ventilara en el compartimiento del motor.

Como su avión tenía brújula giroscópica y radiocompás, Munson fue el guía del vuelo a Toronto. La aguja de mi brújula tenía la misma sensibilidad que un yunque, de

modo que me limité a volar como escolta y a disfrutar del blanco y suave paisaje. ¿Por qué entonces, una hora después de nuestro segundo despegue, tuve la extraña sensación de que no íbamos en dirección a Canadá? Esas montañas a la derecha, ¿no eran las Catskills? Y el río Hudson, ¿no tendría que estar a nuestra izquierda? Cerré un poco la formación y señalando el mapa miré al guía con expresión de interrogación. Me miró y levantó las cejas.

—¡Russ! —dije a voz en grito—. ¿No crees que vamos hacia el Sur? ¡Vamos hacia el sur!

No logró entender lo que yo le gritaba, así que finalmente me acomodé en mi asiento y continué sin expresar una queja —como debe hacerlo un escolta— para ver hacia dónde iba. Hace diez años que vuela, pensé, tengo que ser yo el equivocado. Debemos de estar siguiendo el curso de otro río. Advertí que examinaba el mapa y con eso me tranquilicé. No cambió el rumbo. Debemos de ir hacia el Norte... soy yo el que se ha perdido, no sería la primera vez.

Pero después de un tiempo empezó a hacer menos frío. Había menos nieve en la tierra.

El Super Cub se dio cuenta con una sacudida que en alguna parte se había cometido un terrible error. Se inclinó bruscamente hacia la derecha, cambió rumbo en 1601 y luego descendió para aterrizar en un pequeño aeropuerto junto al río. Efectivamente era el Hudson. ¡Por una vez en mi vida me había perdido y no era culpa mía!

—Quizá logres superar esto —le dije amablemente cuando habíamos aterrizado—, pero créeme, vas a tardar mucho tiempo...

De inmediato sentí haberlo dicho porque él estaba profundamente alterado.

—¡No sé qué es lo que me pasa! Estaba siguiendo la autopista y noté que la brújula se desviaba un poco y que el radiocompás no funcionaba bien, ¡pero estaba seguro de que era la autopista! Me quedé sentado allí sin fijarme demasiado. Vi la brújula, pero no me fijé.

No fue difícil cambiar el tema de conversación. Había aceite por toda la parte inferior de mi avión. El tren de aterrizaje y el morro estaban cubiertos de aceite congelado. ¿Un anillo roto quizás, o un pistón agrietado? Mencionamos la posibilidad de regresar y revisar el motor, pero sonaba un poco a echarse atrás.

—Sigamos —dije—. Probablemente es sólo un problema de succión en el extremo del tubo de ventilación; debe estar absorbiendo en demasía.

Munson fijó el curso al norte del Hudson, viró hacia la izquierda en Albany y siguió directo a Toronto. Una hora después de pasar Albany, la presión del aceite bajó una libra por pulgada cuadrada, luego dos. Nunca he tenido un descenso de la presión del aceite en el motor sin que me ocurra algo serio muy pronto... Indiqué al guía que iba a

bajar y descendimos en el aeropuerto siguiente, cinco minutos después.

Se había consumido otro cuarto de galón. La perspectiva de volar cuarenta horas sobre los bosques de Canadá con un motor que derrama su alimento por el cielo no era el tipo de aventura que yo había elegido. Una cosa es estar preparado por si ocurre algún desperfecto en el motor y otra muy diferente, y no tan prudente, es estar convencido de que va a ocurrir. Entre seguir o volver, yo me iba a echar atrás; era preferible abandonar la empresa y seguir vivo que terminar congelado sobre la copa de algún árbol de Pentanguinishe. Además, según el informe meteorológico, había comenzado una ventisca en la frontera.

Repuse el aceite y partí hacia el Sur, sorprendido de sentir pena por haberme perdido una congelada. Una vez que uno ha iniciado una aventura, por muy alocada que sea, la única manera de quedarse tranquilo es llevarla a cabo cueste lo que cueste.

Una hora y media más tarde, la presión disminuyó cinco libras, luego diez, y finalmente el indicador señaló cero y tuve que planear hasta la pista de donde había salido esa mañana.

El problema con el motor no era tan simple como un pistón agrietado o un anillo roto. El fallo consistía en que las camisas de los cilindros se habían desgastado a pesar de la tolerancia de un revestimiento de cromo. Había cuatro cilindros disponibles, 85 dólares cada uno, más anillos a 32 dólares y...

Cuando reuní el dinero para las piezas del motor, la primavera ya había llegado a Canadá. La nieve se convirtió en hierba, los campos en cosechas y los lagos se disolvieron en agua azul.

¿Qué les parece esta aventura? El invierno se desencadena furioso en Canadá mientras usted lo desafía desde su cómodo sillón junto al fuego... ¡Brindemos por la aventura! ¡Y el próximo año, al Polo!



Un gato

Era un gato, un gato persa color gris. No tenía nombre y estaba cuidadosamente sentado sobre la crecida hierba del extremo de la pista. Observaba a unos cazas que aterrizaban en Francia por primera vez.

El gato no se asustaba cuando las diez toneladas de los cazas a reacción pasaban rugiendo confiadamente, con la rueda de morro todavía en el aire y los paracaídas de frenado esperando para saltar de sus pequeños casilleros bajo las taberas. Sus ojos amarillos miraban tranquilamente y apreciaban la calidad de los aterrizajes con las orejas inclinadas a la espera del débil ¡paf! del tardío florecer de los paracaídas; después de cada aterrizaje volvía serenamente la cabeza para seguir la aproximación final y el aterrizaje del siguiente. A veces, cuando el piloto no había hecho la corrección necesaria para enfrentar el viento de costado, algunos de ellos tocaban tierra con demasiada violencia y los ojos del gato se empequeñecían ligeramente al sentir en las patas el choque entre el avión y la pista, y ver los grandes jirones de humo azul que se desprendían de las torturadas ruedas.

En el frío de esa tarde de octubre, el gato permaneció tres horas observando los aterrizajes hasta que los veintisiete aviones hubieron descendido y el cielo quedó vacío y se hubo apagado el quejido del último motor que se detenía en los aparcamientos, al otro lado de la pista. Luego el gato se levantó repentinamente y sin ni siquiera estirar su grácil cuerpo felino, se alejó corriendo hasta desaparecer entre la hierba. El 167 Escuadrón Táctico de Cazas había llegado a Europa.

Cuando se reactiva un escuadrón de cazas después de quince años, se presentan algunos problemas. Con un núcleo mínimo de aviadores experimentados en un escuadrón de treinta, los problemas del 167 se centraban en torno de la pericia de los pilotos. Veinticuatro de los miembros de la tripulación habían salido de escuelas de artillería, en el curso del año anterior a la reactivación.

—Podemos hacerlo, Bob, y hacerlo bien —dijo el mayor Carl Langley al comandante de su escuadrón—. No es la primera vez que soy oficial de operaciones y puedo decirte que nunca he visto un grupo de pilotos tan impacientes por aprender su oficio como los que tenemos aquí.

El mayor Robert Rider dio un ligero golpe con el puño contra la áspera pared de madera del que iba a ser su despacho.

—En eso estoy de acuerdo contigo —dijo—, pero nos espera un trabajo difícil. Esto es Europa y tú conoces el clima en invierno. Aparte de nuestros comandantes, el joven

Henderson es el que tiene más horas de vuelo con mal tiempo en todo el escuadrón, y son sólo once. ¡Once! ¿Carl, te sientes realmente ansioso de guiar una formación de estos pilotos en viejos F-84, a 6.000 metros de mal tiempo? ¿O a un aterrizaje con GCA sobre una pista mojada, con viento de costado? —Miró por una ventana. La suciedad había formado estrías sobre los cristales. Nubes altas, buena visibilidad abajo, advirtió inconscientemente—. Voy a dirigir este escuadrón y voy a dirigirlo bien, pero no puedo dejar de pensar que antes de que el 167 sea una verdadera unidad de combate, un par de nuestros muchachos van a estar desparramados en la falda de alguna montaña. No es algo que tenga muchos deseos de ver.

Los ojos azules de Carl Langley chispeaban con el desafío. Daba lo mejor de sí haciendo un trabajo que todo el mundo hubiese considerado imposible.

—Tienen los conocimientos. Probablemente saben volar con instrumentos mejor que tú y yo; acaban de salir de la escuela. Todo lo que necesitan es experiencia. Tenemos un Link. Podemos hacerlo funcionar diez horas diarias y enseñar a nuestros pilotos la aproximación por instrumentos para todas las bases de Francia. Todos se presentaron como voluntarios para incorporarse al 167 y quieren trabajar por el escuadrón. De ti y de mí depende que reciban el entrenamiento que necesitan.

El comandante del escuadrón sonrió de pronto y dijo:

—Cuando hablas así casi puedo acusarte de impaciencia. —Luego hizo una pausa y continuó lentamente—: Recuerdo el antiguo 167, en Inglaterra, en 1944. Entonces teníamos el nuevo Thunderbolt y le pintamos nuestro pequeño gato persa a un lado. No temíamos a nada de lo que la Luftwaffe pudiera hacer volar. Supongo que la impaciencia en la paz es el valor en la guerra. —Miró a su oficial de operaciones e hizo un gesto afirmativo—. No puedo decir que crea que no tendremos nuestra cuota de emergencias en los vuelos con estos viejos aviones, o que no necesitaremos mucha buena suerte antes de que los muchachos comiencen a darle sentido nuevamente al escuadrón. Pero prepara el Link e inicia los horarios de vuelo a partir de mañana, y veremos si estos muchachos son realmente tan buenos como parecen.

Un momento después el mayor Robert Rider se quedaba solo en la incipiente oscuridad de su despacho. Pensó con tristeza en el antiguo 167: en el teniente John Buckner, atrapado en un Thunderbolt incendiado, que siguió atacando y alcanzó a un par de incautos Focke-Wulf y arrastró a uno de ellos hasta precipitarse sobre el duro suelo de Francia; en el teniente Jack Bennett, con seis aviones derribados y la gloria asegurada, que deliberadamente chocó contra un ME-109 que se acercaba a destruir un B-17 averiado sobre Estrasburgo; en el teniente Alan Spencer, que volvió con un Thunderbolt tan dañado por el fuego enemigo que tuvo que ser rescatado de los escombros de su accidentado aterrizaje por un grupo equipado con sopletes para cortar.

Rider había visitado a Spencer después del accidente.

—Fue el mismo 190 que liquidó a Jim Park —había dicho desde su blanca cama en el hospital—, uno con serpientes negras a un lado del fuselaje. Y yo me dije: Hoy tendrás que ser tú o él, pero uno de nosotros no va a volver. Yo fui el afortunado.

Cuando fue dado de alta, Alan Spencer se presentó como voluntario para volver a los combates y no regresó de su primera misión. Nadie le escuchó llamar ni vio cómo derribaban su avión. Simplemente no regresó. A pesar de que la insignia era un gato, los pilotos del 167 no tenían siete vidas. Ni siquiera dos.

La impaciencia en la paz es el valor en la guerra, pensó Rider, mirando distraídamente la cicatriz que mostraba el dorso de su mano izquierda, la mano de la palanca de gases. Era ancha y blanca, el tipo de cicatriz que sólo queda después de un encuentro con una bala de una ametralladora calibre treinta de un Messerschmitt. Pero la impaciencia no basta; si queremos pasar el invierno sin perder un piloto, vamos a necesitar algo más. Tenemos que conseguir pericia y experiencia. Pensando en eso, se alejó bajo la encapotada noche.

Los días transcurrían veloces para el teniente segundo Jonathan Heinz. Toda esta preocupación por el tiempo y el clima europeo en invierno eran tonterías, nada más que tonterías. Noviembre se presentaba luminoso y lleno de sol. Diciembre estaba listo para apoderarse del calendario y en la base sólo habían tenido dos días de techo bajo. Los pilotos los habían pasado respondiendo el último examen sobre instrumentos preparado por el oficial de operaciones. Los exámenes de instrumentos del mayor Langley se habían convertido en una norma del escuadrón: uno cada tres días, veinte preguntas, sólo se permitía un error. Los que no aprobaban debían permanecer tres horas más estudiando los manuales hasta que conseguían salir bien en un segundo examen, en el que también se permitía sólo un error.

Heinz presionó el botón de arranque de su viejo Thunderstreak, se estremeció con la sacudida del motor y se dirigió a la pista siguiendo al avión de Bob Henderson. Pero ésa es la manera de llegar a conocer los instrumentos, pensó. Al principio todo el mundo tenía que quedarse durante esas tres horas y maldecían el día en que se habían ofrecido como voluntarios para el Escuadrón Táctico de Cazas. Lo llamaban el Escuadrón Táctico de Instrumentos. Luego uno aprendía la maña y de algún modo parecía que empezaba a saber cada vez más respuestas. Y finalmente raras veces le tocaban las tres horas.

Cuando Heinz replegó las pantallas antes del despegue, advirtió un ligero golpe sordo en el zumbido del motor, pero todos los instrumentos indicaban normalidad y no es raro escuchar ruidos extraños y suaves golpes en un F-84. Sin embargo, resultó curioso que en un momento en que habitualmente no advertía otra cosa que no fueran

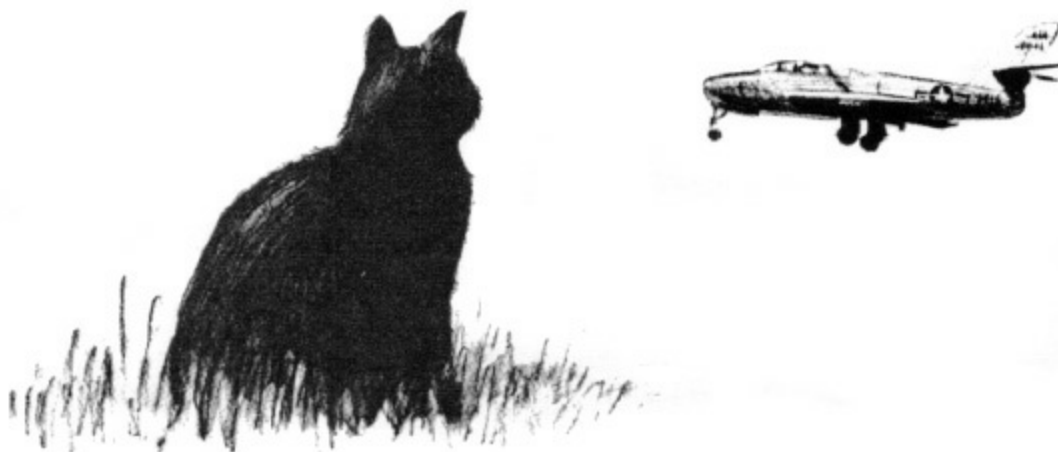
los instrumentos y el avión del jefe sacudiéndose por la aceleración y los frenos trabados, Jonathan Heinz viera un gato persa color gris sentado tranquilamente al extremo de la pista, a unos pocos cientos de pies delante de su avión. Ese gato debe ser completamente sordo, pensó. Su motor unido a la gruesa y negra palanca de gases bajo su guante izquierdo crepitó y rugió, y lanzó un fuego azul a través de los álabes de acero de la turbina para desencadenar siete mil ochocientas libras de empuje.

Estaba listo para rodar, e hizo un gesto a Henderson. Luego, sin motivo alguno, presionó el botón del micrófono, bajo su pulgar izquierdo en la palanca de gases.

—Hay un gato al extremo de la pista —dijo al micrófono instalado en su máscara de oxígeno de goma verde.

Se produjo un breve silencio.

—Roger, hemos visto el gato —dijo Henderson con serenidad.



Heinz se sintió estúpido. Vio al oficial de control móvil en su pequeña torre, al lado derecho de la pista, tomar sus prismáticos. ¿Por qué dije una tontería como esa? pensó. No volveré a abrir la boca durante ese vuelo. ¡Disciplina en la radio, Heinz, disciplina! Soltó los frenos ante una señal del casco blanco de Henderson y los dos aviones reunieron una enorme reserva de velocidad y se levantaron hacia el cielo.

Ocho minutos más tarde, Heinz volvía a hablar.

—Sahara Jefe, se ha encendido la luz del indicador de sobrecalentamiento y las rpm fluctúan en un cinco por ciento. Compruebe si despidió humo, por favor. —Qué voz tan calmada tienes, pensó. Hablas mucho, pero por lo menos conservas la calma. Llevas sesenta horas en el F-84 y debes conservar la calma. No te pongas nervioso y trata de no parecer un niño por la radio. Daré una vuelta y dejaré caer los depósitos externos, haré una trayectoria de incendio simulado y aterrizaré. No puedo estar incendiándome.

—No hay señales de humo, Sahara Dos. ¿Cómo van las cosas?

Con voz calmada, Heinz respondió:

—Sigue la fluctuación. El flujo del aceite y la temperatura de la turbina cambian junto con ella. Voy a dejar caer los depósitos y aterrizar.

—De acuerdo, Sahara Dos, me mantendré atento para ver si hay humo y me encargaré de dar las indicaciones por radio, si quieres. Debes estar listo para saltar si el aparato se incendia.

—Roger.

Estoy listo para saltar, pensó Heinz. Sólo tengo que levantar el brazo del asiento eyectable y apretar el disparador. Pero creo que no tendré problemas para aterrizar con el avión. Escuchó cómo Henderson anunciaba que se había producido una emergencia. Mientras descendía lentamente, siguiendo la trayectoria, vio los rojos camiones contra incendios salir disparados de sus garajes y dirigirse hacia sus puestos de alerta junto a las pistas. Podía sentir en la palanca de gases la agitación del motor. Esto va a ser difícil de decidir. Dejaré caer los depósitos en la aproximación final antes de llegar a los 150 metros, llevaré el morro hacia arriba y saltaré. A menos de 150 metros, tendré que seguir adelante sea como sea. Llevó el acelerador hacia atrás para dar al motor una velocidad de 58 por ciento de rpm y el pesado avión descendió con mayor rapidez. Flaps abajo. Conseguiré aterrizar, estoy seguro... Tren abajo. Las ruedas en su lugar. Descendió a menos de 120 metros. Un golpe, otro. Una brusca subida en el indicador.

—Empieza a salir humo de tu tobera, Sahara Dos.

¡Lo que faltaba! Esto va a explotar y yo estoy demasiado bajo para saltar. ¿Qué hago ahora? Oprimió el botón para soltar los depósitos y el avión se sacudió un poco al dejar caer cuatro mil libras de combustible. El motor rechinó ásperamente y Heinz advirtió de pronto que la presión del aceite era cero.

¡Se ha parado el motor! No puedes controlar el vuelo con un motor detenido. ¿Qué vas a hacer ahora? ¿Qué? La palanca de mando se endureció bajo sus guantes, no podía moverla.

El oficial del control móvil no sabía lo del motor parado. No sabía que Sahara Dos viraría suavemente hacia la derecha y caería a tierra dando vueltas y que Jonathan Heinz no podía hacer nada y estaba destinado a morir.

—Tienes un gato en la pista —dijo el oficial de control, con el tranquilo humor del que sabe que ha pasado el peligro.

¡Y de pronto Heinz recordó y fue como una explosión de luz! La bomba hidráulica de emergencia, la bomba eléctrica. El avión comenzaba a balancearse a 30 metros. Su guante golpeó el interruptor de la bomba y lo colocó en EMERG, y la palanca de mando recuperó rápidamente la movilidad. Enderezar las alas, levantar el morro y conseguir

un maravilloso aterrizaje frente a la torre. Por lo menos, pareció maravilloso. Cerrado el mando de gases, el paracaídas afuera, cortado el aceite y la batería, descorrida la cubierta de la cabina y listo para saltar fuera de esto. Los gigantescos camiones contra incendios, con las luces rojas brillando encima de sus cabinas, rugían a su lado mientras reducía la velocidad a cincuenta nudos. El avión estaba completamente silencioso y Heinz podía oír el rugido de los camiones, que sonaban como los grandes motores internos de un crucero funcionando a alta velocidad. En un momento, había detenido el aparato, salido de la cabina y saltado a tierra para quedar detrás de una bomba que lanzaba una densa espuma blanca sobre una gran mancha de aluminio descolorido en la parte posterior de la base del ala.

El avión parecía desamparado y como si no quisiera ser el centro de tan concentrada atención. Pero estaba en tierra y entero. Jonathan Heinz se sentía lleno de vida, y un poquitín famoso.

—Te has portado bien, as —solían decirle los otros pilotos, y le preguntaban qué había sentido, qué había pensado y hecho en cada momento. Habría una investigación rutinaria, pero no podía haber otra conclusión que: ¡Bien hecho, teniente Heinz! Nadie podía adivinar que había estado a pocos segundos de morir porque había olvidado completamente, como un piloto novato, la bomba hidráulica de emergencia. La había olvidado completamente... ¿y qué se la había recordado? ¿Qué había llevado bruscamente su pensamiento al interruptor rojo en el último instante cuando todavía podía salvarse? Nada. Simplemente había acudido a su mente.

Heinz reflexionó un poco más. No había sido así. El control me dijo que había un gato en la pista y yo me acordé de la bomba. Eso sí que es curioso. Me gustaría conocer a ese gato. Examinó la larga pista blanca y no lo vio. Incluso el oficial de control tampoco podía haberlo visto con sus prismáticos. Más tarde el escuadrón lo iba a fastidiar sin compasión por su infortunado gato, pero en ese momento, ni en la pista ni en la base había un gato persa color gris.

Menos de una semana después le ocurrió algo a otro teniente segundo. Jack Willis estaba a punto de terminar su primera misión de combate simulado después de completar su vuelo de comprobación en el F-84. Había sido una buena misión, pero en ese momento durante la trayectoria de aterrizaje, estaba preocupado. Viento de costado de veinte nudos. ¿De dónde había salido? Eran diez nudos en la dirección de la pista y se habían convertido en veinte de través. Estabilizó el avión y lo llevó hacia la aproximación final.

—Torre, el viento otra vez, por favor —llamó.

—Roger... —El resto de la explicación era completamente innecesario. El viento soplaba tan de costado como era posible.

—Bien, Dos, no perdamos de vista ese viento —dijo el mayor Langley y comunicó—: Aguila Jefe vuelve a la base, tren de aterrizaje abajo, presión y frenos verificados.

—Autorizado para aterrizar —replicó el operador de la torre.

Willis extendió el brazo izquierdo y con fuerza colocó la palanca del tren de aterrizaje en ABAJO. Bien, bien, pensó, no habrá problemas. Me limitaré a mantener muy inclinada el ala derecha durante el viraje, toco tierra con la rueda derecha y sigo adelante manejando el timón de dirección, manejando cuidadosamente el timón de dirección.

Viró hacia la pista y presionó el botón del micrófono. Hasta el momento nunca me he salido de una pista y no tengo ninguna intención de hacerlo ahora.

—Aguila Dos vuelve a la base...

El indicador de la rueda derecha, la luz verde que debía estar brillando, no se había encendido. La izquierda estaba en su lugar, la del morro también, pero la derecha no había bajado. La luz roja de alarma brillaba detrás del plástico transparente del mango de la palanca del tren de aterrizaje y el chillido de la bocina de alarma llenaba la cabina. La escuchó en sus propios audífonos cuando presionó el botón del micrófono. Los operadores de la torre lo habrían escuchado también. Levantó el pulgar y luego volvió a presionar el botón.

—Aguila Dos va a hacer una pasada a baja altura. Que control móvil haga una inspección del tren de aterrizaje.

Algo le ocurría al avión, qué extraña sensación le producía eso. El tren de aterrizaje siempre había funcionado muy bien. Se enderezó a 30 metros sobre la pista y voló frente a la pequeña torre de vidrio. El oficial de control móvil se encontraba afuera, en medio del oleaje que provocaba el viento en la hierba de otoño. Willis lo observó durante un segundo a la pasada. El oficial de control móvil no estaba utilizando los prismáticos. Y de pronto había desaparecido y el solitario F-84 se alejó hacia el extremo de la pista, volando sobre Aguila Jefe, que ya se encontraba a salvo en tierra.

—El tren de aterrizaje permanece trabado arriba —dijo el control con voz monótona.

—Roger, intentaré bajarlo.

Willis quedó satisfecho con su tono de voz. Ascendió lentamente hasta los 300 metros, levantó la palanca y la volvió a bajar. La luz verde correspondiente al lado derecho permaneció obstinadamente apagada y la luz de alarma del mango de plástico continuó roja. Quedaba combustible para quince minutos. Willis repitió la operación cuatro veces sin obtener mejores resultados. Tiró del mango, lo levantó media pulgada y lo llevó a EMERG ABAJO. Se escuchó un golpe seco y débil al costado derecho, pero la situación permaneció igual. Estaba preocupado. No había tiempo para que los camiones

contra incendios extendieran una franja de espuma sobre la pista, si se veía obligado a aterrizar sin la rueda derecha. Aterrizar sin ella sobre una pista dura y con viento de costado sería exponerse a estrellarse, porque en cuanto el ala que no está sostenida por la rueda tocara el hormigón, el aparato daría un salto mortal hacia un lado. La única alternativa era saltar en paracaídas. Toda una decisión que tomar, pensó. Pero luego agregó irracionalmente: en una pasada más quizá la rueda haya bajado.

—Está arriba todavía —dijo el oficial de control antes de que Willis hubiese pasado ante la torre.

La verde hierba ondeaba vigorosamente y de pronto advirtió un pequeño punto gris al final de la pista. Con sobresaltada sorpresa se dio cuenta de que era un gato. El gato de la suerte, pensó, y sin motivo alguno sonrió bajo su máscara de oxígeno. Se sintió mejor y de alguna parte le llegó una idea.

—Torre, Aguila Dos declara una emergencia. Voy a pasar una vez más e intentaré botar sobre la rueda izquierda para conseguir que baje la derecha.

—Recibido declaración de emergencia —replicó la torre.

La torre estaba fundamentalmente preocupada de cumplir con una responsabilidad, la cual consistía en tocar un timbre que haría que los equipos de accidentes se precipitaran a los camiones. Cumplida su obligación, la torre se convertía en un observador interesado que proporcionaba muy poca ayuda.

Curiosamente, Jack Willis se sintió una persona renovada y con una tremenda confianza en sí mismo. Dar botes sobre la rueda izquierda con un viento que sopla del costado derecho era un truco de coordinación reservado para pilotos con miles de horas de vuelo, y Willis sólo tenía un poco más de 4.000 horas en el aire y 68 en el F-84.

Los que vieron la maniobra la calificaron como la actuación de un piloto veterano. Con el ala izquierda abajo, con firmeza en el timón de dirección, con unos controles que sólo respondían moderadamente a la velocidad de aterrizaje, el teniente segundo Jack Willis hizo rebotar su avión de 20.000 libras seis veces sobre el tren de aterrizaje izquierdo. A la sexta vez, la rueda derecha bajó bruscamente y quedó bloqueada en su lugar. La tercera luz verde se encendió.

En comparación, el aterrizaje con viento de costado que siguió fue muy simple y el avión tocó suavemente la pista con la rueda derecha, luego con la izquierda y finalmente con la del morro. Timón de dirección a la izquierda durante el desplazamiento sobre la pista y una ligera aplicación del freno izquierdo cuando el avión disminuía la velocidad y el viento amenazaba convertirlo en una veleta. Había terminado la emergencia. Los equipos de salvamento en sus blancos y abultados trajes de amianto resultaron innecesarios y fuera de lugar en la normalidad que siguió.

—Buen trabajo, Aguila Dos —dijo el control simplemente.

El gato persa color gris, que había observado el aterrizaje con un interés muy poco felino, casi podríamos decir profesional, había desaparecido. El 167 Escuadrón Táctico de Cazas comenzaba paulatinamente a ponerse en condiciones de combatir.

Vino el invierno. Las nubes llegaron desde el mar y se convirtieron en compañeras inseparables de las cumbres de las colinas que rodeaban la base. Llovía mucho y a medida que avanzaba el invierno la lluvia se convertía en hielo y luego en nieve. La pista estaba helada y se necesitaban paracaídas y un cuidadoso uso de los frenos para mantener esos pesados aviones sobre el hormigón. La hierba esmeralda adquirió un aspecto pálido y sin vida. Pero un escuadrón de cazas no suspende su misión todos los inviernos; siempre hay que volar y entrenarse. Se producían algunos incidentes a medida que los pilotos se enfrentaban a algunos insólitos problemas de los aparatos y los techos bajos, pero habían recibido un buen entrenamiento en el uso de instrumentos, y de algún modo el gato persa se las arreglaba para estar sentado al extremo de la pista cuando aterrizaba alguno de los aviones afectados. Los pilotos empezaron a llamarlo simplemente «el gato».

Una helada tarde, en que Wally Jacobs acababa de aterrizar sin problemas después de un fallo en el sistema hidráulico y un descenso sin flap ni freno de velocidad a través de un techo de quinientos pies, el capitán Hendrick, de turno como oficial de control móvil, intentó capturar el gato. El animal estaba tranquilamente sentado mirando hacia el comienzo de la pista, absorto en la contemplación del avión de Jacobs. Hendrick se acercó por atrás y lo tomó suavemente. Apenas lo tocó el gato se convirtió en un relámpago gris que arañó a Hendrick en la mejilla. Saltó velozmente al suelo y desapareció entre la hierba.

Cinco segundos después fallaban los frenos del avión de Jacobs y salía de la pista con un brusco viraje, rodando a setenta nudos por el barro, que no se había congelado completamente. La rueda de morro se enterró de inmediato y el avión desapareció bajo una nube de barro. El aparato se desvió de tal manera que plegó la rueda derecha, partió el depósito exterior y se deslizó hacia atrás otros 60 metros. Jacobs abandonó la cabina de inmediato, olvidando incluso cerrar el mando de gases. En un segundo, y mientras Hendrick observaba, el avión estalló en brillantes llamas. Ardió furiosamente, y junto con el aeroplano quedó destruido un récord de seguridad de vuelo que no había sido igualado por ningún otro escuadrón en Europa.

El resultado de las investigaciones señaló que el teniente Jacobs era culpable por haber permitido que el avión saliera de la pista y por haber olvidado cortar gases, permitiendo de ese modo que el motor originara el fuego. Si no hubiera descuidado, como un piloto tremendamente inexperto, efectuar esa operación, el avión habría quedado en condiciones de volver a volar.

La decisión del comité no fue muy popular en el escuadrón: se hizo responsable al piloto de la destrucción del avión. Hendrick mencionó el gato y el escuadrón recibió una orden, no escrita, pero oficial: nadie debe volver a acercarse al gato. Desde entonces, pocas veces se volvió a hablar de él.

Pero de vez en cuando algún joven teniente tenía dificultades con su avión y cuando volvía a la base en medio de un cielo encapotado, preguntaba:

—¿Está el gato ahí?

Y el oficial de control móvil escudriñaba el final de la pista en busca del animal, tomaba el micrófono y decía:

—Sí, ahí está.

Y el avión aterrizaba.

El invierno seguía su curso. Los pilotos jóvenes adquirieron experiencia y se hicieron veteranos. A medida que pasaban las semanas, el gato se veía con menos frecuencia en el extremo de la pista. Norm Thompson aterrizó con un aeroplano que tenía el parabrisas y la parte superior de la cabina cubiertos de hielo. El gato no estaba esperándolo junto a la pista, pero su aproximación controlada desde tierra fue profesional, producto del entrenamiento y la experiencia. Aterrizó a ciegas, eyectó la cúpula de la cabina para poder ver y rodó hasta detener el avión, sin problemas. Jack Willis, que ahora tenía una experiencia de 130 horas de vuelo en el F-84 volvió con un avión seriamente dañado por los rebotes que recibió después de disparar sobre un campo de tiro situado sobre una base de roca. Sin embargo aterrizó sin ningún problema. El gato no fue visto en ninguna parte.

La última vez que el gato apareció en la pista fue en marzo. Una vez más era Jacobs el que aterrizaba. Comunicó que disminuía la presión del aceite y que intentaría volver a la base.

El mayor Robert Rider se había dirigido precipitadamente hacia el control móvil al enterarse de que se había declarado una emergencia. De ésta no se escapa, pensó, voy a ver morir a Jacobs. Cerró la puerta de cristal tras de sí en el momento en que el piloto preguntaba:

—¿Estará ahí el gato por casualidad?

Rider tomó los prismáticos y escudriñó el extremo de la pista. El gato persa esperaba tranquilamente sentado.

—El gato está aquí —dijo seriamente el comandante del escuadrón al oficial de control móvil, y con la misma seriedad la información fue transmitida a Jacobs.

—Presión del aceite cero —dijo con calma el piloto. Luego añadió—: se ha parado el motor, la palanca de mando está bloqueada. Intentaré aterrizar con la bomba hidráulica de emergencia. —Un momento después dijo repentinamente—: No lo conseguiré. Voy

a saltar.

Hizo virar el avión hacia el bosque del Oeste y salió expulsado de la carlinga. Dos minutos después se encontraba tendido sobre el barro congelado de un campo arado, y su paracaídas se posó alrededor suyo como una blanca mariposa cansada. Había sido cuestión de minutos.

Más tarde el consejo de investigación descubrió que el avión se había estrellado con los dos sistemas hidráulicos completamente inutilizados. La bomba de emergencia para el aceite había fallado antes de llegar a tierra y los controles se hallaban totalmente fijos y era imposible moverlos. Jacobs fue felicitado por su buen criterio al no intentar aterrizar.

Pero todo eso iba a suceder después. Mientras el paracaídas de Jacobs desaparecía tras una suave colina, Rider enfocó los prismáticos en dirección al gato persa color gris, que de repente se puso de pie y se estiró con placer, enterrando las garras en la congelada tierra. Advirtió que el gato no era una escultura perfecta. Por su lado izquierdo, desde las costillas al hombro, se extendía una ancha cicatriz blanca que la piel gris no podía esconder mientras se estiraba. La hermosa cabeza se volvió y los ojos color ámbar miraron directamente al comandante del 167 Escuadrón Táctico de Cazas.

El gato parpadeó una vez, lentamente, casi se podría decir divertido, y se alejó caminando para desaparecer, por última vez, entre la hierba.

Torre 0400

Cerré la puerta tras de mí en el momento preciso en que el reloj situado junto al proyector de control de tráfico indicaba las 03:00. Estaba oscuro en la torre, por supuesto, pero era una oscuridad muy diferente al color negro de la noche de donde yo venía. La oscuridad de esa noche era algo que uno podía usar para cualquier cosa: para jugar a las cartas, para cometer un crimen o para la guerra que se insinuaba amenazante desde los titulares de los periódicos.

En cambio, la oscuridad en este nido de cristal y acero poseía un aire especializado; todo lo que tocaba tenía en sí algo de intención profesional: el reloj, el ligero silbido de los receptores instalados a lo largo de un muro bajo, el silencioso e interminable movimiento de la pálida línea verde del campo del radar. Era una oscuridad profesional destinada a envolver el mundo de la gente que pilota aviones. No había maldad en ella, no estaba allí para precipitar los aviones a tierra ni para hacer las cosas más difíciles a los pilotos. Era una oscuridad práctica, seria, dispuesta. La baliza que rotaba con su atareado zumbido encima de nosotros no giraba para combatir esa oscuridad, sino para señalar un campo de aterrizaje en un mapa negro.

Los dos operadores que trabajaban por la noche me esperaban y extendieron sus manos desde atrás del brillo anaranjado de sus cigarrillos.

—¿Qué te trae aquí a esta hora? —preguntó uno en voz baja.

En este turno todas las conversaciones se hacían en ese tono, como si se quisiera evitar despertar a la ciudad que dormía a nuestras espaldas.

—Siempre quise saber cómo era —repliqué.

El otro se rio, también en tono bajo.

—Ahora lo sabes —dijo—. Este preciso minuto es un ejemplo bastante bueno de lo que ocurre durante todo el turno.

La estática silbó ligeramente en los altavoces, el proyector colgaba inmóvil del techo y la pálida línea del radar giraba interminablemente, incansablemente. El aeropuerto esperaba. En ese momento, en algún lugar de ese cielo estrellado, un avión de línea avanzaba imperturbable, con el largo morro de aluminio señalando el aeropuerto custodiado por esta torre. No era todavía ni siquiera una imagen en el penetrante ojo del radar, pero el primer oficial pedía informes sobre el tiempo en nuestra pista y hojeaba su portadocumentos en busca de las fichas de aproximación. Sus motores rugían uniformemente en la oscuridad exterior y las agujas que indicaban la cantidad de aceite habían bajado, confirmando la duración del vuelo.

Pero en la torre todo era inmovilidad y silencio. Las estrellas azules que iluminaban la pista permanecían paralizadas en su ordenada constelación, esperando para guiar a cualquier piloto que aterrizase a esa hora.

Abajo, en la rampa de los aviones ligeros, se encendió de pronto una linterna que arrojó un pequeño ojo amarillo sobre el hormigón. Mientras observaba, el ojo saltó sobre el fuselaje de un Bonanza, encontró la puerta y desapareció en el interior de la cabina. Reapareció al momento y por un segundo vi la borrosa forma del piloto con la luz cuando saltó del ala.

Los operadores de la torre continuaban su silenciosa conversación acerca de los lugares donde habían estado y las cosas que habían visto. Observé fascinado el ojo de la linterna. ¿A dónde se dirigía el piloto? ¿Por qué salía tanto tiempo antes del amanecer? ¿Era un piloto de paso que vuelve a su casa o un piloto local que viaja?

El pequeño charco de luz amarilla permaneció un momento sobre las bisagras de los alerones, se derramó por el borde del ala derecha y desapareció bajo ella en dirección hacia la cavidad en que se guardan las ruedas. Apareció repentinamente sobre la cubierta y esperó pacientemente hasta que se abrieran los broches Daus y se levantara el capó, saltó impaciente sobre el motor y comprobó los terminales de las bujías y el nivel del aceite; vagó un momento por entre cilindros y el soporte del motor. El capó volvió a bajar y quedó asegurado con los cierres. La luz se hizo brillante cuando se movió a lo largo de la hélice y desapareció durante un minuto al otro lado del avión. Reapareció sobre el fuselaje y se deslizó dentro de la cabina.

Las construcciones que rodeaban la pista se veían tan oscuras como lo habían estado a mi llegada, pero allí afuera en esa oscuridad había ahora un hombre y estaba preparando su avión para volar. Con los prismáticos descubrí el débil resplandor de las luces de la cabina en el momento que se encendieron; luego apareció el rojo y el verde de sus luces de posición y con ellas las dimensiones del avión. Y de pronto se interrumpió el silencio.

—Torre, Bonanza cuatro siete tres cinco Bravo, en la rampa, rodando para pista en servicio. —La voz se detuvo de forma tan abrupta y repentina como había empezado.

En nuestro elevado cubo de cristal la tranquila voz profesional del operador de la torre respondió como si se hubiese tratado de la milésima llamada que recibía esa mañana y no la primera.

Una luz blanca y brillante ahuyentó la oscuridad de la rampa y el hormigón mostró su verdadero color blanco y el color amarillo de la línea pintada. La luz se desplazó con facilidad a través de la constelación azul de la pista dirigiéndose al extremo de la larga franja de luces blancas. Se detuvo y apagó las luces. Incluso con los prismáticos no se alcanzaba a ver la luz de la cabina; sólo una breve interrupción de la ordenada fila de

luces azules indicaba la presencia del avión.

Al minuto siguiente el silencio fue interrumpido nuevamente por la voz que provenía del altavoz:

—Torre, tres cinco Bravo, ¿creen que pueden encontrarme sitio para despegar?

—Bromista —dijo el controlador y tomó el micrófono—: Quizá podamos conseguir algo, tres cinco Bravo. Autorizado despegue, viento en calma, no hay tráfico.

—Roger, torre, tres cinco Bravo.

La mancha negra que se destacaba contra las luces avanzó mientras hablaba; era el único movimiento en la quietud de la pista. A los quince segundos las luces brillaban como antes y una parpadeante luz verde se alejaba hacia el oscuro horizonte.

—Hermosa noche —dijo pensativo el piloto al micrófono, y el lugar volvió a quedar en silencio.

Esas fueron las últimas palabras que escuchamos de tres cinco Bravo. Sus luces se desvanecieron en la noche. Nunca sabré de dónde era ni a dónde iba ni quién es. Pero en esa última comunicación, captada por el impersonal magnetofón de la torre, el piloto del Bonanza me hizo pensar que quizá los pilotos son realmente diferentes de las demás personas.

Comparten la misma intransferible experiencia de volar solos y, si todos se sienten impresionados por la belleza de un mismo cielo, tienen demasiadas cosas en común como para llegar a ser enemigos alguna vez. Tienen demasiado en común como para no llegar a ser hermanos.

El aeropuerto volvía a esperar pacientemente el próximo avión. ¡Qué fraternidad sería esa, una verdadera hermandad de todos los hombres que llevan aeroplanos por el cielo!

—Llega un vuelo de Lufthansa —dijo el controlador y señaló la pantalla del radar.

El Lufthansa era una borrosa elipse de medio centímetro que penetraba lentamente desde un borde de la pantalla. Dejaba una espectral huella luminosa, color verde que lo hacía aparecer como un pequeño cometa que se dirigía hacia nuestra torre, situada en el centro de la pantalla.

Miramos desde la torre de cristal, escudriñamos el cristalino aire de la noche; no había una luz que se moviera en el cielo. El cometa se acercaba al centro de la pantalla. El reloj señaló que había transcurrido un minuto y todavía todas las luces en el cielo eran estrellas.

Luego, de pronto, el Lufthansa estaba ahí haciendo parpadear su luz roja anticolidión a lo lejos. El primer oficial presionó el botón del micrófono de la palanca de mando.

—Torre, Lufthansa Delta Charlie Charlie Hotel, 24 kilómetros al Oeste para aterrizar.

El primer oficial habló con precisión y facilidad y cuando dijo «Lufthansa» pronunció la «h».

La idea se apoderó de mí una vez más. También podría haber dicho: *Deutsche Lufthansa für Landung, Fünfzehn Meilenzurn Osten*. Y con eso hubiese seguido siendo un miembro de la fraternidad, quizás un poco más que yo, parado en esa torre.

¿Qué pasaría, pensé, si todos los pilotos supieran que ya somos hermanos? ¿Qué pasaría si Vladimir Telyanin, cuando se sube a su MIG-21, lo supiera tan bien como Douglas Kenton en su Meteor y como Erhart Menzel en su Starfighter con la cruz de hierro y Ro Kum Nu abrochándose al atalaje de su YAK-23?

El Lufthansa descendió suavemente por la senda del ILS, con sus luces de aterrizaje brillando como dos ojos que buscan la pista.

¿Qué ocurriría si los miembros de la fraternidad rehusaran luchar entre ellos?

El Lufthansa se acercó al edificio de la terminal y desde la torre escuchamos cómo se silenciaba el zumbido de sus motores.

Las radios continuaban con su suave siseo, el cielo volvía a estar en silencio, la línea verde de la pantalla del radar nos aseguró que volvíamos a estar solos en la oscuridad. Cuando las agujas del reloj indicaron las cuatro, di las gracias, me despedí de los controladores y me dirigí a la salida. Nuevamente advertí que había dos clases de oscuridad; esa negra oscuridad exterior era la misma que se hallaba en las páginas de los periódicos al pie de la escalera.

Sobre mí y sobre ese campo de dormidos aviones, menos un aeroplano ligero norteamericano y más un avión de línea alemán, giraba el largo rayo de la baliza. Hermanos. Mis zapatos producían un sonido vibrante sobre los escalones de hierro. En la noche, en la oscuridad, a uno se le ocurren cosas extrañas.

¿Qué ocurriría si todos lo supieran?

El dinosaurio y el copo de nieve

¿Se han preguntado alguna vez cómo se sentiría un dinosaurio atrapado en un pozo de alquitrán mesozoico? Yo se los diré. Tendría la misma sensación de una persona que ha realizado un aterrizaje forzoso sobre un campo de heno, en invierno, al norte de Kansas, reparado el motor e intentado despegar sobre una alfombra de nieve mojada. Impotente.

Esos pobres plesiosaurios y diplodocos lo intentarían una y otra vez, empleando el máximo de sus energías, debatiéndose como locos, lanzando alquitrán en todas direcciones hasta que el crepúsculo los envolviera en oscuridad y finalmente se sintieran tan cansados que fuera una bendición darse por vencidos y morir. Lo mismo le ocurre a un aeroplano en la nieve, sólo en 15 centímetros de pareja y pintoresca nieve.

Con la proximidad del crepúsculo y un largo camino antes de llegar a cualquier sitio, la única alternativa ante la muerte que tiene el piloto es una fría noche en un saco de dormir, a la sombra de nuevas tormentas. Sin embargo, a pesar de todo, para mí, la trampa de nieve no era justa. No tenía tiempo para ello. Veinte intentos de despegar sólo me habían servido para comprender el poder de un copo de nieve multiplicado por mil billones. Bajo las ruedas se convertía en una espesa y borrosa sopa y saltaba en violentos chorros contra las alas y los soportes de mi Luscombe prestado. La máxima aceleración nos arrastraba hasta los 62 kilómetros por hora en el mejor de los casos, y necesitaba un mínimo de 72 para despegar. Como un dinosaurio de la era atómica, estaba atrapado en ese lugar inhóspito.

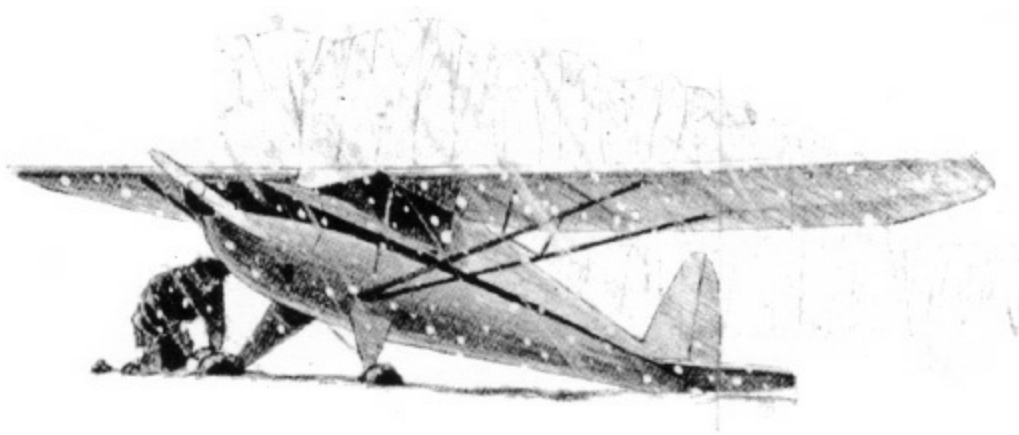
Entre intento e intento, mientras se enfriaba el motor, caminaba por el campo, condenando la injusticia de todo eso, golpeando con los pies para formar una estrecha pista blanca y preguntándome si tendría que acampar en la cabina hasta la primavera.

Cada intento de despegar aplastaba la nieve bajo las ruedas, pero al mismo tiempo levantaba murallas a los lados, en surcos de treinta centímetros. Despegar sacudiéndose entre esas huellas era como intentar levantar el vuelo con un cohete atornillado al avión. Dentro del surco se podía acelerar como un disparo, pero bastaba desviarse 5 centímetros y, ¡zas!, el morro se inclinaba, yo era lanzado hacia delante y en un segundo habíamos perdido 16 kilómetros por hora. Era una especie de fijación. «Poco poco — pensaba—, tengo que ir aplastando la nieve hasta formar una plataforma en la que pueda despegar; de lo contrario pasaré aquí el resto del invierno.» Pero era una tarea imposible. Si yo hubiese sido un dinosaurio me habría tendido a esperar la muerte.

Cuando se vuela en aviones antiguos, uno espera verse obligado a hacer un aterrizaje forzoso de vez en cuando. No es nada especial, es parte del juego y ningún piloto prudente vuela en un avión antiguo sin mantenerse a una distancia que le permita planear y aterrizar en algún lugar. En mis pocos años de vuelo, he tenido 17 aterrizajes forzosos, ninguno de los cuales me pareció injusto y para los que estaba más o menos preparado.

Pero éste era diferente. El Luscombe en que volaba no era un avión antiguo; tenía un rendimiento superior al de aviones ultramodernos de mayor potencia y tenía uno de los motores más seguros del mundo. Esta vez no volaba por placer ni por aprender algo; se trataba de un viaje de ida y vuelta, por negocios, de Nebraska a Los Ángeles, y ya casi había terminado mi misión y ése no era el momento para tener que hacer un aterrizaje forzoso. Además de que el motor no había fallado en ningún momento. El problema había sido una conexión de la palanca de gases que vale cincuenta centavos y que se había partido en dos. De modo que cuando el motor giró en el vacío, en el último tramo de mi viaje de negocios —con una persona que me esperaba en Lincoln—, afronté el primer aterrizaje forzoso injusto que me había tocado.

Y me encontraba con que había reparado la conexión y no podía volver a despegar y sólo faltaba una hora para el crepúsculo, cuando mueren los dinosaurios.



Por primera vez en mi vida, comprendí a los pilotos de aviones modernos, que usan los aeroplanos como herramientas de trabajo y no quieren saber nada de acrobacia aérea ni de aterrizajes forzosos. Existen muy pocas posibilidades de que les falle el motor o que se rompa una pequeña conexión. Lo justo es que ese tipo de cosas le ocurran a un piloto deportivo que se interesa por esas trivialidades esotéricas y disfruta preparándose para ellas, pero no a mí, en mi avión para negocios, cuando hay gente que me espera en la terminal y una cena fijada para las ocho en punto. Dado que para un

hombre de negocios un aterrizaje forzoso es francamente injusto, comprendo que empiece a creer que no puede ocurrir.

Planeaba hacer un intento más por salir de ese pequeño campo en Kansas antes de anochecer. Ya era demasiado tarde para llegar a mi reunión, pero a la nieve eso no le importaba en absoluto. Ni tampoco al frío ni al campo ni al cielo. Los pozos de alquitrán tampoco se habían preocupado por los dinosaurios. Los pozos son los pozos y la nieve es la nieve: liberarse es problema del dinosaurio.

Hice mi vigésimo primer intento, y el Luscombe, rociando nieve, siguiendo un surco que apenas tenía la longitud necesaria, alcanzó los 72 kilómetros, vibró, se sacudió y se elevó tambaleándose, volvió a tocar la nieve, se alzó y finalmente voló.

Pensé en todo aquello mientras tomaba la dirección de Lincoln, deslizándome velozmente entre las sombras del anochecer. Ahora tenía dieciocho aterrizajes forzosos en mi libro de vuelo y sólo uno de ellos era injusto.

No es un mal historial.

MMRRrrowCHKkrelchKAUM... y la fiesta en La Guardia

¿Le ha ocurrido alguna vez despertar de repente y encontrarse parado en la baranda de un puente gigantesco o en la cornisa de algún edificio de cien pisos oscilando ante el espacio, preguntándose qué es lo que lo tiene allí listo para saltar? ¿Y en respuesta recibir una descarga cerrada de razones que lo acosan: la guerra aquí, el odio allá y la destrucción mutua al otro lado de la calle, y lo único que importa es el maldito dinero y todos los prados están convertidos en basureros, y los ríos son pura escoria, y a nadie le interesa que triunfe la justicia en vez de la injusticia, o el bien en vez del mal, la amabilidad en vez de la ira, y es muy posible que haya un error en alguna parte y éste no sea el mundo en el que le correspondía nacer ni éste el planeta que usted solicitó y que la única manera de cambiarlo es saltar de algún sitio elevado con el deseo de que el suelo sea el umbral de otra vida mejor, estimulante y con alegría, en la que exista la posibilidad de realizar algo que valga la pena?

Bueno, espere un segundo antes de saltar porque tengo que contarle una historia. Se trata de una pareja que está tan loca como dos personas sanas en un manicomio, y que a lo mejor son amigos suyos. Ellos decidieron que, en vez de saltar, iban a atrapar al mundo, darle un par de golpes y hacerlo girar como ellos querían.

El hombre se llama James Kramer y es piloto. Ella es Eleanor Friede, directora de una editorial. Lo que le hicieron al mundo fue formar una línea aérea.

Se fundó East Island Airways porque Jim Kramer vio un Cessna T-50 Bamboo Bomber 1941, bimotor, abandonado en un aeropuerto y quiso rescatarlo, quiso salvarlo.

Se fundó East Island Airways porque Eleanor Friede necesitaba una manera de llegar desde Nueva York a su casa de la playa en Long Island, que no le significara morir literalmente sofocada después de cuatro horas de viajar entre los parachoques de dos vehículos en medio del calor del verano.

Se fundó East Island Airways porque la señora Friede conoció al señor Kramer cuando ella aprendió a volar y porque al poco tiempo él entró corriendo en la casa de ella gritando que había encontrado un Bomber que había que salvar y que si ella ponía una mitad del dinero él pondría la otra y que podrían hacer algo con él para recuperar lo invertido, «pero, por favor, apaga la cocina y ven a ver el avión y dime si no es la cosa más bonita que has visto y quizá no hagamos mucho dinero pero debe de haber muchas otras personas que también detestan el tráfico y con lo que ganemos con los billetes por lo menos habrá suficiente para los gastos y ¡podremos salvar el Bomber!»

Así fue como Eleanor Friede vio el viejo y enorme bimotor esperando allí bajo el sol

y pensó que era hermoso y le gustó tanto como a Jim Kramer, por su majestuosidad, su encanto y su estilo. Tenía todas esas cosas y costaba siete mil dólares, cuando había otros que se vendían por cuatro o cinco mil. Pero los otros no necesitaban ser rescatados de dueños que no los amaban y siete mil dólares entre dos eran tres mil quinientos por cada uno. Allí y en ese momento nació East Island Airways.

Ya existían taxis aéreos que volaban entre el aeropuerto de La Guardia y East Hampton, Long Island. Pero ¿y qué?

Los taxis eran aviones modernos y cada compañía tenía varios. Vaya, vaya.

El Bomber tendría que ser revisado por completo y probablemente reconstruido, y eso sería caro, eso podría agotar gran parte de los ahorros de sus vidas. Interesante.

Les exigirían una serie de papeles y habría que trabajar para formar la compañía, cumplir los requisitos para obtener los certificados de explotación, calcular y hacer seguros. En efecto.

Las estadísticas indican, la lógica señala, el sentido común dice, sin una sombra de duda, que difícilmente habría un céntimo de ganancia y probablemente más de algún dólar de pérdida. Notable.

El señor Kramer era el presidente y el piloto jefe.

La señora Friede era la directora del consejo, secretaria y tesorera.

Pues bien, a este mundo en que vivimos, que de vez en cuando nos empuja hacia las barandillas de los puentes, no le gustó especialmente este suceso. Tampoco le disgustó, pero reaccionó en la forma fría y despreocupada que generalmente acostumbra, y comenzó a apretar los tornillos a East Island Airways con una cierta ciega curiosidad para ver cuándo iba a reventar.

—El avión fue lo que menos nos costó —dice la señora Friede—, casi nada. Le mostraré los libros si quiere verlos. Yo no los escondo.

Kramer trabajó cinco meses en el avión, con una compañía de reparaciones de Long Island. Recubrió el fuselaje, instaló radios, quitó el forro interior e instaló uno nuevo.

—¿Conoce la expresión: «Guarde su dinero si ya ha hecho una mala inversión»? —dice—. Pues bien, nosotros tenemos otra parecida: «*Gaste* su dinero si ya ha hecho una mala inversión.» Habíamos planeado invertir algún dinero para dejar al Bomber en condiciones, pero, cuando recibimos la cuenta, decía ¡nueve mil dólares! 9.300 dólares. No podíamos creerlo. A veces nos sentábamos en una mesa estupefactos, preguntándonos... sabe... hmmm... —Su voz se silenció poco a poco pensando en todo eso; la directora del consejo continúa:

—Todo el mundo, todo el mundo nos advirtió que no teníamos suficiente capital y que contar con un solo avión era un desastre para cualquier línea aérea y que eso no daría resultado. Decían que podían probarlo. Claro que no era necesario; nosotros ya lo

sabíamos. Pero ninguno de los dos nos estábamos ganando la vida con el avión, y eso ya era algo. Y si hubiésemos estado utilizando dinero que necesitábamos para pagar nuestras cuentas o algo así... eh... bueno, de hecho estábamos metiendo dinero que necesitábamos para pagar cuentas... pero las cuentas esperaban y de algún modo no nos morimos de hambre.

Cuando finalmente el Bomber estuvo listo para volar, con las letras ETA escritas tranquilamente sobre el timón de dirección, había costado a los socios 16.500 dólares. Entre dos eran sólo 8.250 cada uno. Pero no se había perdido el dinero ni habían desaparecido los ahorros. ¡East Island Airways tenía un avión!

*Un avión salón que hace el servicio a los Haniptons,
pero sólo para algunos.
Lo invitamos a hacerse socio de*

EAST ISLAND AIRWAYS

East Island Airways es un hermoso y amplio Cessna bimotor forrado en cuero. No es nuevo ni demasiado esplendoroso (ver foto). Pero totalmente aprobado por la AFA y cuidado con esmero. Cómodo. Con todo el espacio interior que usted necesita y que hace pensar en una limusina Packard bien conservada con todos esos kilómetros de alfombras. Partimos de La Guardia y viajamos a East Hampton en 45 minutos, a 220 kilómetros por hora...

La cuota de socio era de cien dólares y el billete costaba quince dólares por viaje, un recorrido de 160 kilómetros.

No dio resultado. Nadie ingresó. El mundo ejercía curiosamente su presión, atento para escuchar los crujidos.

—Estoy seguro de que muchas de las amigas de Eleanor esperaban viajar en el avión de forma gratuita. Creo que cuando la gente recibe un anuncio se imagina que la organización tiene mucho dinero, y, después de todo, ¿qué es un pasajero más? Al principio no nos importaba, sólo queríamos hacerles saber que existíamos.

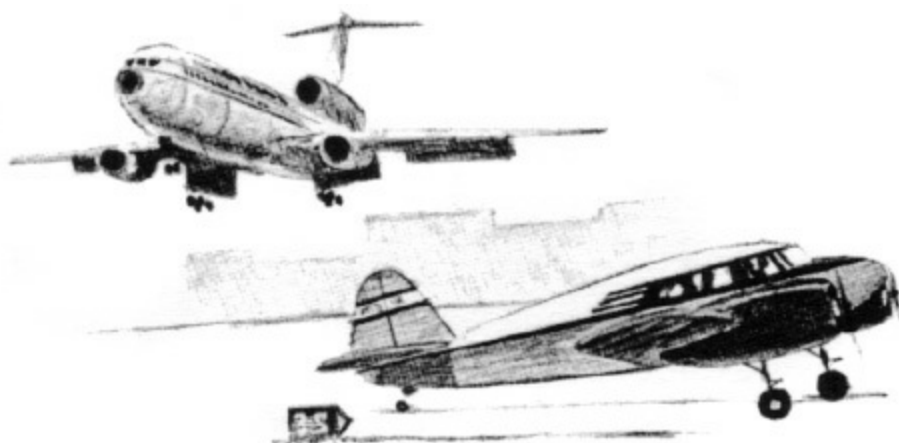
No se escuchaban crujidos y eso le pareció extraño a un mundo competitivo que se destruye mutuamente. No son muchas las líneas aéreas que llevan pasajeros de forma gratuita sólo para que se enteren de que existe.

—Las cosas anduvieron muy despacio hasta el 4 de julio, y luego de pronto empezamos a transportar muchos pasajeros. La gente nos llamaba y alquilábamos el avión. En realidad eso funcionó muy bien porque nos habíamos hecho con muchos

amigos al comienzo y conseguíamos tener unos tres o cuatro días muy ocupados en la semana. Hicimos vuelos a New England, Maine y muchas otras partes. Estuvimos bastante atareados.

Curioso. Este mundo de ojos de acero, práctico y exigente, había hecho presión y la única reacción sonaba extrañamente como si el mundo crujiera un poco.

—La gente estaba siempre esperando que se estrellara y querían que no funcionara. No puede ser, es demasiado viejo, decían, pero era, seguía volando, y después de un tiempo ya no sabían qué pensar. Estaban desconcertados. Se preguntaban si, después de todo, las cosas viejas no serán mejores que las nuevas.



—Un avión de madera no se fatiga. Tendrán dificultades con Beeches bimotores, tendrán dificultades con los 310 y todos terminarán en un montón de chatarra a causa de los problemas que origina el metal, y dentro de veinte años, cuando el tipo les diga: «Le va a costar cien mil dólares arreglar su avión», habrá un Bomber junto a él, que casi con una risita contenida dirá: ¿No le gustaría haber tenido largueros de madera?

—Conseguíamos hacer suficiente dinero. La gente solía decirnos: «Vaya, es fabuloso, ustedes deben de estar ganando millones.» Y yo respondía: «Claro, claro», porque en realidad no podía ponerme a explicar a la gente que de hecho no estábamos haciendo mucho dinero. No lo habrían entendido.

—Era el tipo de cosa en la que uno empieza a derrotar al sistema. Todas las compañías trataban de proporcionar a sus pasajeros aviones rápidos, con una tremenda capacidad, y todo lo que ellos recibían eran apretones y encontronazos, el equipaje en las narices, y ese tipo de cosas. A nadie más se le ocurriría trabajar con un avión tan viejo, y nadie pensó que duraría más de una semana.

—Después de un tiempo ya lo conocían en La Guardia. Al principio no lograban

descubrir qué era. Siempre me decían: «Repita, por favor, ¿qué tipo de aeroplano?» Si estábamos haciendo una aproximación por instrumentos, descendiendo hacia el localizador a noventa nudos, solían decirme: «Qué hace un Cessna bimotor a tan poca velocidad? ¡Puede ir mucho más rápido!» Y yo contestaba: «Bueno, podría, pero si lo hago no lograré bajar las ruedas.» No se podían imaginar que se trataba de un Cessna antiguo, no... ellos creían que era un viejo Cessna 310. «No —corregía yo—, es un Cessna más antiguo», y ellos exclamaban: «¡Ah, uno de esos!»

—Te acuerdas, Jimmy —preguntó la directora del consejo—, cuando estábamos aterrizando y la torre nos preguntó: «Cessna en aproximación final, ¿es ése un aeroplano de alas metálicas?» Y tú contestaste: «Negativo. Alas de tela.» Y el tipo exclamó: «¡Vaya, ésas sí que brillan!»

—Sí, a veces hablábamos con un controlador y nos decía: «Oigan, yo tuve un tío que voló en uno de esos durante la guerra», y luego comentaba: «Vaya,vaya...», y en ese momento interrumpía United para preguntar a qué hora podía despegar y el tipo volvía violentamente a la realidad.

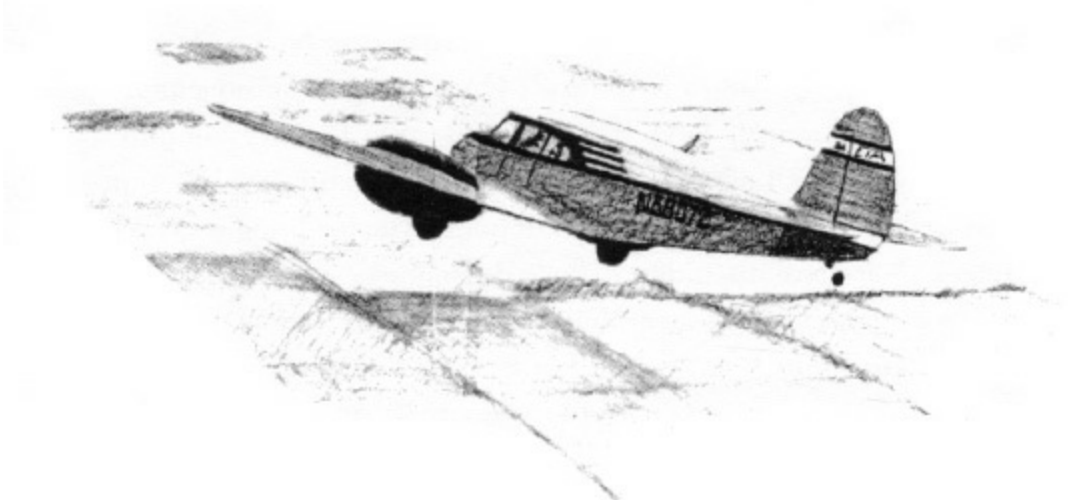
Pero el dinero, el dinero es el martillo más poderoso que tiene el mundo para destruir una compañía. Uno tiene que someterse, uno tiene que ser duro y un poco cruel si quiere competir, y muy cruel y duro si quiere llegar a la cumbre. East Island Airways decidió no ser ni lo uno ni lo otro. El primer verano la compañía ganó 2.148 dólares en la venta de pasajes y pagó 6.529 en gastos de operación. Perdió entonces 4.381 dólares.

Esto es un desastre y un motivo de desesperación sólo si el propósito principal de la compañía es hacer dinero. Pero todo el mundo exterior, todos esos postulados del mundo de los negocios tuvieron que rechinar los dientes, impotentes; porque East Island Airways no opera según los términos del mundo, funciona según sus propios términos.

—Hablé con Maury, mi abogado, acerca de todo eso —cuenta la señora Friede—. Él me dijo: «Esta inversión es una locura y espero que no te metas en ella para obtener ganancias.» Luego agregó: «Mira, tú no gastas dinero en clubs nocturnos, pero sabes, todo el mundo necesita algo que sea la expresión de sí mismo, y si es un aeroplano, muy bien. Tu situación te permite gastar cierta cantidad en divertirse, y, si esto es lo que tú quieres, entonces adelante. Tienes mi bendición y toda mi envidia.» —En su rostro se dibuja una sonrisa perfecta, tranquila, que desafía al mundo—. Las ganancias no fueron nunca el motivo, gracias a Dios, pero sí, quería disfrutar, y en eso ha sido un gran éxito. Realmente me encanta ese Bomber.

Disfrutar. Cuando el primer motivo es disfrutar y el dinero es el segundo o el tercero, es bastante difícil que el mundo pueda derrotarte.

Cuando la destrucción a través del dinero no dio ningún resultado, el mundo echó mano de los problemas operacionales: el clima, el mantenimiento, los retrasos.



—Recuerdo una vez que teníamos retraso —dijo Kramer—. Había habido una tormenta y el aeropuerto de La Guardia estaba a punto de cerrar, y todos los demás suspendieron los vuelos de los taxis por esa noche. Me encontraba en Republic Field, en Long Island, y Eleanor y los pasajeros me esperaban en La Guardia. Yo llamaba al aeropuerto cada hora e intentaba convencer al controlador de que me dijera que no habría una hora de retraso para aterrizar en La Guardia. Durante la espera sólo me había comido una galleta. Finalmente conseguí aterrizar en La Guardia y ¡me encontré con que habían organizado una fiesta! Uno de los pasajeros había ido a un supermercado, comprado toda clase de cosas y se las había llevado al aeropuerto en una caja. Entré y el tipo me dijo: «¿Quiere un trozo de *roast beef*?» Me dio un pedazo y se lo agradecí porque hasta ese momento, como te he dicho, sólo había comido una galleta. «Nos vamos —dije—; despegaremos dentro de un momento.» Tomaron su equipaje y se dirigieron al avión. Pero la fiesta continuó. Dije: «Silencio, por favor», y lancé a Eleanor una mirada malévola y todo el mundo se quedó tranquilo.

—De vez en cuando me lanzaba una mirada malévola —continuó la señora Friede—, pero yo sabía cuáles eran en serio. Soportaba el ruido y las tonterías en la cabina de atrás siempre que no interfirieran con el vuelo. Pero si un pasajero se descuidaba con un cigarrillo, bueno, le hacíamos una advertencia y terminábamos con el regocijo.

En cierto modo, el mundo duro y extraño ganó finalmente. Cuando los seguros para los taxis aéreos se duplicaron de mil quinientos dólares por un verano a tres mil, resultó demasiado. Pero los socios no parecen en absoluto derrotados.

—Creo que este verano no operaré con el Bomber en el traslado de pasajeros —dijo

Kramer—. Quizá tenga que buscar trabajo en otra parte. Pero de vez en cuando llegaré volando a La Guardia produciendo ese ruido que es como un gruñido cuando rueda por la pista y que los muchachos de los hangares reconocen de inmediato. Cuando llego de noche se me acercan y me dicen cosas como: «¡Caramba, sabe, hay unas llamas que salen de los tubos de escape!» Y ese ruido MMRRrrowCHKkrelchkAUM... rugiendo y todo y dicen: «¡Vaya, que bien!» Y parece que hace feliz a todo el mundo dondequiera que vaya.

«¿Y el futuro? Creo que no le haría ningún mal a la fábrica Cessna promover uno de los aviones realmente estupendos que construyó. No les vendría nada mal decir por ejemplo: “Éste es un Bamboo Bomber que tiene treinta años y que acaba de dar la vuelta al mundo.” Me gustaría llevarlo a dar la vuelta al mundo, porque el avión se lo merece.»

Uno tiene la extraña sensación de que, de algún modo, Kramer va a hacer lo que dice, aunque la línea aérea no gane un centavo con el vuelo e incluso pueda perderlo.

Pero ésa es la historia de la East Island Airways. Ahora puede saltar de la cornisa si quiere. Sólo pensé que debería saber que estas dos personas descubrieron que había una alternativa: una risa y la decisión de vivir según sus propios valores y no los del mundo. Construyeron su propia realidad en vez de sufrir una realidad impuesta. Según East Island Airways, la Tierra no se hizo para saltar sobre ella sino para volar a su alrededor.

Y ese ruido que oye usted por la noche y que es como un gruñido es el Bamboo Bomber, de treinta años, que se dirige por la pista a despegar hacia nuevas aventuras, lanzando llamas azules por los tubos de escape, sofocando una risa, y sin importarle especialmente si el mundo está de acuerdo o no.

Un evangelio según Sam

Seguramente diez mil años atrás algún viejo gurú debió de decir a uno de sus discípulos:

—Sabes, Sam, no existirá nunca una persona que posea algo más que sus propios pensamientos. La posesión de las gentes, los lugares y las cosas no durará nunca mucho tiempo. Podemos caminar un tramo con ellas, pero tarde o temprano cada uno tendrá que tomar su propia posesión —lo que hemos aprendido, lo que pensamos— y seguir su camino por solitarios recodos.

—Ah, sí—replicaría Sam, emprendiendo la tarea de escribirlo en una corteza de loto.

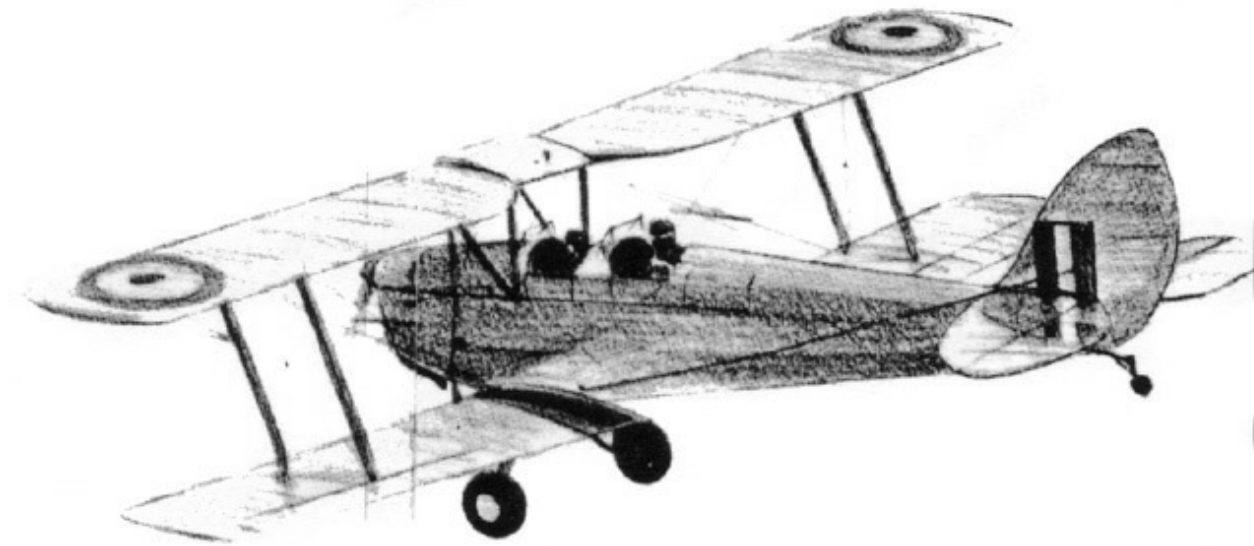
¿Por qué, entonces, miles de años después de que fuera escrita esa verdad me siento triste al firmar unos papeles para cambiar un biplano que se había convertido en parte de mi vida? Era evidente que tenía que hacerlo. Mi nueva casa está rodeada de agua por tres lados y el cuarto corresponde a un área densamente poblada. El aeropuerto, sin una torre de control, gracias a Dios, tiene sin embargo una pista de superficie dura que para el biplano es como un vidrio untado en mantequilla. Las franjas de hormigón se extendían entre bosques de robles sin que hubiese un solo campo en el que aterrizar si fallaba el motor en el despegue. Me trasladé a nueve millas del lugar en que el biplano estaba en su medio y mientras más tiempo pasaba en el hangar peor era para él; quedó a merced de los gorriones que buscan casa y de las ratas que roen cuerdas. No tenía otra alternativa, si amaba a ese aeroplano y quería verlo vivir en el cielo debía entregárselo a alguien que lo hiciera volar y con frecuencia. Entonces ¿por qué el momento de firmar los papeles me resultó tan triste?

Quizá porque recordé los seis años que habíamos volado juntos. Recordé ese amanecer en Louisiana en que de repente falló todo, cuando la alternativa era elevarse después de rodar treinta metros por la pista o quedar destrozado por un dique de tierra. Nunca antes se había elevado tan rápido, nunca volvió a hacerlo, pero esa vez ocurrió: rozó el dique y se elevó.

Recordé el día en que recogí el pañuelo en Wisconsin, cuando lo hice aterrizar sobre un terreno duro que yo creí que era sólo hierba. Metí la hélice a 160 kilómetros por hora en la tierra, se rompió un ala y se desprendió una rueda. Pero no quedó reducido a un montón de escombros porque en ese momento volvió a elevarse, giró contra el viento y descendió para realizar el aterrizaje más suave y más corto que habíamos hecho nunca. Las paletas de la hélice golpearon la tierra veinticinco veces y, en vez de

capotar o hacer un salto mortal hacia un lado, el biplano rebotó y voló hasta aterrizar suave y blandamente como una pluma.

Recordé los cientos de pasajeros que habíamos llevado a volar desde sus prados rodeados de vacas y que nunca en sus vidas habían visto una granja desde el aire hasta que llegamos el biplano y yo y les dimos la oportunidad de hacerlo, a tres dólares la vuelta.



Me daba pena separarme del avión, a pesar de saber que uno nunca posee nada, porque significaba que ese tipo de vuelo había terminado para mí, porque llegaba a su fin una buena época de mi vida.

El avión que recibí a cambio es un Clip-Wing Cub de 85 caballos que tiene una personalidad completamente diferente a la del biplano: ligero, con 9 metros cuidadosamente recubiertos de dacrón, no se arredra ante el hormigón; al despegar me lleva hasta los 300 metros sobre los árboles, dentro de la extensión de la pista. Se siente feliz realizando acrobacias aéreas, en lo cual el biplano, honestamente, nunca se sintió cómodo.

En todo caso, se trataba de una racionalización; yo seguía sintiendo una gris melancolía y una pensativa tristeza porque el biplano y yo nos habíamos separado y sentía que era culpa mía.

Un día sucedió que, después de practicar toneles lentos sobre el mar, me di cuenta de un hecho muy simple que la mayoría de la gente que ha tenido que desprenderse de un avión siempre descubre. Comprendí que todo aeroplano tiene dos formas de vida

distintas. El armazón concreto, el acero y los largueros son un aeroplano. Pero hay un avión subjetivo, que es un aparato totalmente diferente; es aquel con el que hemos compartido aventuras, con el que forjamos esa intensa relación personal. Ese avión es nuestro pasado vivo y tan nuestro como nuestros pensamientos. No se lo puede vender. El hombre cuyo nombre figura ahora en el registro no posee el biplano que tengo yo, ese que se desliza por un anochecer de verano a un campo de heno en Cook, Nebraska, con el viento murmurando en los cables, con el motor sonando como un suave molino, planeando sobre el camino al final del campo. No posee el sonido de la neblina de Iowa convertida en gotas de lluvia que caen sobre las alas superiores y que golpean el parche de tambor de las alas inferiores y me despierta junto a las cenizas del fuego de la noche anterior. El nuevo dueño no compró los gritos de regocijado terror de las jóvenes pasajeras de Queen City, Missouri, de Ferri, Illinois, de Seneca, Kansas, que descubrieron que en un viejo biplano los descensos pronunciados les producían la misma sensación que saltar desde el techo del granero.

El biplano siempre será mío. Él conservará siempre su propio Cub. El cielo me enseñó eso, así como a Sam se lo enseñó su gurú, y ya no necesito sentirme triste.

Una dama de Pecatonica

¿Recuerda usted lo importante que era ser querido y admirado cuando era niño? ¿Lo fabuloso que era convertirse de vez en cuando en el héroe del partido, mientras las chicas lo miraban y los otros muchachos se sentían felices porque usted había conseguido un tanto o cubierto de gloria al equipo? Fue curioso que volar me sirviera para cambiar todo eso.

Yo me encontraba en Pecatonica, Illinois, en el verano de 1966. Había sido un buen día de semana. Habíamos llevado treinta pasajeros esa tarde y teníamos tiempo para un vuelo más antes de que oscureciera demasiado. La gente todavía estaba allí, en sus coches o reunida en grupos, mirando nuestros aviones.

Me detuve junto al ala de mi biplano, en el crepúsculo, y les grité:

—¡Una vuelta más, señores! ¡La última del día, la mejor de todas, sale enseguida! ¡Sólo tres dólares, no hacemos recargo! ¡Sólo tenemos cabida para dos pasajeros!

Nadie se movió.

—¡Miren esa puesta de sol toda roja! ¡Es mucho más bonita vista desde el cielo! ¡Súbanse a la cabina y se encontrarán en medio de ella!

Las colinas y los árboles ya eran oscuras siluetas en el horizonte, como las figuras al borde de un planetario antes de que se apaguen las luces para ver las estrellas.

Pero nadie quería volar. Me sentí impotente; era el guardián de un secreto magnífico y quería compartirlo con un mundo que no se interesaba.

Después de un nuevo intento por convencerlos, me di por vencido. Hice arrancar el motor y despegué para ver el crepúsculo solo.

Fue una de esas sorprendentes ocasiones en las que uno no se había dado cuenta de lo ciertas que eran sus palabras. La neblina se alzaba hasta 450 metros y desde el límpido aire que había sobre ella, con el sol a punto de desaparecer, se veía un mar de oro líquido en el que las cumbres emergían como aterciopeladas islas verdes. Era un paisaje que nunca había visto con tanta pureza, y el biplano y yo ascendimos solos, observando, inmersos en el color de ese momento de vida.

Alrededor de los 1.200 metros detuvimos el ascenso, incapaces de vivir el momento de forma tan pasiva. Subió el morro, bajaron las alas derechas y bajamos dando una media vuelta en la vertical que se fundió en un rizo que dio paso a un tonel. La hélice plateada era sólo un lento molino cuando descendimos, ya con la tierra debajo, ya con la tierra sobre nuestras cabezas. Volábamos sólo por el placer de encontrarnos en el aire y para dar gracias al Dios del cielo por ser tan bondadoso con nosotros. Nos sentíamos

humildes y orgullosos al mismo tiempo, y enamorados de nuevo de esta cosa bella y dolorosa, dulce y amarga que es volar.



El límpido viento fluía a nuestro alrededor con el etéreo grito que da en los giros y los rizos y luego se calmaba y soplaba suavemente sobre el avión cuando casi nos deteníamos en el cielo.

El biplano y yo, que habíamos compartido tantas aventuras: tormentas y sol, buen y mal tiempo, buenos y malos vuelos, nos zambullimos finalmente en ese mar de oro. Nos hundimos profundamente, con las alas derechas, y planeamos hacia el fondo para aterrizar en la oscura hierba.

Cerré el contacto y la hélice se detuvo tristemente con un golpe seco. Me quedé un largo minuto en la cabina, sin siquiera desabrocharme el paracaídas. Había un gran silencio aunque la gente todavía se encontraba allí. La luz del sol debía de haber

centelleado desde nuestras alas y se habían quedado para mirarlo.

Luego, en medio de la quietud, oí a una mujer que decía con voz fuerte en medio del aire de la noche:

—¡Tiene el valor de diez hombres para volar en ese viejo trasto!

Sentí como si me hubieran golpeado con un hierro.

Claro, yo era el héroe. Me querían y me admiraban. Yo era el centro de la atención. Al instante sentí repugnancia por todo aquello y por ella; y me sentí terrible y profundamente apenado. ¿Mujer, no te das cuenta? ¿Es que no eres capaz de ver nada?

De modo que en Pecatonica, Illinois, en el verano de 1966, en la cabina de un biplano que acababa de aterrizar, descubrí que lo que da alegría a la vida no es ser querido y admirado por otras personas. La alegría proviene del hecho de que yo mismo pueda amar y admirar cualquier cosa que me parezca preciosa, buena y bella, en mi cielo, en mis amigos, en el contacto con mi biplano y su alma.

—... el valor de diez hombres —había dicho— para volar... en ese viejo... trasto...

Algo les ocurre a las gaviotas

Siempre he envidiado a las gaviotas. Parecen libres y desinhibidas en su vuelo. En contraste con ellas, tomo precauciones, hago cálculos y lleno el cielo de ruido sólo para mantenerme en el aire.

Pero últimamente he empezado a hacerme algunas preguntas. Las gaviotas suben, se lanzan en picado y giran con una elegancia que me deja muerto de envidia, pero eso es todo lo que hacen: suben, bajan y giran. ¡No practican acrobacia aérea! O les falta iniciativa o les falla el corazón. Ninguno de esos estados conviene a un as del aire. No quiero ser demasiado exigente, no espero que comiencen dibujando ochos o tréboles, pero no parece mucho pedir un rizo sencillo o un tonel lento.

Como inveterado observador de gaviotas, muchas veces he estado seguro de que algún joven as iba a mostrarme algo. A veces uno se lanzaba chillando hacia el agua, adquiriendo una velocidad que dejaría satisfecho a cualquier piloto y luego levantaba vuelo hacia arriba... arriba... hasta que yo estaba seguro de que formaría un rizo. Y yo me quedaba allí murmurando: «¡Hazlo, hazlo!», pero siempre algo parecía impedirselo. Uno podía ver cómo disminuía la velocidad y se ensanchaba el arco que describía. Entonces volaba en dirección al resto de la bandada y se perdía en ella como si se sintiera profundamente avergonzada de haberlo estropeado.

«Pareces tan altiva —pensaba yo—. Pero si se te posara un gorrión en la cola no podrías sacudírtelo de encima.»

Otros pájaros han conseguido realizar ciertos vuelos de precisión y algunas acrobacias aéreas. Los gansos logran, a veces, una formación bastante aceptable, y vale la pena hacerlo notar. Sin embargo algunos de ellos, evidentemente, temen chocar en el aire. Muchas formaciones se han desarticulado a causa de que el número cuatro o cinco utiliza un espacio demasiado amplio y vaga perdido por todo el cielo. A esto añada los graznidos de sus compañeros que le indican que se aproxime y tiene un vuelo francamente desordenado. No me sorprende que los derriben los cazadores.

El inverosímil pelícano es casi un candidato a la acrobacia aérea. Puede ejecutar un elegante movimiento en forma de media 5, pero no cumple el requisito fundamental de la maniobra: alzar el vuelo. Ni siquiera parece intentarlo y termina en el agua, en medio de un géiser de espuma blanca. Eso no es ni siquiera participar en el juego.



De modo que volvamos a la gaviota. Podemos perdonar a los pelícanos y a los gansos, a los pelirrojos y los reyezuelos, pero una gaviota ha sido claramente diseñada para la acrobacia aérea. Considere las siguientes aptitudes:

1. Alas fuertes y largueros bien proporcionados.
2. Diseño ligeramente inestable.
3. Capacidad de desarrollar gran velocidad.
4. Baja velocidad de pérdida.
5. Construcción robusta.
6. Extrema maniobrabilidad.

Pero todos estos factores no sirven de nada porque no es agresiva en su modo de volar. Se contenta con pasar su vida practicando cosas elementales que aprendió durante sus primeras cinco horas en el aire. De manera que, aunque sigo admirando las

gaviotas y la libertad con que vuelan, si tuviera que elegir un espíritu agresivo para intercambiar mi lugar con el de él, elegiría, sin vacilar un segundo, mi ruidosa cabina.

Socorro, estoy prisionero en un estado de ánimo

Algo debe de haber marchado mal desde el principio, cuando estaba aprendiendo a volar. Recuerdo que me costaba mucho creer que esas pequeñas máquinas realmente despegaban del suelo; que en un momento descansaban sólidamente sobre la tierra, como una mesa de billar o un automóvil o un vistoso quiosco de perritos calientes, y al siguiente se encontraban en el aire; que uno podía detenerse junto a la verja del aeropuerto y comprobar que pasarían por encima de uno sin que nada las uniera a tierra, nada en absoluto.

Me resultaba difícil comprender eso, asimilarlo. Solía examinar los aviones por todos lados, tocarlos, darles pequeños golpes, sujetarlos del extremo del ala y mecerlos un poco, y ellos simplemente se quedaban allí y parecían decirme: «¿Ves, alumno? No tengo ningún truco guardado en la manga, no hay alambres escondidos. Es realmente mágico, alumno. Ocurre que puedo volar.»

Yo no podía creerlo. Quizá todavía no lo crea. Pero lo cierto es que de hecho había algo irreal en todo eso, algo misterioso y del otro mundo, y tal vez fue así como me he visto sitiado en este rincón, y ahora estoy atrapado y no puedo salir.

Pero las cosas han empeorado porque en todo lo que se refiere a volar no hay nada que se pueda dar por sentado, nada que sea corriente y de todos los días. No puedo simplemente dirigirme al aeropuerto en mi coche, subirme a mi avión, hacer arrancar el motor, despegar, volar hacia algún sitio, aterrizar y quedarme tranquilo con eso. Me gustaría mucho poder hacerlo, quiero hacerlo desesperadamente. Envidio a los pilotos que se suben a sus máquinas con aire distraído y despegan en viaje de negocios o de instrucción o para trasladar pasajeros, o vuelan por deporte y no sienten esta obsesión por todo aquello. Pero yo soy prisionero de este estado de ánimo en el que veo el vuelo como algo tan cósmico y pasmoso que soy incapaz de hacer la cosa más simple en un aeropuerto sin pensar que estoy alterando el curso de las estrellas.

Por ejemplo: me dirijo al campo aéreo y, antes de salir del coche, antes de verlo siquiera, diviso el letrero que dice AEROPUERTO, y eso basta para impresionarme. AEROPUERTO, un puerto del aire, como un puerto marítimo es un puerto del mar... y pienso en las pequeñas naves del aire que navegan por el cielo hacia este puerto determinado, elegido entre todos los puertos posibles, para volver a tierra, que aterrizan en esta isla de hierba especialmente preparada para ellos y que los ha estado esperando con paciencia, y luego se alejan hacia sus muelles donde quedarán amarrados, meciéndose suavemente al viento, como pequeños barcos que se balancean en sus

bahías.

Y todavía ni siquiera he llegado allí, sólo acabo de ver el letrero del aeropuerto y quizás un Cessna 172 a lo lejos que baja silenciosamente hacia la aproximación final y desaparece tras los árboles del borde del camino para aterrizar en lo que sé que es una amplia superficie plana. ¿De dónde viene ese Cessna? ¿Adónde va? ¿Cuántas tormentas y aventuras han tenido que afrontar el piloto y su aeroplano? Quizá muchas, quizá pocas, pero han estado en ese cielo inmenso y de algún modo ha influido en ellos, y ahora vuelven a esta pequeña bahía, el mismo puerto del aire que veré en cuanto vuelva la esquina.

Simplemente no puedo decir la palabra «aeropuerto», así como así, y luego terminar la frase. Siempre digo «aeropuerto... aeropuerto...» y sigo hasta que doy la vuelta donde no tengo que hacerlo, me salgo del camino o asusto a algún inocente conductor que sale de la gasolinera. Un aeropuerto es un lugar tan fascinante que si me atrevo a detenerme y pensar en ello o usar la palabra, ya puedo irme despidiendo de la posibilidad de volar incluso antes de detener el coche.

Pero, cuando finalmente he conseguido aparcarse el coche y no he chocado con los cientos de cosas que ponen en la orilla de los caminos para que uno se estrelle contra ellas, lo primero que veo es mi pequeño avión esperándome. Y no puedo creerlo... Eso es un Aeroplano, ¡y es mío! Increíble. Todas esas partes y piezas especiales que encajan perfectamente y forman una escultura tan hermosa ¡no pueden ser más! Un aeroplano es una cosa demasiado bella como para poseerla, como la Luna y el Sol. ¡Hay tantas cosas en él! Mire la curva de esa ala, la línea del fuselaje y del estabilizador vertical, el brillo del vidrio y el reflejo del sol sobre la tela y el metal... ¡pero si eso debería estar en el Museo de Arte Moderno!

Qué importa si trabajé hasta reventar para conseguir el dinero o si lo reconstruí yo mismo en el sótano de mi casa o si significa para mí más que cualquiera de las otras cosas que constituyen una vida normal. Qué importa si no gasto dinero en licores, ni en cigarrillos, ni en ir al cine, ni en jugar a los bolos o al golf, ni en comer fuera, ni en comprar un auto nuevo o acciones, ni en ahorrar. Qué importa si amo este avión cuando nadie más en el mundo lo ha hecho. De todos modos no tiene ninguna importancia, sigue resultando increíble que en el mundo ocurriera algo que hiciera mío ese aeroplano.

Me pongo a pensar en todas estas cosas mientras miro los instrumentos y la radio, la palanca de control, el selector del aceite, los interruptores de las luces de posición, el tapizado de los asientos, los pequeños números del anemómetro y la forma como se mueve la aguja del altímetro cuando hago girar la perilla de ajuste; escucho el viento que se desliza suavemente por la hierba y sobre las curvas del avión y de repente ya ha

pasado media hora. Me siento allí solo en el aeroplano sin moverme mucho ni decir una palabra y me limito a mirarlo y a tocarlo y a pensar en él y en lo que puede hacer: en que puede volar; y media hora se convierte en medio segundo, se ha ido antes de que se mueva la aguja del reloj.



Puede volar. A cualquier parte. Y sé exactamente lo que tengo que hacer con mis manos y mis pies, con los interruptores, controles y pedales, en el orden preciso para lograr que el aeroplano cobre vida y alce el vuelo en dirección a cualquier punto del globo, a cualquiera, y llegar allí si yo realmente lo quiero. A cualquier parte. Exactamente desde el lugar donde estoy sentado en este momento, en este avión. Nueva York, Los Ángeles Canadá, Brasil y Francia, si instalo un depósito adicional de combustible, y luego Italia y Grecia, Bahrein y Calcuta, Australia y Nueva Zelanda, cualquier parte. Cuesta tanto creerlo y sin embargo es cierto, sin lugar a la menor duda, para cualquiera que maneje un avión. Todo el mundo lo considera un hecho comprobado miles y miles de veces; en cambio yo me quedo sentado en la cabina del avión y transcurre otra media hora y sigo sin poderlo creer. Lo entiendo, es verdad, pero honradamente no puedo decir que logre asimilarlo; así de repente, no puedo creer que un avión vuele. Ése es sólo el comienzo y ni siquiera he despegado. ¡La sola palabra «aeroplano» tiene tanto sentido! ¿Cómo puede haber alguien a quien no le gusten los aeroplanos o les tenga miedo y piense que no son tan hermosos como para quedarse

cautivado? Soy incapaz de aceptar que exista un persona, algún ser humano en alguna parte del mundo, que pueda mirar a esta criatura con alas y curvas, y alejarse sin sentirse conmovido.



Con el tiempo llega el momento en que consigo obligarme a hacer arrancar el motor y girar la hélice, pero déjenme decirles que necesito una concentración sobrehumana. Porque voy a alcanzar el botón y leo la palabra ARRANQUE. Arranque, lo que arranca, el inicio de todo un viaje por el cielo para cruzar cualquier horizonte del mundo. Tocarlo significa que toda mi vida vuelve a cambiar, se desencadenan sucesos que de otro modo jamás llegarían a ocurrir. En el planeta se escucharán sonidos cuando de otra manera habría habido silencio; soplarán los vientos donde habría habido calma; se producirá movimiento y borrosas imágenes donde habría habido nítida inmovilidad. Arranque. Es tan impresionante que me quedo sentado allí con la mano extendida hacia él y tengo que temblar y tragar saliva y preguntarme si soy lo suficientemente humano, si tengo divino Permiso de Dios para poner en marcha todos estos sucesos que cambiarán las galaxias. El botón espera y la palabra es ARRANQUE precisamente, letras negras sobre un fondo color marfil, gastadas después de haber sido tocadas tan a menudo durante los años.



Apriete el botón y comenzará a agitarse un cosmos totalmente distinto: el motor. MOTOR. Acero inerte en este momento, pero, si yo quiero, se llenará de vida y de aceitados cojinetes que giran y bujías que parpadean en la oscuridad, de la vibración de cables negros como anguilas y de indicadores que despiertan y del humo y las explosiones y el ronroneo y el torbellino de chispas y viento que es la hélice. HÉLICE. La hélice impulsa.

Hacia delante. ¿Adónde? A espacios que no han sentido nunca la mano del hombre, a sucesos que nos ponen a prueba y en los que podemos medir nuestro valor como seres humanos cumpliendo su destino...

Ya se pueden dar cuenta del tipo de trampa en la que estoy atrapado. Prácticamente no puedo hacer nada en el aeropuerto (oh, puerto del aire, refugio de las pequeñas arcas que navegan por los cielos), no puedo simplemente subirme al avión (máquina maravillosa construida según mágicos prin...) y hacer arrancar (poner en movi...) el mo... (cosm...), sin que todo el mundo estalle en dorados rayos de gloria y suenen las trompetas en el cielo y los ángeles revoloteen entre las nubes y canten Aleluya en coros de veinte mil voces, hombres ángeles con voces bajas y mujeres ángeles con voces altas, y todo es tan grandioso y magnífico que los ojos se me llenan de lágrimas, que me deshago en alegría, alabanzas y gratitud hacia la Inteligencia del Universo, ¡y ni siquiera he tocado el botón de arranque todavía!

Así me ocurre con todo lo aeronáutico, nada se me escapa, nada que tenga que ver con los aeroplanos. Si me detengo un breve segundo durante el despegue, por ejemplo, estoy perdido de nuevo. DESPEGUE. Despegarse de esos grillos y cadenas que durante

siglos han amarrado a la tierra a los padres de los padres de nuestros padres, y que antes que ellos encadenaron a la tierra al lanudo mamut y al diplodoco, y antes que ellos a las rocas y los árboles. Pero en estos momentos tenemos el poder de arrojar esos grillos, de situarnos en el extremo de la pista, llevar hacia delante la palanca de gases y desplazarnos lentamente al comienzo y luego más rápido y más rápido y levantar el morro. En ese momento habrán caído nuestras cadenas. Podemos hacerlo, podemos alzar el vuelo. Podemos volar cada vez que lo deseemos.

Velocidad del viento. Se me ocurre pensar en algo tan básico y simple como VELOCIDAD DEL VIENTO y me siento ahí fuera, en medio del cielo, y mis brazos son alas y puedo sentir ese viento, esa velocidad del viento que me levanta sobre las nubes y me aleja de todo lo falso y me acerca a la verdad, al limpio, honesto y puro cielo. Y escucho nuevamente las trompetas y esos ángeles que cantan a la velocidad del viento. El indicador señala 160 kilómetros por hora; ¿por qué no puedo considerarlo un hecho corriente y no pensar más en ello? Pero no, nunca, imposible. Tiene que ser la gloria.

Ya se darán cuenta del problema. Hangar. Combustible. Presión del aceite. Pista. Ala. Sustentación. Subida. Altitud. Viento. Cielo. Nubes.

Ruta aérea. Viraje. Entrar en barrena. Planear. Incluso Línea Aérea y Mantenimiento, y etcétera, etcétera, etcétera. Se dan cuenta de que estoy como una rata en una trampa.

Todo estaría muy bien, y de hecho he pasado mucho tiempo sin hablar nunca de esto, porque si mi destino es ser un mártir, lo aceptaré humildemente y cargaré sobre mis espaldas el peso de esta extraña enfermedad en bien de todos aquellos que vuelan. Pero hablo ahora porque de vez en cuando he visto otros pilotos que aterrizan, detienen sus motores y se quedan en sus cabinas más tiempo del necesario para hacer las anotaciones de la bitácora de vuelo, casi como si hubiesen visto la gloria. Y ayer conocí a un hombre que confesó en voz alta que a veces se va al aeropuerto con media hora de antelación y se sienta en la cabina de su Cherokee 180 sólo por el placer de hacerlo y pasar un buen rato antes de hacer andar el motor y dirigirse a la pista.

Yo estoy feliz de haber conocido a esta persona, porque ahora voy a dejar que sea él el mártir y no yo. Ya no tendré que soportar esa pesada carga, ni escuchar a esos ángeles. Simplemente me subiré al avión, estiraré la mano hacia el botón de arranque y estiraré... la mano... hacia el arranque... Vaya, si uno lo piensa, el botón de arranque es una creación maravillosa. ¿Qué es lo que realmente arranca? Uno no puede dejar de preguntarse...

Por qué necesita usted un avión... y cómo puede conseguirlo

Si usted vuela, probablemente lo ha sentido de tarde en tarde, cuando una coincidencia le hizo efectuar un vuelo particularmente memorable o hallar un refugio especialmente bienvenido durante una tormenta o encontrar un amigo que, de otro modo, no hubiese conocido y que sabía algo sobre aviones que usted necesitaba saber. Si tales cosas le han ocurrido con tanta frecuencia como a algunos, quizás usted sea uno de los que cree que hay una especie de principio en el cielo, un espíritu del vuelo que llama a algunos hombres, así como los sitios inexplorados, o el mar, llaman a otros.

Pero, si todavía no vuela, quizás haya sentido ese espíritu cuando de pronto se da cuenta de que es el único en la calle que ha levantado la cabeza para ver un avión que pasa, el único que disminuye la marcha e incluso a veces se detiene junto a un aeropuerto para observar cómo esos pequeños pájaros de hierro bajan a tierra y se alzan luego para desaparecer en el aire. Si usted actúa de esta manera, es posible que volar le enseñe algunas cosas sobre usted mismo y sobre el curso de su vida en este planeta.

Si en realidad usted es una de esas personas, no ha sido la casualidad la que lo ha llevado a leer esta página o a volar. Para usted, volar es un instrumento esencial en su misión de convertirse en un ser humano.

Intento a continuación una descripción aproximada de la mayoría de la gente que vuela y, si usted es de los que se detienen y miran los aviones, también es un bosquejo aproximado de usted.

Los aviadores se sienten inquietos cuando deben trasladarse de un lugar a otro y tienen que confiar ciegamente en otras personas. Los ferrocarriles, los autobuses, las líneas aéreas, todos pueden sufrir desperfectos, retrasos y dejar a la gente abandonada en lugares apartados. Los coches sólo siguen la dirección de las autopistas y las autopistas están cercadas de anuncios. Los aviadores prefieren estar al mando de cualquier máquina que se mueva y decidir el curso que deben seguir.

Los aviadores valoran el hecho de que uno no puede presentar excusas al cielo, que en el aire no es hablar lo que importa, sino saber y actuar. En cada uno de ellos existe una persona que se queda al margen y los observa actuar y volar, advierte cuándo se sienten felices y qué hacen al respecto. No se puede engañar ni mentir a ese ser interior, y el aviador se siente calladamente contento de que el observador interior lo considere con frecuencia un ser humano aceptable y controlado.

En vez de recordar vagamente antiguas aventuras pensando que son los únicos momentos en que realmente vivieron, los aviadores sienten la aventura como algo que

está siempre por venir.

Otros puntos en común son detalles: los aviadores miden el horizonte de sus fines de semana no en decenas de kilómetros sino en cientos; a veces usan sus aviones como auxiliares para sus negocios; en el aire recobran la perspectiva después de una agitada semana en tierra.

El rasgo permanente y fundamental que une a los aviadores consiste en que el acto de volar es para ellos el camino que han escogido, en que cada uno necesita demostrar su control del espacio y el tiempo de su vida. Si usted comparte este rasgo, ese lejano deseo de poseer alguna vez un avión, no es un sueño ocioso, es una exigencia de su vida, que usted ignora y, según dicen algunos aviadores, a costa de su humanidad.

Pero existe también otro ser dentro de nosotros, uno que no es nuestro amigo, que se sentiría feliz de vernos destruidos. Su voz es la que dice: «Arrójate al tren, salta del puente, sólo por curiosidad, hazlo...» Para los que han nacido para volar la voz les dice cosas distintas: «Olvidate de eso. Jamás podrás contar con los medios para comprar un avión. Sé realista. Hay que mantener los pies en la tierra. Y, además, ¿qué sabes de aviones?» Es un ser cauteloso y moderado, y tiene razón: el noventa por ciento de la gente que posee aviones ligeros hoy día realmente no dispone de medios para tenerlos. Necesitan el dinero para su hogar y su familia, para ahorros e inversiones y seguros. Pero todos ellos decidieron un día que tener un avión era más importante que cualquier otra cosa que exigiera dinero. Para ellos, volar es una parte importante de su hogar y su familia, volar es en sí mismo ahorro, inversión y seguro.

El momento crucial de la compra de un avión es el instante en que se toma la decisión de poseer uno, de dar primera prioridad a la búsqueda de un avión. Todo lo demás sucede de forma inevitable. Ni el tiempo, ni el dinero ni la geografía pueden causar dificultades, porque comprar un avión es casi totalmente una acción mental, un proceso extraño para vivir y observar. Tomada la decisión, mientras más lo mantiene en su pensamiento, más lo ve aparecer en la vida real. No es usted quien encuentra el avión sino más bien el avión quien lo encuentra a usted.

Una vez que sabe que lo necesita, el proceso se desarrolla en forma rápida y automática. ¿Qué tipo de avión? ¿Nuevo o viejo? ¿Alas altas o bajas? ¿Dos asientos o cuatro? ¿Simple o complejo? ¿Tela o metal? ¿Rueda de morro o rueda de cola? ¿Tosco o delicado? ¿Rápido o lento? Responda a las preguntas, y las primeras vibraciones de su avión empezarán a rodearlo. Su aeroplano se ha trasladado a libros y revistas especializadas, se ha convertido en recortes de periódicos y en la famosa guía amarilla «Cambie su Avión» de Crossville, Tennessee, con su lista de miles de aviones que se venden y cambian en todo el país.

Hecha la elección, ya se trate de un simple Taylorcraft de 800 dólares o un

Beechcraft de 30.000, atiborrado de radios e instrumentos, a menudo el avión aparece primero en miniatura antes de tomar sus dimensiones reales.

Un aviador decidió adquirir un avión en el momento en que su saldo bancario era inferior a los diez dólares. Resolvió que un día tendría un pequeño Piper Cub clásico 1946 cubierto de tela, alas altas, dos asientos, simple, ligero, con rueda de cola. Los precios de los Cubs fluctuaban entre los 800 y los 2.200 dólares. Mantenía el aeroplano en su pensamiento y a menudo lo miraba con afecto.

Se gastó 98 centavos en un modelo de papel (pagó un dólar y un centavo con el impuesto) que construyó en dos tardes y colgó de una cuerda desde el techo. Había entrado en su vida en miniatura y se movía en uno u otro sentido con la más ligera brisa.

Leía «Cambie su Avión», pasaba los fines de semana en los aeropuertos, hablaba acerca de los Cubs con mecánicos y pilotos, los miraba y los tocaba. El modelo seguía girando en el aire. Y luego ocurrió algo extrañísimo.

Un amigo suyo había recibido 500 dólares para alquilar un avión para su compañía y lo mencionó al piloto. Éste, que en sus investigaciones había descubierto un Cub que se vendía por 1.000 dólares, pidió prestados 500, se unió con su amigo y compraron el avión. Se lo prestó hasta que terminó el trabajo con la compañía. Terminado el negocio y pagada la deuda con el tiempo, es ahora poseedor de un Piper Cub 1946 de tamaño natural. Como también de un pequeño Cub que todavía cuelga del techo.

Otro aviador eligió un Cessna 140 como objetivo. Había un 140, particularmente hermoso, en un aeropuerto cercano, pero él no tenía los 3.000 dólares que costaba, e incluso en ese momento el dueño no deseaba venderlo. Pero este hombre tenía tantos deseos de tener un Cessna, le gustaba tanto la personalidad de ese aparato en particular que preguntó al dueño si podía sacarle brillo sólo para estar cerca de él. El dueño se rio y le compró una lata de cera.

Pues bien, sacar brillo a un avión que está cubierto de metal por todos lados no es una tarea sencilla, pero un Cessna resplandeciente es en realidad algo hermoso. Resultó muy normal entonces que el dueño le ofreciera como pago dar una vuelta en el avión. Se conocieron, luego se hicieron amigos y hoy son socios y comparten el brillante Cessna.

Todo el que posee hoy día un avión ligero siguió en algún momento los mismos pasos: decisión, estudio, búsqueda, descubrimiento, y ocurrió que con el tiempo llegaron a poseer el total o una parte del avión en el que vuelan.

«Manténgase muy despierto —suelen aconsejar los dueños—, esté atento a las coincidencias, a lo que parecen sucesos casuales que se le ponen en el camino.» La coincidencia es el toque de ese extraño invisible espíritu del cielo, que quizá lo ha

estado llamando calladamente durante toda su vida.

Una mujer piloto, disgustada por los problemas que tenía que afrontar para conseguir aviones de alquiler en el momento que los necesitaba, decidió comprarse su propio aeroplano. Resolvió que eso era lo suficientemente importante como para gastarse sus ahorros en ello y que volar tenía mayor prioridad en su vida que una cantidad de dinero esperando en el banco. Miró decenas de aviones en periódicos y en visitas personales, pero no encontraba exactamente lo que quería, aunque ya había determinado que debería ser algo de dos plazas y de metal. Ninguno la satisfacía; afectivamente no se sentía atraída por ninguno de los aeroplanos que había visto durante su búsqueda, ningún anuncio le había llamado especialmente la atención.

Y luego, un sábado, en el momento que abandonaba un aeropuerto, un Luscombe Silvaire blanco se deslizó suavemente, aterrizó y rodó hasta detenerse cerca del restaurante. A ella le gustó el avión. Tenía algo que le hacía sentir que era el adecuado y, aunque nada indicaba que estuviese a la venta, preguntó al dueño si por casualidad no habría considerado la posibilidad de venderlo.

—A decir verdad —replicó—, estoy pensando en un avión más grande. El Luscombe es un aparato estupendo, pero sólo lleva dos personas. Sí, podría considerar la posibilidad de venderlo...

La mujer voló en el avión blanco, le gustó más aún por la manera como actuaba en el cielo y comprendió que ése era el que había estado buscando. Fue necesario llegar a ciertos acuerdos que permitieran al dueño usar el Luscombe hasta que encontrara su cuatriplaza, pero el Luscombe ya le pertenecía.

Piense. Si ella no hubiese ido a ese aeropuerto particular a esa hora precisa y en ese día determinado de modo que, cuando iba a salir, viese al Luscombe en esa aproximación final para aterrizar, no lo habría encontrado. Si el viento hubiese soplado en dirección opuesta, no lo habría visto aterrizar. Si durante el día el dueño se hubiese entretenido dos minutos más en cualquier cosa antes de bajar al aeropuerto a tomar una taza de café, ella no lo habría visto.

Pero todas esas cosas ocurrieron; se produjo la cadena de extrañas coincidencias, que es la marca del espíritu que nos llama y nos lleva hacia donde mejor podemos aprender. Y hoy día esa mujer vuela en un Luscombe Silvaire blanco, al que ama y necesita.

—Mi trabajo me exige que le entregue muchas cosas más —dice—; pero mi avión me las devuelve los fines de semana.



Mientras busque su avión ponga atención a palabras como: «Oh, no. Olvídense de ese avión. Por aquí no va a encontrar ninguno de ese tipo.» Esto quiere decir que ya se está acercando. Escuché esas mismas palabras cuando pregunté por un Fairchild 24, una semana antes de encontrarlo. Las escuché años más tarde cuando quise cambiar mi Fairchild por un biplano y al poco tiempo lo había conseguido. Recuerde que «... no tiene ninguna posibilidad» significa «... prácticamente lo tiene delante».

El truco de la búsqueda consiste simplemente en hacer todo lo posible y dejar que el viejo y misterioso espíritu del cielo arregle las situaciones de modo que, si usted no se descuida, se encuentre de pronto con el avión que estaba destinado a poseer. No se puede defraudar al espíritu. Si todavía no ha aprendido a volar y si volar es lo que más quiere en el mundo, aprenderá. No importa quién sea usted ni la edad que tenga ni dónde viva; si lo desea, volará. Parece extraño, pero es así.

Y es así aunque tenga que hacerlo por el camino más largo. Hoy día, por ejemplo, casi todo piloto que se inicia aprende a volar en modernos aeroplanos de rueda de morro contruidos de modo que permiten un fácil manejo en tierra y en el aire. A consecuencia de esto, los antiguos aviones de rueda de cola han adquirido fama de ser demonios feroces e imprevisibles que exigen supremas habilidades para despegar y aterrizar en ellos, que, si el piloto se relaja un momento durante el aterrizaje, van a capotar y convertirse en un montón de escombros. Sin embargo, los pilotos modernos se encuentran a menudo comprando aeroplanos de rueda de cola sencillamente porque cuestan mucho menos y se comportan mucho mejor que los de rueda de morro. El camino los ha llevado a enfrentarse con los demonios.

No es muy amable de parte del espíritu del cielo poner dificultades en el camino de sus elegidos. Pero el espíritu dice algo referente a que los temores se han hecho para ser vencidos, y el nuevo piloto se encuentra con que, como necesita un aeroplano, como

debe tener un avión para avanzar por el camino de su propio conocimiento, es el poseedor de un aparato de rueda de cola del que ha escuchado historias implacables y terribles.

Se acerca a su aeroplano con todo el entusiasmo del alumno de la escuela de montar que se aproxima al establo del potro *Dinamita* y lentamente empieza a conocer los hábitos y pensamientos del caballo y descubre que les tiene miedo a los papeles que arrastra el viento y que hace cualquier cosa a cambio de una zanahoria, que hay momentos para relajarse y momentos para ser muy cuidadoso; así también el piloto descubre que un avión de rueda de cola, bien manejado, es más fogoso y más divertido para volar que un aparato de rueda de morro. Ver el regocijo en los ojos de un alumno cuando descubre que puede controlar el temido artefacto es comprender algo de lo que el espíritu del vuelo había tenido todo el tiempo en su mente.

Si usted siente esa llamada del cielo, como les ocurre a miles de personas, vuelen o no, respondan o no, se le exige tener un avión para que llegue a ser verdaderamente usted mismo, más allá de lo que nunca ha sido. Si usted sabe esto y hace lo posible por aprender a volar y tener un avión, confiando en que ese loco espíritu concierte para usted extrañas e imposibles coincidencias como lo ha hecho para casi todos los que hoy vuelan, la vida que el vuelo le dará será suya.

¿La Aeronáutica o la Aviación? Escoja

Cuando uno piensa en la Aviación no puede dejar de hacerse algunas preguntas. Son muchas las cosas que están sucediendo al mismo tiempo y todo el asunto es sumamente extraño y complicado y, además, hay en ella demasiados individualistas furiosos que protestan unos contra otros a causa de mínimas diferencias de opinión.

Usted se dirá: ¿por qué iba alguien a precipitarse deliberadamente en ese alocado remolino sólo para convertirse en piloto?

Ante la pregunta, el tumulto se detiene instantáneamente. En medio de un mortal silencio, los pilotos se quedan mirándolo acusadoramente por ignorar algo tan obvio.

—Vaya, porque volar ahorra tiempo, ésa es la razón —dice finalmente el piloto ejecutivo.

—Porque es divertido y eso es lo único que importa —dice el piloto deportivo.

—¡Hipócritas! —exclama el piloto profesional—. ¡Todo el mundo sabe que es la mejor manera de ganarse la vida!

La discusión continúa, todos hablan a la vez y gritan para llamar su atención.

—¡Carga que transportar!

—¡Cosechas que fumigar!

—¡Lugares que visitar!

—¡Gente que trasladar!

—¡Lugares que ver!

—¡Citas a las que acudir!

—¡Carreras que ganar!

—¡Cosas que aprender!

Una vez más se han abalanzado unos sobre otros, discutiendo y gruñendo sobre qué es lo que tiene más importancia. A uno sólo le queda encogerse de hombros y alejarse. ¿Qué podía esperar? Están todos locos.

Y está diciendo algo que es más cierto de lo que cree; el gobierno de la razón pura desaparece en cuanto un avión entra en escena. No es ningún secreto, por ejemplo, que se compra un enorme número de aviones para negocios simplemente porque a alguien en la compañía le gustan los aviones y quiere tener uno cerca. Dado el deseo, es muy fácil justificar la compra, porque un avión es también una herramienta de trabajo que resulta útil, que ahorra tiempo y produce ganancias. Pero lo primero fue el deseo y luego más tarde se improvisaron rápidamente las razones.

Por otra parte, todavía existen ejecutivos cuyo temor a los aviones es tan irracional

como el amor de otros, y a pesar del tiempo y el dinero, ganado o ahorrado, han dejado muy en claro que la compañía no tendrá nada que ver con uno de esos aparatos que vuelan.

Para mucha gente en el mundo, un aeroplano tiene un encanto especial que el tiempo no consigue destruir. Una prueba muy sencilla demuestra este punto. ¿Cuántas cosas hay en este momento en el mundo, querido lector, que usted quiera real y profundamente poseer con la misma intensa ansiedad con que deseó esa Harley-Davidson color azul metálico cuando acababa de cumplir los dieciséis años?

A menudo, cuando crecemos perdemos la capacidad de desear cosas. A la mayoría de los pilotos les importa muy poco el tipo de coche que conducen, el estilo de la casa en que viven o la forma y el color del mundo que los rodea. Poseer o no poseer alguna cosa material concreta no es nada de estremecedora importancia. Sin embargo, no es raro ver a esos mismos hombres persiguiendo abiertamente y con ansias un avión específico y haciendo enormes sacrificios para obtenerlo.

En términos racionales, la mayoría de los pilotos pueden disponer de los medios para poseer los aeroplanos que tienen. Renuncian a un segundo coche, a una casa nueva, al golf, a los bolos y durante tres años se saltan el almuerzo sólo para tener un Cessna 140 o un Piper Comanche esperándolos en el hangar. Necesitan estos aeroplanos y los necesitan casi con desesperación. Más que la Harley-Davidson.

El mundo del vuelo es joven y está dominado por las emociones y la impulsiva adhesión a un avión o a ciertas ideas sobre los aeroplanos. Es un mundo que tiene tantas cosas que ver y que hacer que no ha tenido tiempo para reflexionar sobre sí mismo con madurez y, a causa de esto, como cualquier adolescente, no está muy seguro del sentido ni de la razón de su propia existencia.

Existe, por ejemplo, una tremenda diferencia entre la «Aviación» y la «Aeronáutica», una diferencia tan grande que prácticamente son dos mundos separados, que tienen poquísimas cosas en común.

La Aviación, con mucho el más grande de los dos, incluye a los pilotos y los aviones que tienen intereses que van más allá de ellos mismos. La gran ventaja de la Aviación es justamente la más obvia: un aeroplano puede reducir una gran distancia a una muy pequeña. Si Nueva York está a un paso de Miami, uno podría dar ese paso dos o tres veces por semana, sólo por cambiar de ambiente y de clima. Los entusiastas de la Aviación no sólo encuentran que Nueva York está a un paso, sino también Montreal, Phoenix, Nueva Orleans, Fairbanks y La Paz.

Descubren todo eso después de una modesta cantidad de entrenamiento en el no demasiado complicado campo de las condiciones atmosféricas. Con eso pueden satisfacer constantemente su insaciable apetito por nuevos paisajes, nuevos sonidos,

cosas que nunca habían ocurrido antes. La Aviación les ofrece Atlanta hoy, St. Thomas mañana, Sun Valley al día siguiente y Disneylandia a continuación. Para la Aviación, el aeroplano es un rápido e ingenioso aparato volador que permite almorzar en Des Moines y cenar en Las Vegas. Todo el planeta no es otra cosa que un gran festín de deliciosos lugares y cada día, mientras viva, este entusiasta de la Aviación puede saborear un nuevo y delicado sabor.

Para el aviador entonces, mientras más rápido y cómodo sea su avión y mientras más fácil le resulte manejarlo, mejor se adapta a sus necesidades. El cielo es el mismo en todas partes; simplemente el medio a través del cual se traslada el aviador para llegar a su destino. El cielo no es nada más que una calle, y nadie pone mucha atención a una calle mientras lleve a Katmandú.

Pero el aeronauta es una criatura completamente distinta del aviador. Al hombre que está interesado en volar no le preocupan los lugares distantes que se encuentran al otro lado del horizonte, sino el cielo mismo; no le interesa convertir las distancias en una hora de vuelo en avión, sino contemplar lo increíble que es esa máquina que llamamos avión. No se mueve a través de distancias, sino a través de la gama de satisfacciones que le produce elevarse en el aire con total y absoluto control, conocerse a sí mismo y conocer su avión tan bien que puede estar muy cerca de tocar, en su manera solitaria y especial, esa cosa que llamamos perfección.

La Aviación, con sus rutas aéreas y sus estaciones de navegación electrónica y el zumbido de su piloto automático, es una ciencia. Volar, con el rugido de los biplanos, con los veloces aviones de carreras, con sus acrobacias y sus vuelos sin motor, es un arte. El aeronauta, cuyo hábitat es con mayor frecuencia la cabina de algún avión de rueda de cola, se preocupa de rizados y barrenas y aterrizajes forzosos a baja altura. Sabe manejar su avión con la palanca de gases y las puertas de la cabina, sabe lo que ocurre cuando pierde velocidad después de un patinazo. Todos sus aterrizajes son de precisión y refunfuña si no toca tierra suavemente, en el lugar exacto, con su rueda de cola levantando una pequeña nube de polvo al tocar su blanco en la pista.



Cuando un hombre y su avión se someten a una prueba de máximo rendimiento, volar es lo que prevalece. El velero planeador en su corriente de aire caliente trata de mantenerse suspendido más que ningún otro velero y aprovecha cada partícula de aire que sube; eso es volar. Los grandes Mustangs y Bearcats, excedentes de la guerra, gimiendo a 600 kilómetros por hora por sus rutas de carrera y rozando los postes de tela a cuadros en las vueltas; eso es volar. Ese pequeño biplano solitario allá arriba en una lejana tarde de verano, que practica toneles una y otra vez, es volar. Una vez más, volar no es cubrir la distancia desde aquí a Nantucket, sino la distancia de aquí a la perfección.

Aunque es parte de una pequeña minoría, el que vuela puede penetrar en ambos mundos, el suyo y el de la aviación. Un aeronauta puede introducirse en la cabina de cualquier avión y llevarlo a cualquier parte igual que un aviador. Puede vencer las distancias cada vez que le dé la gana.

Sin embargo un aviador no es capaz de abrocharse el cinturón de la cabina de un velero planeador o de un avión de carreras o de un biplano para acrobacias y volar con éxito o incluso hacerlo despegar. La única manera en que puede conseguirlo es sometiéndose al largo entrenamiento que irónicamente lo transformará en un aeronauta, cuando haya logrado la destreza necesaria para manejar esos aviones.

A diferencia del proceso relativamente simple que se necesita para entrenar un aviador, volar presenta al novato una gigantesca montaña de interrogantes, de modo que donde se reúnen los aeronautas se oye con frecuencia la exclamación: «¡Caramba, nunca podré aprenderlo todo!» Y por supuesto que es cierto. El piloto de acrobacia aérea profesional o el que corre en aviones o el que vuela sin motor, que practica a diario durante años, nunca dirá, ni siquiera para sí mismo: «Lo sé todo.» Si deja de volar durante tres días, notará el anquilosamiento al cuarto. Cuando aterriza después de haber realizado la mejor de sus actuaciones, sabe que todavía puede mejorarla.

Junte estos dos mundos y saltarán chispas. Para el aviador conquistador de distancias, el aeronauta es un símbolo de irresponsabilidad, un retroceso manchado de grasa a los días anteriores al nacimiento de la Aviación, la última persona que uno mostraría al público si espera que la Aviación crezca.

Para el aeronauta, que busca la destreza, el inexperto mundo de la aviación se ha desarrollado demasiado. «Los pobres aviadores —dice—, realmente no saben qué están haciendo sus aviones cuando realizan una maniobra que no sea vuelo recto y nivelado, y son ellos los que, como no les interesa estudiar el comportamiento de sus máquinas en el cielo, recurren diariamente a las estadísticas. Son ellos los que siguen adelante a pesar del mal tiempo, sin saber que si no son capaces de volar por instrumentos, esas nubes resultarán tan mortales como el gas metano puro.»

«Nadie es tan ciego como el que no quiere ver», cita el aeronauta con mal disimulada adversión por el piloto que no comparte su entusiasmo por conocer y controlar completamente el aeroplano que maneja.

El aviador cree que la seguridad en el aire es el resultado de una legislación adecuada y del cumplimiento de los reglamentos. El aeronauta cree que la perfecta seguridad en el aire es el producto de la habilidad del piloto para controlar totalmente su aeroplano, que cualquier avión perfectamente controlado no tendrá nunca un accidente a menos que el piloto desee tenerlo.

El aviador hace todo lo posible para obedecer todas las reglas que conoce. A menudo el aeronauta despegue en momentos en que el reglamento lo prohíbe y con la misma frecuencia rehúsa volar en condiciones totalmente permitidas.

El aviador confía en que los motores modernos están muy bien diseñados y que nunca dejarán de funcionar. El aeronauta está convencido de que cualquier motor puede tener un desperfecto y permanece siempre dentro de un radio que le permita planear hasta un lugar adecuado.

Ambos se encuentran en el mismo cielo, el mismo principio mantiene a las máquinas y a los hombres en alto; sin embargo las dos actitudes son tan diferentes que la distancia entre ellas no se puede medir.

De modo que el recién llegado, ya desde su primera hora de vuelo, tiene que enfrentarse a una elección, aunque él mismo no se dé cuenta de que está eligiendo algo. Cada uno de esos mundos proporciona sus peligros y sus alegrías especiales. Y en cada uno se forman tipos especiales de amistad, que es una parte importante de la vida que se hace por encima de la tierra.

«Bueno, una vez más desafiamos la gravedad.» En este comentario, frecuente después de los vuelos, existe un indicio de los lazos que unen a los pilotos, cada uno en su respectivo mundo. En el aire, el piloto se pone a la altura de cualquier cosa que el

cielo tenga que ofrecerle. El cielo y el avión se combinan en su desafío, y el piloto, aviador o aeronauta, ha decidido aceptarlo. El aviador llega muy lejos y por todo el país tiene amigos que comparten su pensamiento y su resolución; el círculo de sus amistades tiene un radio de miles de kilómetros. Su contraparte, el aeronauta, hace sus propias acérrimas amistades, rodeado como está de una minoría defensiva, convencida de la verdad de sus principios.

¿Por qué volar? Pregunte al aviador y él le hablará de tierras lejanas acercadas de modo que usted puede verlas, tocarlas, olerlas y saborearlas. Le hablará del mar cristalino y azul que le espera en Nassau, de los luminosos y animados casinos; del tranquilo y silencioso río de Reno; de esa alfombra de luz compacta, ancha como el horizonte, que es Los Ángeles al anochecer; de los peces que dan saltos en el océano, en Acapulco; de pueblos de New England empapados de historia; de los deslumbrantes crepúsculos en el desierto cuando uno vuela de Guadalupe Pass hacia El Paso; del Gran Cañón y de Meteor Crater y del Niágara y Grand Coulee, vistos desde el aire. Le insistirá en que se suba a su avión y en pocos momentos estará viajando a 300 kilómetros por hora para llegar a algún lugar especial con una magnífica vista, en que el chef es amigo suyo. De vuelta en el aeropuerto, después de un vuelo nocturno de regreso, al cerrar con llave su avión, dirá: «La Aviación vale la pena. Más que eso, no hay nada que se le pueda comparar.»

¿Por qué volar? Pregunte a un aeronauta y golpeará su puerta a las seis de la mañana, lo arrastrará hasta la pista y lo instalará en la cabina de su avión. Lo sumergirá en una nube de humo azul o en el suave y palpitante silencio del vuelo sin motor; traerá el mundo en sus manos y lo moverá en todas direcciones ante sus ojos. Tocaré una máquina de madera y tela y le infundirá vida para usted; en vez de ver la velocidad desde la ventana de una cabina, sentirá su sabor en la boca y la sentirá rugiendo sobre sus gafas y la verá sacudiendo su bufanda al viento. En vez de enterarse de la altura en la esfera de un altímetro, la verá como un espacio muy alto y amplio que comienza en el cielo y baja directamente hacia la hierba. Aterrizará en prados ocultos a los que nunca ha llegado ni el hombre ni la máquina y planeará sobre la falda de una montaña desde la cual la nieve tamizada por el viento baja en largos y nebulosos velos.

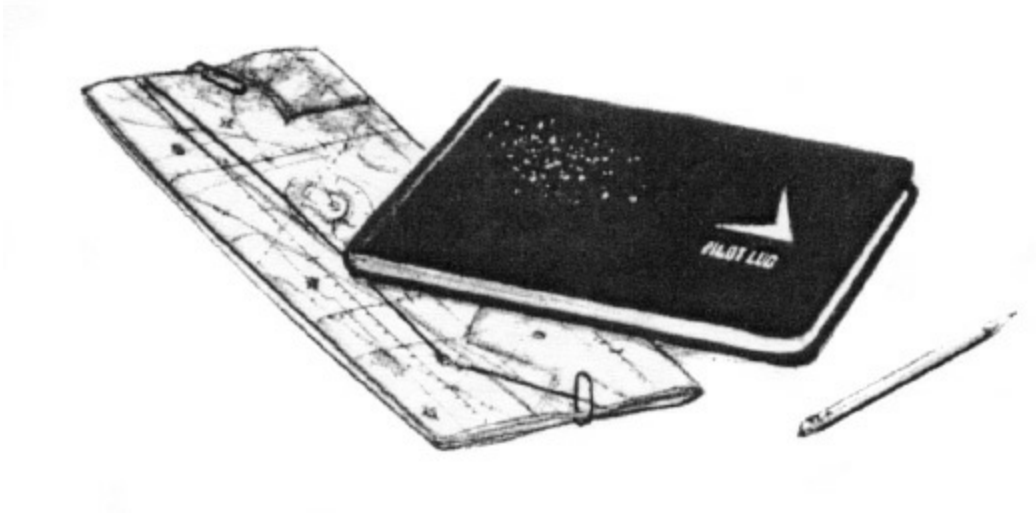
Descansará en un cómodo sillón después de la cena, en una habitación en que las paredes están cubiertas con imágenes de aviones y sentirá el trueno y el impacto de las ideas y la perfección levantarse como un mar huracanado sobre los distintos aspectos del arte y la destreza que lo rodean. El mar se calma con la proximidad del amanecer, y el aeronauta lo lleva a su casa por la mañana y usted sólo quiere dejarse caer en la cama y soñar con superficies aerodinámicas y vuelos de precisión y corrientes térmicas. Grandes soles giran por su sueño y una Tierra como un tablero de ajedrez lleno de

colorido se desliza allá abajo.

Cuando despierte puede que ya esté preparado para tomar una decisión en uno u otro sentido: Aviación o Aeronáutica.

Es raro el hombre que se haya expuesto al intenso calor del entusiasmo de un piloto sin haberse visto afectado de algún modo por él. La única razón para esto es lo irrazonable, ese distante y extraño misterio de las máquinas que llevan a los hombres por el aire.

La Aeronáutica o la Aviación, escoja. En todo el mundo no hay nada como ellas.



Una voz en la oscuridad

Desde la primera vez que pulsé el botón de arranque de un aeroplano, hace ya algún tiempo, he querido saber qué es realmente un avión. Mil horas de vuelo con buen o mal tiempo me han enseñado un poco sobre los aeroplanos. Sé qué se puede conseguir con ellos y qué no se puede hacer con algunos de ellos. He aprendido cuáles son los elementos que se necesitan para construir un avión y especialmente la manera como ellos se complementan. Sé que el revestimiento está unido a las riostras mediante remaches y que éstos se unen del mismo modo a las costillas y las mamparas. Los mecánicos me han enseñado que las hélices deben armonizar con los motores y que los álabes de la turbina deben ser instalados en pares contrapesados. Me he enterado de que algunos aviones unen sus partes con alambre, mientras otros necesitan pernos atornillados con exacta precisión.

Pero a pesar de todo esto nunca he comprendido qué es realmente un aeroplano o por qué es diferente de cualquier otra máquina.

Hace algunas noches, justamente al cumplir seis años de mi iniciación como piloto, encontré la respuesta. Había salido a caminar por los hangares de una base de cazas y me encontraba apoyado en el ala de un viejo amigo. La noche estaba en calma y no había luna. La débil luz de las estrellas y un par de luces rojas intermitentes trazaban el contorno de una oscura colina a un lado de la pista. Yo respiraba olor a combustible, luz de las estrellas, aluminio y el apacible aire de la noche. En el silencio hablé con mi amigo, que era casualmente un T-33, y le pregunté a quemarropa aquello que yo no conseguía responder.

—¿Qué eres, aeroplano? ¿Qué tiene tú y tu numerosa familia que ha hecho que tantos hombres abandonen todo lo que conocen y se entreguen a ti? ¿Por qué desperdician su preocupación y su honesto amor humano en ti, que no eres más que unos cuantos kilos de acero, aluminio, gasolina y fluido hidráulico?

Una ligera brisa se arremolinó junto a nosotros y silbó para sus adentros en el tren de aterrizaje. La respuesta del T-Bird me llegó clara como una voz en la oscuridad, como si me repitiera pacientemente algo que me había estado diciendo desde la primera vez que nos vimos.

—¿Qué eres tú —preguntó— sino unos cuantos kilos de carne y sangre, de aire y agua? ¿Eres algo más que eso?

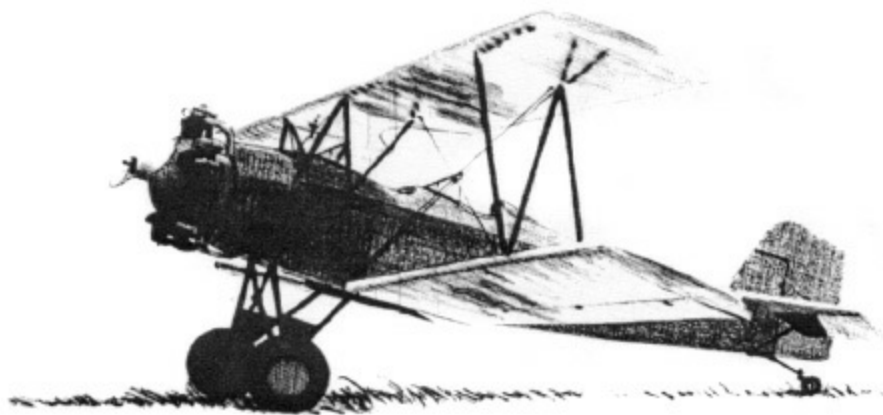
—Por supuesto —respondí en la oscuridad, y escuché el lejano y solitario murmullo de uno de sus hermanos allá arriba, que trazaba un camino por el silencio con su ligero

y distante rugir.

—Así como tú eres más que tu cuerpo, yo también soy más que mi cuerpo —dijo, y se quedó en silencio. El gesto perfecto de su estabilizador vertical mostraba su silueta intermitente contra el solemne rayo de la baliza de la torre que trazaba su interminable sendero circular.

Tenía razón. Así como la personalidad y la vida de un hombre no se encuentran entre las páginas de un libro de anatomía, así también la personalidad y la vida de un aeroplano no están entre las páginas de un manual de ingeniería aeronáutica. El alma de un avión, que él nunca puede ver ni tocar, es algo que el piloto capta: una impaciencia por volar, un rendimiento que según los gráficos no debería existir, pero se da, un espíritu detrás de la masa de metal destrozado por las balas que aterriza en un aeropuerto inglés con tres hélices detenidas. Lo que el piloto quiere manejar no es el metal sino el alma del avión, y ésa es la razón por la que pinta su nombre sobre el morro. Y con ese alma los aviones tienen una inmortalidad que uno puede sentir cuando camina por un aeropuerto.

El aire sobre las pistas, rasgado por las palas de las hélices y quemado por el ruido de catarata de un reluciente tubo de escape, es parte de la inmortalidad de un aeroplano. Las inmóviles luces azules a lo largo de las pistas en la noche son parte de ella y también el anemómetro en el remate de la torre y la pintura blanca que señala el número de las pistas en el asfalto. Incluso la vacía franja de hierba al final de cientos de kilómetros de ondulantes llanuras vive con la tranquila espera de un motor que ruge y se aproxima y de unas ruedas negras que tocan la pradera.



Podemos lanzar al cielo un DC-8 en vez de un Nieuport Veestrutter y hacerlo desde una plataforma de tres kilómetros de hormigón reforzado en vez de una pradera cubierta de lodo, pero el cielo por el que se desliza el DC-8 es el mismo que recibió a

Glenn Curtiss, a Mick Mannock y a Wiley Post. Podemos hacer desaparecer alguna de las islas del mar y transformar la ruta de los pioneros en autopistas de seis carriles, pero el cielo es el mismo cielo que ha sido siempre, con los mismos riesgos y las mismas recompensas para los que viajan por él.

El verdadero vuelo, me enseñó mi amigo, es el espíritu de un avión que levanta el espíritu de un piloto hacia el límpido azul del cielo, donde se unen para compartir el sereno sabor de la alegría y la libertad. Como los camiones y los trenes, los aeroplanos se han convertido en prosaicos caballos de tiro; su alma y su personalidad no se advierten ahora tan fácilmente como antes. Pero siempre existen.

Aunque no se pueda encontrar una industria que no se beneficie con un avión y aunque existen miles de razones para volar, en un principio los hombres lo hicieron por el gusto de volar. Wilbur y Orville Wright no dieron al mundo el avión motorizado para transportar carga o para realizar combates aéreos. Lo inventaron por la misma egoísta razón por la que Lilienthal se aferró firmemente a sus alas de tela y bambú y saltó de su pirámide: querían liberarse de la tierra. Eso es vuelo puro acompañado del gozo de viajar por el aire como un fin en sí. Y de vez en cuando preguntamos: ¿Qué eres, aeroplano?

La respuesta que encontré esa noche no es nueva. Hace mucho tiempo que los pilotos saben que los aviones tienen un alma y una vida propias. Pero la primera vez que un piloto cae en la cuenta es como la primera vez que tomó los controles solo y vio cómo la tierra se alejaba.

Un piloto gitano de nuestros días

Después de haber abrochado los cinturones de seguridad de los dos pasajeros de la cabina delantera y haber cerrado la pequeña puerta, Stu MacPherson se acercó un momento a mi parabrisas en medio de la ráfaga de la hélice.

—Tienes dos que vuelan por primera vez y uno está un poco asustado.

Asentí con la cabeza, me bajé las gafas y empujé la palanca de gases produciendo una rugiente explosión de sonido y viento.

¡Qué gente tan valiente! Luchan contra el miedo que les infunden todos los titulares sobre accidentes, confían en un avión que ya tiene casi cuarenta años y en un piloto que no han visto en sus vidas, y todo para que durante diez minutos puedan hacer en la realidad algo que sólo habían soñado... volar.

El áspero terreno se sacude bajo las ruedas mientras avanzamos... el timón de dirección un poco hacia la derecha y la tierra es una borrosa mancha verde debajo de nosotros... la palanca de control un poco hacia atrás y cesa el tronar del biplano que se desplaza al ras de tierra...

El aparato brilla al sol y pasa casi rozando las crestas de la hierba, rasgando el tibio aire del verano con su hélice y sus cables, y finalmente elevándose hacia el cielo. Mis valientes pasajeros se miran en medio del rugir del viento y se ríen.

Nos hemos alzado sobre la hierba y más arriba, sobre un campo de maíz, y más arriba aún, por encima de un río cercado por el bosque, perdido en el verano de Illinois. El pequeño pueblo descansa apaciblemente junto al río y se refresca a la sombra de cientos de frondosos árboles mecidos por la débil brisa que llega desde el agua. El pueblo es un puesto en la retaguardia de la humanidad. Los hombres han nacido, trabajado y muerto allí desde principios del siglo XIX. Y allí está, trescientos metros más abajo, mientras giramos en la brisa, con su hotel, su café, su gasolinera, su partido de béisbol y los niños que venden limonada en los sombreados prados de sus casas.

¿Vale la pena ser valiente para verlo? Sólo los pasajeros pueden responder a la pregunta. Yo sólo manejo el avión. Yo sólo estoy tratando de probar que hoy día puede existir un piloto gitano que se dedique a llevar a la gente a volar.

¡VEA SU PUEBLO DESDE EL AIRE! Son las palabras con que nos presentamos en cientos de lugares. ¡SUBA CON NOSOTROS ALLÍ DONDE SÓLO VUELAN LOS PÁJAROS Y LOS ÁNGELES! ¡VUELE EN UN PROBADO Y AUTÉNTICO BIPLANO DE CABINA ABIERTA, SIENTA EL FRESCO VIENTO QUE SOPLA ALLÁ ARRIBA SOBRE SU PUEBLO! ¡TRES DÓLARES LA VUELTA! ¡LE GARANTIZAMOS QUE NUNCA HA EXPERIMENTADO NADA IGUAL!

A veces con otro aeroplano, a veces sólo el paracaidista y yo en nuestro biplano, habíamos volado de pueblo en pueblo: Wisconsin, Illinois, Iowa, Missouri y nuevamente Illinois. Ferias campestres, fiestas locales y tranquilos días de semana en el verano de Estados Unidos: los frescos pueblos de los lagos del norte y los calurosos pueblos de labranza del sur escuchaban nuestra llamada, una brillante libélula mecánica que llevaba la promesa de nuevas visiones y la posibilidad de mirar más allá del horizonte.

Pero más que nuestros pasajeros, éramos nosotros los que mirábamos por encima del horizonte y descubríamos que al otro lado el tiempo había muerto en el camino.

No es fácil decir exactamente en qué momento el tiempo decidió detenerse en los pequeños pueblos del medio oeste. Pero, evidentemente, los minutos dejaron de perseguirse unos a otros y las cosas renunciaron a cambiar en un momento en que la gente vivía una hora grata, una época feliz. Creo que el tiempo se detuvo algún día de 1929.

Esos enormes árboles del parque están allí como lo habían estado siempre, y también el quiosco de la música, la calle principal con su bordillo alto, el Emporio con su fachada de vidrio y madera tallada —con su letrero de letras doradas y su ventilador de cuatro paletas agitando el aire—, las blancas iglesias de madera, los portales de las viviendas en el crepúsculo, los jardineros podando los setos que limitan las casas, las mismas bicicletas apoyadas contra los mismos escalones pintados de gris. Y volando descubrimos que éramos parte de todo eso, teníamos un lugar en el paisaje, éramos un hilo sin el cual el tejido de la vida del pueblo no habría estado completo. En 1929, los aviadores gitanos invadieron ruidosamente el medio oeste con sus biplanos desconchados que despedían aceite; aterrizaron en campos de heno y en pequeñas franjas de hierba, divirtiéndose a cualquiera que estuviese preparado para la diversión, impresionando a cualquiera dispuesto a impresionarse.

El sonido de nuestro motor Wright 1929 encajaba perfectamente en la música de esos pueblos sin tiempo. Incluso los mismos muchachos salían a nuestro encuentro, con los mismos perros de manchas negras corriendo a sus talones

—¡Mira! ¡Un avión de verdad! ¡Tommy, mira! ¡Es de verdad!

—¿De qué está hecho, señor?

—¿Podemos sentarnos en su asiento?

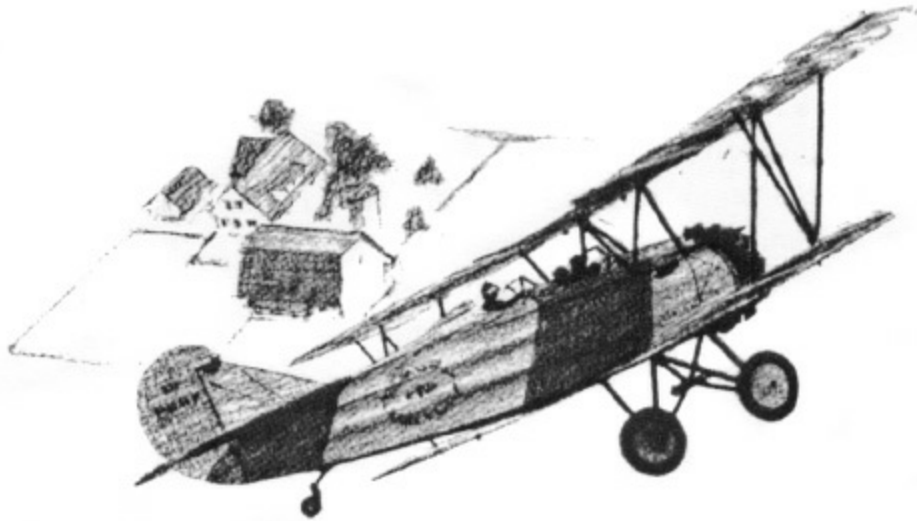
—¡Cuidado, Billy! ¡Vas a romper la tela!

Miradas de respetuoso temor, sin pronunciar una sola palabra.

—¿De dónde vienen?

La más difícil de todas las preguntas. ¿De dónde venimos? Venimos de donde vienen todos los gitanos, de algún lugar al otro lado del horizonte más allá de la

pradera. Y cuando nos vayamos desapareceremos al otro lado del horizonte donde siempre desaparecemos.



Pero estamos volando, y mis dos valientes pasajeros han olvidado qué es un titular de un periódico.

Corto gases y el rugir del motor queda reemplazado por un brillante ventilador plateado en el morro del biplano y el sibilante ruido del viento sobre las alas y entre los cables. Ahora viramos sobre el campo en el que aterrizamos y divisamos un grupo de muchachos, un perro y el color oliva pardusco del montón que forman los sacos de dormir y la cubierta de la cabina, y que es el hogar del piloto gitano. Silbando, siseando, virando sobre el campo de maíz... planeando suavemente, y después de un golpe estamos abajo rodando por el áspero terreno a ochenta kilómetros por hora, a sesenta, a treinta, a quince y luego el negro motor revive para llevarnos pesadamente sobre las viejas ruedas al lugar donde todo comenzó. Subo mis gafas y las dejo apoyadas sobre mi casco de cuero.

Antes de que nos detengamos, Stu ya está junto al ala, abriendo la puerta y guiando a los pasajeros hacia tierra firme.

—¿Qué les ha parecido el paseo?

Una pregunta intencionada; ya sabemos que han disfrutado, que a todos les ha gustado volar por primera vez ya desde mucho antes de que el reloj se detuviera en los pequeños pueblos del centro de Estados Unidos.

—¡Estupendo! ¡Un bonito paseo, gracias, señor! —exclaman y al volverse se dirigen a alguno de sus amigos—: ¡Lester, tu casa no es más grande que una mazorca de maíz! ¡Ah, es estupendo! El pueblo es mucho más grande de lo que uno cree. Se puede ver

mucho más allá del camino. Realmente es fantástico. Dan, deberías hacerlo.

Mientras el motor petardea suavemente y las palas de la hélice giran con lentitud, Stu lleva a los nuevos pasajeros a la cabina delantera, les abrocha el cinturón de seguridad y cierra la puerta. Bajo mis gafas, empujo la palanca de gases hacia delante y una nueva experiencia empieza para dos personas.

Los días transcurren tranquilos. A mediodía, Stu y yo atravesamos el silencioso pueblo y parece como si estuviésemos en un ingenioso museo. Aquí está la tienda de Franklin con su campanita de bronce colgada en la puerta y su mostrador de vitrina con un arco iris de dulces que esperan para llenar crujientes bolsitas de papel blanco. Aquí están también los estrechos pasillos con sus pisos de angostos listones gastados y esa fragancia en la que se mezclan el olor de la canela, la cristalería, el polvo y los cuadernos.

—¿Qué se les ofrece, muchachos? —pregunta el propietario.

Martin Franklin conoce por su nombre a los 733 habitantes de este pueblo, pero necesitaríamos veinte años para que nos saludara con el mismo tono con que los saluda a ellos, y, aunque nuestro avión viene desde el pasado y espera sólo a 400 metros de la calle Maple, no puede convertir a un piloto y un paracaidista en parte de un pueblo de Illinois. Los pilotos y los paracaidistas nunca son, nunca han sido ni nunca serán parte de ningún pueblo.

Cada uno compra una postal y un sello y cruzamos la desierta y calurosa calle para dirigirnos al Café de Al y Linda.

Nos comemos nuestras hamburguesas, traídas de la cocina cuidadosamente envueltas en un delgado papel blanco, bebemos nuestros batidos de leche, pagamos la cuenta y nos vamos con una sensación de irrealidad, pero seguros de haber visto alguna vez antes el Café de Al y Linda, quizás en algún sueño.

Pero en las últimas horas de la tarde los mundos cambian. Volvemos al callejón sin salida de la calle Maple y a nuestra clase de realidad. Aquí la gente, que no ha cambiado, viene para volver al pasado en nuestro biplano y desde allí mirar los techos de sus casas.

Un verano inmutable. El cielo despejado en la mañana, nubes hinchadas y una lejana tormenta al atardecer. Crepúsculos que cubren la tierra con una neblina de oro que más tarde se apaga lentamente hasta convertirse en negro carbón bajo la pirotecnia de las estrellas.

Un día alteramos nuestro sistema. Salimos de los pueblos que no cambian e intentamos vender nuestros paseos por el aire en una ciudad de 10.000 habitantes. La franja de hierba era un aeropuerto y las paredes de su oficina estaban cubiertas de gráficos y reglamentos. No era lo mismo.

No da resultado. Un biplano volando sobre una ciudad es simplemente otro avión. En una ciudad de 10.000 habitantes el tiempo marcha lleno de vigor y nosotros somos anacronismos en los que nadie se fija. La gente en el aeropuerto nos mira con curiosidad y no deja de pensar que debe de haber algo ilegal en esto de vender paseos en un avión tan viejo.

Stu, con sus gafas y su casco duro, se pone el paracaídas y se deja caer pesadamente en el asiento delantero y más parece que pensara escalar el Everest en vez de hacer un rápido descenso en una pequeña ciudad de Missouri. El salto es nuestra última esperanza para conseguir pasajeros, y nuestra futura relación con las ciudades depende de su éxito. Subimos en un círculo hasta los 1.200 metros y nivelamos el avión a los 1.350 metros. Abajo las sirenas de las cinco de la tarde suenan por la ciudad indicando que se ha terminado el trabajo del día. Pero no hay sirenas para nosotros. Sólo el constante rugir del viento y el motor mientras tomamos la posición en la que va a saltar. Stu mira hacia abajo distraídamente y me pregunto qué estará pensando.

Se mueve y al hacerlo comienza un momento incómodo. Entre salto y salto, generalmente hacemos entre setenta y cien paseos y no puedo acostumbrarme a la idea de ver a mi pasajero de la cabina delantera desabrochar su cinturón, abrir la puerta, pararse sobre el ala en medio de una ráfaga de viento, a más de mil metros sobre la tierra. Eso simplemente no se hace, y sin embargo aquí estamos sin otra cosa que un tremendo abismo de aire entre las alas y la tierra y mi amigo cierra cuidadosamente la puerta tras de sí y se vuelve para afirmarse en uno de los soportes del ala y en el borde de la cabina mientras ve aproximarse el blanco.

Al biplano no le gustan esos momentos. Se estremece pesadamente por la resistencia que opone al aire la figura que va sobre el ala. Aprieto con fuerza el pedal para llevar el timón de dirección hacia la derecha y mantenernos derechos en el curso y, al mirar sobre mi hombro izquierdo, el estabilizador se sacude. Sentimientos encontrados. Es una caída tremendamente larga, pero ojalá se diera prisa y saltara para salvar el avión. Por fin el aeropuerto y la ciudad están bajo nosotros. Si sólo consiguiéramos llevar al diez por ciento de los habitantes de esta ciudad, a tres dólares por persona...

Stu salta. El aeroplano deja de estremecerse. Ha desaparecido instantáneamente, con los brazos abiertos en una posición que llama «cruz». Abandona el ala para dar ese largo paso hacia abajo. Durante la caída, da vueltas pero no abre el paracaídas.

Ladeo bruscamente el avión y bajo el morro para seguirlo, aunque me ha dicho que cae a 190 kilómetros por hora y no tengo ninguna posibilidad de acercarme a él. Ha pasado un buen rato y sigue bajando, una silueta negra en forma de cruz que desciende velozmente contra un fondo de verde y dura tierra.

—Muchacho —le he dicho algunas veces en broma—, si tu paracaídas no se abre, yo

sigo directo al pueblo siguiente.

Realmente cae a gran velocidad. Incluso situado sobre él puedo darme cuenta de que su velocidad de descenso es fantástica. No se abre el paracaídas. Algo debe de haber fallado.

—Ábrelo, Stu —dije, y mis palabras fueron barridas por el viento con la misma rapidez con que había desaparecido mi amigo. Las palabras no sirven de nada, nunca las escuchará, pero no puedo evitar decirlas—. Vamos, muchacho, ábrelo.

No va a hacerlo y no lleva uno de repuesto. Su cuerpo mantiene la misma posición, una pequeña cruz negra girando hacia la derecha cayendo a plomo. Es demasiado tarde. Tiemblo de frío en el cálido aire del verano.

En el último segundo posible, veo que se desprende la conocida manga de despliegue blanca y azul. Pero demasiado lentamente, con una lentitud angustiosa. La manga se agita arrastrada por el aire, el casquete de brillante color naranja se debate impotente y, de pronto, inesperadamente, el paracaídas se abre y se mece suave y sereno como un milano sobre el césped.

Bruscamente me doy cuenta de que el aeroplano desciende a gran velocidad, que el motor ruge, los cables aúllan y la fuerza del viento paraliza los mandos. Modero la velocidad y bajo en un picado en espiral sobre el paracaídas abierto; en medio minuto he quedado a su altura. Le sobraba espacio... ¡Todavía estaba a trescientos metros del suelo!

Giro en torno del vistoso casquete y al paracaidista de gafas que cuelga nueve metros más abajo. Me hace señas y en respuesta balanceo las alas. «Me alegro de que lo hayas logrado, muchacho, pero de todos modos ¿no lo abriste un poco tarde?» Tendré que hablar con él al respecto.

Mantengo mi círculo en el aire mientras él flota hacia abajo. Encoge las rodillas como lo hace siempre en los últimos quince metros, un poco de gimnasia antes del impacto. Y luego parece que en los últimos seis metros cayera bruscamente, como si alguien hubiese pinchado el casquete. Se precipita a tierra y rueda inmediatamente después de tocar el suelo. El casquete espera un largo rato encima de él y luego se posa lentamente como una enorme y luminosa sábana.

Stu ya se ha puesto de pie, recoge el cordaje, me indica que todo ha salido bien y el salto ha terminado.

Balanceo las alas una vez más y luego viro para aterrizar y recoger a los pasajeros que infaliblemente acuden en tropel después de un salto.

Hoy día no nos espera ninguno. Hay una docena de automóviles al borde de la pista, pero nadie da un paso adelante.

Stu enrolla rápidamente su paracaídas y se aproxima a los coches.

—Todavía hay tiempo para volar. El cielo está despejado y tranquilo. ¿Están listos para ver la ciudad desde el aire?

—No.

—Yo nunca vuelo.

—¿Me está tomando el pelo?

—A lo mejor mañana.

Cuando finalmente regresa al biplano, yo estoy estirado a la sombra bajo el ala.

—La gente de esta ciudad debe de tener aerofobia.

—Bueno, ganas a unos y pierdes a otros. ¿Quieres partir esta misma noche o mañana por la mañana?

—Tú eres el piloto.

Resulta extraño. La ciudad es un lugar diferente, pero eso no es lo raro que tiene porque todos los pueblos que hemos visitado han sido diferentes.

Se trata de un tiempo distinto. Aquí en la ciudad estamos en 1967. El año tiene ángulos y agudas aristas que penetran en nosotros, que nos convierten en seres extraños, fuera de nuestro elemento. El tráfico zumba en la autopista junto al aeropuerto. Aterrizan y despegan aviones modernos, todos hechos de metal y con amplios tableros llenos de instrumentos, movidos por suaves motores.

Un piloto gitano que se dedique a llevar gente a volar no puede existir en 1967, pero al mismo tiempo existe realmente. Hay lugares que son más diferentes que otros.

—Vámonos.

—¿Adónde?

—Al sur, a cualquier parte. Pero salgamos de aquí.

Media hora más tarde estábamos en el aire, en medio del rugir del motor y de la ráfaga de la hélice. Stu va rodeado de bártulos; nuestro letrero VUELOS POR TRES DÓLARES y la manga blanca y azul de su paracaídas se asoman por el borde de la cabina. El sol brilla en el lado derecho del estabilizador, por lo tanto volamos en dirección Sureste. No tiene ninguna importancia en realidad; lo único importante es que lo estamos haciendo.

Y de pronto ahí está. Otro pueblecito con árboles, iglesias con sus torres, un amplio campo hacia el Oeste, un pequeño lago. Un pueblo que no hemos visto nunca antes, pero que conocemos hasta en sus más mínimos detalles. Giramos tres veces sobre la esquina de las calles Maple y Main, para ver a unas pocas personas que levantan la vista y a algunos niños que corren hacia sus bicicletas. Viro hacia el oeste y, un momento después, la hélice gira silenciosa mientras corto gases, nuestras viejas ruedas susurran sobre la verde hierba y la tierra vibra con fuerza bajo nosotros.

Stu ya ha sacado el letrero y se dirige hacia el camino al encuentro de los primeros

curiosos.

—¡VEA SU PUEBLO DESDE EL AIRE!

Alcanzo a oírlo mientras saco de la cabina nuestros sacos de dormir y la cubierta del motor: su voz me llega claramente en el límpido aire del verano.

—¡SUBA CON NOSOTROS ALLÍ DONDE SÓLO VUELAN LOS PÁJAROS Y LOS ÁNGELES! ¡LES GARANTIZAMOS QUE NUNCA HAN EXPERIMENTO NADA IGUAL!

Estamos de vuelta en nuestro ambiente. Aunque nunca hemos estado allí, hemos vuelto a casa.



Un pedazo de tierra

Un aeropuerto produce un ámbito que no se encuentra en ningún otro pedazo de tierra. No importa el nombre del país en que se encuentre, un aeropuerto es un sitio que uno puede ver y tocar y que conduce a una realidad que sólo puede ser pensada y sentida.

Venga al aeropuerto con una hora de antelación y dedíquese a observarlo, antes de verse absorbido por su preocupación por el nivel del aceite, las bisagras del timón de profundidad y la conexión del interruptor principal. Hay una hilera de aviones ligeros en sus lugares respectivos, aviones que han estado allí esperando para volar cuando usted se dirigía por la pista para despegar. Mírelos de nuevo. Allí hay un Cessna 140 de impertinente nariz con una cubierta de tela plateada sobre el parabrisas, cuidadosamente amarrado. No es sólo un avión ni un montón de remaches y tornillos que vale dos mil dólares, sino la llave que da a un hombre acceso a la relajación y la satisfacción, su manera de alejarse de los problemas de la gente que vive sus vidas en la tierra. Los sábados, o quizá todos los martes en la tarde, desata las amarras y quita la cubierta del parabrisas, pide vía libre y olvida las últimas amenazas de una guerra nuclear. Eso y la preocupación por las multas de tráfico, los formularios de la oficina de impuestos y las letras, todo desaparece con la ráfaga de la hélice que aplasta la hierba detrás de la rueda de cola. Y al poco tiempo se ha ido y las cuerdas que amarran su avioneta quedan sueltas en el suelo.

En la hilera próxima al hangar, hay un bimotor ligero con el símbolo de una compañía en el fuselaje.

—Uno se cansa de volar después de las primeras cuatro o cinco mil horas —suele decir el piloto de la compañía.

Sin embargo, de vez en cuando sonríe cuando las brillantes hélices cobran vida y, si no lo hubiese dicho, uno pensaría que no se sentía cansado en absoluto.

Observe la pista alguna mañana en que no haya nadie volando. Se extiende tranquila y silenciosa en su simplicidad: una franja de asfalto. ¿Qué es entonces lo que le da el aspecto misterioso y extraño de lo desconocido? La pista es el umbral del vuelo, una constante que se encuentra sólo donde un avión toca tierra. A pesar de la inmensidad del país, de sus autopistas, sus llanuras y sus montañas, sólo se vuela donde existe una pista; la ciudad de mayor movimiento queda aislada sin una; la más pequeña granja recibe un aliento de vida si tiene una franja de tierra junto al camino. Puede permanecer desierta y sola durante semanas, pero si hay un pedazo de tierra capaz de

tener paciencia, esa franja es uno de ellos. Siempre llega un momento en que un hombre y su aeroplano la descubren, y bajan y aterrizan levantando nubes de polvo.

¿Se ha parado alguna vez en el centro de una pista desierta? Si lo ha hecho, sabrá que lo más impresionante es su silencio. Los aeropuertos han llegado a convertirse en sinónimos de ruido y actividad, pero incluso las pistas de los aeropuertos internacionales están impregnadas de silencio. La aceleración de un motor que hace vibrar los cristales de los edificios es sólo el susurro de un zumbido distante cuando se lo oye desde la pista. El ruido de las voces y las señales de radio sólo existen en el interior de las cabinas; la pista misma no recibe las palabras inmersas en el VHF. El silencio de la pista es como el de una catedral y sólo si uno pone mucha atención puede oír los ruidos que se producen más allá de sus límites. Incluso los guijarros y los peñascos que se encuentran a la orilla son diferentes —parte del mundo del vuelo— y tienen tan poco que ver con la tierra como la pista misma.

Cuando uno se encuentra en ese ancho campo pavimentado, tiene a sus pies la historia de cientos de aterrizajes realizados por todo tipo de aviones y todo tipo de pilotos. Las huellas largas y ligeramente ahusadas de gruesa goma negra han sido hechas por unas ruedas manejadas por un hombre que estaba mirando hacia el extremo de la pista y que, sin embargo, sabía que debajo de él los neumáticos tenían que bajar cuatro centímetros más todavía antes de tocar tierra. Ese hombre ha realizado miles de aterrizajes y sabe muchas cosas acerca de muchos lugares donde existen aeropuertos.

Sobre la superficie de asfalto abundan una serie de líneas negras, cortas, delgadas e imprevistas, porque al costado del campo hay una escuela donde se enseña a volar. Esas líneas fueron hechas por gente cuyas mentes estaban atiborradas con las técnicas del aterrizaje y sólo se concentraban en contrarrestar la fuerza del viento, en el movimiento de la palanca de control para levantar vuelo y la temperatura del carburador mientras se preparaban para aterrizar.

En la mitad de la pista hay un grupo de huellas negras, apremiantes; unos pocos segundos después de que aparecieron, el aire sobre el pavimento se calentó con el humo de los discos del freno que oprimían el acero que giraba. Sobre la tierra del costado hay surcos que se endurecen y adquieren un denso color negro al entrar en la pista. Más allá de la marca que señala el centro, hay una huella curva que termina abruptamente donde acaba el asfalto; la hierba que crece allí parece igual al resto que se encuentra junto a la pista, pero por supuesto que no lo es. En un momento fue un montón de tierra revuelta bajo una nube de hierba, polvo y goma que llevaba el desgarrado neumático de un caza excedente de la guerra.

La pista guarda todo esto en su paciente memoria, y también el recuerdo de brillantes luces de aterrizaje que rasgan las nubes bajas de la noche para arrojar las

sombras de la hierba sobre los primeros centímetros de superficie dura, y la nítida visión de un biplano Waco invertido en la cresta de un rizo, con la hélice inmóvil, sobre los ojos de una muchedumbre enmudecida. En la memoria de esa pista se conserva también la nube de astillas que se arremolinó en el lugar en que aterrizó un antiguo avión de instrucción con la palanca de control estropeada.



Desde aquí voló más de algún niño para realizar su sueño y mirar las nubes desde arriba. Bajo la oscura capa de caucho de la pista están las huellas discontinuas del primer aterrizaje de un muchacho de pelo rubio que ahora es capitán de una línea aérea y hace la ruta Nueva York-París. Más allá están los surcos que dejaron las ruedas del avión de un muchacho de la ciudad que fue visto por última vez precipitándose solo en un combate contra seis cazas enemigos. Al campo de asfalto no le importa si esos cazas eran Spitfires o Thunderbolts o Focke-Wulf 190. Registra de forma imparcial la historia de un valiente.

Eso es una pista. Sin ella no habría una escuela para aprender a volar al costado del campo, ni hileras de aviones, ni ondas de radio yendo y viniendo sobre la hierba, ni luces de aterrizaje en el cielo oscuro, ni Cessnas 140 con el parabrisas cuidadosamente protegido.

Pilotos novatos y profesionales, aviones de línea, de entrenamiento y de guerra, hombres que han dejado su huella en el cielo y algunos que la han dejado en la cima de alguna lejana montaña. El espíritu de todos ellos está reflejado en el majestuoso paso de la luz del aerofaro, en las negras huellas sobre la pista, en el rugido de los motores que despegan. Ese espíritu se mantiene entre los límites de un aeropuerto desde Adak hasta Buenos Aires y de Abbeville, dando toda la vuelta, hasta Portsmouth. Ese espíritu es el ámbito que tiene un aeropuerto y que no se encuentra en ningún otro pedazo de tierra.

No practiquemos

El entrenamiento la aburría. «¡Por Dios, si es tan divertido el solo hecho de estar en el aire! ¡Mira ese cielo! ¡Y este día! Los campos son un cálido terciopelo y el océano... ¡ése es mi océano! ¡Quedémonos unos momentos más y no practiquemos vuelos lentos y... ¡mira ese océano!»

¿Qué se puede decir a una alumna así? Iba en su propio aeroplano, su nuevo Aircoupe, y el cielo estaba despejado y el aire se había lavado toda la noche en la lluvia. ¿Qué se puede hacer? Lo que yo quería era decirle: «Mira, vas a disfrutar mucho más de tu día de vuelo cuando aprendas a controlar tu avión con pericia. Estúdialo ahora, apréndelo bien y no tendrás que pensar en él; después... te sentirás como una nube, relajada y cómoda en el cielo.»

Muchas veces había intentado convencerla en la tranquilidad de la tierra y esta vez, por encima del ruido del motor, no tuve más éxito. Se sentía tan impaciente por lanzarse hacia delante, por sumergirse en la enorme majestuosidad del vuelo que para ella hacer las cosas paso a paso, pensar en ejercicios de reducción de velocidad y en aterrizajes forzosos era igual que ponerle grillos y cadenas. De modo que seguimos volando durante un rato y miré los campos y el mar y el límpido cielo y pensé con preocupación en lo que podría ocurrirle en ese hermoso día si se le paraba el motor.

—Bien —dije finalmente—, antes de aterrizar, ensayemos una cosa. Supongamos que te empiezas a elevar después de despegar y de pronto se te para el motor. Veamos cuánta altura necesitas para girar y dirigirte hacia la pista, y cómo te preparas para un aterrizaje a favor del viento. ¿De acuerdo?

—De acuerdo —contestó, pero no estaba realmente interesada.

Le hice una demostración de un viraje con motor parado y necesité 45 metros para conseguirlo.

—Te toca a ti —dije.

Falló en el primero y perdió 120 metros. Para el siguiente necesitó 90. El tercero resultó bien y consiguió igualar mis 45. Pero no había puesto el corazón en lo que estaba haciendo y a los pocos minutos habíamos aterrizado y ella seguía hablando de lo hermoso que estaba el día.

—Si quieres disfrutar de un vuelo —le dije—, tienes que saber hacerlo muy bien.

—Pierde cuidado. Tú sabes lo cuidadosa que soy para comprobar que todo esté en orden antes de volar. Vacío el agua de todos los depósitos... el motor no me va a fallar en el despegue.

—¡Pero puede suceder! ¡Me ha ocurrido a mí!

—Es que tú vuelas en esos aviones antiguos en que el motor se para siempre. Yo tengo uno nuevo... —Me miró de frente—. Bueno, de acuerdo. La próxima vez practicaremos un poco más. ¿Pero no crees que éste es el día más bonito del año?

Tres semanas más tarde, nos disponíamos a aterrizar, en dirección hacia los árboles. Ella iba sola en el Aircoupe y yo en el Swift. Era otro día perfecto, y yo llevaba la máquina fotográfica porque le había prometido que haría fotografías de su avión volando sobre los campos.

Ella despegó primero, y cuando su Aircoupe se elevó por el aire, el Swift y yo nos preparamos para seguirla, a plena potencia. Estaba a punto de levantar vuelo y empezaba a echar hacia atrás la palanca del tren de aterrizaje cuando advertí que el Aircoupe viraba hacia la derecha en vez de hacia la izquierda, a 60 metros de altura.

«¿Qué está haciendo?», pensé.

El Aircoupe ya no subía; estaba descendiendo, ladeándose sobre los árboles, con la hélice convertida en un lento molino. Sin aviso previo, después de una salida perfecta, le había fallado el motor.

Yo observaba y me sentía aturdido e impotente. ¡Es sólo una alumna! ¡No es justo! ¡Debería haberme ocurrido a mí!

Ni delante de ella ni a los lados había un lugar donde pudiera aterrizar: era todo un bosque de robles. A menor altura sólo habría podido internarse entre los árboles, pero estaba volviendo hacia atrás, intentando llegar al aeropuerto.

No tenía la más mínima posibilidad de dar toda la vuelta y aterrizar en la pista principal, pero quizá la pista transversal resultara suficientemente ancha...

Yo me encontraba a 30 metros de altura cuando el Aircoupe planeó en dirección opuesta, con las alas ligeramente ladeadas, las ruedas pasando a algo más de un metro de las copas de los árboles. Ella tenía la vista fija adelante, concentrada en su aterrizaje.

El Swift dio una cerrada vuelta y me apresuré a aterrizar en la pista transversal. Vi cómo el Aircoupe tocaba tierra a un lado del pavimento, cruzaba los treinta metros de la pista y llegaba a la tierra del otro lado. La pequeña y frágil rueda de morro tardó tres segundos en aplastarse, lanzó el avión hacia adelante en medio de una nube de polvo amarillo y dejó la cola levantada y vibrando en el aire. ¿Por qué no me había ocurrido a mí?

Cuando me aproximé, con los frenos echando humo, la cubierta de la cabina del Aircoupe se corrió hacia atrás y ella se quedó de pie allí con el entrecejo fruncido.

Olvidé pensar en un comentario apropiado y pregunté:

—¿Estás bien?

—Sí, estoy bien —respondió con voz tranquila—, pero mira mi pobre avión. Las rpm

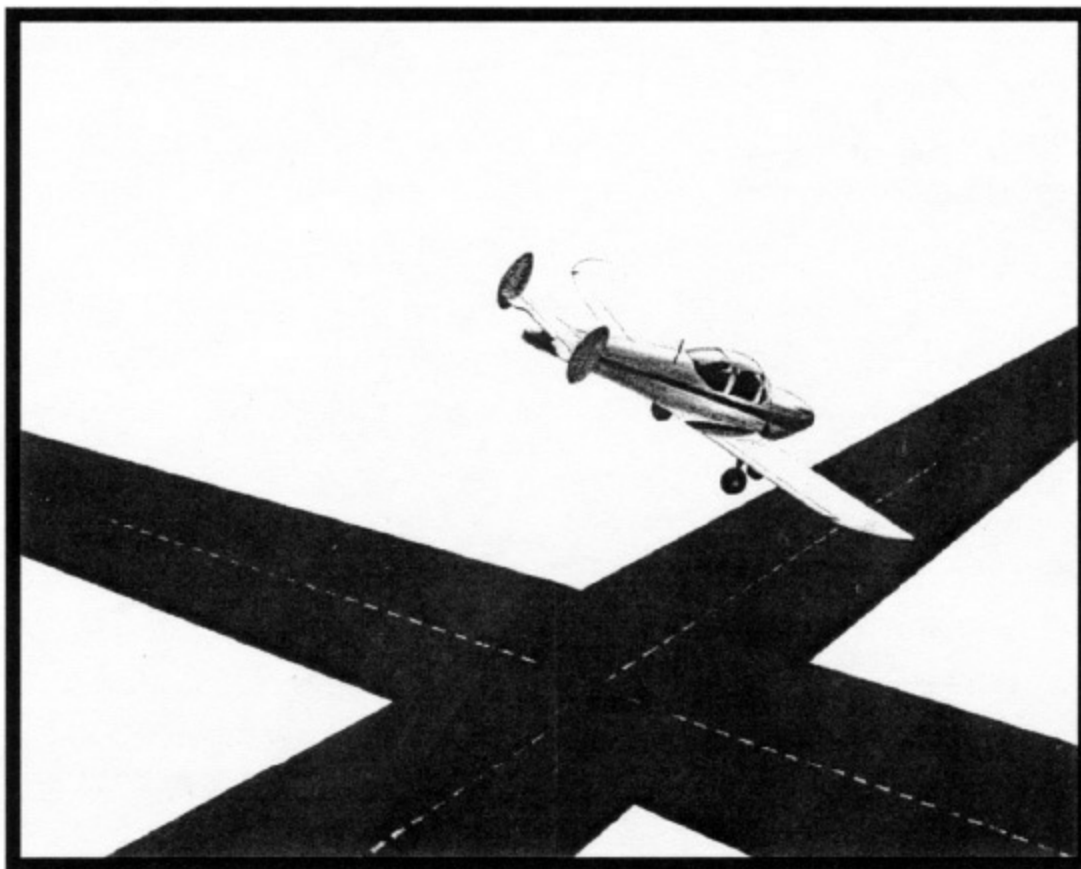
disminuyeron y de pronto se habían terminado. ¿Crees que se ha estropeado mucho?

La hélice, el morro, la pantalla cortafuego se habían doblado.

—Podemos reconstruirlo. —La ayudé a bajar de la cabina—. A propósito —añadí—, este aterrizaje no ha estado nada mal. Lo hiciste con lentitud y muy bien en la última parte, sobre los árboles, usaste cada centímetro que tenías. Si no hubiera sido por ese mondadientes que tienes en el morro...

—¿Ha estado bien realmente? —Como única consecuencia del accidente, quería darme una explicación. Generalmente a ella no le importaba lo que yo sabía o pensaba—. Quise dar la vuelta y aterrizar a lo largo de la pista, pero simplemente no me encontraba a la altura necesaria. Cuando bajé más, pensé que lo mejor era enderezar las alas y aterrizar.

Mientras más miraba el espacio en que había tocado tierra, más incómodo me sentía. Después de uno o dos minutos, empecé a preguntarme si yo podría haberlo hecho tan bien, y mientras más me preguntaba más lo dudaba. Con toda mi experiencia con motores parados, aterrizajes fuera de aeropuertos y trucos para pistas cortas, dudaba de que hubiese podido hacer aterrizar el Aircoupe mejor que esa alumna que malgastaba el tiempo destinado al entrenamiento volando en línea recta y nivelada y mirando los campos y el mar.



—Sabes —le dije más tarde, sintiendo en mi tono de voz un poco más de respeto del que quería demostrar—, ese aterrizaje... no ha estado del todo mal.

—Gracias —respondió.

El motor se había parado a causa de una obstrucción en la tubería del combustible, y cuando reconstruimos el avión cambiamos la tubería para que no volviera a ocurrir. Pero no podía dejar de pensar en la manera como había realizado ese aterrizaje. ¿Le habrían servido de algo los tres fallos que simulamos ese día? Era difícil creerlo porque sólo los había hecho como un favor. Empecé a pensar que siempre debió de haber tenido la pericia y la sangre fría que necesitaba y que sólo estaba esperando el momento. Pensé en eso y en cómo yo no tenía nada que ver con su destreza para volar. Finalmente, llegué a la conclusión de que quizá todo lo que necesitamos saber sobre algo se encuentra ya dentro de nosotros, esperando que hagamos uso de ello.

Se lo había dicho y ahora me creía: incluso los motores nuevos pueden fallar en el despegue.

Pero de todos modos no puedo dejar de pensar en que hay veces en que un instructor de vuelo no es nada más que una compañía agradable cuando una chica

quiere seguir volando en un día de sol.

Viaje a un lugar perfecto

El campo consistía en un extenso cuadrado verde, de unos 1.300 metros por lado, en el centro de Missouri. Algunas colinas parecían hinchadas por las copas de los árboles y había una pequeña laguna en la que se podía nadar. A cierta distancia se divisaba un camino de tierra y una granja, pero lo que predominaba era ese cuadrado verde cuyo color provenía de la fresca y tupida hierba.

Habíamos aterrizado allí en dos pequeños aeroplanos para hacer fuego junto a la laguna, desenrollamos nuestras mantas y preparamos la cena mientras se ocultaba el sol.

—Oye, John —dije—, este lugar no está nada mal, ¿verdad?

Estaba observando los últimos jirones del crepúsculo y la forma como la luz se movía sobre el agua; finalmente replicó:

—Es un buen sitio.

Pero ocurría algo curioso: aunque ése era en realidad un buen sitio para quedarse, no teníamos ningún deseo de permanecer allí más allá de esa noche. En un breve tiempo, el campo se había convertido en algo conocido y vagamente aburrido. A la mañana siguiente estábamos muy dispuestos a partir y dejar a los caballos, la laguna, la hierba y las colinas.

Una hora después del amanecer nos encontrábamos a 60 metros de altura, zumbando en vaga formación sobre campos del color de los tallos tiernos del maíz, sobre viejos bosques y tierra arada en profundos surcos.

Bette manejó el avión durante un tiempo concentrándose en mantener la formación. Yo miraba hacia abajo y me preguntaba si habría en el mundo otro lugar tan perfecto. Pensé que quizá fuera eso lo que buscábamos, quizá fuera ése el sentido que tenía volar por todas partes y mirar desde nuestras móviles cumbres de acero, madera y tela. Tal vez todos estemos buscando un lugar único y perfecto allá en la tierra y cuando lo encontremos, planearemos para aterrizar y nunca volveremos a tener necesidad de emprender el vuelo. Quizá los pilotos sean personas que no se sienten satisfechas con los lugares que han encontrado hasta el momento y, en cuanto descubran ese lugar único en el que pueden sentirse tan felices en la tierra como otras personas, venderán sus aviones y dejarán de buscarlo desde el cielo.

Entonces nuestras conversaciones acerca del placer de volar se deben referir al placer de escapar. Volar después de todo puede ser una forma de evasión. Vaya, si después de esta pequeña hilera de árboles viera mi propio lugar perfecto, ya no desearía

volar.

La idea me resultaba incómoda y observé a Bette, pero ella no me prestó mucha atención y se limitó a sonreír sin mirarme porque seguía volando en formación.

Volví a mirar hacia abajo y la tierra se transformó por un momento en todos los lugares más perfectos que había visto. Y en vez del terreno de labranza, de repente divisé el mar y estábamos virando para aterrizar en una franja tallada en el borde de un acantilado, solitaria y silenciosamente perdido. Luego vi Meigs Field y los inexplorados bosques de Chicago, Illinois. En vez de la tierra de labranza, estaba allí Truckee Tahoe, rodeado por las afiladas cumbres de la Sierra. Y también Canadá y Las Bahamas y Connecticut y Baja California, de día y de noche, al atardecer y al amanecer, en la calma y la tormenta. Todos interesantes, todos bonitos, algunos realmente bellos. Pero ninguno perfecto.



Luego las granjas volvieron a aparecer allá abajo. El motor zumbaba suavemente y Bette aceleraba para seguir el Aeronca de John y Joan Edgren por encima de las primeras nubes de verano. Me entregó el mando del avión y por un tiempo casi me olvidé de pensar en evasiones y lugares perfectos.

Pero no del todo. ¿Existe algún lugar que pueda poner término a la necesidad de volar que siente un piloto?

—Bonitas nubes —comentó Bette, por encima del ruido del motor.

—Sí.

En ese momento ya había nubes por todo el cielo, grandes nubes blancas que se hinchaban hacia el sol. Tenían bordes nítidos y compactos, de esos en los que uno puede meter la punta del ala sin empañar el parabrisas. Se desplazaban de un sitio a otro formando bancos de nieve, gigantescos acantilados y enormes abismos.

En ese momento, la respuesta apareció por alguna parte y se hizo patente: ¡Pero si la tierra hacia la cual escapamos es el cielo, hacia ella volamos!

No hay botellas de cerveza vacías ni colillas de cigarrillos desparramados entre las nubes, no hay semáforos, ni señales de carretera, ni máquinas que convierten el aire en asfalto. No hay cabida para la ansiedad porque el cielo es siempre el mismo. No hay lugar para el aburrimiento porque siempre es distinto.

«¡Qué me dices de eso! —pensé—. ¡Nuestro lugar perfecto es el cielo mismo!» Miré hacia el Aeronca y me eché a reír.

Rizos, voces, y el miedo a la muerte

Sólo pretendía hacer un rizo sencillo allá, muy arriba, lejos de las rutas aéreas, por el gusto de hacerlo. Con el viento desgarrándose en los cables del avión a cientos de kilómetros por hora, levanté el morro del biplano en un pronunciado ascenso primero derecho y después invertido... y luego perdí sustentación y me quedé allí, colgando cabeza abajo del cinturón de seguridad sobre diez mil metros de aire limpio y cristalino. La palanca de control se inmovilizó en mis manos, el aeroplano se dejó llevar mansamente hacia uno y otro lado y luego cayó como un enorme globo desinflado. El polvo y el heno del suelo de la cabina pasaron ante mis gafas y el ruido del viento se transformó en un zumbido extraño, brusco y potente. El aparato se había convertido en un agonizante abejorro de nueve metros.

El morro no hizo ningún esfuerzo especial por apuntar hacia abajo, el motor se detuvo en gravedad cero y por primera vez era el piloto de un avión que caía... como si me hubiesen remolcado y soltado en la mitad del aire.

Al principio me sentí molesto, y luego me inquieté al comprobar hasta qué punto los controles no respondían, y de pronto tuve miedo. Las ideas cruzaron mi mente como balas trazadoras: «No puedo recuperar el control, estoy a una altura suficiente como para salir de esto, pero mi avión se va a estrellar, éste es el rizo más desastroso de mi vida, soy un pésimo piloto, qué significa esta caída, los aviones no se precipitan así, vamos, baja ese morro...»

Durante todo el tiempo, el observador que había detrás de mis ojos lo miraba todo con interés, sin importarle si yo sobrevivía o no. Otra parte de mí, aterrada y al borde del pánico, gritaba: «Esto no es divertido, no me gusta en absoluto. ¿Qué estoy haciendo aquí?»

«¿Qué estoy haciendo aquí?» La pregunta se disparó sola y estoy seguro de que le ha ocurrido a todos los pilotos. Cuando John Montgomery decidió separar su planeador del globo que lo arrastraba por el aire, debió de haber pensado: «¿Qué estoy haciendo aquí?» Cuando Wilbur Wright supo que no podía enderezar las alas del Flyer antes de tocar tierra, cuando los pilotos de prueba descubrieron que el Eaglerock Bullet o el Salmson Skycar no se recuperarían tras quince vueltas de barrena, cuando los pilotos de los aviones correo, perdidos en un mar de neblina, oían cómo el motor se detenía después de haber consumido la última gota de combustible, todos escucharon una aterrada voz interior que les hacía esa pregunta, aunque quizá no hayan tenido tiempo para responderla.

Se dice que todo piloto que nunca ha sentido miedo es un tonto o un mentiroso. Quizás haya excepciones, pero no serán muchas. A mí el miedo me lo producían las barrenas cuando aprendí a volar. Bob Keech se instalaba tranquilamente en el asiento derecho del Luscombe y me decía:

—Hazme una barrena de tres vueltas hacia la derecha.

Yo lo odiaba en ese momento y me ponía tenso como el acero, asustado por lo que me esperaba. Llevaba la palanca de mando hacia atrás y el timón de dirección a la derecha, y mi cara se veía tan demacrada como un jabón reseco. Me aferraba a los mandos y miraba de soslayo para contar las vueltas y finalmente me recuperaba. Mientras lo hacía pensaba con angustia que sabía lo que me iba a decir. Me iba a decir: «Ahora tres a la izquierda.» Y Keech, sentado allí con los brazos cruzados, me decía:

—Ahora tres a la izquierda.

Sin embargo la hora transcurría casi sin darme cuenta y de pronto nos encontrábamos descendiendo y preparándonos para aterrizar. Apenas había puesto el pie en el suelo cuando ya había olvidado mi miedo y me sentía desesperado por volver a volar.

«¿Qué estoy haciendo aquí?» El estudiante que realiza un vuelo a campo traviesa escucha la pregunta mientras busca el punto de control con treinta segundos de retraso. Muchos otros pilotos la oyen cuando el buen tiempo que los rodea deja de ser tan bueno o cuando el motor se salta una revolución o la temperatura del aceite sube un poco o baja un poco.

Una cosa es sentarse cómodamente en los sillones de un despacho y hablar de lo maravilloso que es volar y otra completamente distinta es encontrarse en el aire con el parabrisas cubierto de aceite porque el motor ha estallado y el único sitio en el que puedes aterrizar es ese pequeñísimo campo de heno, con una verja en el extremo, ahí abajo, sobre la cima de la colina.

Cuando me ocurrió a mí, hubo un continuo diálogo durante todo el trayecto a tierra, o más precisamente, dos monólogos. Una parte de mí estaba concentrada en llegar a la aproximación final, mantener la velocidad adecuada, cortar las magnetos y el combustible, ver el mejor modo de planear, ladearse y descender porque estoy a demasiada altura... La otra parte parlotea aterrada:

—¿Ves? Tienes miedo, ¿verdad? Has volado en todos esos aviones y crees que te gusta volar, ¡pero ahora tienes miedo! Primero temías que se hubiese incendiado el motor y ahora crees que no vas a alcanzar a aterrizar, ¿verdad? Eres un cobarde, eres pura fachada y palabrería. ¡En este momento no te sientes feliz y desearías estar en tierra y tienes miedo!

Ese día conseguí aterrizar de forma bastante aceptable, con la hélice parada y el

avión cubierto de manchas de aceite que tenían la extraña belleza de los líquidos que sopla el viento, y me sentí orgulloso de haber tocado tierra sin un rasguño. Pero incluso mientras me felicitaba por mi aterrizaje, no podía dejar de recordar esa voz acusadora que decía que había estado muy asustado, y tuve que reconocer con inquietud que tenía razón. Pero, con o sin miedo, ahí estaba el avión sobre el campo de heno sin haber sufrido ningún daño. Se supone que no hay una respuesta para la pregunta «¿Qué estoy haciendo aquí?». La voz que interroga espera que contestemos sin pensar: «No debería estar aquí por ningún motivo. Es un error que el hombre intente volar, y si salgo vivo de ésta no seré tan tonto como para volver a hacerlo.» La voz sólo se siente satisfecha cuando no hacemos absolutamente nada, cuando estamos total y completamente ociosos. Es la voz de la paradoja, de la autoconservación llevada hasta el extremo, hasta la muerte.

La manera de hacer que el tiempo transcurra lentamente consiste en aburrirse completamente. Aburridos, los minutos parecen meses y los días tardan años en pasar. Para vivir la vida más larga posible debemos sentarnos en una habitación vacía y gris, y pasar los años sin esperar nada. Sí, ése es el tipo de vida que la voz nos pide que escojamos: permanecer en este cuerpo y en esta habitación todo el tiempo que podamos. Sin embargo hay otra respuesta para «¿Qué estoy haciendo aquí?», una respuesta que no se espera que encontremos... «Vivo.»

¿Recuerda, cuando era niño, el desafío que representaba el trampolín más alto de la piscina? Llegaba el momento, después de días de mirarlo, en que finalmente subía por los húmedos y fríos escalones. Era un lugar altísimo y el agua parecía estar 300 metros más abajo. Quizás en ese momento escuchara la voz que decía: «¿Qué estoy haciendo aquí? ¿Cómo se me ocurrió subir a este sitio? Quiero volver a un lugar seguro.» Pero había sólo dos maneras de bajar: por los escalones hacia la derrota o zambullirse y conseguir la victoria. No había otra elección posible. Quédese allí todo el tiempo que quiera, pero tarde o temprano tendrá que elegir.

Se paró al borde, tiritando bajo el cálido sol, mortalmente asustado. Finalmente se inclinó demasiado hacia adelante, ya era muy tarde para echarse atrás, y saltó. ¿Lo recuerda? ¿Recuerda la alegría que lo lanzó de vuelta a la superficie y lo hizo aparecer chorreando agua como una marsopa y gritando «¡hurra!»? En ese momento había conquistado el trampolín alto y todo el día subió escalones y se zambulló sólo por gusto.

Subiendo a miles de trampolines, vivimos. En mil zambullidas, venciendo el miedo, nos convertimos en seres humanos.

Ése es el atractivo, ése es el canto de sirena del vuelo: piloto, volar es tu posibilidad de destruir miedos en gran escala, en una altísima y hermosa región. La respuesta para cada miedo, ya se trate de un trampolín o de una barrena de tres vueltas, está en saber.

Sé cómo llevar mi cuerpo cuando abandona el trampolín para que el agua no me haga daño. Sé cómo el ala se detiene y el timón la obliga a girar. Sé que el mundo se convertirá en un borroso remolino verde y que los controles lucharán contra mi mano. Sé que será difícil empujar el otro pedal para cambiar la dirección del timón y recuperarme, pero sé que puedo hacerlo y que la barrena terminará en seguida. Y sabiendo no pasará mucho tiempo antes de que me eleve muy alto y haga barrenas por el gusto de hacerlas.

Sólo lo desconocido nos da miedo. Cuando las nubes descienden sobre nosotros, por ejemplo, no sentimos temor si tenemos a la vista un campo en el que podemos aterrizar. Tememos los cielos encapotados sólo cuando lo desconocido nos espera abajo... campos, colinas y las copas de los árboles, cuando no hemos aterrizado nunca en campos, colinas o árboles. Pero, si lo hemos hecho durante años, sabemos qué debemos buscar y cómo controlar nuestro avión hasta el último momento; entonces aterrizar sobre la hierba no nos asusta más que hacerlo sobre dos kilómetros de hormigón.

La vida, dicen algunos, es una posibilidad de conquistar el miedo, y todo miedo es parte del miedo a la muerte. El alumno que se aferra a los controles con inquietud siente temor a la muerte. El instructor que junto a él le dice:

—No te preocupes. Relájate. ¿Ves? Puedes soltar el mando y el avión vuela como una pluma.

Y le está probando que la muerte no está cerca.

Todo piloto ha comenzado conquistando sus temores en un espacio de vuelo reducido. Al principio teníamos un conocimiento de nosotros y de nuestros aviones que sólo nos permitía volar por el circuito de tráfico en días de sol. Luego aprendimos más y nos trasladamos al área de prácticas y luego al mundo y a las nubes y la lluvia, sobre mares y desiertos, sin temor porque sabemos controlarnos y controlar nuestros aviones. Crecemos para llegar a convertirnos en seres humanos y sólo tenemos miedo cuando perdemos el control.



Aprendimos a evitar las situaciones en que esto se podía producir, lo que equivale a decir que empezamos a vencer la estupidez. «Evite las Tempestades de Truenos» es un axioma que la mayoría de los pilotos acepta sin intentar probar. «Nunca Deje Su Vida En Manos De Un Motor» es uno que recibe menos atención y que es a menudo ignorado por aquellos que nunca han oído cómo un motor se detiene en pleno vuelo. Esos pilotos que vuelan sin paracaídas, a campo traviesa, en oscuras noches, sobre un espeso mar de neblina, no sospechan dónde podrían aterrizar si les falla el motor, y sin saberlo no tienen la más mínima posibilidad de impedir un accidente.

Comprobar que a un motor moderno garantizado, revisado y aprobado se le rompe el eje del cigüeñal o le fallan las bombas o se le acaba la gasolina cuando el indicador del depósito señala que está lleno produce una terrible sensación de vacío. La sensación es mucho peor cuando no se ve dónde aterrizar, pero lo es más todavía si no puede saltar en paracaídas y llega a la extrema desesperación cuando uno descubre que está atrapado y es un impotente pasajero de su propio avión.

Es cierto que hay cientos de pilotos que vuelan sin temor, en medio de oscuras noches y sobre kilómetros de neblina, pero su tranquilidad no proviene del saber y del control sino de una fe ciega en ese conjunto de piezas de metal que es un motor. Ese

temor no ha sido vencido sino simplemente ocultado por el ruido de esa fábrica de energía. Cuando se silencia durante un vuelo, aparece el miedo, más fuerte que nunca. No es la garantía del aparato ni el cumplimiento de las reglas lo que determina nuestra seguridad en el aire, sino lo bien que podemos manejar un avión.

Me han llamado imprudente por llevar pasajeros desde despejados y amplios campos de heno, y cobarde por negarme a despegar de una estrecha pista frente a bosques y colinas, loco irresponsable por recoger pañuelos con la punta del ala, excesivamente cauto por decidir no volar de noche sin paracaídas. De todos modos pienso que el miedo debe ser conquistado en un justo combate y no ignorado ni ocultado tras ilusas pretensiones de que los motores nunca se paran. Miedo, miedo, eres un duro enemigo.

El biplano cayó del cielo vibrando y sacudiéndose. «¿Qué estoy haciendo aquí?», gritó la voz. Necesité un segundo para responder. «Vivo. Y saltaré si no he nivelado el vuelo cuando lleguemos a los 600 metros. A los 600 metros soltaré el cinturón de seguridad y saltaré, me distanciaré del avión y tiraré de la cuerda. Es una pena perder un avión porque no puedo hacer un simple rizo. Nunca lograré olvidarlo.»

Lentamente, como una enorme caja fuerte flotante, el morro del biplano se inclinó. Comenzaron a disminuir ligeramente las sacudidas y se suavizó la ráfaga de viento. Quizás...

Volamos 600 metros apuntando directamente hacia abajo; una vez más dominaba la situación, el motor hizo una explosión, se sacudió y empezó a funcionar. «Vaya, vaya — dijo la voz —, esta vez casi no lo cuentas y estabas asustado como una rata. Muerto de susto. Este asunto de volar no es para ti, ¿verdad?»

Subimos nuevamente hasta los 900 metros, bajé el morro hasta que el viento se desgarró a cientos de kilómetros por hora ululando entre los cables del avión y esta vez con un buen tirón hacia arriba hicimos un hermoso rizo el biplano y yo, y luego otro y otro.

¿Qué estamos haciendo aquí? Venciendo el temor a la muerte, por supuesto. ¿Qué hacemos en el aire? Podríamos decir que practicando lo que significa estar vivo.

Algo bajo el sofá

Bueno, en primer lugar los cinturones de los asientos son diferentes. En vez de la correa y la hebilla que usamos en Estados Unidos, aquí tienen un asunto cruzado que lo deja a uno atrapado en la cabina como una mosca en una tela de araña. Los paracaídas son distintos también. Toda la red del atalaje se une en un solo bloque de acero que, al ser accionado, suelta todo de una vez. Todo el mundo circula por el lado contrario en los caminos del aeródromo y con su acento irlandés hablan de los aeroplanos y de sus partes usando palabras que desconozco. No es difícil sentirse un solitario extranjero en Irlanda.

El aeródromo es un gran cuadrado verde de 900 metros de lado, en el que pasta un rebaño de ovejas que son como abultados hongos y que se asustan con facilidad, pero que de todos modos hay que espantar con una pasada a baja altura antes de aterrizar.

Un domingo por la tarde apareció en este aeródromo un Taylorcraft provisto de una cabina toda de cristal y un motor pequeño que resultó ser un Auster. El piloto era un tal Billy Reardon y lo primero que hizo cuando nos conocimos fue ofrecer al solitario extranjero que pilotara su aeroplano.

Fue como una de esas historias de ciencia ficción en las que se muestran dos mundos paralelos y en que la vida parece normal, pero no lo es. La hélice giraba en la dirección de las manecillas de reloj y no al revés como se hace en Estados Unidos; la palanca de control no estaba unida a unos cables bajo el suelo de la cabina, sino a un extraño conjunto en forma de yugo bajo el tablero de los instrumentos; la aguja del tacómetro no se movía suavemente en el indicador de rpm, sino que se estremecía y daba pequeños saltos discontinuos.

Con todo, el Auster despegó y voló sobre muros de roca y setos vivos color esmeralda para llegar a un cielo notablemente parecido al de mi país. Volamos durante veinte minutos mientras Billy Reardon me mostraba la personalidad de su aeroplano como lo haría, creo, un piloto de cualquier país. Mis dos aterrizajes fueron de los peores que he hecho, pero Billy, con mucho tacto, me proporcionó una excusa que esperaba que yo creyera.

—Para acostumbrarse al avión se necesita realmente una hora de vuelo por lo menos. Pierde sustentación a sólo 45 kilómetros por hora,... ¡verá cómo lo tiene en tierra y luego sopla una pequeña ráfaga y está volando de nuevo!

Me cayó bien Billy Reardon por haber dicho eso.

Días más tarde fui a cenar a la casa de John Hutchinson, un inglés que pilotaba un

BAC-111 para Aer Lingus y que poseía un Morane *parasol* 1930 que acababa de hacer volar después de reconstruirlo durante un año. En las paredes había fotos de aviones, igual que en las paredes de mi casa, y tenía estanterías llenas de libros de aviación, tal como yo.

Conversábamos después de la cena y de repente me dijo:

—Déjeme mostrarle... el más hermoso...

Se agachó y arrastró algo pesado desde debajo del sofá. Se trataba de un cilindro de acero negro para el motor Salmson, de dosientos treinta caballos, del Morane.

—¿No es algo precioso?

Brillaba como tinta china; las aletas de refrigeración reflejaban la luz de la habitación.

¿A quién, pensé, a cuántas personas le habría dicho eso, ante quién habría admitido que tenía una enorme pieza de un motor antiguo bajo el sofá? Quizá sólo a otro ciudadano de su propio país, del cielo. Me sentí honrado.



—Es un hermoso cilindro, John. Precioso. ¿Y esto qué es? ¿Tres agujeros para las bujías?

—No, éste es para el muelle...

Una semana después conocí a otro piloto de Aer Lingus. Tenía su Tiger Moth en el mismo campo verde lleno de ovejas en que había volado. La voz de Roger Kelly, aparte de su acento de Dublín, se parecía a voces que en los últimos años he escuchado cada vez con mayor frecuencia.

—El hecho de que el permiso diga piloto de transporte en líneas aéreas no quiere decir que uno sepa volar mejor —afirmó—. Esos pilotos que sólo vuelan por el dinero que les pagan se van a encontrar un día con que han perdido todo, la cabina va a estallar y se van a quedar con un par de palancas y sin saber qué hacer.

Quizá no quiso decirlo en sentido literal, pero sí se refería a esa penosa impresión que la mayoría de los pilotos deportivos han tenido alguna vez, Momentos después

añadió:

—El día que me hagan poner una radio en el Moth dejo de volar.

Creo que en ese momento aprendí que un piloto que sale de los límites de su país no es en absoluto un extranjero. En cualquier parte del mundo a la que se dirija, existe la posibilidad de que haya un sofá que oculte el cilindro de un motor de avión, existe la posibilidad de que haya otro piloto que lo puso allí y piense que es precioso.

Un saco de dormir de 71.000 dólares

Sólo se trataba de llevar un avión de un lugar a otro, un Cessna Super Skymaster desde la fábrica en Wichita hasta el distribuidor en San Francisco. No podían pasar muchas cosas en un vuelo de rutina como ése, y de hecho no ocurrió nada. Sucedió en tierra.

El Skymaster y yo habíamos aterrizado en Albuquerque a última hora de la tarde y nos habíamos dirigido al extremo oeste del campo, donde estaba el distribuidor de Cessna. Me dirigí a la nueva terminal para tomar un plato de sopa y alrededor de la medianoche volví al avión.

A veces, cuando vuelo en un avión que no me toca manejar con frecuencia, actúo un poco y finjo que soy el personaje que esperaría ver en ese avión. En el Skymaster, yo era un piloto ejecutivo que volvía al avión de la compañía. Un solemne y estereotipado piloto de negocios: hechos y números, un pequeño portadocumentos, una maleta negra llena de gráficos, ya conocen el tipo. Ése era yo, caminando en mitad de la noche, tomando nota de que debía verificar las condiciones atmosféricas aunque no despegara hasta el amanecer. Frío, equilibrado, sumamente serio.

Pero cuando subía al aparcamiento, con mi paso de hombre de negocios, divisé casualmente la silueta del Skymaster recortada contra un enorme foco... la doble cola de tiburón, oscura e inmóvil contra la luz. Sentí que me invadía un tremendo afecto por ese aeroplano, por esa cosa. Supongo que sólo porque habíamos llegado muy lejos en una sola tarde y con viento en contra.

¿Afecto por un aeroplano? En cierto modo, nunca había pensado que los pilotos de compañías pudieran abrigar esos sentimientos. Pero lo hacen.

Eso fue lo primero.

En el hangar Cessna hay un altavoz que está sintonizado con la frecuencia de la torre y puesto a un volumen bastante alto para que el encargado pueda oírlo y prepararse para hacer las señales con la bandera a los que entran a echar combustible. A esa hora sólo escuchaba la estática y muy amplificada en el altavoz. Pero luego hubo una explosión de palabras, la voz de alguien que volaba invisible en la noche.

—Hola, Torre Kirtiand. Twin Beech nueve seis, Baker Kilo está en trayectoria final.

No se escuchaba ningún sonido en el cielo, sólo la voz del altavoz resonando con la vibración del motor como fondo.



Luego, unos minutos más tarde, oí el débil y apagado zumbido de unas hélices y vi la lenta huella de las luces de posición. El hombre había dado un paso hacia la realidad, lentamente se trasladaba desde una dimensión hacia la vida.

—Seis Baker Kilo, entrando en la zona del aeródromo.

—Baker Kilo, vía libre para aterrizar.

Era un pequeño drama, una obra sobre un escenario de veinte kilómetros, y yo era todo el público.

A los pocos minutos se escuchó el chirrido de las ruedas que tocaban el hormigón, el susurro de los motores que disminuían su potencia. Luego silencio y otra vez el rugido de los motores cada vez con mayor fuerza. De pronto produjeron un ruido sofocado, las hélices giraron lentamente y el avión se detuvo a quince metros del lugar donde yo me encontraba, junto al Skymaster. Escuché entonces los pequeños ruidos del término de un vuelo: breves golpes secos, el sonido de la puerta y la conversación entre piloto y copiloto.

Eso fue lo segundo.

Cuando se hubieron ido los pilotos del Beech, recliné completamente el asiento derecho del Skymaster y me estiré sobre él lo mejor que pude. La chaqueta como manta y la cabecera del asiento como almohada. No resultaba cómodo en absoluto... ni un décimo de lo agradable que era instalar el saco de dormir bajo el ala de un Champ y mirar las estrellas.

El avión era distinto. Era de metal en vez de tela y barniz, tenía radio, antena omnidireccional, radiogoniómetro omnidireccional, piloto automático, compensador, flaps y mando de la hélice. Pero las estrellas eran las mismas.

Al amanecer yo ya estaba convencido de que el Cessna Super Skymaster, aunque es un bimotor estupendo que nunca matará a un piloto por un fallo de motor, es un pésimo saco de dormir. Pensé que por 71.000 dólares podían hacerlo un poco más cómodo para pasar la noche. Luego descubrí también que no se puede colgar una

camisa en la hélice de popa porque se cubrirá con el polvo del escape. La hélice delantera da mejores resultados, pero un hombre que tiene un avión que vale 71.000 dólares seguramente dispondrá de un vestuario superior al que se puede colgar en una hélice.

Eso fue lo tercero.

Al amanecer, el Cessna y yo ya estábamos en el aire y antes de mediodía aterrizábamos en California. Un saco de dormir malísimo, pero una buena máquina para ir de un lado a otro.

«¿Máquina?», pensé y volví a ver la silueta con las aletas de tiburón, los pilotos del Beech que volvían a la vida y el saco de dormir de 71.000 dólares. Todos son iguales si uno los mira en el momento preciso. Viejo o nuevo, tela o metal, ningún avión es una máquina. Y lo que son es gran parte de lo que hace que volar resulte divertido.

Muerte en la tarde, la historia de un vuelo sin motor

No dijo nada hasta la tarde del primer día. Entonces, después de introducirnos en el velero, amarrar las cuerdas del paracaídas, el atalaje de los hombros, y el cinturón de seguridad, probar los controles de vuelo, los disyuntores y el aparato para desprender el cable de remolque, comentó:

—Es como prepararse para nacer. Un bebé tiene esta sensación cuando se envuelve en su nuevo cuerpo.

Les advierto que suele decir cosas como ésa.

—Éste no es un cuerpo —repliqué, con firmeza pero sin severidad—. ¿Ves? Aquí está la placa con los datos del fabricante: velero planeador Schweizer 1-26, de una plaza. Y todos esos otros que están en las pistas son también veleros 1-26 y nos encontramos en Harris Hill y ésta es una competición y estamos dispuestos a ganar, no lo olvides, ¿de acuerdo? Si no te importa, concentrémonos en lo que tenemos entre manos.

No respondió; se limitó a tirar de las correas y apretarlas; luego oprimió los controles de vuelo con ligereza y rapidez, como un pianista que mueve los dedos antes de comenzar un concierto.

Un remolcador Super Cub se colocó delante y unos 60 metros de cuerda de nylon se unieron a nosotros para preparar el lanzamiento. Estábamos listos para despegar.

—Impotente; no hay nada tan impotente como un planeador en tierra.

—Sí —repliqué—. ¿Estás listo?

—Vamos.

Agité el timón para indicárselo al piloto del remolcador. El Cub avanzó, la cuerda se desenrolló como una serpiente, se puso tensa y nuestro hermoso y desmañado Schweizer se dejó llevar hacia delante. El remolcador avanzó a plena potencia y ya estábamos en camino... en pocos segundos teníamos control de los alerones, del timón de dirección y, finalmente, del timón de profundidad. Llevé ligeramente el mando hacia atrás y el planeador abandonó la pista, sólo a una corta distancia del suelo para hacer más fácil el despegue del Cub. Estábamos volando, los controles respondían en nuestras manos y soplaban una fuerte ráfaga de viento.

—Acabamos de nacer —dijo con calma—. Es esto lo que queremos decir cuando hablamos de nacer.

Se hizo cargo de los controles sin preguntármelo. Lo hizo con torpeza al principio, pues no estaba habituado a esas grandes alas largas, y por un momento el planeador ejecutó el ondulado movimiento de una marsopa, pero luego volvió a acostumbrarse a

volar en formación con el remolcador. Lo hizo bien, no estupendamente, pero no del todo mal. Yo diría que era un piloto corriente.

El aeródromo de Harris Hill se alejó detrás de nosotros. El Cub viró para seguir la cima de la colina y aunque teníamos sustentación y quizá podríamos habernos separado un minuto después de despegar, seguimos dócilmente el remolque pensando que sería prudente usar toda la ayuda adicional mientras la teníamos.

—¿Nunca te habías dado cuenta de que ser remolcado se parece mucho a crecer, al crecimiento de un niño, por ejemplo? Mientras te acostumbras a la sensación de vivir, el remolcador madre se mantiene allí delante protegiéndote para que no caigas y llevándote hacia arriba. Planear se parece mucho a vivir, ¿no crees?

Suspiré. Se ponía a hablar así e ignoraba todos los pequeños trucos de la competición. Podíamos llevar el remolque hacia nuestra ruta tirando el cable hacia la izquierda de la cola del Cub. Podíamos impedirle que subiera demasiado rápido tirándola hacia arriba. Trucos así pueden dar al velero unos pocos metros más de recorrido y en una competición eso puede ser la diferencia entre ganar y perder. Pero él ignoraba todo lo que yo sabía y continuaba hablando de lo que él sabía.

—El niño puede hacerlo con calma, sin presiones, sin muchas decisiones que tomar; se deja llevar hacia el aire de la vida. No tiene que preocuparse de que pueda caerse o de buscar sustentación. Ser remolcado es lo que tú llamas seguridad.

—Si viraras un poco hacia la izquierda... —le interrumpí.

—Pero mientras se lo va remolcando no es libre, hay que pensar en esto también.

Me sentía impaciente por intervenir. Quería pedirle que tirara del remolque para darnos un impulso adicional en la dirección deseada. No es trampa. Cualquier piloto puede hacerlo.

—Preferiría estar libre —dijo.

Antes de que pudiera detenerlo, accionó el mecanismo que soltaba el cable y nos encontramos flotando en el aire. Se silenció el ruido que produce ser remolcado a alta velocidad y escuchamos el suave siseo de un planeador que se desliza por el cielo.

—No ha sido una medida muy inteligente —dije—. Podrías haberle sacado unos sesenta metros más a ese remolcador y haberlo llevado hacia...

—Quería ser libre —dijo, como si ésa fuese una respuesta adecuada.

De todos modos hay que decir en su honor que tomó perfectamente la ruta apuntando el morro hacia el viento en dirección a la meta, situada a 60 km de distancia. Alcanzar un objetivo contra el viento en un 1-26 no era tarea fácil. Como si eso fuera poco, entre nosotros y los primeros cúmulos al otro lado del valle había una gran fosa azul de aire detenido.

Para aproximarnos a ellos teníamos que realizar un deslizamiento largo y difícil, y

quizás al llegar hubiésemos perdido demasiada altura y no alcanzaríamos la corriente de aire ascendente. Mantuvo el morro en el rumbo y aumentó la velocidad para penetrar mejor en el aire quieto. Noté que la mayoría de los otros veleros se quedaban cerca de la colina después de separarse, aprovechando la sustentación de la cima y esperando una corriente de aire caliente que les proporcionara altura suficiente para dar un salto hacia el otro lado del valle. Era hermoso verlos girando y planeando bajo el sol. Sin embargo todo el tiempo se mantenían a la espera, y yo sabía que nos observaban para ver si nuestro intento de penetrar de inmediato daba buenos resultados. Si ocurría así, nos seguirían.

No estaba muy seguro de lo que hubiese hecho yo de haber llevado el mando. Resulta muy romántico y atrevido lanzarse por la ruta apenas se ha separado del remolcador, pero, si no lo consigue, si la bolsa de aire lo empuja hacia el suelo, está perdido, queda descalificado. Por supuesto que uno también está perdido si pasa el día entero en la sustentación de la colina de Harris Hill. El juego consiste en llegar a la meta y eso exige una mezcla perfecta de cautela y osadía. Los otros habían partido con cautela, mi amigo había elegido la osadía. Volamos en dirección opuesta a la colina, bajando 90 metros por minuto.

—Tienes razón —dijo, al darse cuenta de mis dudas—. Si seguimos así un minuto más no podremos volver a la colina. ¿Pero no estás de acuerdo? ¿Acaso tarde o temprano no tiene un hombre que dar la espalda a la seguridad de los remolcadores y lanzarse por su cuenta, sin importarle las consecuencias?

—Supongo.



Pero quizá si hubiésemos esperado, algunas corrientes de aire caliente se habrían

enfriado en el valle. En esas circunstancias, podíamos mantenernos en el aire otros cinco minutos y luego nos veríamos obligados a elegir un campo y aterrizar. Comencé a buscar uno sintiéndome un poco molesto y pensando que quizá deberíamos haber esperado un poco como los demás, Disfruto volando sin motor. Y no me gustaba la idea de desperdiciar lo que podría haber sido un vuelo de dos o tres horas sólo porque él se sentía osado y terminaba en tierra después de siete minutos. Bajamos a 120 metros por minuto.

—Uno debe hacer las cosas lo mejor que puede —dijo.

—Lo que es mejor para ti no lo es para mí. La próxima vez yo manejaré el planeador, ¿de acuerdo?

—No —respondió. Y lo decía en serio. Con excepción de uno o dos minutos ocasionales, tomaba el mando de todos los vuelos que hacíamos juntos. Hubo momentos en que cometió graves errores, pero tengo que reconocer que también hemos realizado hermosos vuelos. Con o sin errores, hermosos o no, nunca me deja el mando.

Descendíamos a 90 metros por minuto y estábamos a 270 metros del suelo.

—Bien, hasta aquí hemos llegado —dije—. Aprieta bien las correas, que descendemos.

No respondió, viró y se dirigió a un aparcamiento pavimentado que se destacaba a la luz del sol.

—Quizá no —dijo, finalmente.

El juego había terminado, yo lo sabía. Estábamos perdidos. Íbamos hacia el aparcamiento, que era demasiado corto para aterrizar; desparramaría trozos de planeador por todo el lugar. No había otro lugar donde aterrizar... cables, árboles, caminos. Sesenta metros por minuto a 200 metros de altura.

—¡Amigo, esta vez sí que lo has estropeado, esta vez sí que lo has conseguido!

Todo había terminado y sólo faltaba estrellarse. No era un piloto con la habilidad suficiente para aterrizar en ese espacio con un 1-26. Quizás A. J. Smith lo hubiese logrado, pero este sujeto, con unas pocas horas de práctica en un 1-26, no tenía ninguna posibilidad. Apreté mis correas. Maldición, pensé. Si yo hubiese estado al mando estaríamos a salvo en la cima de la colina. Pero, como es él, con su romanticismo envalentonado, el que lleva el mando, ahora estamos a un minuto del desastre.

—Bueno, ¿qué te parece? —dijo—. ¡Sustentación, por fin! ¡Setenta y cinco, noventa metros por minuto hacia arriba!

Ladeó el Schweizer hacia la sustentación y viró describiendo una cerrada curva sobre la corriente de aire caliente, encima del aparcamiento. Se produjo un silencio mientras aprovechaba la sustentación.

—¡Fíjate —dijo finalmente—, subimos a 180 metros por minuto y hemos pasado los

700 metros!

—Sí; a veces tienes una suerte increíble.

—¿Crees que es suerte? Quizá sí. Quizá no. Ten fe en que vas a encontrar sustentación, nunca dejes de buscarla, y te apuesto que tendrás más suerte que el tipo que abandona a los 300 metros. Una persona no tiene ninguna posibilidad de llegar a su meta a menos que de algún modo aprenda a encontrarla solo, ¿no crees?

Aprovechó la sustentación hasta los 1.300 metros y volvió a tomar la ruta.

—Esa pequeña corriente de aire caliente te ha salvado la vida y ahora la dejas sin siquiera un adiós —comenté, pero no se lo dije en serio, sólo me estaba riendo un poco de sus aires de soñador.

—Exacto. Ningún adiós. No es bueno quedarse allí cuando uno ha subido todo lo que puede. Aferrarse a una vieja sustentación es para los que no tienen fe. Sucede todo el tiempo. La única seguridad para el que planea es saber que el cielo tiene otras corrientes invisibles que lo esperan. Es sólo cuestión de aprender a encontrar lo que ya está allí.

—Hmmm —repliqué.

Parecía muy lógico a 1.300 metros de altura, pero esa filosofía no servía de ningún consuelo allá abajo cuando pensé que teminaríamos aparcados junto a un coche.

Mantuvimos la altura durante un tiempo, pero luego incluso eso falló y empezamos a descender. Llegamos a los cúmulos, pero no había sustentación allí. Deberíamos haberla encontrado, pero no era así. De pronto, sentí calor. Bajo nosotros comenzaba el borde de un amplio bosque de pinos en terreno montañoso... necesitábamos esa sustentación.

—Sesenta metros de descenso —le comuniqué—. ¿Qué piensas hacer ahora?

—Supongo que me mantendré en la ruta. Creo que es lo más acertado, con o sin descenso.

Lo más acertado. Siempre es difícil saber qué es lo más acertado cuando uno vuela sin motor a campo traviesa. Con aire ascendente, por ejemplo, se espera que uno disminuya la velocidad justo en el momento en que uno se siente impulsado a bajar el morro y aumentarla. Con aire descendente, cuando tiende a subir el morro, es justamente el momento en que tiene que bajarlo, para aumentar la velocidad y atravesarlo tan rápido como pueda. En su honor hay que señalar entonces que bajó el morro y penetró, aunque nos habíamos internado bastante sobre esas colinas erizadas de árboles, pasando los 700 metros en descenso y sin un lugar donde aterrizar. Voló como si hubiese estudiado textos sobre vuelo sin motor.

Es más, volaba como si estuviese convencido de que esos textos decían la verdad.

—Llega un momento —me había dicho una vez— en que uno tiene que creer a la

gente que ha hecho antes lo que uno quiere hacer. Uno tiene que creer en lo que le dicen, actuar según eso hasta que se encuentre en el aire comprobándolo personalmente.

No tuve que preguntarle; era exactamente lo que estaba haciendo en este momento: creyendo en los diagramas de sustentación sobre vientos de costado en laderas.

Perdimos altura.

—Da la impresión de que esa nube tuviese algo de sustentación, ahí a la derecha, a unos tres kilómetros —dije.

—Pudiera ser.

Se hizo un silencio durante un rato.

—¿Y entonces por qué no vamos allá mientras tenemos la altura suficiente para llegar —exclamé, y me sentí como un profesor de primer curso con un alumno torpe.

—Sí, bueno, mira también a la izquierda. Hay una sustentación estupenda en un cúmulo, a 15 kilómetros. Pero está lejos de nuestro curso. Si llegáramos hasta allí, podríamos subir, sin duda, pero nos hallaríamos 15 kilómetros fuera de la ruta y, por supuesto, tendríamos que usar la altura para volver a ella. ¿De modo que para qué desviarse? Todo lo que conseguimos es perder tiempo, no llegar a ninguna parte. Eso les ha ocurrido a muchos buenos pilotos. No me sucederá a mí si puedo evitarlo.

—Sube muy alto y permanece allí —le dije, citando sus palabras, pero ni siquiera parpadeó.

¡Qué horrible día! Habíamos bajado a 400 metros en medio de una serie de bolsas de aire y no había un lugar donde aterrizar, aparte de los árboles. El aire se había convertido en una materia estancada y dura como una cristalina roca de granito. La situación se presentaba peor que nunca. En el aparcamiento por lo menos habría alguien que nos ayudara a recoger los pedazos. Aquí en el bosque no había ni siquiera una torre mirador; nos estrellaríamos sin que nadie nos viera.

—¿Qué te parece? —dijo, haciendo virar el planeador hacia la derecha.

—¿Qué ocurre? ¿Qué haces?

—Mira, un velero.

Era un 1-26 totalmente blanco que se encontraba sobre una corriente de aire caliente a 800 metros de allí. Cuando abandonamos la colina, pensé que éramos los únicos, pero alguien se nos había adelantado y en ese momento nos señalaba una corriente.

—Gracias, amigo, quienquiera que seas.

Quizá lo hayamos dicho los dos.

Nos deslizamos debajo del otro Schweizer y de inmediato el variómetro indicó un ascenso de 60 metros por minuto. Tal vez al verlo escrito no resulte muy impresionante, pero 60 metros por minuto sobre el ancho horizonte de un bosque de pinos es un

espectáculo maravilloso. Aprovechamos la sustentación de forma lenta y cuidadosa, y cuando llegó el momento de dejarla teníamos 1.200 metros en nuestro haber. El otro velero había continuado su ruta hacía mucho rato.

—Fue muy amable al señalarnos la corriente —dije.

—¿Qué quieres decir? —replicó en tono molesto—. No nos señaló nada. Él sólo encontró la corriente y la usó para ascender. ¿Tú crees que subió en beneficio nuestro? No podría habernos ayudado a subir un centímetro a menos que estuviéramos preparados para recibir su ayuda. Si no lo hubiésemos visto hace un momento o si hubiésemos pensado que no podíamos utilizar la sustentación que había encontrado, probablemente a esta altura estaríamos sentados sobre la rama de algún pino.

Cuando abandonábamos la corriente, miramos hacia abajo y vimos otro velero que se deslizaba hacia la base de ella, encontraba la sustentación y viraba para subir.

—¿Ves? —exclamó—. Probablemente ese tipo nos está agradeciendo que le hayamos indicado la sustentación, pero hasta este momento no sabíamos que estaba allí. Curioso, ¿no? Emprendemos nuestro ascenso y resulta que le hemos hecho un favor a alguien.

Las montañas dieron paso a una llanura que se extendía hacia el final del día. Yo me dejaba llevar, sin pensar demasiado, cuando de pronto dijo:

—¡Mira!

Junto al camino se veía un ancho campo verde y en medio de él había aterrizado un velero.

—¡Qué lástima! —dijo, con un extraño dolor en la voz.

Me sobresaltó oírle decir eso.

—¿Qué lástima? ¿A qué te refieres?

—El pobre tipo hizo todo este trayecto y ahora ha quedado fuera de la competición.

—Debes de estar muy cansado —dije—. No está descalificado. Obtiene puntuación por la distancia recorrida y esos puntos se sumarán a los que obtenga mañana y pasado mañana. De todos modos, no es malo sentir eso de vez en cuando, estar en tierra por fin y fuera de la competición por un tiempo, recostado en la hierba descansando, sabiendo que volverás a volar.

Mientras observábamos, una furgoneta azul se dirigió cuidadosamente desde el camino al centro del campo, arrastrando un largo y angosto remolque. Era un buen momento. El equipo de tierra se enfadaría con el piloto por no haberlo hecho mejor hasta que él reviviera el vuelo paso a paso y les probara que había hecho todo lo posible en todo momento. Es probable que haya aprendido algunas cosas, de modo que tendrá un poco más de pericia la próxima vez. Mañana el piloto volverá a nacer para la competición arrastrado por un cable de remolque diferente.

—Tienes razón —dijo—. Lo siento. En realidad no tiene nada de malo. Es

absolutamente razonable. Perdóname por ser tan ciego.

—No te preocupes.

No pude saber si me había estado probando. A veces hace esas cosas.

Tratamos de estirar nuestro deslizamiento final hasta llegar a la meta, pero la bolsa de aire era peor al atardecer y no lo conseguimos. Aterrizamos en un solitario prado a 1.600 metros de la meta, pero habíamos hecho todo lo posible y no nos arrepentíamos de nada. Incluso al final yo tampoco me arrepentía de nada.

Había una densa quietud cuando nuestro velero planeador se detuvo finalmente sobre la hierba y el viento sopló sobre sus alas por última vez y desapareció.

Abrimos la cubierta de la cabina, yo, el práctico y él, el romántico, ambos en el cuerpo de un solo piloto y saltamos del velero que nos había llevado a través de la aventura de esa tarde.

Había algo ligero y fresco en el aire y oímos algunos pájaros en la pradera.

Volveríamos a volar al día siguiente, por supuesto, pero por el momento disfrutábamos estirándonos sobre la hierba y sabiendo que estábamos vivos.



Regalo para un muchacho

En mi vida había asistido a cuatro cócteles y éste era el quinto. La voz que se agitaba dentro de mí no me ofrecía compasión. «Qué razón puede existir —me decía—, qué excusa puedes dar, en nombre del cielo, para haber venido a este sitio? No hay una persona en toda la habitación que tenga una vaga idea de lo que es volar, no tienes un solo amigo entre este grupo de extraños dedicados a sostener discusiones superficiales sobre la economía nacional, la política y la sociedad. Estás muy lejos del elemento de un aviador.»

En ese momento un hombre vestido a la medida con una chaqueta deportiva cruzada de brillantes botones dorados se apoyaba en la repisa de la chimenea y hablaba sobre una película.

—Me encantó *Escombros* —dijo en tono cultivado, y describió en detalle una escena que aburriría a un sapo hasta convertirlo en piedra.

¿Qué estaba haciendo yo allí? A menos de diez metros, al otro lado de la pared, esperaban el viento, la noche y las estrellas; sin embargo, yo seguía ahí, empapado en luz eléctrica y fingiendo que escuchaba a ese hombre.

«¿Cómo puedes soportar esto? —me preguntaba a mí mismo—. Eres un embustero; tienes el rostro vuelto hacia él, pero estás pensando que es más aburrido que una piedra y si tuvieras una pizca de honradez le preguntarías qué sentido tiene la vida si tiene que ir a buscar sus valores en *Escombros*. Luego abandonarías tranquilamente esta habitación y saldrías de esta casa y huirías de los cócteles con todas tus piernas y aprenderías la lección de una vez por todas y no volverías a asomarte nunca por una de estas fiestas. Estas cosas están muy bien para algunas personas, pero no son para ti, para ti no.»

Luego todo el grupo giró, como sucede a veces, y me vi aislado con una mujer que me manifestó su angustiada preocupación por su hijo.

—Sólo tiene quince años —dijo—. Ha fracasado en la escuela, fuma marihuana y no le importa el futuro. Me echa la culpa de todo. No le queda más de un año de vida, lo sé. No puedo hablarle porque me amenaza con irse. Simplemente nada le importa...

Fue el primer sonido de una emoción auténtica en toda la noche, la primera señal de que alguien en esa habitación era un ser humano. Diciéndome lo que estaba diciendo, pidiendo ayuda a un desconocido, la mujer me rescató de un mar de aburrimiento. Recordé cuando yo tenía quince, dieciocho años y pensaba que el mundo era un lugar frío y solitario sin espacio para los recién llegados. Pero por esa época descubrí que se

podía volar, lo cual fue para mí un reto. Alguien me desafiaba a sobrevivir solo en el cielo y me ofrecía paz interior si lo conseguía: si lo haces podrás descubrir quién eres y nunca volverás a sentirte solo.

—¿Su hijo ha manejado alguna vez un avión?

—No, por supuesto que no, sólo tiene quince años.

—Si va a morir dentro de un año, ya no puede ser tan joven.

—Ya no se me ocurre qué hacer. Me devano los sesos buscando una forma de comunicarme con él, de hablarle...

Seguí pensando en mí mismo a los dieciocho años, en cómo un biplaza ligero había cambiado mi vida, en el sonido de un pequeño motor a las siete de la mañana, en el rocío sobre la hierba, en el delgado humo azul de las chimeneas de los suburbios que subía por un tranquilo y despejado cielo de otoño.

—Mire, vamos a hacer una cosa... tengo un avión en el aeropuerto y no partiré hasta mañana por la tarde. ¿Por qué no se lo dice a Bill? Si le interesa lo llevaré a dar una vuelta en el Cub, puede ver cómo funciona, experimentar con los controles. Quizá no le guste, pero quién sabe, a lo mejor sí. Y, si le gusta, ya tiene un punto de partida. ¿Por qué no le dice que hay un vuelo que lo espera si quiere?

Seguimos hablando un rato y en la voz de la mujer apareció una débil esperanza; se aferraba a cualquier cosa para salvar a su hijo. Al poco rato terminó la reunión.

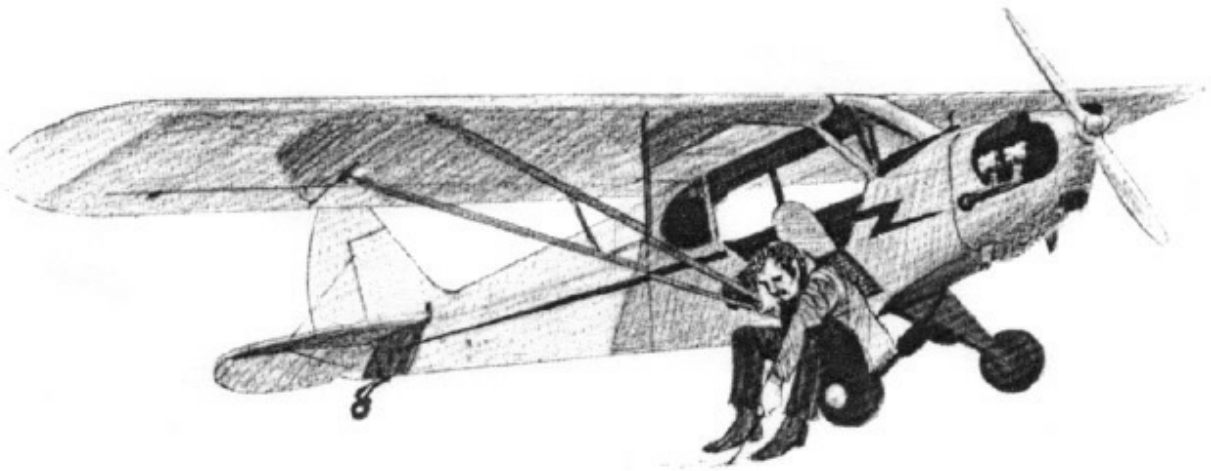
Esa noche pensé en el muchacho, pensé en que nosotros los que volamos tenemos deudas que saldar. No podemos pagar directamente a nuestro primer instructor de vuelo por darle una nueva orientación a nuestras vidas; ¡sólo podemos satisfacer esa deuda entregando a otro el don que recibimos, poniéndolo en las manos de alguien que busca, como nosotros buscamos, un lugar y una forma de alcanzar la libertad.

Si le gusta, pensé, el muchacho puede lavar y sacar brillo al Cub a cambio de lecciones de vuelo. Puede conseguirlo con trabajo, como lo han hecho los chicos desde que hay aviones que lavar. Y un día quedará libre en el cielo y yo habré pagado parte de mi deuda.

Al día siguiente llegué temprano al aeropuerto. Me hacía muchas ilusiones respecto de ese vuelo. ¿Quién sabe? Quizá sea uno de esos raros pilotos innatos que comprenderá la idea del vuelo en un destello de intuición y se dará cuenta de que sobre él se puede construir todo un estilo de vida. Dentro de una hora podrá volar, subir, planear y seguir paso a paso el aterrizaje.

Pensaba en todo eso mientras desamarraba el Cub, hacía las comprobaciones previas y calentaba el motor. Por supuesto que podía ocurrir que no le gustara en absoluto. En el mundo hay personas que por alguna razón no encuentran que un avión sea un ser hermoso y encantador, que no tienen el más mínimo deseo de estar solos en un cielo

azul cobalto y contemplar el campo. Quizás el chico era uno de éstos. Pero por lo menos le habría ofrecido mi don y sabría entonces que volar no es lo que buscaba. En cualquier caso sería una ayuda para el pobre muchacho.



Esperé todo el día. No apareció. Ni siquiera pasó un momento a mirar el avión. Nunca sabré si era un piloto innato o no.

—¡Es increíble! —dije más tarde a mi navegante mientras volábamos a campo traviesa de vuelta a casa—. ¡Francamente no lo entiendo! Alguien cae del cielo y te ofrece una prueba gratuita de lo que es volar, una aventura totalmente distinta a todo lo que ha hecho antes, y el chico ni siquiera lo intenta. ¡Caramba, si hubiese sido yo, me hubiera presentado al amanecer y me hubiese paseado de arriba abajo, esperando, nervioso!

El navegante verificó algo en silencio y luego respondió:

—¿Has pensado por un momento en cómo recibió el ofrecimiento?

—¿Qué importancia puede tener eso? Lo que importa es la aventura, no la forma como uno se entera.

—Su madre se lo dijo. ¡Su madre! ¿Crees que hay algún rebelde de quince años que se interese por algo que le diga su madre?

No había necesidad de responder. La verdad se las arregló para mostrar toda su claridad incluso por encima del rugido del viento y del motor.

Éste es el fin de la historia. Quizás a estas alturas el chico ya haya encontrado su camino o se haya convertido en un drogadicto o haya muerto. El muchacho tenía que

vivir su propia vida y lo hizo a la manera que quería. Podernos ofrecer un don, pero no podernos obligar a nadie a aceptarlo si no lo quiere.

No me siento desalentado. Volveré a intentarlo y quizás un día pueda comenzar a pagar la deuda que tengo con el viejo Bob Keech, mi primer instructor, que una mañana salió a encontrarme en el aeropuerto y me cambió la vida con una sonrisa y las palabras: «Bien, esto es un ala...»

Un sueño

Fue uno de esos encuentros en que los pilotos acuden de todos lados sólo por el placer de estar juntos y hablar de aviones, pero resultó sumamente extraño, tan extraño que quizá fue un sueño. Un cielo como de raso nuevo, no del todo real, con nubes de pelusas de seda cosidas muy arriba (pero no había muchas y no impedían ver el sol que era como un limón encendi-do), con una hierba verde y aterciopelado para aterrizar y una superficie blanca y dura como marfil para despegar, algunos grandes árboles que semejabán amplios y frondosos quitasoles bajo los que se sentaba la gente para mirar los vuelos. Emparedados. Naranjada fría.

Aparcados aquí y allá alrededor de este prado suavemente inclinado había unos veinte aeroplanos; algunos de ellos se encontraban a la sombra de los árboles. En su mayoría eran biplazas de ala semialta.

Me encontraba en este lugar, sentado bajo el ala de mi Cub, mirando el extraño panorama y observando un Cessna que se preparaba para aterrizar, cuando un tipo se detuvo cerca. Observó también el Cessna durante un momento y luego dijo:

—Tiene un bonito Cub. ¿Va a participar en el Examen?

Como cualquiera que se considera entre los pilotos más diestros del mundo, siempre estoy dispuesto a participar en una competición, que era lo que imaginé que sería el Examen, aunque nunca había oído usar la palabra en ese sentido.

—Por supuesto —respondí.

—Entonces bienvenido —dijo, y anotó el número de mi avión. No me preguntó mi nombre.

—Ese motor es de 65 caballos?

—85.

—¿Altura de la hélice?

Esa sí que era una pregunta extraña.

—¿Altura de la hélice? ¿Para qué necesita conocer... Dos metros, supongo.

Sacudió la cabeza y sacó una cinta métrica.

—¿Qué se puede hacer con un piloto que se presenta al Examen y ni siquiera conoce la altura de su hélice? —Se acercó al morro del Cub—. ¿Me permite?

—Por supuesto. Me encantaría saberlo.

La cinta produjo un ligero siseo y el hombre la estiró cuidadosamente entre el suelo y el extremo superior de la hélice.

—Dos metros ochenta y dos centímetros —dijo, y anotó la cantidad—. Ahora

necesitamos su factor.

—¿Factor?

—Factor de rendimiento. Carga alar y carga por unidad de potencia. Dígame, ¿es esta la primera vez que participa en un Examen?

Parecía sorprendido.

—Bueno, con altura de la hélice y factores, tengo que reconocer que sí.

—¡Oh, perdóneme! ¡Bienvenido a bordo! Me alegro de tenerlo con nosotros. — Hojeó algunos papeles—. Veamos. Un Reed Clip-Wing Cub, 85 caballos... aquí estamos. Carga alar ocho coma cinco, carga por unidad de potencia catorce coma tres, y su factor es uno coma siete. —Tomó nota de todo eso en su cuaderno—. No se preocupe de nada —dijo, y agregó sonriendo—: Volará. La Cuña es lo primero. Los motores deben arrancar puntualmente a la hora fijada. Vuele lo mejor que sepa.

Me entregó un delgado folleto y se alejó en dirección a un Taylorcraft blanco aparcado junto a una cesta para meriendas y un mantel a cuadros, al otro lado de la pradera.

El folleto estaba grabado con tinta color azul oscuro y tenía la elegancia de una invitación a cenar.

EXAMEN PILOTOS 14 DE OCTUBRE DE 1972

Me sentí escéptico; no me gustan estos encuentros tan organizados.

«Para aquellos a quienes no les gustan los encuentros tan organizados», decía hacia el final de la primera página, «encontrará en la página 19 una lista de encuentros de tipo convencional que se desarrollan en la región. Esta reunión ha sido preparada para aquellos aviadores que creen encontrarse entre los mejores pilotos del mundo. El Examen servirá para probar si es así.»

Había una nota sobre la historia de la competición, algunos datos técnicos sobre el factor de rendimiento y el papel de los jueces y a continuación comenzaba la descripción de una serie de extraños desafíos que jamás en mi vida habría podido imaginar. El folleto señalaba que la mayoría de los pilotos no adquieren destreza en el control de sus aparatos sin la debida práctica, pero con o sin práctica la única manera de obtener una buena puntuación en los exámenes era volar con extrema pericia.

En esa parte tragué saliva. Me gusta pensar que soy uno de los mejores, pero existen buenas razones por las que me ha sido imposible entrenarme suficientemente en vuelos de precisión. Después de todo, un hombre tiene que ganarse la vida.

Al final de la introducción venía un comentario que quizá pretendía ser divertido:

«Se escucharán con comprensión las excusas por actuaciones de mala calidad, pero no afectarán los resultados de las pruebas.» Volví a tragar saliva y volví la hoja.

LA CUÑA

EXAMEN: Control de altitud. La cuña es un túnel formado por cintas que hacen las veces de obstáculos y que han sido colocadas a lo largo de la línea central de la pista. La más alta está colocada a 4,50 metros de altura. En las siguientes, a 3 metros de distancia cada una, la altura va disminuyendo de 3 en 3 centímetros hasta formar un túnel en forma de cuña, de 72 metros de largo. La cinta más baja estará situada a la misma altura de la hélice del participante más 5 centímetros ...

Continuaba describiendo la prueba detalladamente y explicaba que los participantes serían descalificados si las ruedas tocaban la pista, o si se apartaban del centro; no se permitirían rodeos ni segundos intentos. El piloto que rompiera más de cuatro cintas debería proporcionar al equipo que las instalaba un pequeño barril de naranjada helada. Esto último aparecía entre paréntesis, una especie de broma tradicional, pero no se decía nada del precio de un pequeño barril de naranjada.

De pronto sentí un sudor helado al imaginarme esa trampa de cintas precipitándose sobre mí, y luego al darme cuenta de que la Cuña era sólo el comienzo —una especie de precalentamiento sólo para divertirse— me invadió un frío mortal. La altura de la hélice más 5 centímetros...

Hojeé rápidamente el resto del folleto y, como el amor propio depende en gran parte de la propia capacidad para manejar un avión, me debatí entre extremos de entusiasmo y desaliento.

El único encuentro que había visto antes era una carrera de velocidad mínima que había tenido lugar en ese maravilloso suceso anual que organiza Len von Clemm, el encuentro de aviones antiguos en Watsonville, California. En esa competición ganaba el piloto que tardaba más tiempo en volar entre dos puntos de la pista. Uno no sólo tenía que saber volar lentamente, también tenía que saber hacerlo tomando en cuenta la proximidad de la tierra.

Si la primera prueba resultaba un desafío, el resto del Examen era simplemente demoledor.

Se haría un circuito que permitiría determinar quién era el piloto más rápido en un trayecto de 2 kilómetros de descabelladas curvas señaladas por unos gigantes globos.

Para los despegues en trechos cortos la pista terminaba en una rampa de madera que se levantaba en un ángulo hasta llegar a los 15 centímetros. El piloto elegía su propia

distancia mínima hasta la rampa, iniciaba su despegue con la rueda de cola en tierra (o la del morro levantada, según decía el folleto; en la competición participaban seis aeroplanos con rueda de morro) y alzaba el vuelo desde la rampa. Si las ruedas se separaban del suelo antes de la rampa o si lo tocaban más allá de ella, el piloto quedaba descalificado.

Había una prueba de aterrizaje de precisión con motor parado en que a 300 metros sobre la pista se debía observar que la hélice estaba completamente inmóvil y que seguía así hasta el aterrizaje, al otro lado de una verja de cintas de 1,20 metros.

La siguiente también exigía volar con motor parado: cada avión se proveía de combustible para diez minutos de vuelo; ganaba el que permanecía más tiempo en el aire.

Luego venía una carrera con obstáculos de cintas y globos en que el piloto tenía que ladearse para pasar entre dos puntos separados por una distancia inferior a la envergadura de sus alas, pasar sobre cintas rojas y bajo cintas azules, por lo menos tres veces; un empinado viraje hacia la izquierda era seguido inmediatamente por un picado hacia la derecha.

Las pruebas eran innumerables: acrobacia aérea, pruebas de vuelo en formación para equipos, incluso una competición de alta velocidad sobre la pista. No había lugar allí para un piloto que no conociera su avión ni para el hombre que hablara de su pericia y no fuera capaz de ponerla en práctica. Durante un segundo pensé que quizá yo fuese uno de estos últimos, pero en ese momento se disparó una bengala verde y el juez dijo calmadamente por el micrófono:

—Hagan arrancar los motores para iniciar la Cuña, por favor.

Rugió el motor del Taylorcraft blanco y el piloto hizo entusiastas señales a una atractiva joven que permanecía junto a la manta, bajo el árbol. El túnel de cintas no parecía asustarlo. En realidad no había ninguna razón para ello. Despegó en el pequeño aeroplano, viró una vez como el nadador experto que ha llegado al final de su callejón y penetró en el túnel con un solo y fluido movimiento. En pocos segundos estuvo rodeado de cintas que se agitaban y luego se vio libre. El viento había alborotado las cintas, pero estaban todas intactas. Yo tenía la garganta muy seca.

Un Ercoupe despegó, viró lentamente y entró en el túnel para hacer exactamente lo mismo. Ni siquiera rozó las cintas.

Hice arrancar el motor del Cub mientras un Cessna 140 pasaba el túnel, convencido de que debía ser mucho más fácil de lo que parecía. Después de todo, hace años que manejo aviones...

Un barril pequeño de naranjada helada vale la asombrosa suma de 21 dólares con 75 centavos. Las cintas no se juntan ordenadamente sobre el morro del motor sino que las

aletas de los cilindros las convierten en pequeños trozos que uno tiene que sacar con las uñas. Mientras terminaba este trabajo, decidí que la forma de entrenarse para la Cuña sería colocar una sola cinta en la pista y pasar bajo ella hasta que supiera hacerlo bien, y entonces bajarla un poco más. Las otras cintas eran sólo un engaño para probar la calma del piloto. Si uno se olvida de todas, excepto de la más baja, no tiene que preocuparse de nada más. Pero volar en dirección a todas esas cintas (seguramente me atrapó una ráfaga, aunque nadie más tuvo la misma mala suerte) produce verdadero terror. Creo que cuando di con ellas agaché la cabeza y se me escapó un grito.

El encuentro continuó como si encontrarse con un participante como yo no resultara fuera de lo común. Después de todo se trataba de ver quiénes eran los buenos y quiénes los no tan buenos. Cualquier otro comentario estaba fuera de lugar, aunque posiblemente resultara muy divertido para los espectadores.

Con pocas excepciones (la carrera a baja altura en un trayecto de diez millas, por ejemplo), los encuentros del Examen tuvieron lugar en las proximidades de la pista, de modo que los asistentes, provistos de folletos especiales para los espectadores, podían ver muy bien la diferencia entre el as y el hazmerreír.

Nada se hacía de prisa en este encuentro y el ritmo era casi lánguido; había tiempo para conversar, comer un emparedado y comentar la prueba reciente y la por venir.

Mi premio fue esa antigua máxima de las competiciones: el que sabe menos aprende más. Siempre he disfrutado manteniéndome aparte y escuchando a un hombre que acaba de probar que sabe de qué está hablando. Como el piloto del Ercoupe, por ejemplo. En sus manos, ese pequeño avión tan difamado se convertía en una gacela sobre un ancho prado de primavera.

—Se ha exagerado mucho —dijo cuando le pregunté—. Es un buen avión. Uno necesita un poco de tiempo para llegar a conocerlo. Trátelo con afecto, y verá como hará un par de trucos si usted lo deja.

El Ercoupe resultó triunfador en la maniobra de Imperial: fue el que se acercó más a la pared de papel crepé antes de pegar el tirón, girar sobre su eje longitudinal y volar en dirección contraria. Yo hubiese apostado que un Ercoupe no podía hacer eso.

Al final de todos estos difícilísimos vuelos no se repartieron premios ni se hizo ninguna proclamación respecto de los vencedores. Lo que más parecía importar a los pilotos era comprobar si volaban tan bien como deseaban hacerlo. El premio no era un trofeo, sino cierto conocimiento al que cada uno parecía dar un alto valor. Recibieron un sobre sellado que metieron distraídamente en sus bolsillos para abrirlo después del encuentro, si es que llegaban a abrirlo, y en el que se hacía una comparación entre su actuación y la del resto de los participantes. A mí, por ejemplo, no me pareció necesario abrir mi sobre.

No esperen una descripción detallada de mi participación en el Examen, porque, verán, este relato no se refiere a mi capacidad como piloto, sino a este extraño encuentro entre aviadores y a todas esas curiosas pruebas y a esos pilotos que de algún modo habían conseguido una extraordinaria pericia con sus aeroplanos.

De hecho, no estoy seguro si después de todo no fue más que un sueño, un sueño extraordinariamente vívido. Por supuesto que habría realizado mucho mejor las pruebas si hubiesen ocurrido en la realidad en vez de en esa especie de autodestructivo sueño freudiano provocado, quizá, por un ligero rebote en un aterrizaje, por lo demás perfecto, con el Cub.

Eso debe de ser; es imposible que hubiese ocurrido. No existen aeródromos en que las laderas cubiertas de césped bajen hasta la pista y uno pueda dejar su avión debajo de los árboles, no existe ni una hierba ni un cielo como éstos. Pero sobre todo no existe ningún piloto como el hombre que manejaba el Taylorcraft o el que volaba en el Cessna 140 o ese tranquilo tipo de pelo cano que manejó el Ercoupe en la Imperial sin provocar otra cosa que una suave ondulación de las cintas.

En todo caso yo no soy tan mal piloto y podría no haber tocado ninguna cinta. Permítanme que les cuente lo que me ocurrió esa vez que manejaba el Skyhawk. Ésa es otra historia, no como este estúpido sueño que no tiene ningún sentido porque nada de eso ha ocurrido en ninguna parte, pero, si alguna vez nos encontramos y usted quiere tener una visión mucho más justa de lo buen piloto que soy en la realidad, pregúnteme lo que ocurrió con el Skyhawk cuando el motor se detuvo a 3.000 metros y el único lugar donde podía aterrizar era esa mínima franja entre los árboles. ¿Creen que sentí miedo? En absoluto, porque conocía mi avión y todo era un juego de niños, incluso con el parabrisas cubierto de aceite...

Alguna vez pregúnteme sobre lo que me pasó ese día con el Skyhawk, y se lo contaré con mucho gusto.

Algún día los egipcios van a volar

Los cartagineses podrían haberlo hecho. O quizá los etruscos o los egipcios. Hace cuatro o cinco mil años podrían haber volado.

Si usted y yo hubiésemos vivido en esa época sabiendo lo que sabemos, podríamos haber construido un aeroplano de madera: cedro, bambú para los largueros y las costillas, unido con clavijas, pegado con goma de caseína, amarrado con tiras de cuero, revestido con papel o con una tela delgada, pintado con almidón. Cuerdas trenzadas para los cables de control, bisagras de madera y cuero, un aparato ligero y de alas muy anchas. No habríamos necesitado metal, ni siquiera alambre, y nos habríamos arreglado muy bien sin goma y plexiglás.

Podríamos haber construido rápidamente el primero, tosco pero fuerte, haberlo lanzado sobre rieles por la ladera de una colina contra el viento y haber virado de inmediato hacia la cima para aprovechar la sustentación ascendente y volar durante una hora. Quizás hiciéramos cautelosas incursiones en busca de corrientes de aire caliente.



Luego, después de haber probado que era posible, habríamos vuelto al taller y, solos o con la ayuda de los expertos técnicos del faraón, podríamos haber pasado del planeador al velero y a las flotas de veleros. Conociendo los principios, el hombre

hubiese descubierto que podía volar, habría contribuido al desarrollo de ese arte según las características de cada pueblo y antes de que pasaran muchos años habría planeado a 6.000 metros de altura y recorrido 30 kilómetros a campo través, y más.

Y mientras tanto, sólo por diversión, comenzaríamos a experimentar con metales, combustibles y motores.

En aquella época era posible, se podría haber hecho. Pero no se hizo. Nadie aplicó los principios del vuelo porque nadie los comprendía y nadie los comprendía porque nadie creía que los seres humanos podían volar.

Pero, a pesar de lo que la gente creyera o dejara de creer, los principios estaban allí. Un ala curvada y ligera consigue sustentarse en un aire que se mueve y no importa si el aire se mueve hoy, hace mil años atrás o diez mil años atrás. Eso no le importa a los principios; ellos son idénticos a sí mismos y siempre verdaderos. Pero a nosotros, a la Humanidad, nos importa, porque nosotros seremos libres mediante el conocimiento. Crea que algo bueno es posible, encuentre el principio, póngalo en práctica y *voilà*: ¡Libertad!

El tiempo no significa nada. El tiempo es sólo nuestra manera de medir la brecha entre no saber algo y saberlo, o entre no hacer algo y hacerlo. El pequeño biplano Pitts Special, que actualmente se construye en sótanos y garajes en todo el mundo, hace un siglo atrás hubiese sido prueba de un milagroso poder divino. En este siglo vemos docenas de Pitts Special en el aire y nadie piensa que tengan algo de sobrenatural. (Excepto para aquellos de nosotros a los que un tonel rápido vertical doble seguido por un rizo hacia afuera nos han parecido sobrenaturales desde el principio.)

Estoy seguro de que, para muchos más de los que están dispuestos a reconocerlo, el ideal de volar va mucho más allá del Pitts Special. Algunos de nosotros podríamos quizás abrigar el secreto pensamiento de que la mejor manera de volar sería aquella que nos permitiera deshacernos del avión, encontrar un principio que nos dejara libres por el cielo. Los acróbatas en paracaídas son los que se han acercado más al secreto, pero, como caen directamente hacia abajo, no se puede considerar que vuelen.

Con las cosas mecánicas, las plataformas y los tornos de lanzamiento, ha desaparecido el sueño; sin el metal no se puede hacer nada, quédese sin combustible; y se precipitará a tierra.

Propongo que busquemos una manera de volar sin aeroplanos. Creo que en este momento existe un principio que lo hace posible y que es muy simple. Hay algunos que sostienen que ya se ha hecho alguna vez en la historia. No lo sé, pero creo que la respuesta es aprovechar de algún modo la energía que mantiene unido a todo el universo invisible, la energía de la cual las leyes de la aerodinámica son sólo una expresión que podemos ver con nuestros ojos, medir con nuestras esferas y tocar con el

tosco metal de nuestras máquinas voladoras.

Si la respuesta sobre la forma de aprovechar esta energía está más allá de la máquina, entonces debe estar dentro de nuestra capacidad mental. Las investigaciones sobre telekinesis y percepción extrasensorial, como las de aquellos que profesan filosofías que sugieren que el hombre es una idea ilimitada de energía primaria, exploran una veta interesante. Quizás haya mucha gente volando por los laboratorios en este momento. Rehúso afirmar que es imposible, aunque por el momento pudiese parecer sobrenatural, del mismo modo como nuestro primer planeador hubiese causado perplejidad y temor a los egipcios que se habían quedado en el valle.

Por el momento, mientras estudiamos el problema, el antiguo sustituto de tela y acero que llamamos aeroplano tendrá que seguir entre el aire y nosotros. Pero tarde o temprano —no puedo dejar de creerlo— todos nosotros, los egipcios, aprenderemos a volar.

El paraíso es algo personal

Ya los viera dirigirse con paso lento y tranquilo hacia el avión, con sus maletas de vuelo como cubos de cuero negro o centelleando en el extremo de una blanca estela de cuatro bandas, a doce mil metros de altura, siempre pensé que los pilotos de las líneas aéreas eran los aviadores más profesionales del mundo. Y los «más profesionales» significa que tienen los sueldos más altos y eso quiere decir los mejores. No podría nunca intentar convertirme en el mejor piloto del mundo si no volara en un avión de línea y, además, el dinero... Es una situación muy clara y lógica que ha atraído a muchas personas.

Después de haberme resistido durante años a participar en algo que temía que se convirtiera en conducir un autobús aéreo y resultara por lo tanto mortalmente aburrido, decidí que quizá no fuese normal sentirse enojado contra las líneas aéreas. Realmente tengo excelentes conocimientos sobre el cielo y el manejo de un avión y pensé que el único lugar apropiado para mí era la cabina de algún Boeing y mientras más pronto mejor. De inmediato presenté mi solicitud a United Air Lines. Les entregué todas mis listas de horas de vuelo, mis certificados y una relación de los tipos de aeroplanos que había pilotado. Lo hice con absoluta confianza porque, si sé que puedo hacer algo, es precisamente manejar un avión. Tenía intenciones de comprarme muy pronto el Beech Staggerwing y el Spitfire y el Midget Mustang y el velero planeador Libelle, todos con mi sueldo de capitán de una línea aérea.



Entre los exámenes para el puesto había uno que exploraba mi personalidad.

Responda sí o no, por favor: ¿Existe un solo Dios verdadero?

Sí o no: ¿Son importantes los detalles?

Sí o no: ¿Se debería decir siempre la verdad?

Sí o no: Hmmm. Me esforcé durante mucho rato por responder a ese examen para llegar a ser piloto de una línea aérea.

Y salí mal.

Un amigo piloto de la United sofocó una risa cuando le conté fríamente lo que había ocurrido.

—¡Dick, para responder a esas preguntas hay que tomar un curso previo! Vas a una escuela, les pagas cien dólares y te dicen cuáles son las respuestas que quiere la línea aérea. Luego tú respondes de esa manera y te contratan. No contestaste a esas preguntas por tu cuenta, ¿verdad? Verdadero o falso: ¿Es el azul más bonito que el rojo? ¿Respondiste eso por tu cuenta?

De modo que empecé a pensar en formas de aprobar ese examen. No existía la más mínima duda de que yo sería un magnífico capitán, pero ese examen era un tropiezo que me aguardaba en el camino. Pero antes de gastar mi dinero en las respuestas decidí preguntar algunas cosas acerca de la vida de un piloto de una línea aérea.

No estaba mal en absoluto. Después de un par de años, el piloto empieza a sentirse culpable de llegar a casa con un sueldo de esa magnitud por hacer algo que considera la mejor manera de divertirse. Naturalmente, debe ser un buen miembro de la compañía, es natural. Entonces uno lleva corbata y sus zapatos brillan. Cumple todos los reglamentos, por supuesto, y se incorpora al sindicato y se corta el pelo según las normas de la compañía, y no es prudente sugerir mejoras en las técnicas de vuelo a pilotos más antiguos que uno.

La lista continuaba, pero a esas alturas comencé a sentir algo extraño que roía dentro de mí, algo que me decía mi hombre interior. Vaya, podía tener la mejor disposición del mundo para aprender todo lo referente al avión y sus sistemas, luchar con más entusiasmo que nadie para desarrollar habilidades extraordinarias para controlar las máquinas, manejarlas con absoluta precisión. Pero, si mi pelo no tenía el largo exigido, entonces no sería exactamente el hombre indicado para el puesto. Y si rehusaba pertenecer al sindicato, por extraño que parezca, no sería un buen miembro de la compañía. Y si alguna vez dijera al capitán cómo tiene que volar...



Mientras más escuchaba, más razón le encontraba a la United. Había algo más que palanca de mando y timón de dirección, algo más que instrumentos y sistemas. Yo no sería un buen piloto de línea después de todo y probablemente, dadas las innatas sospechas que siento por los reglamentos y las normas de las compañías, sería un piloto de línea francamente espantoso.

Para mí las compañías habían sido siempre una especie de nebuloso Walhalla, una tierra que siempre necesitaría pilotos, que siempre pagaría esos fabulosos sueldos para volar unas pocas horas al mes en un avión a reacción elegantemente equipado y perfectamente mantenido. Y ahora mi pequeño paraíso se me escapaba de las manos. Pero después de todo no son los mejores; son pilotos de línea.

De modo que volví a mi pequeño biplano, le cambié el aceite, hice arrancar el motor y me deslicé por la pista para alzar vuelo, con el cuello desabrochado, los zapatos desgastados, el pelo dos semanas sin cortar. Y allá arriba, posado sobre el borde de una nube de verano mirando desde mi cabina el verde y apacible campo salpicado de sol y bañado por un cielo fresco e ilimitado, tuve que reconocer que si no podía tener el paraíso de un piloto de línea, ése me bastaría basta que se presentara algo mejor.

Un país en otro planeta

Había estado volando en el Clip-Wing y practicaba una pequeña serie de movimientos: de un rizo a otro y de ahí a la Imperial, sólo por diversión. Me sentía contento ese día porque había logrado completar una Imperial. El truco consiste en llevar el mando hacia delante cuando está en la parte superior de la figura, controlar el timón de dirección y alerón durante la primera mitad de la salida y luego cambiar totalmente la dirección del timón hasta el final. No es una figura que resulte cómodo realizar, pero después de un tiempo uno se siente mejor ejecutando una bonita maniobra que dando un tranquilo paseo. La gente que hace un tiempo atrás ha visto mis *Immelmanns* me han dicho:

—Oye, haces una salida espantosa.

Me he visto obligado a explicarles que en la Fuerza Aérea nunca nos enseñaron a realizar maniobras con gravedad negativa y que las he aprendido por mi cuenta y sin un atento instructor que me observara. Lo estoy haciendo bastante bien si consigo enderezar el avión cuando ha llegado el momento de aterrizar.

Terminé una serie bastante aceptable, con un buen *Immelmann* al final, y seguí volando un rato más mirando a la gente allá abajo en su trabajo o en la escuela o conduciendo unos coches que son como caparazones de lata y que apenas caben en los caminos. Luego aterricé. La máquina quedó en silencio como lo había estado cincuenta minutos antes: un final normal para un vuelo normal. Me bajé del avión, aseguré la palanca de mando, amarré los soportes y la cola y coloqué la traba del timón de dirección.

Pero en ese momento, en medio de lo diario y normal que era lo que estaba haciendo, tuve de pronto una extraña sensación. El avión, la luz del sol, la hierba, los hangares, los árboles distantes, la traba del timón entre mis dedos, el terreno que pisaba... me resultaban extraños, ajenos, distantes.

«Éste no es mi planeta. Éste no es mi país.»

Me ocurría por primera vez y fue uno de los momentos más horripilantes de mi vida. Mis manos abandonaron torpemente la traba del timón.

Este mundo parece extraño porque es extraño. He estado muy poco tiempo en él. Mis recuerdos más hondos y secretos pertenecen a otras épocas y otros mundos.

«Qué extraña manera de pensar —me dije a mí mismo—, salgamos de esto de una vez.» Pero no conseguía hacerlo. De hecho, recordé nebulosamente haber tenido fragmentos de esta sensación después de cada vuelo: la curiosa idea, la honda

convicción de que este planeta puede ser clases o vacaciones, lecciones o exámenes, pero no es mi país.

«He venido de otro lugar y algún día volveré a él.» Esta extraña sensación resultaba tan absorbente que olvidé revisar las ruedas antes de irme, de modo que me gané una furiosa diatriba contra mí mismo cuando días después quise volver a volar. ¿Qué se puede esperar de un atolondrado que olvida revisar las ruedas?



Sin embargo, esta misteriosa sensación se ha apoderado de mí desde aquel vuelo en el Clip-Wing. Y no sé cómo interpretarla, a menos que ésa fuese la verdad. Pero, si ése es el caso, si todos pasamos por este planeta para adquirir experiencia o para hacer un aprendizaje o aprobar un examen, ¿qué sentido tiene en último término?

Si es cierto, probablemente quiere decir que no debo preocuparme. Probablemente quiere decir que puedo tener en mis manos las cosas que me preocupan y tomo en serio en esta vida, mirarlas con los ojos de alguien que visita el planeta y decir que realmente no me afectan. Y de algún modo eso es importante para mí.

En ningún momento pensé que yo era el único visitante que había sentido, con la traba del timón entre los dedos o en la mitad de una acrobacia aérea, un estremecimiento que le decía que hay algo que es mucho más que amarrar un avión o mover correctamente el timón y los alerones. Sabía que todos los que vuelan debían tener esta intuición de vez en cuando: ver como extraño un mundo que según toda lógica debería sernos familiar.

Tenía razón. Un día, después de un vuelo en formación sobre unas nubes de verano, una maravillosa vista por lo demás, lo mencionó un amigo.

—Se habla mucho de salir al espacio y hay veces, como ahora, en que tengo la sensación de que estoy regresando a él. Extraño, ¿no te parece? Como si yo fuera venusino o algo así. ¿Sabes de qué estoy hablando? ¿Te ha ocurrido alguna vez? ¿Piensas en eso alguna vez?

—Sí, quizás, a veces. Sí, he pensado en eso.

«Después de todo no estoy loco —pensé—, no estoy solo.»

Ahora me sucede con mayor frecuencia y tengo que reconocer que no me resulta desagradable tener raíces en otro tiempo.

Me gustaría saber cómo sería volar en mi propio país.

Aventuras a bordo de una casa volante

Me vendía el avión porque necesitaba el dinero. Pero le había dedicado tres años de su vida, sentía cariño por él y abrigaba la esperanza de que yo también lo sintiera, como si el avión tuviese vida y él quisiera saber que iba a ser feliz. De modo que después que comprobó que podía manejarlo sin problemas y después de haberle entregado el cheque y esperado todo lo que pudo soportar, Brent Brown se volvió hacia mí y me preguntó:

—Bien, ¿qué piensa? ¿Qué le parece el avión?

No pude responder; no sabía qué decirle. Si se hubiese tratado de un Pitts o un Champ o un planeador motorizado de fibra de vidrio, podría haber exclamado entusiasmado:

—¡Fabuloso! ¡Qué avión tan estupendo!

Pero se trataba de un Seabee Republic 1947, y la belleza de un Seabee es como la que encontramos en el fondo de los ojos de una mujer que no es una modelo ni una estrella de cine: antes de descubrir su belleza hay que conocerla.

—No sé qué decirte, Brent. Vuela muy bien, pero todavía no lo domino. Es bastante grande y diferente.

Incluso cuando se despejó el cielo y finalmente abandoné las nieves de Logan, Utah, honradamente no podía decir a Brent Brown si alguna vez iba a cobrarle afecto a ese avión.

Ahora, después de casi cien horas de vuelo, después de haber volado por el invierno de Estados Unidos y bajado a la costa de Florida y Las Bahamas y haber regresado a la primavera, puedo empezar a responder la pregunta. Hemos volado juntos a 3.900 metros sobre montañas llenas de aristas como acero partido, en las que un desperfecto del motor me habría significado algunos momentos de helada incomodidad; hemos sobrevivido a algunos despegues en un océano agitado en los que mis torpes movimientos de inexperto piloto de hidroaviones podrían habernos llevado en grandes trozos al fondo del mar. Durante todas esas horas he llegado a descubrir que el Seabee en general es digno de confianza y quizás él haya descubierto lo mismo acerca de mí. Y tal vez allá en Logan, Utah, Brent Brown pueda decir que ése es el comienzo de un amor verdadero.

La confianza no llega sin que antes haya que vencer algunas dificultades. El Bee, por ejemplo, es el avión más grande que he tenido en mi vida. Tiene casi 15 metros de envergadura. El estabilizador vertical es tan alto que no puedo lavar la cola del avión sin

utilizar una escalera. El peso total es de un poco más de una tonelada y media. Yo solo no consigo empujarlo, y dos hombres no pueden levantar la rueda de cola.

Lleve esta enorme máquina a Rock Springs, Wyoming, por ejemplo y aterrice allí con un viento de costado de cincuenta grados y fuertes rachas (dando gracias a Dios porque los rumores acerca de los aterrizajes en Seabees con viento de costado no son ciertos), con gran dificultad avance hacia la rampa de aparcamiento (maldiciendo al demonio porque los rumores respecto a los desplazamientos en tierra con viento de costado son ciertos), deje que se congele durante la noche de manera que el aceite se convierta en alquitrán y los frenos en piedra. Luego, al amanecer, intente hacerlo partir usted solo. Es como rogarle a un mamut congelado que se eche a volar. Para un Cub o un Champ no necesita ayuda, pero para un Seabee a veces sí.

Después de haberme abalanzado, una y otra vez, sobre la suave montaña de aluminio del Bee como un desesperado y frenético copo de nieve, yo temblaba al borde del colapso y no había conseguido moverlo un centímetro. Luego bajó del cielo Fran Garnick, administrador del aeropuerto, y me preguntó si necesitaba ayuda. Enganchamos el mamut a un barrenieves y lo arrastramos hasta que las ruedas se desprendieron del hielo y comenzaron a girar, instalamos un precalentador en el compartimiento del motor y un cargador en la batería. Media hora más tarde el mamut se había convertido en un ciervo, el motor ronroneaba como si Rock Springs hubiese sido Miami. No se puede hacer siempre todo solo: una lección que me dio un tipo al que no le importaba ayudar.

Con un avión grande uno también aprende algo sobre sistemas y cómo funcionan. Tome, por ejemplo, el tren de aterrizaje y los flaps. Suben y bajan según la tranquila física del sistema hidráulico, que es tan confiable que no necesita apoyo mecánico ni equipo de emergencia. De modo que, si baja el tren de aterrizaje con unos cuarenta movimientos de la bomba hidráulica manual en un aterrizaje nocturno sobre la pista 22 en Fort Wayne, Indiana, y toca tierra con el tren no completamente asegurado, escucha un estruendo y luego un ruido rechinante y crujiente como un vagón de mercancías que se arrastra de costado sobre las rocas.

Después de cerrar el contacto con gran disgusto, se hace un silencio en la cabina, allí en la mitad de la pista 22, y luego en medio de la quietud se oye la voz de la torre.

—¿Tiene algún problema, Seabee seis ocho Kilo?

—Sí. Tengo un problema. He aplastado el tren de aterrizaje.

—Roger, seis ocho Kilo —llega la voz amablemente—, póngase en contacto con el control de tierra en uno dos uno punto nueve.

Uno escucha eso y se pone a reír. Por supuesto, tal como dijeron en la fábrica, un aterrizaje sobre hormigón con las ruedas arriba gasta 15 mm de la quilla de su nuevo

Seabee. El servicio de reparaciones de Fort Wayne estaba allí para ampliar la lección sobre la necesidad de ayuda con aviones grandes. Se había roto una abrazadera en el sistema de aterrizaje y uno de los mecánicos me consiguió una nueva.

—¿Cuánto le debo?

—Nada.

—¿Gratis? ¿Usted es mecánico y me está regalando esta abrazadera?

Sonrió pensando en un precio.

—Está aparcado en el sector de la competencia. La próxima vez véngase con nosotros.

Y luego Maury Miller me llevó, gratis, de vuelta a Baer Field, donde John Knight, de la Consolidated Airways, me ayudó a hacer una prueba de retracción del tren de aterrizaje, sin cobrarme tampoco. Había algo en el Seabee, o en esa gente, o en ese amanecer particular, pero Fort Wayne hizo todo lo que pudo para ayudarme.

—No consideres el Seabee como un aeroplano que puede aterrizar en el agua —me había dicho Don Kyte años antes—. Imagínatelo como un bote que puede volar.

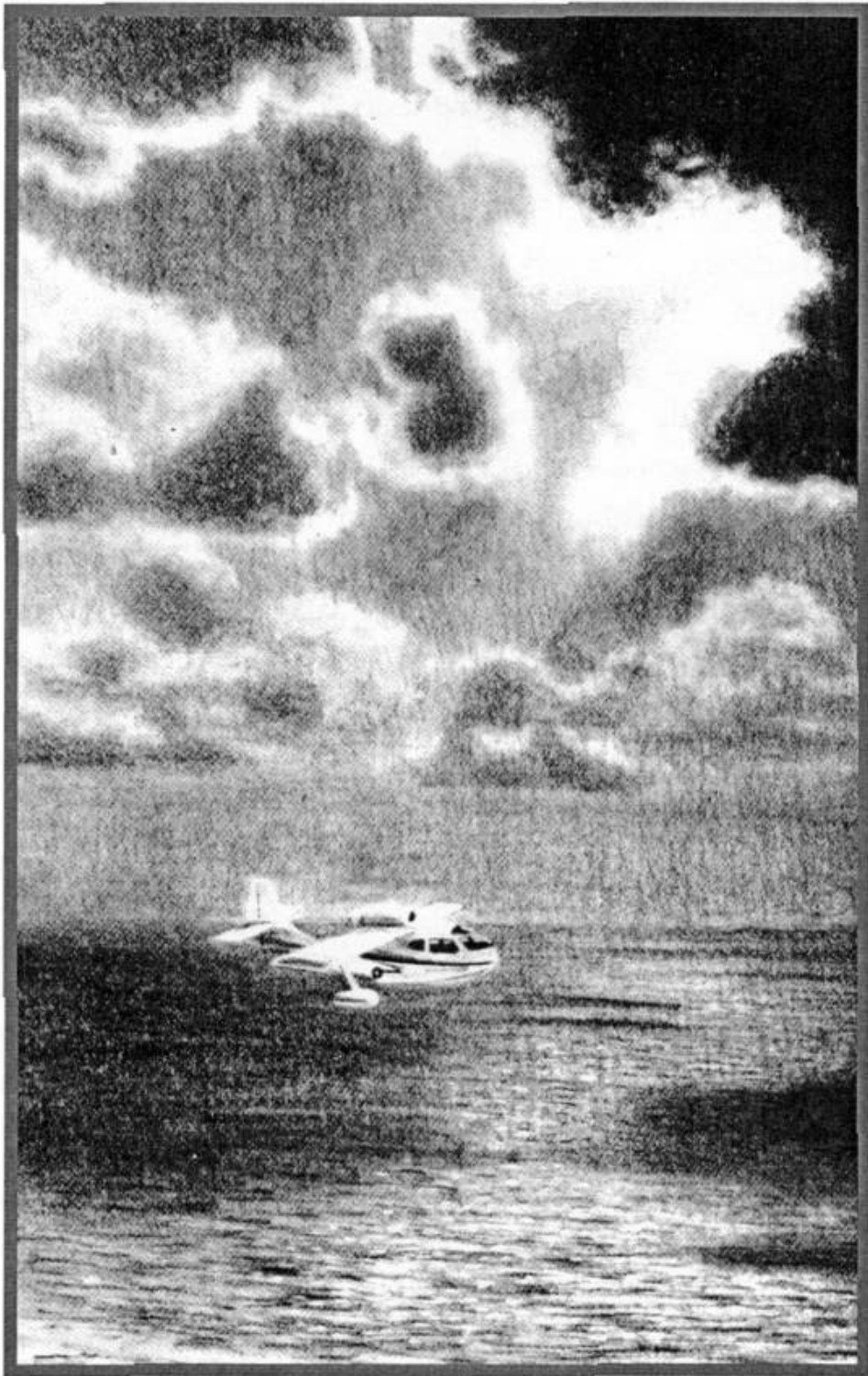
Si uno posee un bote que puede volar, no le importa que no sea tan veloz como otros aviones.

El Bee tiene una velocidad de crucero de unos 140 kilómetros por hora a bajo régimen, y unos 180 a régimen alto. Con eso y paciencia se puede llegar a cualquier parte. A bajo régimen, el depósito de 75 galones permite casi ocho horas de vuelo; a régimen alto, un poco más de cinco.

Volando en su bote sobre Indiana, Ohio y Pennsylvania, el capitán tiene tiempo para mirar hacia abajo y divisar decenas, veintenas de pueblecitos situados al borde de tranquilos lagos y de anchos ríos, y se le ocurre que puede conseguir que el Seabee pague su valor.

—¡Un bote que puede volar, señores; por sólo tres dólares obtenga diez minutos en el aire! ¡No corre ningún riesgo porque el as del aire, el capitán Bach, su piloto autorizado, ex piloto de Clipper en la ruta Hong Kong-Honolulu, que ha realizado miles de vuelos sin un solo accidente, estará al mando de los controles!

Los pueblos y los lagos se alejaron allá abajo. Por supuesto que podía haberlo hecho.



Después de veinte horas en el Bee, empecé cautelosamente a sentirme en casa. Cada día el avión me parecía un poco más pequeño, un poco más maniobrable que una vivienda flotante, aunque esto último no dejaba de ser cierto. El interior de la cabina tiene alrededor de 3 metros de largo, sin abrir la puerta que comunica con el hueco que hay bajo el motor, lo cual le añade casi un metro. Los asientos se pueden echar completamente hacia atrás y formar una cama ancha. De hecho, el Seabee Hilton es el primer hotel volante en el que he podido estirarme completamente y dormir profundamente toda la noche... un punto que hay que tomar en cuenta en una máquina construida para pasar las noches anclado en apartados lagos.

El Seabee cuenta con tres enormes puertas, una a la derecha, una a la izquierda y una puerta de proa, situada a un metro del asiento del copiloto. Según el manual, la puerta sirve para «atracar y pescar»; también proporciona una excelente ventilación para los mediodías en Las Bahamas, donde de lo contrario la cabina se calienta demasiado bajo el sol.

Si ha amarado cerca de una costa rocosa o simplemente no quiere abandonar el barco, el capitán puede salir de la cabina por cualquiera de las puertas y estirarse al sol sobre una toalla o sobre el caliente aluminio del larguero del ala y dedicarse a pensar, a escribir o a escuchar las olas que chapotean sobre el casco.

Con un hornillo de alcohol puede prepararse una comida caliente sobre el techo de la cabina o dentro de ella, en un compartimiento instalado a la derecha.

Había escuchado muchos comentarios desalentadores acerca del motor Franklin del Seabee. Es distinto a los demás porque tiene un eje largo, especial, para la hélice, que está instalado al revés, de modo que la hélice es un impulsor. A pesar de esos comentarios, sólo he tenido un pequeño problema con el motor. Durante un viaje noté que hacía mmmmmmmmmmm en las bujías que encendían la magneto y mmm-mmmmm-mmmmm-m en las del distribuidor. Mientras volaba me eché hacia atrás y estudié la guía del motor y deduje que los platinos del distribuidor se habían puesto un poco pegajosos. Exactamente. Al aterrizaje siguiente quité los platinos, puse un nuevo juego (que también sirve para un Plymouth 57) y en lo sucesivo el motor hizo mmmmmmmmmmm en todas las bujías.

Según el manual, el Seabee puede hacer 600 horas entre dos revisiones. A las 250, el mío quema alrededor de un litro de aceite por hora en vuelo normal. Lo cual me satisface porque hay Seabees en que los Franklin arrojan toda esa cantidad de aceite sobre el estabilizador vertical y sigue considerándose normal.

Se dice que sin la prolongación de las alas el Seabee se niega en ocasiones a volar. No habiendo volado sin alas largas no puedo hacer ningún comentario al respecto y sólo quiero decir que el Seabee voló durante todo el verano desde Bear Lake, Utah, a 1.800

metros sobre el nivel del mar, cargado de pasajeros. Las alas largas y las puntas tienen mucha importancia.

Algo que produce un placer especial a los dueños de Seabees consiste en una pequeña palanca situada sobre la cabeza del piloto: el control para invertir la marcha de la hélice. Fue instalado porque el Bee, a diferencia de los aviones que necesitan un puente de pontones, se acerca de frente al muelle y tiene que alejarse retrocediendo. En manos de un piloto experto, la marcha invertida hace que el avión resulte tan maniobrable como un enorme y pesado caimán.

También se puede usar la marcha atrás en tierra. El capitán se introduce en un estrecho hueco junto a la bomba de combustible, llena el depósito y luego, cuando todo el mundo se está preguntando qué va a hacer, él puede bostezar, retroceder lentamente y seguir su camino.

Resulta difícil encontrarle una característica mejor que ésta, pero sin embargo el avión tiene otras que la superan. El mes pasado volé unos 4.000 kilómetros en el Seabee, en gran parte sobre las aguas de la Island Waterway. Fue el vuelo más tranquilo y seguro que he hecho en mi vida. Si fallaba el motor sólo tenía que planear hacia delante o hacer un ligero viraje para amarrar. Volaba sobre pantanos anchos como el horizonte en los que no había un trozo de tierra firme para que pudiera aterrizar un Cub; sin embargo para el Bee todo eso era un vasto aeropuerto internacional con vía libre para aterrizar cuando quisiera; en cualquier pista, con viento de cola, de costado o de frente, no se registra tráfico. El avión no está equipado para volar por instrumentos, pero en esas condiciones es el que mejor puede hacerlo.

Siguiendo la costa del cabo Hatteras, las nubes bajaron a 60 metros y la visibilidad se redujo a un poco menos de 2 kilómetros, situación en la que uno nunca volaría en otro tipo de avión, a menos que se encontrara sobre una pista de 200 kilómetros. Era lo que ocurría con el Seabee. Bajé hasta 15 metros sobre el nivel del agua, mantuve el pulgar en el mapa y seguí adelante como si viajara en un moderno ChrisCraft. Cuando empeoró la visibilidad bajé a medias los flaps y reduje la velocidad. Cuando empeoró más decidí aterrizar; sólo tenía que desacelerar un poco y levantar ligeramente el morro. Pero un segundo antes de tocar el agua vi una línea de luz que brillaba sobre las ondas y eso significaba que tenía cielos más altos delante. Así que seguimos por la superficie del agua un kilómetro más y, tal como pensaba, las cosas mejoraron. Como soy un cobarde ante el mal tiempo, esta característica del Seabee es mi favorita.

El aspecto más peligroso del avión, y el de la mayoría de los aeroplanos anfibios, es la otra cara de su capacidad para aterrizar en cualquier parte. He conversado con tres pilotos que amarraron en un Seabee con las ruedas abajo. Dos de ellos tuvieron que salir nadando del avión mientras se hundía en posición invertida; el tercero sólo había

tenido que reconstruir la parte del morro que había sido violentamente destrozada por el mar. Por esa razón me acostumbré a repetir en voz alta en cada aproximación: «Éste es un aterrizaje en tierra y por lo tanto las ruedas tienen que estar ABAJO y éste es un aterrizaje en el agua, por lo tanto las ruedas tienen que estar ARRIBA, comprueba ARRIBA, izquierda ARRIBA, derecha ARRIBA, rueda de cola ARRIBA. Porque éste es un aterrizaje en el AGUA.» Me gusta repetir esto último dos veces antes de un aterrizaje. Quizá resulte una precaución exagerada, pero hay algo en la idea de tener 1.500 kilos aplastándome contra el fondo de un lago que hace que no me importe exagerar mis precauciones. Y luego porque además de ser el avión más grande que he tenido, también es el más caro. No siento ningún deseo de verme escrutando el fondo desde un bote de remos y tratando de recuperar 9.000 dólares con un anzuelo. Si fuese un Seabee de precio normal, entre 5.000 y 7.500, quizá no me importara.

Después de volar cincuenta horas en el avión, ya había aprendido a hacerlo aterrizar. Me costó treinta horas convencerme de que pudiese encontrarme a tanta altura en el momento en que las ruedas tocaban la pista; necesité las otras veinte para descubrir que el hecho de que las ruedas hubiesen tocado tierra no quería decir que el avión había dejado de volar. La explicación era la misma en ambos casos: el Seabee tiene unos amortiguadores tan largos que las ruedas bajan más allá del lugar donde uno cree que deberían estar; ruedan por tierra unos pocos segundos después de que el avión haya despegado, y unos pocos segundos antes de que haya realmente aterrizado.

Hay otras cosas del Bee que uno aprende con la experiencia. Resulta delicioso, por ejemplo, acercarse por el agua a una preciosa playa virgen, pero es bueno cerciorarse de que el agua tenga la profundidad necesaria para situar el avión en dirección al mar antes de detenerse. De lo contrario el capitán puede pasar una hora cavando, instalando tablas viejas y gatos para desenterrar el Seabee.

Alguien dijo una vez que todo lo que vale la pena es siempre un poco aterrador. El Bee me asustaba un poco y eso me hacía ser muy cauteloso, pero ¿cómo sabe uno lo que le ocurre a una casa volante antes de subirse a una? Sin embargo, con el tiempo el capitán llega a conocer sus puntos fuertes y sus caprichos, empieza a averiguar sus secretos.

En el Seabee descubrí por accidente una cosa que no he encontrado en ningún otro avión. Si uno casualmente se halla volando a 2.850 metros de altitud, a veintidós rpm con veintidós pulgadas de presión de admisión, a 150 kilómetros por hora, con una temperatura exterior de 151 bajo cero, y está solo en el asiento izquierdo y canta *God Rest Ye Merry Gentlemen*, u otra canción en la misma frecuencia, la voz de uno se multiplica por cuatro... Sin duda la extraña acústica tiene que ver con el aire enrarecido y la resonancia del motor en esas rpm, pero el resultado tiene un interés más que

pasajero para aquellos capitanes que sólo cantan cuando no hay nadie escuchándolos. ¿Qué otro aeroplano en el mundo puede ofrecerle todas las características, además de la posibilidad de cantar a cuatro voces, mientras lo lleva a su escondite en un lago de los bosques vírgenes?

Queridos lectores, no hay nada como el Seabee.

Carta de un hombre temeroso de Dios

No puedo mantener más tiempo este silencio. Alguien tiene que decirles a los que manejan aviones que los demás estamos cansados de oírlos hablar constantemente de sus vuelos, de lo maravilloso que es volar y de si no nos gustaría salir el domingo por la tarde a dar un paseo en avión sólo para ver cómo es.

Alguien tiene que decirles que la respuesta es no; no saldremos en esos peligrosos trastos. Insisto, la respuesta es no; no creemos que volar sea tan maravilloso. Lo que nosotros pensamos es que el mundo sería un lugar mucho mejor si los hermanos Wright hubiesen arrojado a la basura sus descabellados planeadores y no hubiesen llegado nunca a Kitty Hawk.

Podemos soportarlo dentro de ciertos límites; perdonamos a cualquiera que se deje llevar por el entusiasmo cuando está empezando algo que encuentra entretenido. Pero ese constante e incansable celo misionero que ustedes tienen simplemente rebasa todo límite. Y ésa es la palabra: misionero. Parecen pensar que hay algo sagrado en eso de vagar por el aire, pero ninguno se da cuenta de lo infantil que nos parece a los demás, a los que nos queda algún sentido de la responsabilidad hacia nuestras familias y nuestros semejantes.

Yo no estaría escribiendo esto si viera que la situación tiende a mejorar. Porque lo que ocurre es que empeora cada vez más.

Soy obrero de una fábrica de jabón. Es un estupendo trabajo, seguro, con un buen sindicato y subsidio de jubilación. Mis compañeros solían ser personas buenas y responsables, pero ahora, de los seis que somos en el equipo de la Tina número 3, a cinco les ha dado esta locura de volar. Soy la única persona normal que va quedando. Paul Weaver y Jerry Marcus renunciaron a su trabajo hace una semana para meterse en un negocio en el que creen que van a poder remolcar anuncios con un aeroplano.

Les rogué, les discutí, les mostré las realidades económicas de la vida: sueldo, antigüedad, jubilación... pero era como hablar con una pared. Ellos sabían que iban a perder dinero («al comienzo», dijeron; «hasta que quiebren», les repliqué yo). Simplemente les gustaba tanto la idea de volar que valía la pena dar media vuelta y marcharse de la fábrica... ¡y hacía veinte años que estaban ahí!

La única explicación que logré obtener de ellos fue que deseaban volar; la acompañaron de una especie de mirada extraña que me quería decir que yo no iba a entender por qué.

Y no lo entiendo. Lo compartíamos todo, éramos los mejores amigos del mundo...

hasta que apareció esa famosa idea de volar, esa especie de «club aéreo» o algo parecido. Se extendió como una plaga entre la gente de la fábrica. Paul y Jerry se retiraron de la liga de bolos el mismo día que se incorporaron al «club». No han vuelto, y ahora creo que ya no lo van a hacer.

Ayer, a pesar de la lluvia, aproveché un momento para ir a la miserable franja de hierba que llaman aeropuerto a hablar con el tipo que dirige el «club aéreo». Quería que se enterara de que estaba deshaciendo hogares y empresas en toda la ciudad y que si tenía algún sentido de la responsabilidad se daría por aludido y seguiría su camino. Fue allí donde oí por primera vez la palabra «misionero», y la usó en el peor sentido. Misionero del demonio, digo yo, por lo que ha hecho.

Él estaba en el interior de una barraca reparando un aeroplano.

—Quizás usted no se haya dado cuenta de lo que está haciendo —le dije—, pero desde que llegó al pueblo e instaló su «club aéreo» ha cambiado completamente la vida de más gente de la que quisiera nombrar.

Supongo que en el primer momento no se dio cuenta de lo furioso que estaba yo porque replicó:

—Yo sólo traje la idea. Ellos han comprobado personalmente lo que significa volar. —Lo dijo en un tono como si haber destruido tantas vidas fuese un honor.

Representa unos cuarenta años, pero yo diría que tiene más. No dejaba de trabajar mientras hablaba conmigo. Estaba reparando un aeroplano hecho de tela, una tela delgada común y corriente que había pintado para que pareciera metal.

—Oiga —le dije—, ¿qué dirige usted aquí, un negocio o una iglesia? La gente sólo piensa en que el domingo tiene que venir aquí y con un entusiasmo que jamás han tenido para asistir a misa. Algunos hablan en voz alta y dicen que se «acercan a Dios», gente a la que jamás en la vida les oí mencionar la palabra Dios, y los conozco a casi todos.

Finalmente empezó a darse cuenta de que yo no estaba muy contento con él y que pensaba que lo mejor sería que siguiera su camino.

—Le pediré disculpas por ellos, si es eso lo que quiere. —Apenas podía escucharlo porque había metido la cabeza debajo del tablero de instrumentos y trataba de sacar una de las esferas—. Algunos de los alumnos nuevos se dejan llevar por su entusiasmo. Tardan un tiempo en aprender que no siempre pueden decir lo que piensan en voz alta. Pero tienen razón, por supuesto. Y usted también. Volar tiene mucho de religión. —Sacó la cabeza un momento, buscó en su caja de herramientas, tomó un destornillador con un mango más pequeño y me sonrió. Su sonrisa confiada me sacó de quicio; me decía claramente que no pensaba irse sólo porque la gente responsable se lo pidiera—. Supongo que eso me convierte en un misionero —añadió finalmente.

—Pues ha ido demasiado lejos —le dije—. Ya he escuchado demasiadas veces esa historia de que volar acerca a Dios. ¿Ha visto usted a Dios en su trono? ¿Ha visto ángeles volando alrededor de su avión de juguete?

Se lo pregunté así para desconcertarlo, para quitarle esa petulancia.

—No —respondió—; nunca he visto a Dios en su trono ni ángeles con alas blancas. Tampoco he conocido ningún piloto que los haya visto. —Había vuelto a meterse bajo el tablero—. Mire, amigo, algún día, cuando usted tenga tiempo, le diré por qué la gente habla de Dios cuando empieza a volar aeroplanos.

Había caído en mi trampa sin siquiera darse cuenta. Ahora sólo tenía que dejarlo hablar, escuchar todo lo que quería decir, y él mismo se iba a poner la soga al cuello con sus «eh... pues bien...» y cuatro frases vagas dichas entre dientes. Todo eso iba a probar que tenía tanto de predicador del Evangelio como de obrero de una fábrica de jabón.

—Adelante, señor piloto —le dije—. Tengo tiempo en este preciso momento. Lo escucho atentamente.

No me molesté en decirle que había asistido a todas las reuniones para revivificación de la fe que se habían realizado en los últimos treinta años y que sobre Dios y la Biblia sabía más de lo que él aprendería en mil años con su avión de pacotilla. En realidad sentí cierta compasión porque el pobre no sabía con quién estaba hablando. Pero él se lo había buscado con ese ridículo asunto del «club aéreo».

—Muy bien —comenzó—, dediquemos unos minutos a definir aquello de lo que vamos a hablar. En vez de decir Dios, por ejemplo, digamos «cielo». Ahora bien, el cielo no es Dios, pero, para la gente que ama la idea de volar, el cielo puede ser un símbolo de Dios. Y, si lo piensa, no es un mal símbolo. Un piloto, está siempre muy consciente del cielo. El cielo está siempre allí arriba... no se puede enterrar, ni trasladar, ni encadenar, ni hacer estallar. El cielo simplemente es, tenemos que reconocer eso, lo miremos o no lo miremos, lo amemos o no lo amemos, e incluso si lo odiamos. Es inmenso, silencioso, siempre presente. Si uno no lo comprende, el cielo puede ser muy misterioso, ¿verdad? Siempre está en movimiento pero nunca desaparece. Sólo se identifica consigo mismo. —Sacó la esfera de su sitio sin dejar de hablar, sin prisa—. El cielo siempre ha sido, siempre será. En el cielo no hay malos entendidos ni sentimientos heridos; no nos exige que hagamos nada de una manera especial ni en un momento determinado. De modo que no es un mal símbolo de Dios, ¿no cree?

Parecía estar hablando consigo mismo mientras desconectaba cables y separaba lenta y cuidadosamente la esfera.

—Es un símbolo muy pobre —repliqué—, porque Dios exige...

—Espere un momento —me interrumpió, y me pareció que poco faltaba para que se riera de mí—. Dios no nos exige nada mientras nosotros no pidamos nada, ¿verdad? Lo

mismo ocurre con el cielo. El cielo no nos exige nada hasta que deseamos saber más acerca de él, hasta que queremos volar. Después de eso se nos hace una serie de exigencias; hay muchas leyes que tenemos que obedecer. Alguien dijo que la religión es una manera de buscar la verdad, y no es una mala definición. La religión del piloto es volar, ésa es su manera de descubrir qué es el cielo. Y tiene que obedecer esas leyes. No sé qué nombre tienen las leyes de su religión, pero en la nuestra se llaman «aerodinámica». Respételas, trabaje con ellas y verá. Si no las obedece, no hay palabras ni frases altisonantes que sirvan nada: nunca levantará vuelo.

Ahora sí que lo tenía atrapado.

—¿Y qué me dice de la fe, señor piloto? Un hombre necesita de la fe para...

—Olvídese de ella; lo único que importa es obedecer las leyes. Bueno, supongo que hay que tener fe para intentarlo, pero «fe» no es la palabra adecuada; «deseo» es mejor. Su intenso deseo de conocer el cielo lo lleva a aprender las leyes de la aerodinámica, a comprobar su aplicación. Pero lo que importa es obedecer las leyes; si uno cree o no cree en ellas es un problema secundario. Existe una ley del cielo, por ejemplo, que dice que, si usted hace rodar este avión contra el viento a 72 kilómetros por hora, con la cola abajo y llevando el peso adecuado, va a volar, se va a alzar del suelo y empezará a desplazarse por el cielo. Hay muchas otras leyes que empiezan a regir a partir de ese punto, pero ésa es una bastante fundamental. No tiene que creer en ella. Sólo tiene que tratar de llegar a los 72 kilómetros y comprobarlo usted mismo. Inténtelo muchas veces y verá que siempre opera. A las leyes no les importa si usted cree en ellas o no. Ellas se limitan a regir, siempre. No se llega a ninguna parte con la fe, pero puede ir donde quiera con conocimientos, con inteligencia. Si usted no comprende la ley, tarde o temprano la va a violar, y cuando uno viola una ley de la aerodinámica, abandona al cielo con mucha rapidez, se lo aseguro.

Sacó la cabeza de debajo del tablero y vi que sonreía, como si estuviese pensando en algún ejemplo concreto. Pero no me dijo de qué se trataba.

—Ahora bien —continuó—, para un piloto violar una ley vendría a ser algo equivalente a lo que supongo que ustedes llaman «pecado». Incluso es posible que ustedes definan la palabra como «una violación de la ley de Dios», o algo así. Pero lo único que consigo entender de su clase de pecado es que consiste en algo vagamente sucio que no deben hacer por razones que no entienden muy bien. Pero cuando uno vuela no existe ninguna duda respecto de lo que es pecado, no es ninguna noción nebulosa en la mente de un piloto. Si uno viola las leyes de la aerodinámica, si uno trata de mantener un ángulo de ataque de diecisiete grados con un ala que pierde sustentación a los quince, se alejará de Dios a bastante velocidad. Si no se arrepiente y antes de que pase mucho tiempo restablece la armonía con la aerodinámica, tendrá que

pagar alguna multa —como una subida cuenta por las reparaciones del avión— antes de que pueda volver al cielo. Cuando usted vuela sólo tiene libertad mientras obedece las leyes. Si no tiene deseos de hacerlo, está encadenado a la tierra por el resto de su vida. Y, para un piloto, eso es lo que llamamos «infierno».

Los fallos en la pretendida religión de este hombre eran enormes.

—¡Todo lo que ha hecho —exclamé— es tomar las palabras de la Iglesia y reemplazarlas por otras relacionadas con los vuelos! ¡Todo lo que ha hecho...!

—Exacto. El símbolo del cielo no es perfecto, pero es mucho más fácil de entender que la interpretación de la Biblia que hace la mayoría de la gente. Cuando un piloto entra en barrena en mitad de un rizo nadie dice que ocurrió por voluntad del cielo. No hay nada misterioso en ello. El tipo infringió el reglamento al intentar un ángulo de ataque demasiado alto para el peso de sus alas y se precipitó hacia abajo. Podríamos decir que pecó, pero no lo consideramos algo sucio, no lo lapidamos por eso. Fue sólo una imprudencia que demuestra que tiene todavía algo que aprender sobre el cielo. Y cuando ese piloto vuelve a tierra no agita el puño contra el cielo... se enfada consigo mismo por no haber respetado las reglas. No pide favores al cielo ni quema incienso; vuelve allá arriba y corrige su error. Quizá con un poco más de velocidad al iniciar el rizo. El perdón, entonces, llega sólo después de que ha corregido su error. Su perdón consiste en que vuelve a estar en armonía con el cielo y que sus rizos son bellos. Y para un piloto eso es el «cielo»: estar en armonía con el cielo, conocer las leyes y obedecerlas.

Tomó una nueva esfera de la mesa y volvió al aeroplano.

—Uno puede seguir sacando todas las consecuencias que quiera —continuó—. Una persona que no conoce las leyes del cielo diría que el hecho de que un enorme aeroplano se alce del suelo sin cuerdas ni cables que lo eleven es un milagro. Pero eso es un milagro sólo para los que no saben nada del cielo. El piloto no cree que sea un milagro. Y el piloto de un avión a reacción que ve cómo un planeador gana altura sin motor no dice: «Eso es un milagro.» Sabe que el piloto del planeador ha estudiado el cielo cuidadosamente y está poniendo en práctica lo que sabe.

»Probablemente usted no va a estar de acuerdo, pero nosotros no adoramos el cielo como si fuese algo sobrenatural. No creemos que debamos levantar ídolos ni ofrecerle sacrificios. Lo único que consideramos necesario es comprender el cielo, conocer las leyes y saber cómo se aplican a nosotros, y cómo podemos conseguir la mejor armonía con ellas y encontrar así nuestra libertad. Aquí es donde entra la alegría, lo que hace que los pilotos nuevos aterricen y hablen de estar cerca de Dios.

Conectó los alambres a la nueva esfera y los examinó cuidadosamente.

—Cuando uno de nuestros alumnos —prosiguió— comienza a comprender las leyes y comprueba que operan para él igual que para los demás pilotos, empieza a disfrutar y

espera ansiosamente volver al aeropuerto, como seguramente los predicadores quisieran que sus fieles desearan asistir a la iglesia... para aprender algo nuevo, algo que les proporciona alegría y libertad, que los despoja de las cadenas de la tierra. En resumen, el piloto que estudia el cielo está aprendiendo y eso lo hace feliz y para él todos los días es domingo. ¿No es eso lo que debe sentir el que va a la iglesia?

Por fin lo tenía atrapado.

—¿Entonces su «religión» dice que sus pilotos no son miserables pecadores condenados a sufrir el fuego del infierno?

Volvió a sonreír con la misma sonrisa que me sacaba de quicio y que ni siquiera me proporcionaba el consuelo de pensar que me odiaba.

—Bueno, no a menos que entren en barrena en mitad de un rizo...

Había terminado la reparación del avión y lo sacó del barrancón empujándolo hacia el sol. El cielo empezaba a despejarse.

—Creo que usted es un pagano, ¿sabe?

Lo dije con todo el veneno que pude acumular y esperaba que cayera un rayo y lo matara ahí mismo para comprobar lo pagano que era.

—Voy a proponerle algo —me dijo—. Tengo que verificar un indicador de este aeroplano. Por qué no me acompaña en el avión y damos una vuelta por el campo y decide si acaso somos paganos o hijos de Dios.

Inmediatamente me di cuenta de lo que pretendía... me empujaría por la borda cuando estuviéramos arriba o chocaría contra una bolsa de aire y nos mataríamos los dos; hasta ese punto me odiaba.

—Ah, no, no lo conseguirá. ¡Yo no me voy a subir a ese ataúd! A usted ya lo tengo calado, sabe. ¡Es un pagano y arderá en el infierno!

Pareció que su respuesta iba más dirigida a él mismo que a mí; habló tan despacio que apenas pude escucharle.

—No me ocurrirá mientras obedezca las leyes.

No me digné responderle y se fue a volar solo.

De modo que, escúchenme ustedes los aficionados a volar que hablan de su «conocimiento del cielo» y de sus «leyes de la aerodinámica»: si el cielo es Dios, es misterio y es ira y los azotará con el rayo y la aflicción y los hará sufrir por su blasfemia. Bajen de ese cielo, recobren el sentido y dejen de pedirnos que salgamos con ustedes los domingos por la tarde.

El domingo es un día de culto, y no osen olvidarlo.





Índice cronológico

Gente que vuela • 1968
Nunca he escuchado el viento • 1959
Derribé al Barón Rojo... ¿y qué? • 1970
Petición • 1971
Regreso de un piloto perdido • 1969
Palabras • 1970
Por el país con un indicador
de la presión del aceite • 1964
Siempre hay un cielo • 1970
Acero, aluminio, tuercas y tornillos • 1970
Una chica de hace mucho tiempo • 1967
A la deriva en el Aeropuerto Kennedy • 1970
Perspectiva • 1969
El placer de su compañía • 1968
Una luz en la caja de herramientas • 1969
En cualquier sitio se está bien • 1971
Demasiados pilotos estúpidos • 1970
Piense en el color negro • 1961
Encontrado en Pharisee • 1966
Escuela de perfección • 1968
A Toronto por el Sur • 1971
Un gato • 1962

Torre 0400 • 1960
 El dinosaurio y el copo de nieve • 1969
 MMRRrrowCHKkrelchKAUM...
 y la fiesta en La Guardia • 1970
 Un evangelio según Sam • 1971
 Una dama de Pecatonica • 1969
 Algo les ocurre a las gaviotas • 1959
 Socorro, estoy prisionero en un estado de ánimo • 1970
 Por qué necesita usted un aeroplano...
 y cómo conseguirlo • 1970
 ¿La Aeronáutica o la Aviación? Escoja • 1967
 Una voz en la oscuridad • 1960
 Un piloto gitano de nuestros días • 1968
 Un pedazo de tierra • 1961
 No practiquemos • 1971
 Viaje a un lugar perfecto • 1969
 Rizos, voces, y el miedo a la muerte • 1970
 Algo bajo el sofá • 1970
 Un saco de dormir de 71.000 dólares • 1969
 Muerte en la tarde, la historia
 de un vuelo sin motor • 1971
 Regalo para un muchacho • 1971
 Un sueño • 1970
 Algún día los egipcios van a volar • 1970
 El paraíso es algo personal • 1970
 Un país en otro planeta • 1969
 Aventuras a bordo de una casa volante • 1972
 Carta de un hombre temeroso de Dios • 1968



[Portadilla](#)

[Créditos](#)

[Sobre el autor](#)

[Nota del editor de la edición inglesa](#)

[Dicen que cuando despertamos...](#)

[Gente que vuela](#)

[Nunca he escuchado el viento](#)

[Derribé al Barón Rojo... ¿y qué?](#)

[Peticiones](#)

[Regreso de un piloto perdido](#)

[Palabras](#)

[Por el país con un indicador de la presión del aceite](#)

[Siempre hay un cielo](#)

[Acero, aluminio, tuercas y tornillos](#)

[Una chica de hace mucho tiempo](#)

[A la deriva en el Aeropuerto Kennedy](#)

[Perspectiva](#)

[El placer de su compañía](#)

[Una luz en la caja de herramientas](#)

[En cualquier sitio se está bien](#)

[Demasiados pilotos estúpidos](#)

[Piense en el color negro](#)

[Encontrado en Pharisee](#)

[Escuela de perfección](#)

[A Toronto por el sur](#)

[Un gato](#)

[Torre 0400](#)

[El dinosaurio y el copo de nieve](#)

[MMRRrrowCHKkrelchKAUM... y la fiesta en LaGuardia](#)

[Un evangelio según Sam](#)

[Una dama de Pecatonica](#)

[Algo les ocurre a las gaviotas](#)

[Socorro, estoy prisionero en un estado de ánimo](#)

[Por qué necesita usted un avión... y cómo conseguirlo](#)

[¿La Aeronáutica o la Aviación? Escoja](#)

[Una voz en la oscuridad](#)

[Un piloto gitano de nuestros días](#)

[Un pedazo de tierra](#)

[No practiquemos](#)

[Viaje a un lugar perfecto](#)

[Rizos, voces, y el miedo a la muerte](#)

[Algo bajo el sofá](#)

[Un saco de dormir de 71.000 dólares](#)

[Muerte en la tarde, la historia de un vuelo sin motor](#)

[Regalo para un muchacho](#)

[Un sueño](#)

[Algún día los egipcios van a volar](#)

[El paraíso es algo personal](#)

[Un país en otro planeta](#)

[Aventuras a bordo de una casa volante](#)

[Carta de un hombre temeroso de Dios](#)

[Índice cronológico](#)

Índice

Portadilla	2
Créditos	3
Sobre el autor	4
Nota del editor de la edición inglesa	5
Dicen que cuando despertamos...	6
Gente que vuela	11
Nunca he escuchado el viento	18
Derribé al Barón Rojo... ¿y qué?	21
Peticiones	30
Regreso de un piloto perdido	34
Palabras	42
Por el país con un indicador de la presión del aceite	45
Siempre hay un cielo	52
Acero, aluminio, tuercas y tornillos	56
Una chica de hace mucho tiempo	63
A la deriva en el Aeropuerto Kennedy	72
Perspectiva	85
El placer de su compañía	88
Una luz en la caja de herramientas	96
En cualquier sitio se está bien	99
Demasiados pilotos estúpidos	109
Piense en el color negro	112
Encontrado en Pharisee	116
Escuela de perfección	126
A Toronto por el sur	136
Un gato	143
Torre 0400	154
El dinosaurio y el copo de nieve	158

MMRRrrowCHKkrelchKAUM... y la fiesta en LaGuardia	161
Un evangelio según Sam	168
Una dama de Pecatonica	171
Algo les ocurre a las gaviotas	174
Socorro, estoy prisionero en un estado de ánimo	177
Por qué necesita usted un avión... y cómo conseguirlo	184
¿La Aeronáutica o la Aviación? Escoja	190
Una voz en la oscuridad	197
Un piloto gitano de nuestros días	200
Un pedazo de tierra	208
No practiquemos	212
Viaje a un lugar perfecto	217
Rizos, voces, y el miedo a la muerte	221
Algo bajo el sofá	227
Un saco de dormir de 71.000 dólares	230
Muerte en la tarde, la historia de un vuelo sin motor	233
Regalo para un muchacho	241
Un sueño	245
Algún día los egipcios van a volar	251
El paraíso es algo personal	254
Un país en otro planeta	257
Aventuras a bordo de una casa volante	261
Carta de un hombre temeroso de Dios	269
Índice cronológico	276